



Rapport d'activité 1998

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC ET CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER



SOCIÉTÉ
DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE
DU QUÉBEC

Avant tout,
la vie

VINGT ANS D'ASSURANCE

A stylized, metallic-looking number '20' is the central focus. It is set against a background of a speedometer with a needle pointing towards the right. The speedometer has a semi-circular scale with a dashed line and a solid line. The text 'VINGT ANS D'ASSURANCE' is written in a curved path above the '20'. Below the '20', the text 'SANS ÉGARD À LA RESPONSABILITÉ' is written in a straight line. At the bottom, the numbers '1 9 9 8' are displayed, separated by a horizontal line.

SANS ÉGARD
À LA RESPONSABILITÉ

1 9 9 8

Dépôt légal — 2^e trimestre 1999
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-34432-4
ISSN 1183-6644

Avertissement

Vous trouverez, dans la présente publication, le rapport d'activité de la Société de l'assurance automobile du Québec et le rapport d'activité portant sur le contrôle du transport routier, répartis en deux sections distinctes, comme la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec le stipule.

Québec, le 26 avril 1999

Monsieur Guy Chevette
Ministre des Transports et
ministre délégué aux Affaires
gouvernementales canadiennes

700, boulevard René-Lévesque Est
29^e étage
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de l'article 19 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport d'activité de la Société de l'assurance automobile du Québec et celui portant sur le contrôle du transport routier pour l'exercice qui s'est terminé le 31 décembre 1998.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le président-directeur général,



JEAN-YVES GAGNON

Québec, le 26 avril 1999

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Gouvernement du Québec
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Société de l'assurance automobile du Québec et celui portant sur le contrôle du transport routier pour l'exercice qui s'est terminé le 31 décembre 1998.

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

Le ministre des Transports,



GUY CHEVRETTE

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT	4
LA SOCIÉTÉ	6
LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	8
LE COMITÉ DE DIRECTION	8
L'ORGANIGRAMME	10
LE RAPPORT D'ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC	13
L'INDEMNISATION DES ACCIDENTÉS DE LA ROUTE	14
• Le régime public d'assurance automobile	15
• Le coût du régime	16
• Le traitement des demandes d'indemnité	16
• La réadaptation des personnes accidentées	20
• Les études sur la clientèle et les programmes	21
• La traumatologie	22
LA GESTION DU DROIT D'ACCÈS AU RÉSEAU ROUTIER	24
• La gestion du Code de la sécurité routière	25
• Les principaux changements légaux	25
• Les opérations liées au permis de conduire et à l'immatriculation	27
• Des politiques et des normes de sécurité routière	28
• Les usagers de la route	28
• Les véhicules routiers	32
• Les services aux partenaires	33
LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	34
• L'amélioration des connaissances sur les accidents de la route	35
• La sensibilisation de la population	36
• L'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire	38
• La concertation	39
LA GESTION DU PERSONNEL ET DES RESSOURCES	40
• Le personnel	41
• Les points de services à la clientèle	43
• Les ressources informationnelles	46
• Les ressources matérielles et immobilières	48
• La vérification interne et les enquêtes	49
• La politique linguistique de la Société	49
• La revue de la situation financière	50
• L'excédent des revenus sur les dépenses	50
• Les revenus	50
• Les dépenses	50
• Le bilan	51
LES ÉTATS FINANCIERS	52
L'ANNEXE STATISTIQUE	65

LE RAPPORT D'ACTIVITÉ DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER	75
LA GESTION DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER	76
• Le mandat	76
• Les ministères et les organismes gouvernementaux avec lesquels la Société a conclu une entente	77
• La clientèle	77
LES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER	78
• Les objectifs des activités de contrôle	78
• Les règles d'action	79
• La priorité de contrôle en 1998	79
• Les contrôles sur la route	79
• Le contrôle en entreprise	83
• Les mandataires en vérification mécanique	84
• Le programme d'entretien préventif	85
• Le contrôle de la qualité	85
L'ÉVALUATION DES OPÉRATIONS ET LES ACTIVITÉS DE SOUTIEN	86
• La vérification mécanique	87
• Le règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers	87
• Le centre d'information	87
• Les campagnes d'information	87
• Les relations publiques	88
• La négociation d'ententes	88
• La concertation avec les autres administrations... ..	88
• ... et avec les associations de transporteurs routiers	89
LA GESTION DU PERSONNEL ET DES RESSOURCES	90
• L'organisation administrative	90
• Le personnel	91
• Les ressources matérielles, immobilières et informationnelles	92
• Les ressources financières	93

le MESSAGE

du président



L'année 1998 a marqué les vingt ans d'existence du régime public d'assurance automobile, administré par la Société de l'assurance automobile du Québec. Cette année constitue certainement une autre année exceptionnelle pour la Société : non seulement plusieurs dossiers majeurs aux enjeux considérables ont encore une fois été menés à terme, mais aussi certains défis, en matière de sécurité routière notamment, ont été relevés au-delà de nos prévisions les plus optimistes.

Les résultats obtenus font de cette vingtième année un jalon important dans le parcours de la Société et justifient amplement les décisions prises par le gouvernement pour constituer, au fil des ans, un modèle intégré de protection des usagers de la route. Bien sûr, ces résultats ne sont pas le fait de la seule Société de l'assurance automobile; ils sont redevables à l'ensemble des partenaires privés et publics qui, inlassablement, conjuguent leurs efforts à ceux de la Société pour faire en sorte de minimiser les risques associés à l'usage de la route et d'améliorer autant que possible la condition des victimes d'accidents d'automobile.

La sécurité routière

La mise en oeuvre des nouvelles dispositions qui découlent de la réforme du Code de la sécurité routière a mobilisé des efforts importants. Cette Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives a satisfait aux attentes et a contribué dès la première année complète de son application, en 1998, à diminuer de façon significative les accidents mortels sur les routes du Québec. L'objectif de la Société visant à réduire le bilan routier à moins de 750 décès pour l'an 2000 a été atteint, et même largement

dépassé, avec une avance de deux ans. En 1998, la route a été la cause de 717 décès ce qui représente une diminution de 10 p. 100 comparativement à 1997, année qui avait pourtant présenté le meilleur bilan routier depuis plus de quatre décennies, avec 796 décès.

Largement attribuable, d'une part, à cette nouvelle loi considérée comme l'une des plus dissuasives en Amérique et, d'autre part, aux efforts de la Société en matière de prévention et de sensibilisation de la population à la sécurité routière, ce remarquable bilan nous force incontestablement à faire encore mieux, et à nous fixer de nouveaux buts dans le domaine. Nos travaux vont porter, notamment, sur la vitesse puisqu'elle est une cause importante d'accidents et de décès.

La Société travaille depuis de nombreuses années avec ses partenaires afin d'augmenter la sécurité sur les routes pour les véhicules lourds. Malgré tous les efforts déployés, des tragédies comme celle des Éboulements nous rappellent le travail qu'il reste à faire. Depuis ce terrible accident, la Société a donc redoublé ses efforts et, sans attendre le rapport du coroner Malouin, a proposé des modifications aux règlements notamment celui sur les normes de sécurité des véhicules lourds, a intensifié le contrôle de l'état mécanique des autobus et mené à terme différentes opérations d'envergure. Aussi, en collaboration avec le ministère des Transports et la Commission des transports du Québec, la Société a participé à l'élaboration d'un nouvel encadrement du transport routier. C'est ainsi qu'a été adopté, le 19 juin, le projet de loi 430 sous le nom de Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Ce nouvel encadrement de l'industrie, qui a reçu un bon accueil de l'ensemble de l'industrie, met en place un système d'enregistrement des transporteurs, un suivi, et des sanctions, dans le but d'assurer la sécurité routière et la protection du réseau routier. La Société tiendra un dossier pour chacun des 50 000 transporteurs du Québec sur les aspects de sécurité (infractions, accidents, etc.). Le dossier d'une entreprise jugée dangereuse sera remis à la Commission, qui a le pouvoir de sévir, et même de retirer un privilège d'exploitation, lorsque nécessaire.

L'assurance automobile

Le ministre des Transports a proposé des bonifications significatives du régime public d'assurance automobile dans le cadre d'un projet de loi déposé en 1998, et adopté en deuxième lecture, afin de s'assurer que les indemnités restent à jour et qu'elles correspondent aux besoins de notre clientèle. L'adoption du projet n'a pu être complétée avant la dissolution de la 35^e législature. Il fera l'objet d'un nouveau projet de loi en 1999, et prévoira notamment une hausse des indemnités de décès, qui doubleront pour les victimes qui n'ont pas de personne à charge, ainsi qu'une augmentation considérable des sommes forfaitaires pour séquelles à la suite d'un accident.

Depuis 1978, le régime d'assurance automobile a atteint ses objectifs de limiter le nombre d'accidentés de la route et de bien indemniser ceux qui en sont victimes. La baisse continue du nombre des accidents routiers au Québec en témoigne. Les succès en traumatologie, où la Société a exercé son leadership, et qui ont fait augmenter de façon spectaculaire les chances de survie des blessés graves, le confirment. De plus, la somme de 7,22 milliards de dollars a été versée en indemnités aux accidentés. Au-delà des indemnités versées, l'attention et la qualité des services offerts aux accidentés demeure une préoccupation omniprésente.

Dans un souci d'accroître davantage la qualité des services fournis aux accidentés, la Société a entrepris, en 1998, d'évaluer globalement ses façons d'agir et la technologie qui les soutient. Le principe directeur sur lequel elle s'appuie est le suivant : « s'assurer que la personne accidentée subisse le moins d'inconvénients possible sur les plans physique, socio-économique et administratif, dans les limites du régime ». Le plan de transformation de l'indemnisation contient plusieurs projets prometteurs dont les effets pourront être bientôt appréciés par les accidentés.

En mars, un projet-pilote de « prise en charge rapide » des accidentés de la route a été instauré dans trois hôpitaux du Québec. Ce service consiste à fournir, avec la collaboration d'un infirmier ou d'une infirmière de l'hôpital, de l'information sur le régime d'assurance automobile et, avec l'accord de la personne accidentée ou de celle qui la représente, à entreprendre immédiatement l'ouverture de son dossier à la Société, par échange électronique. Sur réception des données, un agent d'indemnisation de la Société s'occupe immédiatement de la personne accidentée, afin de cerner rapidement sa situation sur le plan médical et financier.

En 1998, pour les 820 personnes qui ont participé au projet, le temps d'attente pour le premier paiement d'indemnités a été réduit de façon très importante. Pour faire suite à ce bilan positif, des démarches ont été entreprises afin que deux autres centres hospitaliers participent au projet. Parallèlement, les travaux pour l'instauration permanente de ces projets ont débuté en 1998 et se poursuivront en 1999.

L'administration et les finances

Un grand défi auquel les organisations doivent faire face à court terme, est d'adapter leurs systèmes et leur infrastructure au passage de l'an 2000. La Société a su répondre adéquatement à ce défi technologique. Les investissements qu'elle y a consentis jusqu'à maintenant ont permis d'adapter la totalité de ses systèmes de mission et la grande majorité des systèmes qui sont décentralisés dans les unités administratives. Les travaux planifiés pour le premier semestre de 1999 mettront un terme à ces efforts considérables d'adaptation de l'informatique. Dans leur ensemble, les travaux respecteront les dépenses prévues et le calendrier fixé.

Sur le plan financier, la Société a payé, en 1998, 615,9 millions de dollars en indemnités soit une augmentation d'environ 24 millions de dollars par rapport aux indemnités de l'année précédente. En 1998, l'excédent des revenus sur les dépenses s'établit à 33,5 millions de dollars et montre que la Société a géré ses dépenses avec le plus d'efficacité possible.

la
SOCIÉTÉ



La Société a pour mission d'assurer et de protéger les personnes contre les risques liés à l'usage de la route. Aussi convie-t-elle ses partenaires publics et privés à intervenir, de façon concertée, à l'intérieur d'un modèle unique en Amérique du Nord comme dans le monde.

Ce modèle vise à agir parallèlement en sécurité routière et en assurance automobile, de manière à offrir à la population québécoise un régime d'indemnisation qui s'autofinance à même des contributions maintenues à un niveau considéré comme étant parmi les plus bas en Amérique, et ce, grâce aux mesures de prévention routière mises de l'avant.

Le modèle «sécurité-assurance» s'est articulé au fil des ans autour de l'intégration de quatre domaines d'affaires que l'on peut appeler les programmes-cadres de la Société. Il s'agit de l'indemnisation et de la réadaptation des personnes accidentées, de la promotion de la sécurité routière, de la gestion du droit d'accès au réseau routier québécois et de la perception des droits, ainsi que du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises¹.

La Société indemnise la perte économique réelle subie par les personnes accidentées de la route, et elle investit dans leur réadaptation pour réduire les conséquences des dommages corporels dont elles ont été l'objet. Consciente qu'elle agit dans un contexte de monopole, la Société veut faire évoluer le régime d'assurance automobile en fonction des attentes de la clientèle assurée, des besoins de la clientèle accidentée, et de la capacité financière de la population québécoise.

En acceptant le mandat de promotion de la sécurité routière, la Société s'est vu attribuer rapidement un rôle de chef de file en cette matière, au Québec comme à l'extérieur. Elle s'est donc fixé l'objectif de diminuer le nombre de victimes de la route et la gravité de leurs blessures. Pour y arriver, elle privilégie, auprès de ses partenaires d'action et des citoyens du Québec, des moyens de persuasion qui vont de la sensibilisation à la sécurité routière, au resserrement du Code de la sécurité routière.

À cet égard, la Société représente le principal gestionnaire du Code de la sécurité routière. Elle exerce cette responsabilité en recommandant les ajustements à la loi qui s'avèrent nécessaires autant pour faciliter le respect et l'application de celle-ci, que pour atteindre l'objectif de sécurité routière.

Ainsi, depuis 1982, la Société gère l'accès au réseau routier par la délivrance du permis de conduire et du certificat d'immatriculation. Depuis 1991, elle contrôle, sur route et dans l'entreprise, le transport routier des personnes et des marchandises. Par ailleurs, la Société perçoit, au nom du Gouvernement, les revenus de l'État liés aux droits de l'immatriculation et aux droits du permis de conduire, ainsi que les contributions des automobilistes à des fins de financement de certains services de transport en commun.

Le succès des programmes de la Société est étroitement lié au rendement de son personnel, de ses fournisseurs de services et de ses partenaires. Il dépend aussi de l'adhésion de la population aux objectifs fixés et de la manière dont la Société agit pour les atteindre. Aussi, en 1998, les membres du comité de service à la clientèle du Conseil d'administration ont-ils approuvé un plan d'action visant à vérifier la satisfaction des attentes les plus importantes de la clientèle face à ce que la Société offre comme programmes, produits ou services. De ce projet, doit découler un plan d'engagement de la société envers sa clientèle.

Pour réaliser pleinement sa mission d'assurer et de protéger les personnes contre les risques liés à l'usage de la route, la Société, dans le respect des lois en vigueur, donne priorité aux valeurs suivantes : primauté du client, qualité du travail, intégrité et équité dans toutes ses actions, responsabilisation des employés, et mise à contribution de tous les intervenants.

Au sens du Code civil du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec est une personne morale de droit public, et elle jouit des droits et privilèges d'un mandataire du Gouvernement.

Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le Gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme.

Depuis octobre 1980, le ministre des Transports est responsable des activités de la Société devant l'Assemblée nationale.

1. En vertu de l'article 19 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, la Société doit produire un rapport d'activité distinct en ce qui concerne son mandat du contrôle du transport routier. Ce dernier se trouve à la page 75 du présent document.

le CONSEIL

d'administration



PRÉSIDENT

Jean-Yves Gagnon
Président-directeur
général
Société de l'assurance
automobile du Québec

VICE-PRÉSIDENTE

Bernadette Doyon
Avocate
Martel, Brassard,
Doyon, Provencher

SECRÉTAIRE

Claude Gélinas
Avocat,
Directeur du secrétariat
et des affaires juridiques
Société de l'assurance
automobile du Québec

Jacques Nolet
Directeur général
Institut de
réadaptation
de Montréal

Mireille Larouche
Avocate
Larouche, Lalancette,
Pilote, Bouchard

le COMITÉ

de direction



Jean-Yves Gagnon
Président-directeur
général

Martin Breton
Adjoint au président-
directeur général
Directeur de la
planification et de
la statistique

Louise Guimond
Vice-présidente
Vice-présidence à la
sécurité routière



Rollande Plamondon

Présidente
Voyages
Plamondon inc.

Jean Huyts de Martel

Homme d'affaires
Retraité

Francis Lévesque

Médecin
Régie de l'assurance
maladie du Québec
à Tourelle

Magda Greiss

Expert-conseil
Société québécoise
de récupération
et recyclage

Line Bernier

Conseillère auprès
des victimes d'accidents
de la route ou du travail



Julien Lemieux

Vice-président
Vice-présidence
à l'administration
et aux finances

Raymond Boisvert

Vice-président
Vice-présidence aux
opérations régionales*

Jacques Privé

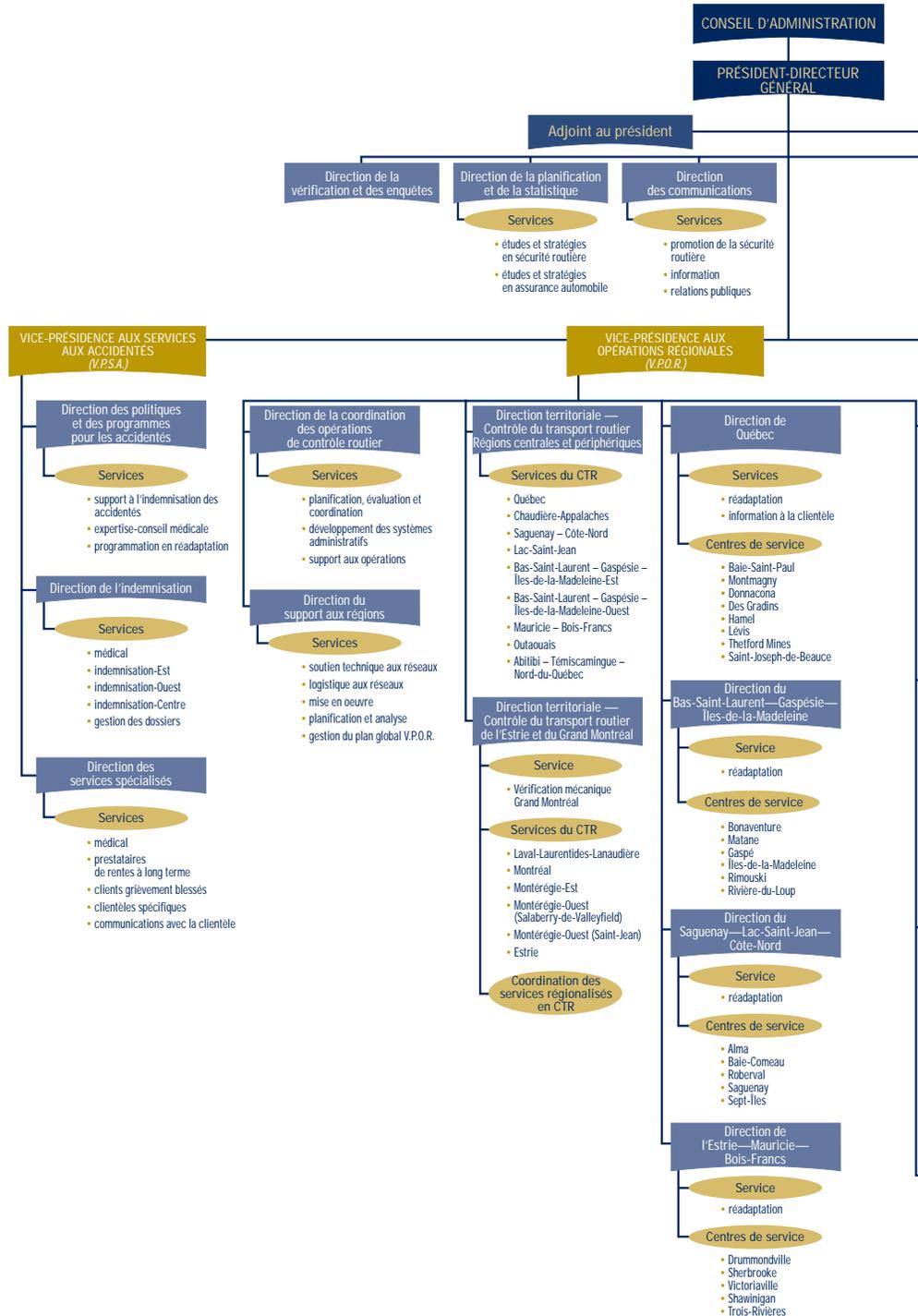
Vice-président
Vice-présidence aux
services aux accidentés

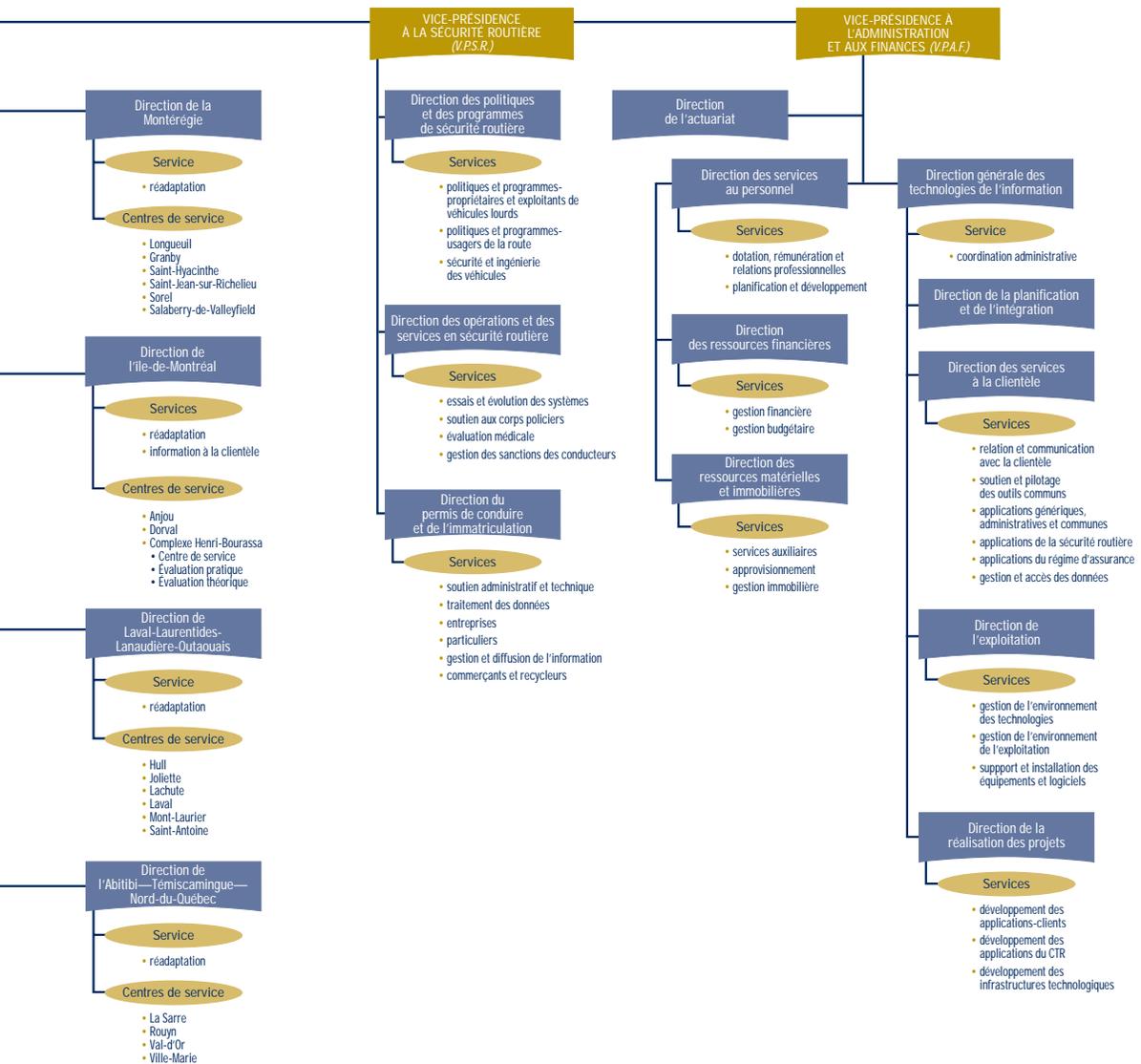
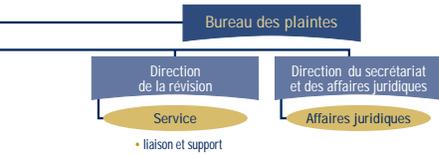
Claude Gélinas

Directeur
Direction du secrétariat
et des affaires juridiques

* Il s'agit de la composition du comité au 31 décembre 1998. M. Raymond Boisvert exerce ses fonctions depuis le 8 septembre 1998, remplaçant M. André D'Astous qui a quitté la Société.

L'ORGANIGRAMME





RAPPORT D'ACTIVITÉ 1998

Société de l'assurance
automobile du Québec



L'INDEMNISATION

des accidentés de la route

ADMINISTRÉ PAR LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, LE RÉGIME PUBLIC D'ASSURANCE AUTOMOBILE EST UNIQUE EN SON GENRE. EN EFFET, TOUTE LA POPULATION QUÉBÉCOISE EST INDEMNISÉE POUR LES DOMMAGES CORPORELS QUI RÉSULTENT D'UN ACCIDENT D'AUTOMOBILE, SANS ÉGARD À LA FAUTE, ET CE, AU QUÉBEC COMME À L'ÉTRANGER.

EN 1998, LA SOCIÉTÉ...

... a poursuivi le processus pour améliorer le service aux accidentés de la route ;

... a versé 663,8 millions de dollars pour des frais liés aux accidents routiers ;

... a déboursé 36,7 millions de dollars pour des programmes de réadaptation, et 28,4 millions de dollars en aide personnelle ;

... a augmenté son passif actuariel de 185,1 millions de dollars, principalement afin de respecter, dans l'avenir, les engagements pris, au cours de l'année, envers les personnes accidentées de la route ;

... a reçu 28 367 nouvelles demandes d'indemnité provenant de personnes qui ont subi un accident automobile, ce qui porte à près de 73 000 le nombre de cas pour lesquels elle est intervenue au cours de l'année.



INDEMNITÉS FIXÉES EN 1998

INDEMNITÉ DE REMPLACEMENT DU REVENU	90 % DU REVENU NET (MAXIMUM 50 000 \$)
Indemnité forfaitaire aux étudiants afin de compenser le retard dans la poursuite de leurs études :	
• par année scolaire ratée au primaire	3 650 \$
• par année scolaire ratée au secondaire	6 694 \$
• par trimestre raté à l'enseignement postsecondaire, pour un maximum de 13 389 \$ par année	6 694 \$
Indemnité forfaitaire pour les séquelles permanentes	608 \$ (minimum) 137 210 \$ (maximum)
Indemnité pour frais de garde (rente régulière)	303 \$ / sem. (minimum) 414 \$ / sem. (maximum)
Remboursement de frais de garde (frais engagés)	93 \$ / sem. (minimum) 182 \$ / sem. (maximum)
Frais de main-d'œuvre (entreprise familiale)	608 \$ / sem. (maximum)
Indemnité forfaitaire de décès :	
• au conjoint survivant	48 683 \$ (minimum) 250 000 \$ (maximum)
• aux personnes à charge	23 123 \$ (minimum par personne) 42 598 \$ (maximum par personne)
• à une personne à charge invalide (montant additionnel)	20 081 \$
• pour une personne décédée, sans conjoint ni personne à charge. Cette indemnité est versée à part égale au père et à la mère de la victime mineure ou à la succession si la victime est majeure	18 256 \$
Frais funéraires	3 650 \$

N. B. : Les données de ce tableau ne sont pas exhaustives ; d'autres frais peuvent être remboursés.

LE RÉGIME PUBLIC D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Le régime public d'assurance automobile couvre, sans exception, les 7,3 millions de personnes qui résident au Québec, pour les dommages corporels résultant d'un accident automobile, n'importe où dans le monde, et ce, sans égard à la faute.

Le régime s'applique également aux personnes qui résident à l'extérieur du Québec, et circulent sur les routes de la province dans une voiture immatriculée au Québec. Lorsque la voiture n'est pas immatriculée au Québec, ces personnes sont indemnisées en proportion inverse de leur responsabilité, sauf lorsqu'une entente existe entre la Société et la juridiction du lieu de résidence de ces personnes. Afin que leurs résidents bénéficient des mêmes avantages que ceux dont jouissent les résidents du Québec, l'Ontario, l'Alberta et le Manitoba ont conclu de telles ententes avec la Société.

Le premier objectif du régime consiste à compenser, par des indemnités, la perte économique réelle occasionnée par un accident automobile, jusqu'à concurrence du maximum prévu par la Loi sur l'assurance automobile. En outre, le régime vise à faciliter la réinsertion sociale, scolaire, ou professionnelle, des victimes d'accident de la route. L'utilisation de mesures de soutien appropriées et, si cela est nécessaire, de programmes d'aide financière, y est prévue également.

Les vingt ans du régime public d'assurance automobile

Les 2 et 3 juin 1998, à l'occasion du 20^e anniversaire du régime public d'assurance automobile du Québec, s'est tenu, à Québec, le Colloque international sur les régimes d'assurance automobile sans égard à la responsabilité. Organisé conjointement par la Faculté de droit de l'Université Laval et la Société, cet événement avait pour but de dresser le bilan des divers régimes à travers le monde. Le 1^{er} juin, la Société tenait une journée avant colloque sous le thème Les 20 ans d'assurance automobile du Québec.

On a profité de cet événement pour lancer le premier ouvrage portant sur l'histoire de l'assurance automobile sans égard à la responsabilité au Québec. Écrit par M^e Claude Belleau, professeur titulaire à la Faculté de droit de l'Université Laval, l'assurance automobile sans égard à la responsabilité : historique et bilan de l'expérience québécoise retrace l'histoire du régime d'assurance automobile du Québec depuis ses origines. Cet ouvrage a été mené à terme sur l'initiative de la Société.

Le plan de transformation de l'indemnisation 1999-2002

Depuis 1978, le régime d'assurance automobile a atteint ses objectifs. La somme de 7,22 milliards de dollars versés en indemnités en témoigne, mais, plus encore, la baisse régulière du nombre des accidents routiers au Québec le confirme. Toutefois, les modifications apportées au cours des années demeurent encore insuffisantes pour combler l'écart entre les services rendus et le degré de satisfaction attendu.

C'est pourquoi la Société a entrepris, en 1998, d'évaluer globalement ses manières d'agir et la technologie qui les soutient. Cette évaluation tend avant tout à faire en sorte qu'en 2002, la vision actuelle en ce qui concerne l'indemnisation soit menée à terme. Le principe directeur sur lequel elle s'appuie est le suivant : « s'assurer que la personne accidentée subisse le moins d'inconvénients possible sur les plans physique, socio-économique et administratif, dans les limites du régime ».

Pour déterminer les aspects de la vision recherchée, la Société a établi un diagnostic qui couvre les éléments suivants : les produits et services offerts aux personnes accidentées de la route, l'organisation et les méthodes du travail, et la technologie de l'information.

Cette vision se traduit par des pratiques administratives nouvelles qui donneront une teinte particulière à chacune des décisions et des actions posées par les employés. Plusieurs pratiques touchent directement la personne accidentée, alors que d'autres, visent l'efficacité de la Société.

Un plan de transformation de l'indemnisation permettra de réaliser cette nouvelle vision. Ce plan, qui représente un investissement de 18,1 millions de dollars, s'étalera sur une période de quatre ans.

LE COÛT DU RÉGIME

Au cours de l'exercice financier de 1998, la Société a versé 527,2 millions de dollars en indemnités aux personnes victimes d'accidents d'automobile, 88,7 millions de dollars au gouvernement pour rembourser la facturation du coût des services de santé consécutifs aux accidents routiers, 45 millions de dollars à titre de contribution au coût du transport par ambulance, 2,9 millions de dollars pour le financement du Tribunal administratif du Québec (TAQ), pour un total de 663,8 millions de dollars de frais liés aux accidents de la route. Cela signifie que, depuis l'entrée en vigueur du régime le 1^{er} mars 1978, 7,22 milliards de dollars ont été versés en indemnités pour le traitement des dossiers d'un peu plus de 572 536 personnes¹. Cette somme comprend le coût des services de santé pour les personnes accidentées, de même que le coût du remboursement des frais médicaux et paramédicaux occasionnés par le transport de ces personnes.

La Société a augmenté son passif actuariel de 185,1 millions de dollars, principalement dans le but de pouvoir respecter, plus tard, ses engagements envers les personnes qui ont subi un accident de la route au cours de 1998.

Le coût moyen des indemnités

D'une année à l'autre, la moyenne hebdomadaire des rentes payables augmente. La hausse du revenu moyen de la population au travail, la revalorisation du revenu maximal assurable, et l'indexation annuelle des rentes actives, sont les principales raisons pour expliquer cet accroissement. En 1998, le taux d'indexation correspondait à 1,9 p. 100.

En 1998, pour ce qui est des séquelles permanentes résultant d'accidents survenus au cours de l'exercice financier, le coût moyen des indemnités s'est élevé à 9 997 dollars pour les cas de déficit anatomophysiologique, et à 6 409 dollars pour les préjudices causés sur le plan esthétique.

Quant au coût moyen des indemnités de décès, il se situe à 58 639 dollars par personne décédée, tandis que celui des rentes de remplacement du revenu est de 22 106 dollars. Il est utile de préciser qu'il s'agit là de moyennes.

LE TRAITEMENT DES DEMANDES D'INDEMNITÉ

À la suite d'un accident de la route, la personne accidentée, ou celle qui la représente, communique avec la Société pour obtenir un formulaire de demande d'indemnité. Afin d'aider les personnes accidentées à remplir le formulaire, la Société leur offre un soutien technique. En 1998, 1 182 personnes ont fait appel à ce service.

Une fois remplie, la demande d'indemnité est dirigée vers un agent d'indemnisation dont la responsabilité consiste à établir l'admissibilité de la personne accidentée, et à déterminer les indemnités auxquelles elle a droit. En 1998, 28 367 demandes d'indemnité ont été reçues, ce qui porte à 647 424 leur nombre total depuis 1978. Dans ce processus, la personne accidentée doit collaborer constamment, puisqu'il lui appartient de fournir les éléments nécessaires pour établir son droit aux bénéfices prévus par le régime d'assurance. Pour le premier paiement d'une indemnité de remplacement de revenu, le délai moyen a été de 25,8 jours, à compter du moment où la demande a été reçue, et ce, en ce qui concerne les accidentés qui travaillaient à temps plein ou à temps partiel, au moment de l'accident.

1. Ce total tient compte des personnes accidentées de la route seulement. Il n'inclut pas les personnes morales, c'est-à-dire les fournisseurs de services comme les cliniques de physiothérapie.

DÉPENSES D'INDEMNISATION ET PARTICIPATION AU COÛT DES SERVICES DE SANTÉ

Accidents des années antérieures et de l'année courante

INDEMNISATION	EN MILLIERS DE \$	
	1998	1997
Indemnités de remplacement du revenu	208 048	192 612
Indemnités de décès	83 093	94 324
Forfaitaires pour séquelles	109 682	107 659
Réadaptation	36 683	31 316
Aide personnelle	25 458	24 958
Frais médicaux et paramédicaux	27 297	23 716
Déplacements et séjours	17 270	15 141
Information médicale	7 958	6 626
Autres frais (indemnisation)	6 044	5 345
Autres frais (fonds 1961 et 1978)	2 663	2 390
Total partiel	527 196	504 087
PARTICIPATION AU FINANCEMENT		
Coût des services de santé	88 654	87 001
Tribunal administratif du Québec	2 937	2 995
Organismes responsables du transport par ambulance	45 032	44 235
Total partiel	136 623	134 231
TOTAL GLOBAL	663 819	638 318

NOTE 1

Au 31 décembre 1998, le total des indemnités et des contributions aux services de santé versées depuis 1978 s'élevait à 7,22 milliards de dollars.

NOTE 2

En 1998, les indemnités versées directement aux victimes ou à leurs fournisseurs se répartissent ainsi : 82,5 p. 100 des indemnités visent les accidentés de 1978 à 1997, et 17,5 p. 100 des indemnités visent ceux de l'année courante.

La prise en charge rapide des accidentés

En mars 1998, un projet-pilote de « prise en charge rapide » des accidentés de la route a été instauré dans trois hôpitaux du Québec. Ce service consiste à fournir, avec la collaboration d'une infirmière de l'hôpital, de l'information sur le régime d'assurance automobile, et, avec l'accord de la personne accidentée ou de celle qui la représente, à entreprendre l'ouverture de son dossier à la Société, au moyen d'un lien d'échange électronique. Sur réception des données, un agent d'indemnisation de la Société prend immédiatement en charge la personne accidentée, afin de cerner rapidement la situation de celle-ci sur le plan médical et financier.

En 1998, on a constaté que, pour les 820 personnes qui ont participé au projet, le temps d'attente pour l'émission d'un premier paiement d'indemnités a été réduit d'environ 82 p. 100. Pour faire suite à ce bilan positif, des démarches ont été entreprises afin que deux autres centres hospitaliers participent au projet dès février 1999. Parallèlement, les travaux pour l'implantation permanente de ces projets ont débuté en 1998, et ils se poursuivront en 1999.

Le personnel d'indemnisation

Environ 145 agents d'indemnisation et près de 25 préposés aux renseignements travaillent directement avec les personnes accidentées.

En 1998, les préposés aux renseignements ont répondu à plus de 300 000 appels. Si le préposé aux renseignements ne peut répondre entièrement aux questions demandées, il en informe l'agent d'indemnisation qui devra retourner l'appel dans les 48 heures afin de donner l'information attendue. En 1998, les agents d'indemnisation ont été en mesure de respecter cette exigence à l'égard du service à la clientèle, dans 95,5 p. 100 des cas.

Le service téléphonique automatisé

Afin de servir avec plus d'efficacité les personnes accidentées, la Société a mis sur pied deux services téléphoniques automatisés.

Le premier permet aux personnes accidentées d'obtenir la date des trois derniers chèques émis par la Société, et de prendre connaissance des quinze derniers documents reçus dans leur dossier. Le second service permet aux cliniques de physiothérapie d'obtenir, de la même façon, l'état des demandes de remboursement de frais de physiothérapie de leurs clients, victimes d'un accident automobile. En 1998, ces deux services ont répondu à près de 35 p. 100 des appels reçus.

Le système d'aide à la décision

En 1998, la Société s'est dotée d'un outil performant pour améliorer le service à la clientèle, et faciliter le travail de l'indemnisation des victimes d'accident de la route. Depuis septembre 1998, tous les agents d'indemnisation et les médecins-conseils ont à leur disposition un Système d'aide à la décision (SADI). Cet outil permet de donner l'information pertinente pour prendre une décision éclairée, particulièrement en ce qui a trait à la durée d'incapacité et aux traitements médicaux.

Le SADI constitue une base documentaire comprenant sept domaines d'information différents :

- les blessures ;
- l'avis médical ;
- les frais et les actes dentaires ;
- une liste de médicaments ;
- les critères d'envoi à la réadaptation ;
- le manuel des frais ;
- un lexique des termes médicaux et des planches anatomiques.

Comportant un outil de recherche très performant, ce système est mis à jour régulièrement pour tenir compte de toute évolution de l'information.

Le contrôle de la qualité des activités

Le contrôle de la qualité des actes administratifs posés au cours du processus d'indemnisation s'inscrit dans les activités courantes. Le fait que les décisions rendues dans les dossiers sont vérifiées assure le traitement équitable des demandes d'indemnité, et leur conformité à la Loi sur l'assurance automobile. Cette activité de vérification permet aussi de détecter rapidement les corrections à apporter. Au besoin, des plans d'amélioration de la qualité peuvent être élaborés et des programmes de formation à la tâche, mis en place.

Le soutien sur le plan médical

La relation entre les blessures qui découlent de l'accident subi par une personne, l'état de celle-ci, et la durée de l'incapacité qui en résulte, constitue un aspect complexe du régime d'assurance automobile. L'existence des séquelles permanentes, leur ampleur, et d'autres questions d'ordre médical, sont des sujets soulevés régulièrement dans le traitement des demandes, ce qui rend l'analyse de l'information médicale très importante. Dans de tels cas, la Société doit recourir à son expertise interne. Ainsi, au cours de 1998, les médecins et les spécialistes de la Société ont donné 28 029 avis médicaux.

De plus, la Société a recours à 386 experts de diverses spécialités médicales ou paramédicales, répartis à travers l'ensemble du territoire québécois. Ces experts sont des professionnels indépendants qui exercent dans la pratique privée, et non pas des salariés de la Société.

L'appel à l'expert a pour objet de faire la lumière sur une situation plus complexe, et de fournir à la Société les éléments nécessaires pour prendre des décisions éclairées. Dans son rapport d'expertise, le médecin

présente la synthèse de l'étude de la documentation que la Société lui a fournie, les réponses au questionnaire rempli à propos de la personne accidentée et les constatations faites à la suite de l'examen physique de celle-ci, de même que les résultats des examens complémentaires qu'il a jugés nécessaires. Finalement, il donne son opinion au regard de questions précises sur lesquelles la Société doit se prononcer. Au cours de 1998, le nombre d'expertises fournies par ces médecins s'est élevé à 13 180, et il a entraîné des débours de 5,6 millions de dollars.

La révision

Une personne accidentée qui est en désaccord avec une décision rendue en première instance, en matière d'indemnisation, peut en demander la révision. Elle dispose d'un délai de 60 jours pour ce faire. La demande est alors analysée par un agent de révision, une décision est rendue, puis signifiée au réclamant. Depuis avril 1998, dans la mesure où la Société le juge opportun et si le réclamant le demande expressément, celui-ci peut être entendu par un agent de révision à l'occasion d'une rencontre.

Au cours de l'année 1998, la Société a travaillé surtout à améliorer son service à la clientèle en concentrant ses ressources sur un objectif particulier, celui de diminuer le nombre des dossiers en attente, et de réduire les délais. Ainsi, deux projets sont en cours. L'un vise à mieux répartir les dossiers entre les agents, et l'autre, à accélérer le traitement des dossiers en inventaire en ajoutant une autre équipe d'agents de révision. Déjà, ces actions donnent des résultats positifs. En effet, le nombre de décisions rendues au cours de 1998 a été de 9 422, soit une hausse de 22,4 p. 100 par rapport à l'année 1997.

Durant l'année 1998, la Société a reçu 8 666 demandes de révision. Ce nombre représente 3,01 p. 100 des décisions rendues en première instance. Le délai moyen pour traiter un dossier, que ce soit avec ou sans rencontre, est de 5,2 mois, ce qui représente une diminution de 13 p. 100 si l'on compare avec le nombre de mois que cela prenait en 1997. Nous constatons aussi une stabilité en ce qui concerne le pourcentage des décisions modifiées par la révision ; celui-ci demeure à 18 p. 100 pour l'ensemble de l'année 1998.

Si la nouvelle décision rendue ne la satisfait pas, la personne accidentée peut la contester devant le Tribunal administratif du Québec (TAQ). Elle dispose d'un délai de 60 jours, après la notification de la nouvelle décision, pour y parvenir.

ÉTAT DE LA SITUATION LIÉ AUX ACTIVITÉS COURANTES

	1998	1997
Demandes d'aide pour remplir une demande d'indemnité	1 182	1 326
Demandes d'indemnité reçues	28 367	28 338
Dossiers traités (anciens et nouveaux)	72 694	74 842
Pièces de courrier traitées	744 578	673 803
Appels téléphoniques auxquels on a répondu ^a	301 672	276 746
Chèques émis	660 194	619 965
Lettres de décision expédiées	287 559	258 193
Délai d'émission du premier chèque d'indemnité de remplacement du revenu ^b	25,8 jours	29,4 jours
Avis médicaux donnés par les médecins de la Société	28 029	25 157
Expertises médicales fournies par des spécialistes externes	13 180	12 263

a. Ne tient pas compte des appels répondus par la réponse vocale interactive.

b. Le calcul du délai d'émission du premier chèque de l'indemnité de remplacement du revenu a été modifié pour tenir compte des travailleurs à temps plein et à temps partiel seulement. En calculant de cette façon, nous obtenons une valeur plus juste du délai d'émission du premier chèque. En effet, dans le calcul, nous ne considérons plus les accidentés qui, lors de l'accident, ne travaillaient pas. Comme il est prévu dans la Loi que ces accidentés reçoivent un premier chèque d'indemnité de remplacement du revenu uniquement après six mois de la date anniversaire de leur accident, on comprendra qu'il est préférable de ne pas inclure ce type d'accidentés dans le calcul du délai. Le délai ainsi calculé devient plus réaliste.

Les accidents hors du Québec

La Loi sur l'assurance automobile assure la population québécoise pour les blessures corporelles subies dans un accident de la route partout dans le monde, que la personne soit responsable ou non de l'accident. Pour informer les voyageurs au sujet des précautions à prendre avant leur départ, la Société met à leur disposition une brochure intitulée *Partir en toute assurance*.

En 1998, la Société a ouvert tout près de 1 000 dossiers pour des résidents québécois impliqués dans un accident qui a eu lieu hors du Québec. Lorsque la clientèle accidentée se trouve dans une situation complexe ou lorsqu'une longue hospitalisation est prévisible, la Société examine la situation, et elle fait en sorte que cette clientèle reçoive toute l'assistance nécessaire. Il existe d'ailleurs un numéro de téléphone, sans frais au Canada comme aux États-Unis, afin que les Québécois victimes d'accident à l'étranger obtiennent l'information nécessaire et l'aide utile. Du personnel a été affecté à cette clientèle précise. Ainsi, les dossiers peuvent être traités plus rapidement, au grand bénéfice des personnes accidentées.

Parmi les différentes mesures adoptées, une entente avec la compagnie d'assurance La Croix Bleue permet de rapatrier les Québécois grièvement blessés. La Société accepte également de rembourser les frais engagés par les autres compagnies d'assurance pour le rapatriement, aux trois conditions suivantes :

- lorsqu'il s'agit d'un résident du Québec ;
- lorsqu'il s'agit d'un accident automobile, admissible selon la Loi sur l'assurance automobile du Québec ;
- lorsqu'il s'agit de blessures qui vont nécessiter une longue hospitalisation ou qui placent la personne accidentée dans une situation complexe.

L'état de santé de la personne accidentée doit permettre également qu'elle puisse être rapatriée. En 1998, la Société a assuré le retour au Québec de 41 personnes accidentées. Parmi les accidents qui ont nécessité de tels rapatriements, 39 p. 100 ont eu lieu aux États-Unis, 46 p. 100 dans les autres provinces canadiennes, et 5 p. 100 en Europe. Il est à noter que la Société rembourse les dépenses de services de santé reçus à la suite d'un accident automobile qui a eu lieu hors du Québec et qui ne nécessite pas de rapatriement, lesquels services ne sont pas couverts par un autre régime de sécurité sociale.

Les troubles associés à l'entorse cervicale

Au cours de l'année 1998, de nombreuses activités, ayant pour but de promouvoir les recommandations du Groupe de travail québécois sur les troubles associés à l'entorse cervicale, se sont déroulées ou ont été mises en place.

Pour répondre aux besoins des médecins traitants qui souhaitaient obtenir l'opinion d'une équipe spécialisée dans le traitement de l'entorse cervicale, des équipes pluridisciplinaires ont été constituées. Les médecins traitants ont aussi reçu des affiches et des feuillets décrivant certains exercices recommandés pour cette blessure, lesquels sont d'exécution simple et peuvent être faits au domicile de la personne accidentée. À titre de message préventif, des affiches et des feuillets sur la façon de bien ajuster l'appui-tête de son véhicule, ont été distribués dans les hôpitaux, les CLSC, les cliniques médicales privées, les cliniques de physiothérapie et de chiropractie.

Des sessions de formation destinées aux professionnels de la santé ont été données dans toutes les régions du Québec. Environ 1 200 professionnels se sont répartis dans les 60 ateliers animés par des experts du contenu médical, sous la supervision du Centre de formation médicale continue de l'Université Laval.

Afin d'aider les équipes pluridisciplinaires à exceller dans leurs recommandations aux médecins qui traitent les accidentés souffrant d'une entorse cervicale, un cours de deux jours a été mis en place. Celui-ci sera diffusé aux équipes au cours de l'année 1999.

LA RÉADAPTATION DES PERSONNES ACCIDENTÉES

La Loi sur l'assurance automobile confère à la Société le pouvoir de prendre les mesures nécessaires à la réadaptation des personnes accidentées et de faire les dépenses nécessaires pour y contribuer. En cette matière, l'objectif général de la Société est de permettre à une personne accidentée de retrouver un degré d'autonomie qui approchera le plus près possible celui qu'elle a perdu à cause de l'accident. Pour atteindre ce but, la Société fait appel à la réadaptation fonctionnelle et à la réinsertion sociale, scolaire et professionnelle. Avec la collaboration de chaque personne admissible à la réadaptation, un conseiller prépare un plan personnalisé. Il détermine les activités ainsi que les ressources nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés. Il assiste également la personne accidentée dans sa démarche pour exécuter le plan établi. Ces services sont offerts partout au Québec par des équipes de conseillers réparties dans les huit directions régionales de la Société.

En 1998, la Société a versé 37 millions de dollars pour ses programmes de réadaptation. Chaque mois, plus de 3 000 personnes ont bénéficié de ces services. Il s'agissait principalement de personnes qui ont été atteintes aux membres inférieurs et supérieurs, de paraplégiques, de tétraplégiques, et de personnes qui avaient subi un traumatisme crânio-cérébral.

La réadaptation des traumatisés crânio-cérébraux et des blessés médullaires

Annuellement, quelque 1 900 personnes subissent un traumatisme crânio-cérébral, et une quarantaine sont atteintes d'une blessure médullaire. Cela constitue tout près de 50 p. 100 de la clientèle totale suivie en réadaptation. Les nombreuses incapacités qui découlent d'un dommage cérébral, (c'est-à-dire les incapacités motrices, cognitives, perceptives, comportementales, etc.), ou celles qui sont occasionnées par une blessure médullaire, (soit les incapacités motrices, sensibles, urologiques, etc.), affectent, dans toutes ses dimensions, la vie affective, familiale, sociale, scolaire et professionnelle des personnes en cause, et elles ont pour conséquence que cette clientèle est la plus complexe à réadapter. Les atteintes sévères qui affectent ces personnes entraînent des débours de plusieurs millions de dollars en indemnités à vie pour la Société.

Depuis 1987, pour répondre aux besoins de sa clientèle qui a subi un traumatisme crânio-cérébral, la Société met en œuvre un programme axé à la fois sur la recherche et sur les services de réadaptation.

Depuis le 1^{er} avril 1997, les services de réadaptation pour les blessés médullaires, soit les paraplégiques et les tétraplégiques, ont été intégrés dans les contrats. En 1998, en vertu d'ententes signées avec la Société, 27 établissements du réseau de la santé ont offert, par l'intermédiaire d'équipes pluridisciplinaires spécialisées, des services de réadaptation à plus de 2 000 personnes accidentées de la route. Ces services couvrent les trois premières phases de la réadaptation, c'est-à-dire :

- 1- la réadaptation précoce en milieu hospitalier durant la période de consolidation médicale ;
- 2- la réadaptation fonctionnelle intensive en centre de réadaptation ;
- 3- la réinsertion sociale, scolaire, ou professionnelle, en vue du retour de la personne accidentée dans son milieu.

En 1998, les sommes consacrées par la Société à l'intérieur des ententes de neurotraumatologie ont été de 23,3 millions de dollars en ce qui concerne 2 131 personnes traumatisées crânio-cérébrales, et de 1,8 million de dollars pour ce qui est de 360 blessés médullaires.

La Société soutient un programme de recherche qui vise à fournir, aux différents partenaires engagés dans la réadaptation des neurotraumatisés, un système d'information pour évaluer toutes les facettes des conséquences d'un traumatisme crânio-cérébral ou d'une blessure médullaire. En permettant de suivre les progrès accomplis par la personne accidentée durant sa réadaptation, et d'évaluer ce qu'elle pourra devenir dans son milieu, le système permettra, à moyen terme, d'apprécier les résultats du programme.

Depuis la mise en œuvre de ce programme en 1987, la Société a investi plus de 118 millions de dollars, parmi lesquels 25 millions l'ont été en 1998.

Finalement, en signant une quatorzième entente pour couvrir la totalité du territoire québécois, la Société a consolidé les mesures de soutien prévues dans les ententes de services conclues en 1997 avec 13 associations d'entraide. Cela démontre l'importance accordée au maintien des acquis en ce qui concerne la réadaptation des personnes qui ont subi un traumatisme crânio-cérébral ou une blessure médullaire. Les interventions prévues auprès de la personne accidentée et de sa famille visent à prévenir une diminution du niveau d'intégration sociale de la personne, et de l'orienter, selon ses besoins, vers les ressources appropriées de son milieu. Les sommes qui y sont consacrées annuellement s'élèvent à 1,5 million de dollars.

LES ÉTUDES SUR LA CLIENTÈLE ET LES PROGRAMMES

Régulièrement, la Société fait des sondages pour connaître la satisfaction de sa clientèle, et elle mène des études pour cerner ses besoins avec plus d'acuité et améliorer ses mesures d'indemnisation et ses programmes de réadaptation. De plus, elle s'associe à des groupes de recherche dans le but d'étudier certains problèmes particuliers en santé et en réadaptation.

Les sondages

La Société a poursuivi ses efforts pour évaluer la satisfaction de la clientèle accidentée au moyen de sondages par la poste. Ainsi, elle est en mesure de connaître sa clientèle avec plus de justesse et d'évaluer les besoins, afin de répondre à ses principales attentes. En 1998, des sondages par la poste ont été effectués sur les aspects suivants du service à la clientèle :

- le délai de paiement des indemnités de remplacement du revenu ;
- les séquelles permanentes ;
- l'aide personnelle ;
- les délais d'attente ;
- le projet-pilote sur la prise en charge rapide des personnes accidentées.

En tenant compte des facteurs d'irritation mentionnés par les accidentés de la route, la Société a entrepris de mettre sur pied le projet-pilote de prise en charge de la personne accidentée, directement à l'hôpital. Ce projet a permis de déployer des efforts pour diminuer les délais d'attente et, par le fait même, le délai de premier paiement des indemnités de remplacement du revenu. Ainsi, le taux de satisfaction par rapport aux délais se situe entre 84 p. 100 et 98 p. 100. En ce qui concerne l'ensemble du projet, 95 p. 100 des accidentés croient qu'il répond directement à un besoin et qu'il devrait être généralisé dans d'autres hôpitaux, ce sur quoi la Société travaille actuellement.

Également sous la forme d'un projet-pilote, l'évaluation des séquelles permanentes des accidentés de la région de Québec a été confiée à un orthopédiste, tout en lui précisant de mettre l'accent sur la communication avec la personne accidentée. Ainsi, la satisfaction générale de la clientèle à l'égard de l'expert est passée de 86 p. 100 en 1997, à 100 p. 100 en 1998. De plus, le temps écoulé, entre le moment où l'expertise médicale est demandée et celui où l'agent d'indemnisation envoie sa lettre de décision, est passé de 84 jours à 35 jours, ce qui représente une diminution de 58 p. 100 du temps d'attente. Ce projet sera converti en une activité régulière, puis il sera proposé à d'autres régions du Québec.

SERVICES DE RÉADAPTATION AUX TRAUMATISÉS



Les études

Au cours de la dernière année, la Société a mené deux études qui s'inscrivent à l'intérieur de démarches d'évaluation de programme et décrivent les caractéristiques des groupes de clientèle cible des programmes. La première, intitulée Trouble associé à l'entorse cervicale (TAEC), Profil des accidentés de 1992 dont le TAEC est la seule blessure, présente la clientèle visée par le programme de prise en charge des TAEC, mis en œuvre à la suite des recommandations du Groupe de travail québécois sur les troubles associés à l'entorse cervicale. Cette étude constitue un premier jalon en vue de mesurer le changement consécutif à l'instauration du programme prévue en 1999. En majorité, les accidentés dont le TAEC est la seule blessure sont des femmes, la durée moyenne d'incapacité est de 114 jours, et 40 p. 100 ont bénéficié de traitements de physiothérapie.

La deuxième, intitulée Profil des personnes capables de travailler au moment de l'accident, admises en réadaptation entre le 1^{er} avril 1993 et le 31 mars 1994, présente la clientèle qui peut relever du programme de réinsertion professionnelle offert par la Société. Elle traite des caractéristiques sociodémographiques des accidentés et des particularités liées à leurs blessures. Parmi les faits susceptibles d'affecter les résultats de la réadaptation, on signale une faible scolarité de cette clientèle en général, un niveau élevé d'exigence physique liée à l'emploi, une proportion importante des cas d'atteintes des membres inférieurs, et des profils régionaux très différents.

Un autre profil de clientèle a été établi, cette fois dans le cadre de la préparation d'un dossier d'information sur l'indemnisation des travailleurs à temps plein. Le rapport Profil des victimes indemnisées en vertu de l'article 14 : les travailleurs à temps plein au moment de l'accident donne une vue d'ensemble des caractéristiques de cette clientèle, la proportion qu'elle représente parmi la clientèle accidentée de la Société, l'évolution de cette proportion au cours de la période s'échelonnant de 1990 à 1996, et des renseignements sur les versements qui ont été faits.

La recherche menée à terme par le Groupe de recherche clinique sur l'adaptation-réadaptation de la personne ayant une lésion médullaire, a permis de dresser le profil de ces personnes au Québec, d'étayer la documentation relative au phénomène de leur vieillissement, et d'obtenir, de leur part, une évaluation de leur qualité de vie. Les résultats de la recherche sont présentés dans le rapport Étude sur la situation de vie des personnes ayant une lésion médullaire au Québec.

Mis en œuvre par la Société et le Fonds de la recherche en santé du Québec, le programme de recherche évaluative en réadaptation, a pris fin en 1998 avec le dépôt de deux rapports de recherche. Le rapport Évaluation des programmes de stimulation des victimes en coma ou en état végétatif contient une revue de la documentation relative à la stimulation des personnes en coma ou en état végétatif, une synthèse des programmes de stimulation, et une évaluation de leur efficacité sur le plan scientifique. Quant au rapport intitulé Évaluation fonctionnelle des capacités de travail, il propose et illustre un modèle théorique d'évaluation du travail, et jette un regard critique sur les programmes et outils actuels au Québec. Il se termine par des recommandations visant à améliorer la pratique évaluative des programmes québécois.

La Société participe à deux programmes de recherche d'envergure au sujet des victimes d'un traumatisme cranio-cérébral. Le premier a été mis en œuvre avec la participation de l'Association des hôpitaux du Québec et celle de la Fédération de la réadaptation en déficience physique du Québec. Il vise à évaluer les résultats des programmes de réadaptation et de réinsertion sociale instaurés au Québec pour répondre aux besoins des personnes qui ont subi un traumatisme cranio-cérébral. Un comité directeur, composé des représentants des organismes participants, assure le suivi du programme ; un comité-conseil, constitué d'experts internationaux convoqués par le Conseil québécois de la recherche sociale, guide l'équipe de recherche et évalue ses travaux. Dans une première

étape, l'équipe de recherche a défini les variables et l'architecture du système informatisé qui doit permettre de suivre l'évolution des personnes accidentées et de les évaluer. En mars 1998, un montant de 1,3 million de dollars réparti sur trois ans a été accordé à l'équipe de recherche pour la mise sur pied du système d'information dans les centres où sont dirigées les victimes de traumatisme cranio-cérébral.

Le deuxième programme fait suite à une proposition de l'Organisation mondiale de la santé en vue de constituer un groupe de travail pour étudier les traumatismes cranio-cérébraux légers. Ce groupe de travail international rassemblera des experts cliniciens et spécialistes en méthodologie, afin de revoir, de manière structurée, la documentation scientifique sur les traumatismes cranio-cérébraux légers, et d'analyser sur le plan épidémiologique les données des compagnies d'assurance qui participent au programme. Le programme durera quatre ans et son coût est de 2,1 millions de dollars, dont la moitié est assumée par l'Institut Karolinska de Suède, et l'autre moitié est partagée entre la Société et les compagnies d'assurance publiques de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Le groupe de travail doit faire des recommandations afin de réduire les conséquences sur le plan médical, social et économique du traumatisme cranio-cérébral léger résultant d'accidents de la route.

Un autre programme de recherche a été mis en place. Cette fois, il a fait appel aux compétences de professeurs et d'étudiants de la Faculté de droit de l'Université Laval, et il a permis d'étayer la documentation sur deux sujets d'actualité sélectionnés par la Société. Les études Les recours subrogatoires en vertu des régimes étatiques d'indemnisation et La notion de « faute intentionnelle » en assurance de dommages présentent les courants jurisprudentiels actuels, et les principales décisions liées aux sujets traités.

LA TRAUMATOLOGIE

La rapidité et la qualité des interventions qui font suite à un accident automobile avec blessés ont une incidence directe sur le nombre de survivants, la gravité des blessures, et les séquelles consécutives. Afin d'améliorer l'efficacité globale des interventions, la Société fait la promotion d'un système intégré de traumatologie, lequel constitue l'ensemble des moyens techniques et à l'échelle humaine, nécessaires à la prise en charge et au traitement approprié et rapide des victimes d'accident de la route.

En quelque sorte, le système intégré de traumatologie constitue une chaîne de services qui débute après l'accident. Cette chaîne comprend différents maillons : l'accès aux services d'urgence par l'intermédiaire des centres 911, les centrales de coordination des ambulanciers, les premiers répondants, les services de transport par ambulance, le réseau des centres de traumatologie, et les services de réadaptation.

Le concept d'intégration de ces différents maillons a été adopté en 1991 par le ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS). Dans le contexte de partenariat conceptuel et opérationnel avec le MSSS, la Société a été consultée régulièrement par diverses régions régionales de la santé et des services sociaux, dans le but de leur apporter un soutien technique pour préparer des plans de services avant hospitalisation, pour évaluer des centres de traumatologie désignés, pour rendre opérationnels les corridors de services, et pour améliorer le réseau régional de réadaptation.

Ainsi, la coordination des actions des différents maillons de la chaîne est devenue progressivement une réalité opérante qui se traduit par une amélioration des services d'urgence avant hospitalisation, et par la constitution d'un réseau de centres de traumatologie et de services de réadaptation.

En raison d'un plan particulier de communication avec les réseaux de la santé et de la sécurité publique, la Société a développé un partenariat particulier. Ainsi, avec la participation de l'Association des hôpitaux du Québec et l'Association des CLSC et CHSLD (Centres hospitaliers de soins de longue durée), la Société a préparé des affiches et des cartes professionnelles pour informer les accidentés de la route des services offerts et de leurs droits en vertu de la Loi sur l'assurance automobile. Ces affiches seront distribuées au début de l'année 1999 dans les hôpitaux, les CLSC, les cliniques médicales privées, les cliniques de physiothérapie et de chiropractie ; elles permettront de renseigner la clientèle sur la façon d'avoir accès au régime. Afin d'augmenter l'accessibilité aux services et de raccourcir les délais au moyen des corridors de transfert, la Société accentue aussi ses interventions auprès des centres de traumatologie.

Dans le but d'obtenir une bonne information sur la pertinence et la rapidité des interventions avant hospitalisation, et de recueillir des renseignements appropriés sur la qualité des soins donnés aux victimes de la route, la Société participe, dans l'ensemble du réseau des centres de traumatologie, au maintien du registre des traumatisés. La constitution d'un tel registre permet d'obtenir une information séquentielle sur les victimes hospitalisées, et de suivre leur cheminement dans le réseau de la santé.

Finalement, afin d'encourager la tenue de colloques organisés à l'intention des intervenants régionaux du système intégré de traumatologie et propices à améliorer leur manière d'intervenir auprès des accidentés, la Société maintient son association avec les régions régionales de la santé et des services sociaux et avec les centres de traumatologie tertiaires.

Des centres d'expertise pour le traitement des blessés médullaires ont été désignés officiellement par le MSSS. La Société participe à l'évaluation de ces centres et au financement des équipes pluridisciplinaires qui assument la responsabilité de cette clientèle bien particulière et en assurent les soins. Grâce à un projet-pilote qui permet de valider ses activités, la Société soutient qu'il est indispensable que les victimes de ce genre soient réunies dans des lieux désignés à cette fin et fondés sur ces besoins, de sorte que l'expertise nécessaire pour offrir les services requis par ces personnes puisse se maintenir dans la qualité, se développer constamment, et demeurer toujours optimale.

LA GESTION

du droit d'accès au réseau routier

EN TANT QUE GESTIONNAIRE PRINCIPAL DU *CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE*, LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC ASSUME LES MANDATS LIÉS À LA GESTION DU PERMIS DE CONDUIRE, DE L'IMMATRICULATION, ET DE LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES.

EN 1998, LA SOCIÉTÉ...

... a consolidé la mise en œuvre des mesures qui découlent du projet de loi 12, sanctionné le 23 décembre 1996 ;

... a entrepris, en concertation avec ses partenaires, les travaux de mise en œuvre des mesures qui découlent du projet de loi 430 sur l'encadrement du transport routier au Québec ;

... a recensé 4 496 376 véhicules en circulation et exercé 7 378 113 activités relatives à l'immatriculation des véhicules ;

... a recensé 4 402 692 titulaires de permis de conduire et exercé 4 353 119 activités relatives au paiement des droits et à leur délivrance ;

... a enregistré, aux dossiers des conducteurs, 690 806 avis d'infraction entraînant l'inscription de points d'incapacité ;

... a exigé l'évaluation médicale ponctuelle de 161 489 conducteurs pour vérifier leur aptitude à conduire un véhicule routier.



LA GESTION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Code de la sécurité routière contient l'ensemble des règles destinées à rendre le réseau routier au Québec le plus sécuritaire possible pour toutes les personnes qui l'utilisent.

Conformément aux mandats qui lui sont dévolus par cette loi, la Société doit s'assurer que les personnes qui désirent obtenir un permis de conduire possèdent les connaissances et habiletés nécessaires pour conduire un véhicule sur la voie publique. Elle veille donc à ce que les compétences de ces personnes soient vérifiées. De plus, la Société est responsable de tenir à jour le dossier médical des titulaires de permis. De cette manière, elle peut s'assurer qu'ils sont toujours aptes à conduire un véhicule routier. La Société veille aussi à ce que les politiques, normes et programmes, qui visent à assurer la sécurité sur le réseau routier, soient appliqués et, le cas échéant, améliorés. Enfin, la Société a le mandat de tenir à jour un registre de tous les véhicules qui doivent être immatriculés, et celui de percevoir les droits et contributions d'assurance liés au permis de conduire et à l'immatriculation.

LES PRINCIPAUX CHANGEMENTS LÉGAUX

Les nouvelles exigences pour conduire un véhicule lourd

Au cours de l'année 1998, de nouvelles mesures sont entrées en vigueur en ce qui concerne l'accès au permis de conduire pour les véhicules lourds de catégories suivantes :

- Classe 1 : ensemble de véhicules ;
- Classe 2 : autobus ;
- Classe 3 : camion porteur.

Depuis le 2 février 1998, la Société de l'assurance automobile du Québec, de concert avec les intervenants de l'industrie du transport routier, a introduit un examen éliminatoire spécifique de la ronde de sécurité. Auparavant, cette ronde de sécurité était intégrée à l'examen pratique. L'examen sur la ronde de sécurité permettra d'évaluer si l'apprenti conducteur a les aptitudes pour inspecter un véhicule lourd, avant de prendre la route. Cette vérification porte sur douze composantes mécaniques que tout conducteur d'autobus ou de camion doit vérifier, obligatoirement et chaque jour, avant d'utiliser son véhicule.

Le 16 septembre 1998, le Conseil des ministres a adopté un projet de règlement modifiant le Règlement sur les permis. Entrés en vigueur le 19 octobre 1998, les changements proposés visent à introduire de nouvelles exigences pour obtenir un permis de conduire de véhicules lourds. Dorénavant, une personne pourra se procurer un permis d'apprenti seulement si elle satisfait aux normes suivantes :

- avoir réussi le test de la vue et rempli une déclaration médicale ;
- ne pas faire l'objet de plus de trois points d'inaptitude dans son dossier de conduite ;
- n'avoir subi aucune suspension ni révocation de son permis au cours des deux dernières années.

En outre, une période minimale de trois mois d'apprentissage a été fixée. Au cours de cette période, l'apprenti conducteur devra être accompagné d'une personne titulaire, depuis au moins deux ans, d'un permis de conduire de la classe appropriée.

OPÉRATIONS RELATIVES À L'IMMATRICULATION

ANNÉE 1998	PAIEMENTS DES DROITS		ACQUISITIONS	AUTRES**	TOTAL DES OPÉRATIONS***
	Opérations*	Véhicules			
Centres de service	201 257	233 347	627 818	531 838	1 360 913
Mandataires	389 565	461 349	1 259 275	861 058	2 509 898
Bureaux spéciaux			7 446	184 214	191 660
Service d'information à la clientèle				73 986	73 986
Total du réseau	590 822	694 696	1 894 539	1 651 096	4 136 457
Service postal	1 249 829	1 367 875			1 249 829
Établissements financiers	1 991 827	1 991 827			1 991 827
Total global	3 832 478	4 054 398	1 894 539	1 651 096	7 378 113

Remarques :

* Les opérations représentent le nombre de transactions de perception des droits d'immatriculation.

** Les autres transactions d'immatriculation comprennent les remisages, les retraits de véhicule, les remplacements de certificat, les modifications au dossier du véhicule, les levées de suspension, les paiements des droits pour remettre en circulation un véhicule remisé, et les autorisations spéciales de circuler.

*** Le total des opérations a été calculé à partir du nombre d'opérations et non à partir du nombre de véhicules touchés par ces opérations.

Enfin, toute personne qui désire conduire un véhicule lourd équipé d'un système de freinage pneumatique ou muni d'une transmission manuelle, ou toute personne qui veut conduire un train routier, devra réussir des examens à cette fin, après quoi une mention sera ajoutée à son permis. Pour obtenir les mentions « F » (freinage pneumatique) ou « M » (transmission manuelle), tout apprenti conducteur devra réussir les examens pratiques avec un véhicule muni de l'équipement approprié. Dans le cas des mentions « F » et « T » (train routier), la réussite d'examens théoriques spécifiques est obligatoire.

Bien que, aux cours des dernières années, l'on ait constaté une diminution du nombre d'accidents impliquant des véhicules lourds, on déplore encore chaque année une moyenne de 150 décès et plus de 400 blessés graves dans les collisions mettant en cause un véhicule lourd. Le resserrement des conditions pour obtenir un permis de conduire de véhicules lourds devrait permettre une amélioration des compétences des conducteurs, et accroître la sécurité du transport de personnes et de marchandises.

Le règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers

Le 24 décembre 1998, le nouveau Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers est entré en vigueur. Ce règlement remplace le Règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules lourds.

Le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers précise ce que tout transporteur doit faire relativement à l'entretien de ses véhicules. Pour les entreprises qui ont adhéré ou adhéreront au PEP, il en décrit les conditions d'admission et les exigences.

De plus, ce règlement rend les normes de vérification mécanique plus sévères. Ainsi, le nombre de défauts mécaniques augmente considérablement pour les composantes importantes pour la sécurité routière, à savoir les freins, les roues, les pneus, la direction, le dispositif d'attelage.

Le nouvel encadrement de l'industrie

La Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (projet de loi 430), dont certaines dispositions sont entrées en vigueur le 21 juillet 1998, vise à assurer la sécurité routière et la protection du réseau routier. À cette fin, elle oblige la Société à exercer un suivi sur le comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, et à acheminer, à la Commission des transports du Québec, les dossiers des propriétaires ou des exploitants considérés comme les plus à risque, et ce, dans le but de leur imposer des sanctions, le cas échéant.

OPÉRATIONS RELATIVES AU PERMIS DE CONDUIRE

	1998	1997
CENTRES DE SERVICE		
Délivrance de permis d'apprenti conducteur	141 020	155 463
Délivrance de permis probatoire sans plastification et photo	46 164	84 443
avec plastification et photo	1 107 45 057	2 290 82 153
Délivrance de permis de conduire sans plastification et photo	146 303	133 139
avec plastification et photo	10 226 136 077	10 116 123 013
Paiement des droits d'apprenti conducteur	40 113	40 898
Paiement des droits de permis sans plastification et photo	147 278	171 258
avec plastification et photo	110 553 36 725	136 756 34 502
Remplacement de permis de conduire sans plastification et photo	452 070	412 025
avec plastification et photo	6 543 445 527	7 037 404 988
Service RAMQ seul	67 835	46 579
Autres transactions de permis ¹	579 979	558 058
TOTAL DES CENTRES DE SERVICE	1 628 762	1 601 853

SERVICE DE L'INFORMATION À LA CLIENTÈLE

Autres transactions de permis de conduire ²	38 400	30 721
--	--------	--------

SERVICE POSTAL

Paiement des droits de permis	601 862	559 753
-------------------------------	---------	---------

MANDATAIRES

Délivrance de permis d'apprenti conducteur	151	267
Délivrance de permis probatoire sans plastification et photo	25	173
avec plastification et photo	43 373	33 871
Délivrance de permis de conduire régulier sans plastification et photo	662	2 411
avec plastification et photo	42 711	31 460
Paiement des droits d'apprenti conducteur	71	85
Paiement des droits de permis sans plastification et photo	221 541	250 749
avec plastification et photo	192 150 29 391	213 711 37 038
Remplacement de permis de conduire sans plastification et photo	599 367	542 169
avec plastification et photo	1 477 597 890	1 124 541 045
Service RAMQ seul	94 976	64 262
Autres transactions de permis ³	43 725	45 390
TOTAL DES MANDATAIRES	1 003 229	936 708

ÉTABLISSEMENTS FINANCIERS

Paiement des droits de permis	1 088 866	1 046 958
TOTAL GLOBAL	4 353 119⁴	4 175 993

SOMMAIRE DES TRANSACTIONS RELATIVES AUX PERMIS PLASTIFIÉS, EN 1998

	Volumes	Part de marché
Centres de service	731 221	49 %
Mandataires	764 993	51 %
TOTAL	1 496 214	

1. Les autres transactions de permis comprennent principalement les enregistrements au dossier consécutivement à l'échec d'un examen, les impressions d'état de dossier et les levées de suspension.
2. Les autres transactions comprennent uniquement les impressions d'état de dossier de conduite ainsi que les annulations de permis de conduire.
3. En ce qui concerne les mandataires, les autres transactions de permis concernent principalement les levées de suspension et les annulations de permis.
4. En 1998, le total global inclut les 56 366 opérations effectuées par le bureau spécial du siège social, et comptabilisées avec celles des centres de service.

L'entrée en vigueur des différentes dispositions de cette loi se fait de façon progressive; leur mise en œuvre doit être terminée en juillet 1999. Parmi les nouvelles responsabilités qui en découlent, la Société doit assumer le suivi et l'évaluation des propriétaires et exploitants. Pour ce faire, elle a entrepris différents travaux visant :

- à mettre en place un dossier relatif au comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds ;
- à développer une politique d'évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants, laquelle décrira les règles régissant leur évaluation. Cette politique décrira également les interventions de la Société, selon le degré de risque représenté par les propriétaires ou les exploitants ;
- à modifier les différents règlements dont la Société assume la gestion ; parmi lesquels, le Règlement sur les heures de conduite et de travail, et le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules. Le but visé est d'assurer, d'une part, la concordance avec la loi et, d'autre part, une plus grande efficacité de certains volets.

LES OPÉRATIONS LIÉES AU PERMIS DE CONDUIRE ET À L'IMMATRICULATION

Au cours de l'année 1998, la Société a perçu, à même ses activités liées à la délivrance du permis de conduire et du certificat d'immatriculation, 1 472 millions de dollars répartis comme suit : 637 millions de dollars en contributions d'assurance et en frais d'administration¹; 680,5 millions de dollars, au nom du ministère des Finances, pour les droits de permis et d'immatriculation; 94,2 millions de dollars, au nom du ministère du Revenu, dont 42,9 millions de dollars pour la taxe de vente au moment de l'acquisition de véhicules entre particuliers et la taxe sur les carburants, et 51,3 millions de dollars pour la taxe de vente sur les assurances, ainsi que 60,3 millions de dollars pour le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun.

Chaque année, les différents aspects de la gestion du Code de la sécurité routière mettent la Société en relation avec plus de quatre millions de citoyens, de même qu'avec de nombreux interlocuteurs au Québec ou d'ailleurs en Amérique du Nord.

En 1998, on comptait au Québec 4 402 692 titulaires d'un permis de conduire et 4 496 376 véhicules en circulation.

1. Les contributions d'assurance et les frais d'administration sont présentés ici en fonction des recettes alors que, dans les états financiers, ils le sont en fonction des revenus.

2. Ce nombre ne comprend pas les paiements des droits pour remettre en circulation un véhicule remis.

NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE SELON LES CLASSES AUTORISÉES ¹

CLASSES DE VÉHICULES AUTORISÉES	NOMBRE DE TITULAIRES AU 1 ^{er} juin 1998	NOMBRE DE TITULAIRES AU 1 ^{er} juin 1997
1 Camion-remorque	193 282	190 484
2 Autobus de plus de 24 passagers	230 852	227 832
3 Camion porteur	330 952	328 087
4A Véhicule d'urgence	366 832	362 571
4B Autobus de 24 passagers ou moins et minibus	389 549	383 575
4C Taxi	416 235	410 094
5 Véhicule de promenade et véhicule comptant 2 essieux de moins de 4 500 kg de masse nette ²	4 386 678	4 351 714
6A, 6B et 6C Motocyclette ³	2 379 192	2 409 942
6D Cyclomoteur	4 402 474	4 365 858
8 Tracteur de ferme	4 388 244	4 353 250
NOMBRE TOTAL DE TITULAIRES	4 402 692	4 366 009

1. En vertu de la classification des permis de conduire en vigueur au Québec, chaque classe permet de conduire les classes inférieures. Par exemple, la classe 1 permet de conduire les classes 2, 3, 4A, 4B, 4C, 5, 6D et 8. Deux exceptions : les classes 6A, 6B et 6C pour la conduite d'une motocyclette, qui sont comprises dans un ensemble distinct, et la classe 6D, qui n'inclut pas implicitement la classe 8.

2. Tous les titulaires de la classe 5 possèdent automatiquement les classes 6D et 8.

3. Les titulaires ayant obtenu leur permis avant juillet 1978 ont conservé certains privilèges. Ainsi, l'obtention du permis de conduire donnait automatiquement le droit de conduire une motocyclette, à moins d'avoir un handicap physique.

Au cours de l'année, la Société a effectué 11 731 232 opérations, dont 4 353 119 sont relatives au permis de conduire et 7 378 113, à l'immatriculation. En ce qui concerne, plus précisément, le paiement des droits, 2 059 547 opérations de permis de conduire et 3 832 478² opérations d'immatriculation ont été faites.

Pour répondre à la clientèle, le réseau des points de service de la Société était constitué, en 1998, de 45 centres de service, de 120 mandataires, et de 8 unités mobiles. En outre, pour payer leurs droits, les propriétaires de véhicules, de même que les titulaires de permis de conduire ont eu accès à plus de 2 200 succursales d'établissements financiers. La proportion des transactions de paiements de permis de conduire faites dans ces établissements est passée de 53,5 p. 100 en 1997, à 54,6 p. 100 en 1998, pour un total de 1 088 866 transactions. Quant à la proportion des transactions de paiement d'immatriculation, elle est passée de 51,3 p. 100 en 1997, à 52 p. 100 en 1998, pour un total de 1 991 827 transactions.

NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION

TYPE D'UTILISATION TYPE DE VÉHICULE	1998	1997
PROMENADE	3 369 631	3 306 961
Automobile et camion léger	3 277 703	3 220 446
Automobile	2 530 247	2 523 149
Camion léger	745 928	695 566
Non précisé*	1 528	1 731
Motocyclette	76 506	71 027
Cyclomoteur	15 422	15 488
UTILISATION INSTITUTIONNELLE, PROFESSIONNELLE OU COMMERCIALE	611 572	596 402
Automobile et camion léger	432 774	420 243
Automobile	167 461	165 364
Camion léger	264 645	254 197
Non précisé*	668	682
Taxi	8 039	8 043
Autobus	6 879	6 896
Autobus scolaire	9 612	9 642
Camion et tracteur routier	106 415	103 806
Véhicule-outil et autres	47 853	47 772
HORS-RÉSEAU	515 173	504 154
Motoneige	157 220	157 905
Deux roues	15 038	16 497
Véhicule tout terrain	175 026	162 892
Véhicule-outil et autres	167 889	166 860
TOTAL**	4 496 376	4 407 517

* Ce sont les véhicules pour lesquels on n'a pu distinguer s'il s'agissait de camions légers ou d'automobiles.

** Ne comprend pas les remorques ni les véhicules utilisés exclusivement dans les gares, ports et aéroports.

NOTE: Ces données représentent le nombre de véhicules autorisés à circuler au 31 décembre.

DES POLITIQUES ET DES NORMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Afin de concrétiser son mandat, la Société doit prévoir des mesures pour atteindre les objectifs associés à la sécurité routière. C'est souvent en relation avec des partenaires qu'elle s'acquitte de cette responsabilité.

Les groupes de travail sur les conducteurs de véhicules lourds

Au cours de l'année 1998, la Société a maintenu sa participation au sein du Comité sectoriel de la main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec (CAMO-ROUTE) qui élabore des programmes de formation.

Également, la Société a assuré la coresponsabilité d'un groupe de travail sur la compétence des conducteurs à la Table de concertation gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds. Les deux autres groupes

réunis à cette Table travaillent sur la législation et la conformité, ainsi que sur les perspectives d'amélioration du bilan routier. Enfin, pour soutenir la Table centrale et les trois groupes de travail, la Société a formé un comité.

Relations avec d'autres administrations

La Société entretient des relations avec les autres administrations nord-américaines en participant aux travaux de diverses associations telles que le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC).

Ainsi, la Société a pris le leadership du dossier des bandes réfléchissantes en présidant un groupe de travail du CCATM. La Société a donné suite aux recommandations du CCATM et a fait adopter, à la fin de 1998, la réglementation spécifiant les dispositions relatives à la pose de bandes réfléchissantes sur les remorques.

Également, elle a poursuivi ses discussions avec les autres administrations canadiennes en vue de mettre en place des mécanismes harmonisés qui permettent d'évaluer le comportement global des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds en matière de sécurité routière. Par ailleurs, les discussions se sont poursuivies avec le Department of Transportation des États-Unis en vue d'assurer, à l'échelle nord-américaine, une reconnaissance mutuelle de cette évaluation du comportement des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

Les travaux exécutés par les membres de l'ASVC visent à améliorer l'uniformité du contrôle de l'état mécanique des véhicules en Amérique du Nord.

En 1998, dans le cadre de ces travaux, la Société a collaboré, à l'échelle canadienne, à la mise sur pied d'un cours de formation selon les normes de l'ASVC.

LES USAGERS DE LA ROUTE

Les examens et les instruments de formation

La Société gère les normes qui permettent d'accéder à douze classes de permis de conduire. Pour accomplir cette tâche, la Société utilise quatorze examens théoriques qui permettent de vérifier la compétence des candidats sur le plan de la connaissance des règles de la circulation, des techniques de conduite, et des comportements à adopter au volant d'un véhicule routier. L'un des examens sert à délivrer le permis Chauffeur de taxi aux personnes qui désirent exercer leur métier au Québec dans un territoire autre que celui de la Communauté urbaine de Montréal.

De plus, des examens pratiques sont prévus pour la délivrance des permis autorisant la conduite d'un véhicule de promenade, d'une motocyclette et d'un véhicule lourd.

En 1998, la Société a donné suite aux nouvelles mesures adoptées pour obtenir le permis de conduire de véhicules lourds. Ainsi, l'examen théorique de chacune des classes de permis a été revu. Un examen particulier à la mention « train routier » a été préparé et mis en application pour obtenir cette mention. Un examen théorique a également été conçu pour les personnes qui souhaitent conduire un véhicule équipé d'un système de freinage pneumatique (mention « freinage pneumatique »).

Ainsi, les différentes épreuves pratiques auxquelles doit se soumettre une personne qui désire conduire un véhicule lourd sont :

- la vérification du véhicule en général ;
- la vérification spécifique du système de freinage pneumatique, s'il y a lieu ;
- la conduite du véhicule en général ;
- l'utilisation de la transmission manuelle du véhicule, si le véhicule en est muni ;
- la conduite d'un véhicule équipé d'un système de freinage pneumatique.

Pour la délivrance des permis autorisant la conduite d'un véhicule lourd, la Société a donc porté de 6 à 23 le nombre d'examens utilisés.

La Société a aussi accompli des travaux pour réviser les examens pratiques et en produire d'autres en vue d'améliorer leur pertinence ou de les adapter pour tenir compte des nouvelles normes d'accès au permis de conduire.

Ainsi, l'examen pratique sur la conduite d'un véhicule de promenade a été révisé et mis en application en mars 1998. Un exercice similaire a été fait pour l'examen destiné à vérifier les habiletés à conduire une motocyclette.

Pendant l'année, 220 000 personnes se sont présentées à l'un ou l'autre des examens. Dans ce groupe, près de 80 p. 100 des candidats visaient l'obtention du permis de conduire un véhicule de promenade. Les taux de réussite observés pour chaque examen reflètent un degré de difficulté modéré. L'examen théorique Véhicule de promenade figure parmi les plus difficiles, n'étant réussi au premier essai que par 50 p. 100 des candidats; par ailleurs, en ce qui concerne l'examen pratique, 68 p. 100 des candidats l'ont réussi au premier essai.

Afin d'aider les candidats à se préparer aux examens, la Société a produit plusieurs guides qu'elle tient à jour. Ces documents sont des moyens de faire connaître, en plus des règles de la circulation, les techniques appropriées pour la conduite d'un véhicule de promenade, d'une motocyclette, d'un cyclomoteur et d'un véhicule lourd.

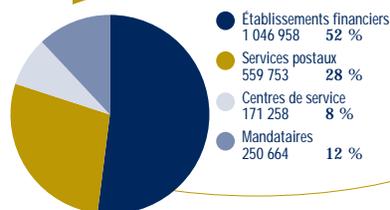
RÉPARTITION DES PAIEMENTS DES DROITS DE PERMIS DE CONDUIRE

Volume en 1998 : 2 059 547



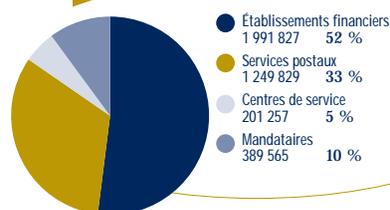
RÉPARTITION DES PAIEMENTS DES DROITS DE PERMIS DE CONDUIRE

Volume en 1997 : 2 028 633



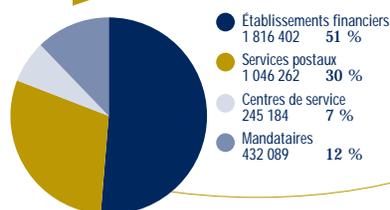
RÉPARTITION DES PAIEMENTS DES DROITS D'IMMATRICULATION

Volume en 1998 : 3 832 478 transactions



RÉPARTITION DES PAIEMENTS DES DROITS D'IMMATRICULATION

Volume en 1997 : 3 539 937 transactions



* Ces données incluent les paiements de droit effectués au bureau spécial du siège social.

Au cours de l'année 1998, un travail de mise à jour du guide Conduire un véhicule lourd a été amorcé. En septembre, a été publié le Supplément – Conduire un véhicule lourd qui porte sur le système de freinage et la conduite d'un train routier. Il sera intégré à la prochaine édition de Conduire un véhicule lourd prévue en début 1999. De plus, la Société a révisé le guide Code de la sécurité routière en bref.

L'évaluation médicale des conducteurs

L'évaluation médicale des conducteurs s'exerce au moyen d'examens médicaux et optométriques. Elle demeure l'un des moyens privilégiés par la Société pour assurer et protéger les personnes contre les risques liés à l'usage de la route.

Ainsi, lorsqu'une personne fait une première demande de permis de conduire ou lorsqu'elle veut le renouveler, si elle déclare qu'elle souffre d'une maladie ou d'une déficience, elle doit se soumettre à un examen médical ou optométrique.

D'autres examens médicaux et optométriques sont obligatoires pour certaines classes de permis de conduire, de même qu'à partir d'un certain âge. Ainsi, toute personne qui désire obtenir un permis de conduire de classe professionnelle doit se soumettre à une évaluation médicale et optométrique. Cet examen se fait de nouveau lorsque cette personne atteint 45, 55, 60 et 65 ans, et, par la suite, aux deux ans. De même, lorsqu'un conducteur atteint 75 et 80 ans, il doit se soumettre à une évaluation médicale au moment de renouveler son permis. Par la suite, il devra se soumettre à cet examen tous les deux ans.

Ainsi, en 1998, le nombre de conducteurs pour lesquels la Société a exigé une évaluation médicale est de 161 489.

L'évaluation des cas les plus complexes est assumée par le Comité consultatif sur la santé des conducteurs. Composé de vingt membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et de l'Ordre des optométristes du Québec, ce comité est chargé de donner son avis et de formuler des recommandations sur l'état de santé et sur la capacité à conduire de certains conducteurs.

De plus, le Comité est appelé à donner son avis sur la délivrance de certificats d'exemption relativement au port de la ceinture de sécurité. En 1998, la Société a reçu 168 demandes d'exemption de ce type, accompagnées du rapport d'un médecin spécialiste. Après analyse, le Comité consultatif sur la santé des conducteurs a recommandé à la Société d'accorder 27 exemptions en ce qui concerne le port de la ceinture de sécurité, ce qui porte à 280 le nombre de personnes exemptées du port de la ceinture depuis l'entrée en vigueur, en décembre 1990, de cette disposition du Code de la sécurité routière.

NOMBRE DE SANCTIONS IMPOSÉES

	1998	1997
SANCTIONS IMMÉDIATES POUR ALCOOL AU VOLANT		
Durée de 15 ou 30 jours	17 254	600 ¹
SANCTIONS POUR INFRACTIONS CRIMINELLES		
Un an	12 881	12 058
De un à deux ans	159	167
Deux ans	3 041	3 271
Plus de deux ans	1 464	1 577
Total partiel	17 545	17 073
SANCTIONS POUR ACCUMULATION MAXIMALE DE POINTS D'INAPTITUDE (permis de conduire)		
Trois mois	4 079	4 284
Six mois	495	460
Douze mois	54	48
Total partiel	4 628	4 792
SANCTIONS POUR ACCUMULATION MAXIMALE DE POINTS D'INAPTITUDE (permis probatoire)		
Trois mois	10 384	7 212 ²
SANCTIONS MÉDICALES³		
Suspensions de classes ou de permis	5 134	4 588
Suspensions administratives (rapport médical non fourni)	15 524	16 742
Total partiel	20 658	21 330
AUTRES TYPES DE SANCTIONS		
Sanctions pour conduite durant sanction	N/A ⁴	51 891
Sanctions pour non-paiement d'amende par suite d'infraction au <i>Code de la sécurité routière</i> ou à un règlement municipal de circulation	201 970	286 769
Interdictions de remettre en circulation un véhicule et suspensions du permis à la suite d'un accident avec un véhicule non assuré	2 543	3 025
Interdictions de remettre en circulation un véhicule à la suite d'un contrôle d'assurance négatif	1 411	1 721
Total partiel	205 924	350 618
TOTAL GLOBAL	276 393	394 413

1. Programme appliqué à partir du 1^{er} décembre 1997.

2. On retrouvait par erreur 1 212 sanctions au lieu de 7 212 dans le rapport d'activité de 1997.

3. Les sanctions médicales ne figuraient pas au tableau en 1997.

4. Aucune sanction de ce type n'est imposée depuis la mise en place de mesures visant la saisie du véhicule, le 1^{er} décembre 1997.

Depuis le 1^{er} juillet 1997, la Société administre deux programmes de délivrance de vignettes de stationnement pour personnes handicapées. Ces deux programmes ont été unifiés le 1^{er} juillet 1998. Ainsi, pour la période de janvier à juin 1998, la Société a délivré 242 nouvelles vignettes, et elle en a renouvelé 2 836 selon le programme mis en place depuis 1988. Elle a également délivré 12 370 nouvelles vignettes, et elle en a renouvelé 10 856 selon le programme mis en place depuis le 1^{er} juillet 1997. Pour la période de juillet à décembre 1998, la Société a délivré 5 171 nouvelles vignettes et elle en a renouvelé 9 808 selon le programme unifié.

Depuis l'unification des deux programmes, la Société a évalué sur le plan médical la pertinence de 6 041 demandes de vignettes de stationnement.

Au cours de l'année, la Société a imposé, pour des raisons médicales, 5 134 suspensions de classes ou de permis. Elle a aussi imposé des suspensions administratives de permis à 15 524 conducteurs, parce qu'ils n'avaient pas fourni, dans les délais prévus, les rapports médicaux demandés. De plus, les permis de conduire de nombreux titulaires ont été assortis de conditions visant à une plus grande sécurité sur le réseau routier.

Par ailleurs, 135 personnes atteintes de maladies ou de déficiences considérées, de prime abord, comme incompatibles avec la conduite de véhicules routiers, ont pu obtenir ou conserver leur permis de conduire, conformément à une disposition du Code de la sécurité routière. La Société a accordé ce privilège après que ces personnes eurent démontré des habiletés compensatoires les rendant aptes à conduire de façon sécuritaire, ou après qu'elles eurent prouvé qu'en respectant certaines conditions, elles étaient aptes à conduire de façon sécuritaire.

En 1998, 5 266 personnes dont le permis, ou une classe de permis, a été refusé pour une raison médicale ont demandé la révision de leur dossier auprès de la Société. Cette procédure leur permet de contester, auprès de la Société, la décision rendue, tout en conservant le droit de s'adresser à la Cour du Québec.

De plus, la Société a exigé, de la part des récidivistes d'infractions au Code criminel, en raison de capacités affaiblies, 4 633 évaluations par un centre de réadaptation pour les personnes alcooliques ou autres toxicomanes, afin qu'ils puissent récupérer leur privilège de conduire à la fin de la suspension de leur permis.

Le suivi du comportement des conducteurs

Le Code de la sécurité routière comporte des dispositions d'ordre punitif à l'égard des comportements fautifs ou dangereux adoptés par les conducteurs.

En 1998, 17 545 sanctions ont été imposées à la suite d'infractions criminelles liées à la conduite automobile.

En ce qui concerne certaines infractions au Code de la sécurité routière, à une loi ou à un règlement municipal, provincial ou fédéral relatif à la sécurité routière, la Société applique un système de points d'inaptitude, modulé selon la gravité relative de chacune des infractions.

En cours d'année, la Société a enregistré aux dossiers des conducteurs, sans distinction du type de permis, 690 806 avis d'infraction entraînant l'inscription de points d'inaptitude. Elle a aussi expédié 123 807 avis à des titulaires d'un permis de conduire qui avaient accumulé sept points ou plus à leur dossier.

De plus, la Société a dû imposer 4 628 sanctions à des titulaires d'un permis de conduire qui avaient atteint la limite de quinze points d'inaptitude, et 10 384 sanctions à des titulaires d'un permis probatoire, lesquels avaient accumulé le maximum de quatre points d'inaptitude.

Une personne, dont le permis probatoire a été suspendu ou dont le permis de conduire a été révoqué pour une première fois au cours des deux dernières années en raison d'une accumulation de points d'inaptitude, peut obtenir un permis restreint d'une durée de trois mois. Pour ce faire, elle doit obtenir, de la part d'un juge, une ordonnance statuant qu'il lui faut absolument conduire un véhicule dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance. En 1998, la Société a délivré 1 713 permis restreints liés à l'accumulation de points d'inaptitude.

Enfin, au cours de l'année 1998, la Société a imposé 201 970 sanctions à des conducteurs qui n'avaient pas payé leur amende à la suite d'une infraction au Code de la sécurité routière ou à un règlement municipal de circulation, une diminution de près de 30 p. 100 par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, 182 751 sanctions ont été réglées à la suite du paiement des amendes.

Le projet de loi 12 - Statistiques après un an

De nouvelles dispositions adoptées dans le cadre du projet de loi 12 ont été introduites en deux étapes en 1997. Le 30 juin, entraient en vigueur les nouvelles règles touchant l'accès graduel à la conduite, puis le 1^{er} décembre, celles qui concernent la conduite avec les capacités affaiblies et la conduite durant sanction ou sans permis valide. Les statistiques suivantes présentent les résultats obtenus sur la gestion des sanctions en 1998, soit la première année complète d'application de ces nouvelles règles.

L'accès graduel

Les nouvelles règles ont réduit de 10 à 4 la limite de points d'inaptitude pour un permis probatoire. Au cours de l'année, la Société a dû imposer 10 384 sanctions à des titulaires de permis probatoire, lesquels avaient accumulé le maximum de quatre points d'inaptitude à leur dossier, une augmentation de 44 p. 100 par rapport à 1997.

Les suspensions immédiates du permis pour alcool au volant

Les agents de la paix peuvent suspendre sur-le-champ, pour une durée de 15 ou 30 jours, le permis d'une personne qui est au volant d'un véhicule routier ou, encore, qui en a la garde ou doit en avoir la maîtrise, alors que ses capacités sont affaiblies par l'alcool. Ainsi, 17 254 suspensions administratives ont été inscrites au dossier des conducteurs.

Les permis restreints avec dispositifs détecteurs d'alcool

Les personnes reconnues coupables d'une infraction criminelle liée à l'alcool peuvent obtenir un permis restreint. Ce permis autorise la conduite d'un véhicule muni d'un dispositif qui détecte l'alcool, et ce, dès la fin de la période d'interdiction de conduire prononcée par le tribunal. En 1998, 4 323 permis restreints de ce type ont été délivrés.

La saisie de véhicules

La conduite d'un véhicule durant une période de sanction ou sans permis valide peut entraîner la saisie du véhicule utilisé par le conducteur au moment de l'infraction. En 1998, 26 802 véhicules ont été saisis. Par ailleurs, la Société a reçu 8 832 demandes de mainlevée de saisie. De ce nombre, 2 681 demandes ont été acceptées, tandis que 6 153 ont été refusées. De plus, 938 requêtes ont été présentées à la cour par des propriétaires qui désiraient obtenir la libération de leur véhicule.

La vérification de la validité du permis

En 1998, la Société a répondu à 63 394 demandes d'information sur la validité du permis de conduire. La très grande majorité de ces demandes (57 936) ont été répondues à l'aide du service téléphonique automatisé de la Société.

LES VÉHICULES ROUTIERS

L'identification des véhicules et de leurs propriétaires

Au Québec, tout propriétaire d'un véhicule routier doit l'immatriculer à moins d'en être exempté par le Code de la sécurité routière. Les exemptions portent sur les véhicules entreposés chez les commerçants, sur la machinerie agricole, et sur les véhicules de loisir dans les cas prévus par règlement.

L'assurance responsabilité obligatoire

Tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit posséder une police d'assurance responsabilité d'un montant minimal de 50 000 \$ pour garantir la réparation des dommages matériels causés par son véhicule.

Prévue pour 1998, la quatrième étude bisannuelle sur le contrôle de l'assurance responsabilité obligatoire auprès des propriétaires d'un échantillon aléatoire de véhicules routiers n'a pu être menée à terme et elle a été reportée en 1999.

Toutefois, la Société a continué de contrôler sa clientèle à risque. En effet, elle enclenche systématiquement un processus de contrôle d'assurance lorsqu'elle reçoit soit un avis d'infraction commise par un conducteur qui n'a pas présenté de preuve d'assurance à l'agent de la paix, soit un rapport d'accident avec dommages matériels inférieurs à 500 \$ ou une dénonciation. Ainsi, en 1998, la Société a vérifié auprès de 3 919 propriétaires d'automobile s'ils étaient en possession de l'assurance obligatoire. Cette vérification a permis d'imposer 1 411 interdictions de remise en circulation d'un véhicule parce que son propriétaire n'avait pas fourni une preuve d'assurance responsabilité obligatoire contre les dommages matériels.

De plus, la Société a imposé 2 543 suspensions de permis et interdictions de remettre un véhicule en circulation aux personnes impliquées dans un accident avec un véhicule non assuré et dont les dommages matériels sont supérieurs à 500 \$. Ces suspensions sont imposées à la suite de la réception d'un rapport d'accident, d'un avis de créancier spécifiant que le débiteur n'a pas satisfait au jugement prononcé contre lui ou, encore, sur réception d'un avis stipulant que la personne ne respecte pas l'entente conclue pour rembourser les dommages causés.

La reconnaissance des commerces de véhicules

Pour acquérir des véhicules routiers en vue d'en faire le commerce, une personne doit être titulaire d'une licence de commerçant. Avant tout, la délivrance de cette licence vise la protection des consommateurs. L'un des critères pour l'obtenir est de fournir un cautionnement pour garantir, en cas de vente du bien d'autrui par un commerçant, le remboursement, au véritable propriétaire, du prix que celui-ci a dû payer pour recouvrer son véhicule. Le cautionnement sert aussi à garantir un jugement rendu en vertu de la Loi sur la protection des consommateurs.

Le 1^{er} décembre 1997, entrent en vigueur les premières modifications au Règlement sur les commerçants et les recycleurs. Ces modifications permettent de mieux encadrer ce type de commerce, et d'harmoniser les actions de la Société avec celles de ses divers partenaires. Ainsi, la durée de validité d'une licence est passée de 12 à 24 mois.

Comme la Société est responsable de l'immatriculation des véhicules, ces commerçants deviennent, par la nature même de leur commerce, ses partenaires en matière de régulation de la propriété des véhicules. En 1998, la Société a délivré ou renouvelé 5 489 licences de commerçants, de recycleurs, ou de commerçants-recycleurs.

Les permis spéciaux de circulation

La Société délivre des permis spéciaux de circulation à des propriétaires et exploitants de véhicules lourds pour des chargements qui dépassent, en dimension ou en masse, les limites permises par règlement.

Au cours de l'année 1998, 26 676 permis ont été délivrés, ce qui représente une augmentation de 3,3 p. 100 par rapport à 1997. De plus, la Société a délivré, à 69 entreprises de transport, 448 permis spéciaux de circulation de trains routiers.

L'attestation de conformité

Avant d'être immatriculés, les véhicules modifiés ou de fabrication artisanale doivent être soumis à la vérification mécanique. En 1998, sur 350 dossiers traités, la Société a délivré 238 attestations de conformité pour ce type de véhicule. Ces attestations étaient destinées à des motocyclettes dans 70 p. 100 des cas.

La coopération intergouvernementale

Les provinces canadiennes ont entrepris des discussions afin d'adhérer, dès le 1^{er} avril 2001, à l'International Registration Plan (IRP). L'Ontario prévoit y adhérer en l'an 2000.

Cette entente regroupe présentement tous les États américains, sauf un, ainsi que les trois provinces canadiennes de l'Ouest. Elle facilite la libre circulation des véhicules lourds entre les administrations membres. Les droits d'immatriculation sont répartis entre toutes les administrations membres au prorata du kilométrage effectué par les transporteurs des administrations membres. Présentement, le Québec et les autres provinces participent à l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules. Cette entente se terminerait avec l'entrée en vigueur de l'IRP.

Le Québec prévoit faire une demande d'adhésion officielle en 1999 afin de pouvoir participer pleinement à l'IRP dès avril 2001.

LES SERVICES AUX PARTENAIRES

Le partenariat avec les services policiers

Par l'entremise du Centre de renseignements policiers du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec autorise l'accès aux fichiers des permis de conduire et d'immatriculation. Ainsi, pendant les interventions sur le réseau routier, les agents de la paix peuvent obtenir tous les renseignements nécessaires à l'identification des usagers de la route et à la validation de leur privilège de conduire ou de circuler. En 1998, la Société a répondu à 10 706 019 demandes d'information sur les conducteurs et les véhicules, ce qui représente une diminution de 6,5 p. 100 en comparaison avec l'année précédente.

De plus, les services additionnels offerts aux policiers permettent l'assistance nécessaire dans les cas d'enquêtes, tels les délits de fuite ou la reconstitution de l'historique de propriété de véhicules, à la suite de vols d'automobiles ou de transactions frauduleuses.

Cette année, afin de mieux soutenir les organisations policières dans l'application des lois et règlements du domaine de la sécurité routière, le bulletin d'information *Le trait d'union* a vu le jour. Le but de ce bulletin est de créer un lien de communication simple, rapide et direct avec ces intervenants de première ligne.

Trois numéros ont été publiés en 1998 avec un tirage moyen de 3 300 exemplaires; ils ont été expédiés non seulement aux sûretés municipales mais aussi aux postes de quartier du Service de police de la communauté urbaine de Montréal et aux postes de la Sûreté du Québec. L'accueil est très favorable et *Le trait d'union* semble être en voie de devenir une référence dans le monde policier.

L'information aux autres partenaires

La Société offre aux organismes gouvernementaux, aux entreprises et aux organisations, le soutien et les renseignements nécessaires pour repérer un individu, ou connaître le contenu du dossier des permis de conduire et d'immatriculation. De plus, elle collabore étroitement avec les assureurs et les particuliers en leur fournissant les rapports d'accidents qui permettent de traiter les dossiers de dommages matériels et établir les primes d'assurance. Ainsi, elle a fourni 45 750 rapports d'accidents.

En 1998, la Société a répondu à 289 350 demandes pour obtenir des dossiers de conduite. De ce nombre, 136 350 demandes provenaient d'employeurs ou d'assureurs et 153 000 demandes provenaient de particuliers. Les demandes des organismes publics, tels que le ministère de la Justice, le ministère du Revenu, le ministère de l'Emploi et de la Solidarité, etc., représentent un volume de 3 000 demandes. Tous ces partenaires reçoivent cette information conformément à la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

Des renseignements sur l'état d'un dossier à un moment précis sont également transmis aux cours municipales et aux palais de justice pour l'application du Code de la sécurité routière. En 1998, la Société a répondu à 44 900 demandes de ce genre. De plus, d'autres renseignements leur ont été transmis par échange électronique de données, ce qui représente 1 457 349 recherches.

La Société vend également, à quelques compagnies privées, des renseignements épurés de la partie nominative, lesquels sont utilisés habituellement pour des études sociologiques ou des études de marché. En 1998, cette activité a nécessité 7 111 670 interrogations à la banque de données sur les permis et l'immatriculation de la clientèle.

La majeure partie des transferts des renseignements précités est facturée aux demandeurs. Elle représente, pour la Société, un revenu annuel brut de 2 312 485 \$.

LA PROMOTION

de la sécurité routière

L'AMÉLIORATION DU BILAN ROUTIER CONSTITUE L'UN DES GRANDS OBJECTIFS DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. C'EST POURQUOI LA SOCIÉTÉ CONSACRE DES RESSOURCES IMPORTANTES À L'ÉTUDE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE, À LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, ET À LA RECHERCHE UNIVERSITAIRE EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

EN MISANT SUR LA RECHERCHE, LA SENSIBILISATION, L'ÉDUCATION, DE MÊME QU'EN PRIVILÉGIANT DES ACTIVITÉS DE RENFORCEMENT COMME LE SOUTIEN À L'APPLICATION DES MESURES LÉGALES, LA SOCIÉTÉ EST CONFIANTE QU'ELLE POURRA INCITER LES JEUNES ET LES AUTRES GROUPES D'USAGERS À MODIFIER LEUR COMPORTEMENT. AINSI, ELLE ESTIME QU'ELLE POURRA PARVENIR À RÉDUIRE LE NOMBRE ET LA GRAVITÉ DES TRAUMATISMES CAUSÉS PAR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE.

EN 1998, LA SOCIÉTÉ

- ... a poursuivi les études qui permettent de mieux comprendre le bilan routier et d'évaluer le rendement de ses programmes ;
- ... a évalué provisoirement le nouveau programme d'accès graduel à la conduite ;
- ... a mené une enquête-pilote sur le risque lié à la consommation de drogues et d'alcool au volant ;
- ... a produit et analysé des données essentielles sur la composition du parc automobile, sur les accidents, et sur les victimes de la route ;
- ... a poursuivi ses efforts de promotion de la sécurité routière, notamment en ce qui concerne l'alcool au volant, la vitesse, les dispositifs de retenue, la bicyclette, et les piétons.



La production, l'interprétation, et l'analyse des données

Chaque année, la Société prépare le bilan des principales statistiques, réparties sur cinq ans, en ce qui a trait aux caractéristiques des accidents et des victimes de la route et à l'évolution de leur nombre, au parc automobile, et aux titulaires de permis de conduire. Publié en 1999, le Bilan 1998 présente également un ensemble de données selon les régions administratives, les municipalités régionales de comté (MRC), et les municipalités de plus de 5 000 habitants.

En complément au Bilan 1998, la Société produit une interprétation du bilan routier qui propose une explication des variations constatées dans les données de 1998 par rapport à celles de 1997 ou à celles des années antérieures. L'étude traite également des facteurs qui ont pu contribuer aux accidents et de l'évolution du bilan en ce qui concerne les jeunes conducteurs.

L'information statistique à la disposition de la Société en ce qui a trait aux véhicules assujettis au règlement qui régit le transport des personnes et des marchandises, a été mise à jour dans le document intitulé Bilan 1997 des taxis, des autobus, des camions et des tracteurs routiers. De plus, afin d'apporter un meilleur éclairage sur le bilan routier des véhicules assujettis à la vérification mécanique obligatoire, la Société a poursuivi une recherche sur le kilométrage des véhicules lourds.

Régulièrement, la Société fait des sondages et même des enquêtes dans le but de mieux connaître sa clientèle et d'évaluer ses actions. Ces démarches lui permettent de cibler, plus efficacement, ses interventions en sécurité routière.

Au printemps 1998, la Société a fait un sondage pour évaluer les connaissances des jeunes et celles des parents sur les nouvelles mesures pour accéder au droit de conduire, de même que sur le degré d'adhésion et de respect de ces mesures.

La Société a repris, en 1998, l'étude sur l'évolution des vitesses en milieu urbain, plus particulièrement dans les régions de Québec, de Montréal, du Saguenay-Lac-Saint-Jean, et de Sherbrooke.

Au cours de l'été, elle a conduit de nouveau l'enquête sur le taux de port du casque chez les cyclistes. Pour une troisième année consécutive, on aura recueilli, en même temps, certains renseignements sur la pratique du patin à roues alignées.

Enfin, à l'automne 1998, la Société a mené une enquête-pilote, à Québec et à Montréal, pour évaluer s'il était possible de faire une étude, à plus vaste échelle, sur le risque lié à la conduite sous l'influence des drogues et de l'alcool.

La recherche externe

En collaboration avec le ministère des Transports du Québec, la Société subventionne le Programme de recherche universitaire en sécurité routière couvrant la période de 1998 à 1999. La Société a investi 465 000 \$ dans le second volet du programme offert à toutes les universités québécoises. Le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR) en assume la gestion. Les projets de recherche en cours portent sur divers aspects de la sécurité routière, notamment l'utilisation des téléphones cellulaires pendant la conduite et le risque d'accidents qu'ils provoquent, l'impact de la publicité automobile sur le comportement des jeunes conducteurs, la capacité des personnes âgées à conduire des véhicules, le profil des récidivistes en matière de conduite avec les facultés affaiblies par l'alcool, la comparaison entre les nouveaux conducteurs ayant suivi un cours d'une école de conduite et ceux qui n'en ont pas suivi, etc.

Par ailleurs, toujours en collaboration avec le ministère des Transports, la Société a évalué, en 1998, le programme de l'Action concertée de soutien à la recherche en sécurité routière, 1993-1996.

L'incidence des défauts mécaniques dans les accidents impliquant un véhicule lourd

Après un peu plus de deux ans de travaux d'analyse, le professeur Michel Gou, de l'École polytechnique de Montréal, a remis à la Société les conclusions d'une étude qu'il a menée sur l'incidence de l'état mécanique des poids lourds sur la sécurité routière. Cette étude, commandée et subventionnée par la Société de l'assurance automobile du Québec, a été faite à partir de 195 accidents impliquant un camion lourd au Québec. Elle devait déterminer l'importance des défauts mécaniques dans ces accidents et évaluer l'impact du Programme de vérification mécanique périodique (PVMPO) sur l'état mécanique des camions lourds et, par conséquent, sur la sécurité routière.

Selon cette étude, les défauts mécaniques sont la cause de 13,2 p. 100 des accidents impliquant un camion lourd. Parmi toutes les composantes mises en cause, ce sont les freins qui occupent la tête de liste ; ils sont suivis par les pneus, le châssis, et le système de direction. Par ailleurs, l'auteur de l'étude conclut que 23 des 30 accidents causés par des défauts mécaniques auraient pu être évités si une ronde de sécurité avait été faite de manière appropriée avant le départ.

À la suite des recommandations de ce rapport, la Société de l'assurance automobile du Québec a décidé d'intensifier ses actions de prévention et de contrôle afin de réduire le nombre d'accidents de camions lourds, attribuables à des défauts mécaniques. Elle entend mettre à contribution tous les intervenants de l'industrie du transport routier afin de passer, d'ici 5 ans, de 13,2 p. 100, à moins de 10 p. 100, la proportion des accidents impliquant la défectuosité mécanique d'un camion lourd.

Ainsi, dans son plan d'action, la Société a prévu, notamment, d'améliorer l'efficacité de la ronde de sécurité, d'assurer la rigueur des inspections mécaniques, et d'augmenter le nombre de vérifications mécaniques sur la route. Elle a déjà réalisé un premier projet-pilote axé sur l'utilisation d'un freinomètre mobile pour assurer, sur route, la vérification des freins.

LA SENSIBILISATION DE LA POPULATION

En 1998, la Société a mis en oeuvre un ensemble de moyens pour amener la population québécoise à adopter des comportements sécuritaires sur la route. Parmi ces activités, une nouvelle stratégie a été déployée pour contrer la conduite avec les capacités affaiblies. Connue sous le nom de P.A.S., ce qui signifie Programme d'application sélective, cette stratégie combine les moyens de sensibilisation et les moyens coercitifs, en l'occurrence des barrages routiers.

Dans sa démarche pour inciter les automobilistes à réduire la vitesse à laquelle ils conduisent, la Société a également innové en mettant sur pied un projet-pilote en Mauricie. Il s'agit d'un projet à l'intérieur duquel, dès 1999, seront menées en parallèle une importante campagne d'information et des activités liées au contrôle de la vitesse sur des sites reconnus comme étant à risque.

Une meilleure concertation pour contrer l'alcool au volant

Au cours de l'année 1998, deux temps forts ont été marqués par la tenue de P.A.S. alcool. Le premier a eu lieu entre le 13 mai et le 13 juin, et le second, entre le 20 novembre et le 20 décembre. Pour chacun d'eux, un objectif de 120 000 interceptions avait été fixé. Au total, 235 700 automobilistes ont été interceptés au cours de ces deux mois d'effort intense pour contrer le problème. Pour l'événement du mois de mai, une nouvelle publicité télévisée a été mise en ondes sur tous les réseaux de télévision francophones et anglophones du Québec. Une campagne d'affichage du slogan, « L'alcool au volant, ça s'arrête ici », a été faite dans les municipalités du Québec de 5 000 habitants et plus, de même que sur les autobus de la STCUQ et de la STCUM. La Société a également commandité une émission de télévision intitulée « Savez-vous boire ? » Le but visé était de sensibiliser davantage la population aux dangers de l'alcool. Enfin, dans les deux régions du Québec où le problème de l'alcool au volant est à son plus haut niveau, c'est-à-dire en Beauce-Etchemin et au Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Société a commandité le service Taxi-Hic.

Pour une 14^e année consécutive, la Société a soutenu l'Opération Nez rouge, à titre de commanditaire national. Cette année, on chiffre à 88 161 le nombre de demandes pour raccompagner auxquelles on a répondu. En 1997, ce nombre était de 99 135.



Pour inciter la population à faire appel à un conducteur désigné, à un taxi, au transport en commun, à un ami, bref, à recourir à une solution pour remplacer la conduite avec les capacités affaiblies, la Société a relancé sa campagne « Pour que la fête continue, pas d'alcool au volant » dans une quarantaine de fêtes et de festivals à travers le Québec, ainsi qu'au Carnaval de Québec où, encore une fois, elle était commanditaire.

En raison du problème aigu qui persiste en Beauce-Etchemin, la Société a continué de siéger à la « Table de concertation Beauce-Etchemin pour contrer l'alcool au volant ». De toutes les régions du Québec, cette région est celle qui présente le plus haut taux d'accidents liés à l'alcool au volant. La contribution de la Société en 1998 a, entre autres, porté sur l'exécution d'un sondage auprès de la population. Les résultats permettront d'orienter les moyens d'action efficaces pour contrer le problème dans la région.

De plus, avec la collaboration des cégeps et des propriétaires de bars, la Société a organisé en Beauce une campagne promotionnelle intensive sur ce sujet ainsi que sur la vitesse au volant, à l'intention des jeunes dont l'âge varie de 16 à 24 ans.

La sensibilisation des jeunes à la sécurité routière

Depuis plusieurs années, la Société porte une attention particulière à la promotion de la sécurité routière auprès des jeunes dont l'âge varie de 16 à 24 ans.

Ainsi, en 1998, la Société présentait en Beauce et au Saguenay-Lac-Saint-Jean, deux régions où la problématique de l'alcool au volant est plus importante, une approche novatrice pour rejoindre les jeunes. Le projet Intervention Jeunesse a suscité un vif intérêt lors de son passage en milieu collégial, sur les ondes radio et télé, et même dans les bars de ces localités. Il s'agissait d'une tournée promotionnelle mettant en action de jeunes animateurs de radio, reconnus dans leur milieu pour leur dynamisme. L'intervention de ces animateurs, surnommés La Gang, a permis aux jeunes de mériter d'intéressants prix, tout en mesurant leurs connaissances relatives aux règles d'accès graduel à la conduite et, surtout, aux sanctions à l'endroit des contrevenants. Bref, de précieux renseignements qui ont surpris certains jeunes conducteurs !

Le projet Pare-Chocs s'est poursuivi dans les cégeps du Québec, et il a rejoint près de 200 000 jeunes. Il a contribué à soutenir les initiatives de plusieurs établissements dans l'organisation d'activités éducatives et sociales pour sensibiliser les jeunes aux risques liés à la consommation d'alcool ou de drogues au moment de la conduite d'un véhicule, et aux excès de vitesse. Le réseau collégial... des partenaires qui font route avec la Société depuis plusieurs années !

La vitesse excessive

Même après six années d'effort de sensibilisation, la vitesse demeure la deuxième cause d'accidents la plus importante au Québec. Elle est responsable, annuellement, de 200 décès et de 6 000 blessés. En 1998, afin de réduire ce triste bilan, la Société a entrepris un virage dans ce dossier. En effet, devant l'ampleur du problème, force était de constater qu'il fallait consentir à des efforts supplémentaires non seulement dans des campagnes de sensibilisation, mais aussi par des actions sur le terrain. Ainsi, l'année a été consacrée à la mise sur pied d'un projet-pilote en Mauricie, lequel vise sur le contrôle de la vitesse sur des sites reconnus comme étant à risque, et est jumelé à des efforts de sensibilisation. On y reprend sensiblement le modèle du programme d'application sélective. Toutefois, sachant que les gains enregistrés en ce qui concerne la baisse des moyennes de vitesse se perdent très rapidement, les opérations policières y seront plus fréquentes. Réalisé en collaboration avec le Comité des élus municipaux et des directeurs de police de la Mauricie, et le ministère des Transports, ce projet-pilote se poursuivra tout au long de 1999. Il vise à créer ultérieurement un modèle de contrôle qui sera proposé aux autres régions du Québec.

Les systèmes de retenue

Sièges d'auto pour enfants

Les accidents de la route constituent la principale cause de traumatismes chez les enfants de moins de 5 ans. On a observé que seulement 40 p. 100 des enfants sont protégés adéquatement en automobile. Pour accroître l'utilisation appropriée des sièges d'auto, pour prévenir et réduire la gravité des traumatismes infligés aux jeunes enfants, la Société a mis sur pied un projet-pilote qui regroupe l'ensemble des

CLSC des régions de Chaudière-Appalaches et de Québec. Le 13 juin 1998, 1 500 sièges d'auto ont été vérifiés par les infirmières de plus de 20 CLSC. Celles-ci ont été appuyées dans cette activité par les services policiers, le CAA-Québec, et le fabricant de sièges Evenflo.

Des CLSC d'autres régions du Québec ont déjà manifesté leur intérêt pour organiser un tel événement sur leur territoire, en 1999.

Coussins gonflables

Les coussins gonflables sont des dispositifs de sécurité efficaces et éprouvés. Combiné à la ceinture de sécurité, le coussin réduit de 75 p. 100 les risques de blessures graves à la tête au cours d'un accident. Toutefois, un coussin qui se déploie peut causer des blessures. En effet, comme il se gonfle à une très grande vitesse, il peut blesser la personne qui se trouve trop près de lui. Depuis avril 1998, toute personne qui estime que le coussin représente des risques particuliers pour elle ou ses passagers peut faire installer un interrupteur manuel de coussin. Ce programme de désactivation des coussins gonflables s'inscrit dans le cadre d'une entente fédérale-provinciale à laquelle participent les fabricants d'automobiles.

Appui-têtes

Chaque année, plus de 8 000 Québécois subissent une entorse cervicale dans un accident de la route, ce qui en fait la blessure la plus courante. Sous le thème Pour éviter les mauvais cous... moi, je m'ajuste !, la Société a préparé de nouveaux outils d'information à l'intention de différents partenaires du domaine de la santé.

La campagne sur la sécurité à bicyclette

En 1998, la Société a poursuivi sa campagne de promotion, entreprise en 1997, sous le thème À vélo, comme en auto. Cette campagne visait à sensibiliser les cyclistes à l'importance d'adopter des comportements prudents, et à la nécessité de respecter les mêmes règles de circulation que celles qui sont suivies par les automobilistes, notamment en ce qui



concerne le signal des intentions. L'association avec le club des Expos a été maintenue. Cette promotion comportait quatre volets : intervention pédagogique et concours dans les écoles, participation des services policiers sur différentes artères à risques, concours pour le grand public, et événement au Stade olympique. Enfin, la Société s'est associée au Tour de l'Île de Montréal pour la tenue d'une campagne d'affichage sur la visibilité à bicyclette ; elle a profité de sa présence au Tour des enfants pour faire la promotion de ce thème auprès de sa jeune clientèle.



La campagne sur la sécurité des piétons

Les piétons occupent toujours le deuxième rang parmi les victimes d'accidents de la route. Près de la moitié de celles-ci se trouvent sur l'Île de Montréal. Dans la région de Montréal, 90 p. 100 des accidents de piétons avec personnes tuées ou blessées gravement se produisent au moment où la personne traverse la chaussée.

C'est pourquoi la Société a lancé, en septembre 1998, une nouvelle campagne de sensibilisation sous le thème Piéton frappé ici... retombé là. Traversez donc aux intersections !

Cette campagne, menée en collaboration avec le Service de police de la Communauté urbaine de Montréal, a rejoint surtout les jeunes dont l'âge varie de 5 à 12 ans, les aînés, ainsi que les automobilistes. Du 5 au 23 octobre, l'Escouade des carrefours a visité 40 intersections parmi les plus achalandées de Montréal pour rappeler aux jeunes l'importance de traverser aux intersections et de respecter la signalisation. Les automobilistes ont aussi été sensibilisés à l'importance de respecter les limites de vitesse, particulièrement dans les zones scolaires.



En transport scolaire, le thème Faut bien se conduire a donné lieu à des activités pédagogiques rappelant les comportements à adopter avant, pendant, et après le trajet.

Un groupe de discussions animé par la firme SOM a permis d'évaluer les attentes du personnel enseignant envers un matériel pédagogique renouvelé, portant sur la sécurité routière. Par ailleurs, il semble que les feuillets d'activités distribués au moment des campagnes en milieu scolaire soient appréciés.

L'ÉDUCATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN MILIEU SCOLAIRE

Au primaire

Trois campagnes portant sur les thèmes piétons, transport scolaire et vélo ont été menées à terme au primaire.

À l'occasion de la fête de l'Halloween, la Société a sensibilisé à la sécurité des piétons l'ensemble de la clientèle scolaire du primaire, soit plus de 550 000 jeunes à travers 2 300 écoles. La distribution aux élèves d'activités pédagogiques à faire en classe et la diffusion d'affiches et de matériel pour les enseignants ont permis d'exploiter, de façon originale, les comportements sécuritaires à adopter sur la rue, et ce, sans compter sur une innovation à la Société : l'accès à des activités interactives offertes sur son site Internet.

La campagne vélo a continué d'attirer les jeunes du primaire. En 1998, le taux de participation des écoles est demeuré très satisfaisant. Une activité pédagogique portant sur le virage aux intersections et sur le code gestuel a été préparée par la Société, à l'intention des enseignants qui ont pu l'intégrer à leurs activités habituelles. Plus de 30 000 jeunes ont participé au concours leur donnant droit d'assister à un match des Expos en compagnie de leurs parents. Des écoliers provenant de toutes les régions du Québec se sont partagé les prix comprenant des billets de privilège au Stade olympique, ainsi que des bons d'achat de produits Louis Garneau.

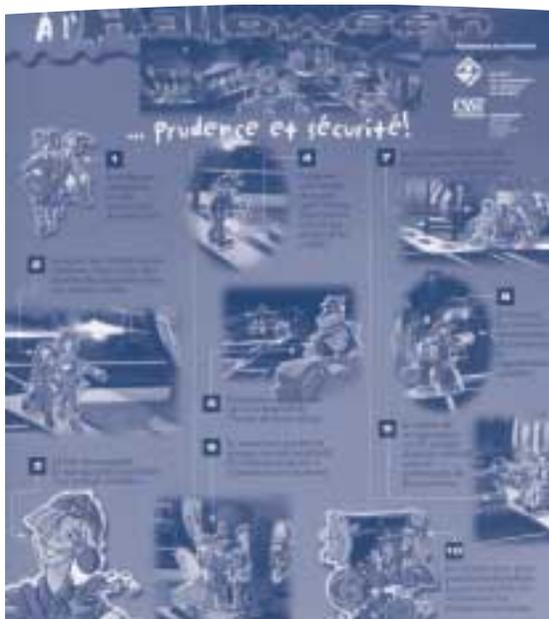
Au secondaire

En 1998, la Société a continué d'offrir aux écoles secondaires le programme Alternative. Rappelons que la « facture » de celui-ci a considérablement changé au cours de l'an dernier. Son principal objectif est cependant demeuré le même, soit d'amener les jeunes à prendre la bonne décision à l'égard de la conduite avec les capacités affaiblies. Il est intéressant de noter que, depuis le lancement de ce programme en 1991, plus de 80 p. 100 des écoles secondaires ont commandé le matériel nécessaire pour sensibiliser et éduquer les sortants à ce problèmes.

La trousse éducative Et si ça t'arrivait? a, elle aussi, continué de faire l'objet d'une offre dans le milieu de l'enseignement secondaire. Traitant de la prévention des traumatismes cranio-cérébraux et de la moelle épinière, cette trousse est utilisée particulièrement dans le programme d'études de Biologie humaine de la 3^e secondaire. Depuis le lancement de cette trousse en février 1996, plus de 350 ont été distribuées dans les écoles qui en ont fait la demande.

La sécurité autour des écoles

Au cours de l'année scolaire 1997-1998, la collaboration entre la Société et le CAA-Québec a encore porté ses fruits en ce qui concerne le programme de la Brigade scolaire de sécurité routière. En effet, le rapport d'activité du CAA-Québec, terminé en juin, précise que 41 p. 100 des écoles primaires utilisent la formule des « brigadiers juniors ». On note également une augmentation de 338 brigadiers répartis dans 854 brigades à travers le Québec.



Le programme des Brigadiers scolaires adultes continue d'être géré par la Ligue de sécurité du Québec. En premier lieu, cette ligue diffuse dans les municipalités du Québec qui en font la demande, une pochette d'information comportant un guide pour la formation de brigadiers, un manuel de référence pour le brigadier, ainsi qu'un bon de commande pour un document vidéo qui retrace les activités de l'ensemble de cette tâche. De plus, la Ligue offre des sessions de formation destinées aux responsables de brigades, ainsi qu'aux brigadiers eux-mêmes.

LA CONCERTATION

Du 4 au 9 août 2002, la Société sera l'hôte de la plus importante réunion internationale de chercheurs, de toxicologues, et de spécialistes de la réglementation et de la prévention dans le domaine des effets de l'alcool et autres psychotropes sur la conduite automobile. Sous l'égide de l'International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety (ICADTS), cette conférence se tient tous les deux ou trois ans. La prochaine rencontre aura lieu à Stockholm du 22 au 26 mai 2000.

Les relations avec les partenaires

Pour la Société, le partenariat est un outil essentiel qui permet de déployer les efforts de promotion de la sécurité routière. En 1998, afin d'exercer différentes activités en ce domaine, la Société s'est associée avec de nombreux partenaires, aussi bien du secteur public que du secteur privé.

La Société ne pourrait remplir son mandat de promotion de la sécurité routière sans la collaboration des différents services de police du Québec. En 1998, la collaboration de ces derniers était considérée comme essentielle, notamment pour poursuivre l'instauration du projet de loi 12. Il importe de rappeler qu'il s'agit des modifications les plus importantes au Code de la sécurité routière, depuis les vingt dernières années.

Le comportement humain est souvent affecté par des éléments de l'environnement, notamment l'aménagement routier. La Société doit donc travailler de concert avec le ministère des Transports et les municipalités de qui relèvent les infrastructures.

La Société a collaboré aux travaux de la Direction de la sécurité routière et de la Direction du transport des marchandises de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR). Elle siège aux différents comités de l'organisme pour la tenue de colloques sur la sécurité routière.

Enfin, la Société a collaboré étroitement avec le CAA-Québec à des dossiers communs, tels que le Comité de surveillance de la publicité automobile et le programme de la Brigade scolaire de sécurité routière.



LA GESTION

du personnel et des ressources

L'ATTEINTE DES OBJECTIFS QUE VISE LA SOCIÉTÉ REPOSE, ENTRE AUTRES CHOSES, SUR LA GESTION EFFICACE, ET AU MEILLEUR COÛT, DE SON PERSONNEL ET DES RESSOURCES INFORMATIONNELLES, TECHNOLOGIQUES, MATÉRIELLES, IMMOBILIÈRES, ET FINANCIÈRES, QUI SOUTIENNENT L'ENSEMBLE DE SES ACTIONS.

EN 1998, LA SOCIÉTÉ...

... a affiché un excédent des revenus sur les dépenses de 33,5 millions de dollars ;

... a précisé ses orientations en gestion du personnel et des ressources, et élaboré son plan de mise en œuvre des orientations ;

... a poursuivi la concrétisation de son plan triennal d'investissements en infrastructure technologique ;

... a enrichi son site Web destiné à servir sa clientèle avec encore plus de flexibilité ;

... a consenti les investissements nécessaires pour adapter ses systèmes au passage de l'an 2000 ;

... a mis au point un plan d'affaires en ce qui concerne l'évolution organisationnelle et technologique du secteur de l'indemnisation dont le service aux indemnisés est le pivot ;

... a mis en place un Comité de sécurité de l'information et a établi un plan triennal pour contrer les risques observés en ce qui concerne la confidentialité et l'intégrité de l'information.



LE PERSONNEL

L'effectif de la Société

En 1998, pour servir sa clientèle, la Société a fait appel à un effectif de 2 607 équivalents temps complet (ETC)¹, soit 2 074 employés permanents et 533 employés occasionnels, ce qui représente approximativement le même nombre qu'en 1997, malgré l'augmentation des tâches générées par la mise en œuvre des mesures prévues dans la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives et la prise en charge de la délivrance des vignettes pour les personnes handicapées.

Les employés de la Société, dont 56 p. 100 sont des femmes, occupent une cinquantaine de corps d'emploi. L'équipe de gestion comprend 60 cadres supérieurs et juridiques, et 88 cadres intermédiaires.

Les conditions de travail de l'ensemble du personnel de la Société sont régies par onze conventions collectives et directives. Afin que ces conditions de travail soient mises en application de manière harmonieuse, sept réunions de comités ministériels de relations professionnelles (CMRP) ont été tenues, soit quatre avec les représentants des fonctionnaires, et trois avec ceux des professionnels.

Le soutien à la gestion

Au cours de l'année 1998, la Direction des services au personnel a prêté assistance et donné conseil au regard des diverses demandes provenant de tous les niveaux de l'organisation. Entre autres choses, elle a révisé la forme utilisée pour évaluer le rendement du personnel. Le moyen qu'elle a privilégié pour mener à bien cette révision a consisté à réunir un groupe de cadres supérieurs et intermédiaires pour connaître leur position au regard de l'évaluation du rendement et, de façon à rendre les modalités d'application de l'évaluation du rendement aussi souples que possible, elle a consulté les CMRP.

À la demande de la haute direction, elle a organisé diverses activités, tels des colloques et des dîners-causeries, et elle a animé des cercles de gestion. Ces rencontres ont permis aux cadres de même niveau de se transmettre de l'information et d'échanger leurs idées.

En 1998, la Société a élaboré sa philosophie en gestion du personnel et des ressources. Son principal défi y consiste à développer une organisation qui favorise l'utilisation optimale de son personnel et des ressources pour atteindre les résultats qu'elle se propose, et ce, en s'appuyant sur ses orientations de gestion, ses politiques et ses modes de gestion. Trois valeurs de gestion y sont précisées : la confiance, la transparence et l'efficacité. Sept orientations stratégiques sont établies. Elles concernent la gestion des résultats,

RÉPARTITION RÉGIONALE DE L'EFFECTIF DE LA SOCIÉTÉ (ETC UTILISÉS)

	EFFECTIF PERMANENT	EFFECTIF OCCASIONNEL
Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine	58	11
Saguenay – Lac-Saint-Jean – Côte-Nord	64	19
Québec • Siège social • Direction régionale	1 404 69	171 38
Estrée – Mauricie – Bois-Francs	78	22
Montréal	169	162
Montérégie	93	47
Laval-Laurentides – Lanaudière–Outaouais	101	53
Abitibi-Témiscamingue – Nord-du-Québec	38	10
TOTAL	2 074	533

le sens de la responsabilité chez le personnel et l'imputabilité des gestionnaires, l'initiative, la formation et le développement du personnel, la technologie de l'information, l'information de gestion et, finalement, la gestion optimale des ressources financières. En 1999, l'établissement d'un plan stratégique et d'un plan de communication permettra de rendre opérationnelle cette nouvelle philosophie de gestion de la Société.

Par ailleurs, en 1998, la Société a refait auprès de son personnel le sondage sur les valeurs organisationnelles, lequel avait déjà eu lieu en 1991 et 1993. Connus au printemps de 1999, les résultats de ce sondage permettront de déterminer les actions propices à une meilleure intégration des valeurs.

En 1998 toujours, l'adoption de valeurs de gestion juxtaposées à celles qui avaient été adoptées sur le plan organisationnel depuis déjà quelques années, milite en faveur d'un style renouvelé de gestion des personnes. À cette fin, l'entraînement sur place est l'approche de gestion préconisée à la Société puisque, en raison de sa nature participative, ce style de gestion vise à mobiliser le personnel et à l'inciter à fournir une meilleure collaboration. Pour ce faire, des travaux ont été amorcés à la Société pour mettre en place cette manière de gérer. Entre autres choses, une session de formation a été conçue, puis expérimentée auprès d'un groupe-témoin. Les commentaires recueillis permettront de mettre au point une stratégie de formation.

1. ETC : Unité de mesure utilisée pour le calcul de l'effectif gouvernemental, et correspondant, sur une base annuelle, à une charge normale de travail, selon les conditions de travail.

Afin de favoriser une meilleure adéquation entre les besoins de l'organisation et les compétences de son personnel, la Société a entrepris diverses démarches en vue de sensibiliser les gestionnaires à l'approche par compétences ; parmi ces interventions, la plus importante a été la coordination d'un comité de travail chargé de collaborer à l'élaboration d'un profil de compétences génériques de l'ensemble du personnel.

Au cours de l'année 1999, la Direction des services au personnel coordonnera les activités de consultation, qui permettront d'adopter et de diffuser ce profil, et de faire en sorte que les gestionnaires et le personnel se l'approprient.

Le développement du personnel

La Société a le souci de former son personnel et de veiller à l'amélioration de ses compétences. À cette fin, elle lui offre, de façon régulière, des séances de formation et de perfectionnement. Tant pour le siège social que pour les régions, du personnel de la Société recruté au sein de chacune des vice-présidences assume la formation à la tâche. Pour ce qui est des activités de perfectionnement et de développement personnel et professionnel, ce sont la Direction des services au personnel, et des organismes ou des établissements reconnus pour leur expertise dans le domaine qui les offrent. L'ensemble des investissements à ce sujet représente au-delà de 3,5 p. 100 de la masse salariale de la Société.

En 1998, la Société a offert près d'une trentaine de sessions visant à améliorer les compétences professionnelles et personnelles de ses employés. Ces sessions ont porté, principalement, sur les communications efficaces dans les relations d'affaires, la conduite de réunions, les techniques d'assistance professionnelle, la communication, et les pratiques administratives en gestion. Certaines de celles-ci ont nécessité la collaboration directe des employés, afin d'expérimenter, par l'intermédiaire de groupes-pilotes, les contenus mis au point, ou de participer à l'élaboration de contenus de formation.

Dans un souci constant de répondre, le plus efficacement possible, à sa clientèle, la Société a diffusé un nouveau programme de formation destiné au personnel affecté au service de groupes de clientèle interne ou externe. Intitulé *Servir le public, un défi au quotidien*, ce programme intègre trois modules de formation : *Communications efficaces dans les relations d'affaires*, *Négociation en situation difficile*, et le troisième, composé de deux volets, *Vivre un incident violent et ses suites* et *Pour intervenir à la suite d'un incident violent*, qui sont destinés aux membres du personnel victimes d'agressions et à leurs gestionnaires, respectivement. Les objectifs de ce programme sont d'aider les personnes à développer et à améliorer leur capacité à intervenir auprès de la clientèle, de même que d'informer, de

sensibiliser et d'outiller les employés et leurs gestionnaires en prévision d'un incident violent. En 1998, près de 1 000 personnes se sont inscrites à l'un ou l'autre de ces modules. De ce nombre, 272 personnes ont assisté à l'un ou l'autre des deux premiers modules. Déjà plus de 160 personnes attendent leur tour pour assister à l'un ou l'autre des deux volets du troisième module, lequel sera donné en 1999 selon ce qui est prévu.

La nécessité de travailler en équipe se fait de plus en plus impérieuse dans les milieux de travail. C'est pourquoi, afin d'aider le personnel des différentes unités administratives à travailler efficacement en équipe, la Société a préparé un cours portant sur la conduite de réunions d'ateliers de travail. En 1998, huit groupes d'analystes ont participé à ces sessions de formation.

L'éthique

Les orientations pour favoriser, et maintenir, un comportement compatible avec les valeurs organisationnelles, en particulier l'intégrité et l'équité dans toutes ses actions, sont précisées à l'intérieur du guide d'éthique de la Société. L'ensemble du personnel possède ce guide.

En 1998, trois articles parus dans le *Pour tout dire*, bulletin qui traite de la sécurité informatique, de la confidentialité des renseignements et de l'éthique, et un autre article publié dans le périodique *Raconte Express*, ont permis de sensibiliser le personnel à différentes facettes de l'éthique : la protection des renseignements personnels, l'utilisation du matériel de la Société, et le refus de gratification.

Un milieu de travail exempt de harcèlement

La Société a poursuivi ses interventions de prévention par la révision et la diffusion de son dépliant, ainsi que par la publication d'articles dans son journal interne. De plus, elle a répondu aux demandes d'information et de soutien formulées par les membres du personnel et les gestionnaires.

Le mieux-être des employés

La Société offre une gamme de services en vue d'améliorer le bien-être de son personnel. Ainsi, en 1998, le comité du mieux-être a poursuivi ses activités de promotion d'une bonne santé mentale et physique, pour un environnement de travail sain et sécuritaire. Des efforts particuliers ont été faits pour assurer le suivi de l'analyse des données sur l'absentéisme au travail. Une vue d'ensemble annuelle depuis 1993 a pu être tracée ; un plan d'action visant une réduction de ce phénomène est à l'étape de l'élaboration.

Le Programme d'aide au personnel, le Centre de santé et le Centre d'activités physiques, les activités de santé et de sécurité au travail, le soutien apporté à la gestion des incidents violents, et la protection des non-fumeurs reflètent à quel point la Société se préoccupe de la qualité de vie au travail. La tenue de conférences-midi, la diffusion régulière d'articles dans le journal interne de la Société, l'application de la nouvelle politique sur la protection des non-fumeurs, et le démarrage, au siège social, de diverses activités visant la qualité de vie au travail, en constituent les principales réalisations.

Le Programme d'aide au personnel est accessible aux employés qui éprouvent des difficultés propres à affecter leur santé, leur équilibre psychologique, ainsi que leur rendement ou leur comportement au travail. En 1998, 185 personnes ont bénéficié d'interventions curatives. À la suite d'au moins 26 incidents violents vécus au travail par des individus ou des groupes de personnes, un traitement post-traumatique a été assuré auprès de chacun d'eux.

En 1998, la responsable du Centre de santé a fait 852 consultations individuelles et 562 prélèvements sanguins. Différentes activités liées à la promotion de la santé et à la prévention des maladies ont également été poursuivies : consultations diététiques, programme d'abandon du tabac, club de marche du midi, salon de l'alimentation, parution, dans le journal interne de la Société, d'une série de onze articles sur la santé en général, et programme d'information sur la ménopause.

De plus, près de 230 employés se sont inscrits aux différents programmes offerts par le centre d'activités physiques dont la gestion est assumée par un comité d'utilisateurs.

Sur le plan des activités en santé et sécurité du travail, les comités de santé et de sécurité qui exercent leurs activités à la Société ont préparé divers programmes de prévention, au cours de l'année 1998. Cette démarche vise à donner la priorité aux actions mises en œuvre pour éliminer les risques et faire face aux problèmes qui portent atteinte à la santé, à la sécurité et à l'intégrité physique du personnel. En cours d'année, les quinze comités de santé et de sécurité ont tenu un total de 54 rencontres pour discuter de questions relatives à la santé et à la sécurité du personnel de l'établissement.

Par ailleurs, un comité de travail paritaire a entrepris d'évaluer l'aménagement des habitacles de véhicules de contrôle du transport routier, afin de réduire les risques d'atteinte à la santé et à la sécurité du personnel qui utilise de tels véhicules, et de diminuer les contraintes liées à l'organisation du travail. Cette étude se poursuivra en 1999 pour tenir compte de l'introduction des terminaux véhiculaires.

Pour ce qui est de la formation en santé et sécurité, les membres du personnel des opérations de contrôle du transport routier ont bénéficié d'une séance d'information d'une journée. Cette activité avait pour but de leur faire prendre conscience des risques inhérents à leur fonction qui peuvent influencer sur leur santé et leur sécurité, et de les renseigner sur les moyens à prendre pour les prévenir, les éliminer, ou les maîtriser.

L'organisation du travail en partenariat

Dans le cadre de l'entente sur l'organisation du travail, intervenue entre le Gouvernement du Québec et la plupart des syndicats ou des associations professionnelles de la fonction publique québécoise, la Société et ses partenaires syndicaux se sont rencontrés à quatre reprises, au cours de 1998. Lors de ces rencontres, l'employeur a su transmettre bon nombre de renseignements sur la planification stratégique de l'organisation et sur le budget. Ces rencontres auront permis également d'assurer un suivi aux recommandations du sous-comité sur les économies, et de tenir compte des pistes d'économie relevées par le personnel.

LES POINTS DE SERVICE À LA CLIENTÈLE

La Société compte 8 directions régionales, 45 centres de service, dont un centre d'évaluation des conducteurs, et 120 points de service ou mandataires, répartis sur l'ensemble du territoire. Au cours de 1998, la présence de personnel en région a permis d'offrir à la population un service de qualité en matière d'accueil et de renseignements, de délivrance et de renouvellement du permis de conduire et du certificat d'immatriculation, ainsi qu'un soutien technique et de réadaptation auprès des accidentés de la route. La structure régionale permet aussi à la Société de s'acquitter de ses mandats en matière de contrôle du transport routier, de vérification mécanique et de promotion de la sécurité routière.

Le service téléphonique à la clientèle

En 1998, les Services d'information à la clientèle de Montréal et de Québec ont répondu à quelque 2,6 millions d'appels. De ces appels, environ 955 000 ont été faits par des citoyens qui désiraient mettre à jour leur dossier sans devoir se déplacer dans un point de service ; par exemple, afin de prendre un rendez-vous pour un examen de conduite, signaler un changement d'adresse, annuler l'immatriculation au moment du remisage d'un véhicule, ou d'une mise au rancart, etc.

RÉPARTITION DES APPELS TÉLÉPHONIQUES

	1998	1997
CENTRES DE SERVICE		
Total des appels	165 957	194 504
SERVICES D'INFORMATION À LA CLIENTÈLE		
Total des appels	2 085 508	2 113 189
Total partiel	2 251 465	2 307 693
SERVICES TÉLÉPHONIQUES AUTOMATISÉS		
• rendez-vous à un examen de conduite	174 216	89 622
• demandes d'information sur la validité du permis	7 936	2 644
• autres demandes d'information (audiotex)	179 077	180 000
Total partiel	411 229	272 266
TOTAL GLOBAL	2 662 694	2 579 959

NATURE DES APPELS AUX SERVICES DE L'INFORMATION À LA CLIENTÈLE

	1998	1997
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX PAR TÉLÉPHONE	1 539 193	1 301 326
• Annulation d'un permis de conduire	5 502	5 316
• Impression et consultation des états de dossiers	40 216	30 463
• Remisage d'un véhicule	61 809	54 228
• Mise au rancart d'un véhicule	12 177	10 679
• Changement d'adresse	262 562	219 222
• Prise de rendez-vous à un examen	482 853	461 387
• Assistance pour remplir une demande d'indemnité	29 031	30 568
• Demande d'information sur la validité du permis de conduire	63 394	2 856
TOTAL	957 544	814 719

Tout au cours de l'année, la clientèle a pu avoir accès aux services automatisés. Le service sans frais de prise de rendez-vous est offert durant la semaine de 7 h 30 à 23 h, et le samedi de 9 h 00 à 15 h ; le service de la vérification de la validité d'un permis de conduire, au moyen d'une ligne du genre 1 900 et moyennant des frais d'utilisation de 1,50 \$ par appel, est offert 24 heures sur 24, et 7 jours par semaine. De fait, le tiers de la clientèle s'est prévalu de ces services en dehors des heures d'affaires.

Les services des directions régionales sont regroupés dans les centres administratifs suivants :

ABITIBI – TÉMISCAMINGUE – NORD-DU-QUÉBEC
1375, avenue Larivière
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 6M6

LAVAL-LAURENTIDES-LANAUDIÈRE-OUTAOUAIS
1545, boulevard Le Corbusier, bureau 75
Les Galeries Laval
Laval (Québec) H7S 2K6

ET

975, boulevard Saint-Joseph
Hull (Québec) J8Z 1W8

BAS-SAINT-LAURENT – GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE
92, 2^e Rue Ouest
Rimouski (Québec) G5L 8B3

MONTÉRÉGIE
1010, boulevard Curé-Poirié Est
Longueuil (Québec) J4J 4X1

ESTRIE – MAURICIE – BOIS-FRANCS
2875, boulevard de Portland
Sherbrooke (Québec) J1L 2S1

ET

3225, boulevard Saint-Jean
Trois-Rivières-Ouest (Québec) G9B 1X5

QUÉBEC
333, boulevard Jean-Lesage
C.P. 19600
O-M-6
Québec (Québec) G1K 8J6

ÎLE-DE-MONTRÉAL
Case postale 392
Tour de la Place-Victoria, 30^e étage
Montréal (Québec) H4Z 1L6

SAGUENAY – LAC-SAINT-JEAN – CÔTE-NORD
2655, boulevard du Royaume
Jonquière (Québec) G7S 4S9

CENTRES DE SERVICE

NOM DE LA MUNICIPALITÉ	ADRESSE	CODE POSTAL
ALMA	100, rue Saint-Joseph Sud	G8B 7A6
ANJOU	7500, boulevard des Galeries-d'Anjou	H1M 3M4
BAIE-COMEAU	625, boulevard Lafleche	G5C 1C5
BAIE-SAINT-PAUL	2, route de l'Équerre, R.C.	G3Z 2Y5
BONAVENTURE	166, route 132 Est, case postale 296	G0C 1E0
DONNACONA	325, rue de l'Église	GOA 1T0
DORVAL	2350, boulevard Hymus	H9P 1J9
DRUMMONDVILLE	80, rue Belleville	J2C 5T1
GASPÉ	39, montée Sandy Beach	G4X 2A9
GRANBY	840, rue Principale	J2G 2Z2
HULL	975, boulevard Saint-Joseph	J8Z 1W8
ÎLES DE LA MADELEINE	498, rue Principale, Cap-aux-Meules	G0B 1B0
JOLIETTE	490, boulevard de l'Industrie	J6E 8V3
JONQUIÈRE	2655, boulevard du Royaume	G7S 4S9
LACHUTE	505, rue Bethany	J8H 4A6
LA SARRE	77, 2 ^e Rue Est	J9Z 3G8
LAVAL	1545, boulevard Le Corbusier, bureau 75, Galerie Laval	H7S 2K6
LÉVIS	44, route Kennedy, Les Promenades Lévis-Lauzon	G6V 6C5
LONGUEUIL	1000, boulevard Curé-Poirier Est	J4J 4X1
MATANE	595, avenue du Phare Est, Les Promenades du Saint-Laurent	G4W 4L6
MONT-LAURIER	785, rue de la Madone	J9L 1T3
MONTMAGNY	5, rue Valcourt	G5V 4H9
MONTREAL	855, boulevard Henri-Bourassa Ouest, bureau 100	H3L 1P3
MONTREAL	965, boulevard Maisonneuve Est, rez-de-chaussée	H2L 1Z3
MONTREAL (Centre d'évaluation des conducteurs)	855, boulevard Henri-Bourassa Ouest, bureau 200	H3L 1P3
QUÉBEC	1400, avenue Saint-Jean-Baptiste, bureau 180	G2E 5B7
QUÉBEC	5050, boulevard des Gradins	G2J 1P8
RIMOUSKI	92, 2 ^e Rue Ouest	G5L 8B3
RIVIÈRE-DU-LOUP	268, boulevard Hôtel-de-Ville	G5R 5C7
ROBERVAL	1221, boulevard Saint-Dominique	G8H 3B8
ROUYN-NORANDA	1375, avenue Larivière	J9X 6M6
SAINT-ANTOINE-DES-LAURENTIDES	339, boulevard Jean-Paul-Hogue	J7Z 7A5
SAINT-HYACINTHE	1200, boulevard Casavant Ouest	J2S 8B9
SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU	320, boulevard du Séminaire	J3B 5K9
SAINT-JOSEPH-DE-BEAUCE	1090, avenue du Palais	G0S 2V0
SALABERRY-DE-VALLEYFIELD	85, rue Notre-Dame, bureau 15	J6S 1E7
SEPT-ÎLES	421, rue Arnaud	G4R 3B3
SHAWINIGAN	2484, rue Saint-Marc	G9N 2J7
SHERBROOKE	2885, boulevard de Portland	J1L 2S1
SOREL	26, place Charles-de-Montmagny	J3P 7E3
THETFORD MINES	222, boulevard Smith Sud	G6G 6N7
TROIS-RIVIÈRES	3225, boulevard Saint-Jean	G9B 1X5
VAL D'OR	1165, rue Germain	J9P 6B1
VICTORAVILLE	600, boulevard Jutras Est, bureau 50	G6S 1C9
VILLE-MARIE	1, rue Notre-Dame Nord, case postale 1146	JOZ 3W0
Pour tout renseignement, composez :	à Québec : (418) 643-7620 à Montréal : (514) 873-7620 ailleurs au Québec : 1 800 361-7620	

LES RESSOURCES INFORMATIONNELLES

En 1998, la Société a poursuivi les activités de son plan triennal d'investissements en infrastructure technologique. À la suite des résultats produits et des changements organisationnels et technologiques survenus en 1997, la Société a mis à jour la programmation prévue pour 1998. Toutefois, pour atteindre les objectifs généraux du plan, la stratégie adoptée en 1996 demeure toujours valable.

Les volets stratégiques et les actions particulières

La stratégie retenue passe par trois volets. Le premier traite de l'évolution technologique qui découle de l'adoption de nouveaux modes de service à la clientèle et de l'optimisation des processus administratifs. Le deuxième vise la consolidation de diverses composantes technologiques. Le dernier encadre le mode et le rythme de remplacement de certaines composantes informatiques désuètes.

Parmi les principales réalisations qui favorisent l'évolution technologique à la Société, l'implantation graduelle de la technologie I*NET, c'est-à-dire l'ensemble de la technologie liée au réseau mondial INTERNET et à ses dérivés, soit INTRANET et EXTRANET, constitue un pas sûr dans la bonne direction. D'abord, en 1997, la Société installait une infrastructure solide pour accéder à INTERNET. Après une moyenne mensuelle de 2 250 visiteurs, en 1997, la fréquentation du site Web est passée de 3 000 visiteurs en janvier 1998, à 5 000 visiteurs en décembre de la même année, soit une moyenne de 4 800 par mois. Ces visiteurs ont effectué près de 2 millions de requêtes en 1998. De ce nombre, les documents PDF ont été téléchargés plus de 18 000 fois en 1998. Quant au courrier électronique reçu par le site Web de la Société, près de 3 700 demandes ont été traitées en 1998 (une moyenne de plus de 300 courriers par mois). Ensuite, en 1998, la Société a ajouté le volet INTRANET destiné à appuyer sa gestion interne. Ce dernier permettra au personnel de la Société d'avoir accès au courrier électronique, à la publication et à la consultation d'information électronique, aux formulaires électroniques, aux forums de discussion, etc. Enfin, la Société adaptera ses infrastructures au profit de nouvelles occasions offertes par l'EXTRANET. En raison de cette technologie qui permet d'avoir accès aux info-routes d'information qui se développent au Québec, de nouveaux services seront disponibles pour la clientèle.

En 1998, la Société a poursuivi la consolidation ou le remplacement de la technologie actuelle. Elle a donc investi de manière significative pour mettre à jour les composantes de son informatique répartie, soit les serveurs, les micro-ordinateurs, et les logiciels. Ces travaux d'adaptation bénéficieront directement aux systèmes de mission et de soutien à l'administration, et leur permettront ainsi de profiter, plus facilement, de la technologie en émergence. De plus, ils renforceront le réseau de communication de la Société.

L'adaptation des systèmes au passage de l'an 2000

Le grand défi sur le plan informatique auquel les organisations doivent faire face à court terme, consiste à adapter leurs systèmes et leur infrastructure au passage de l'an 2000. La Société a su répondre adéquatement à ce défi technologique. Les investissements qu'elle y a consentis jusqu'à maintenant ont permis d'adapter la totalité de ses systèmes de mission, et, dans une proportion de 75 p. 100, les systèmes qui sont décentralisés dans les unités administratives. De plus, 60 p. 100 de son infrastructure d'exploitation est déjà convertie au passage de l'an 2000. Les travaux planifiés pour le premier semestre de 1999 mettront un terme à ces efforts gigantesques d'adaptation de l'informatique. Dans leur ensemble, les travaux respecteront les dépenses prévues et le calendrier fixé.

Des systèmes destinés à la clientèle

Les investissements consacrés au plan global d'informatisation du contrôle du transport routier se sont poursuivis en 1998. Les contrôleurs routiers disposent maintenant de plusieurs fonctionnalités informatiques telles que la consultation des renseignements relatifs aux conducteurs, à l'immatriculation des véhicules et aux transporteurs, et la production de certificats informatisés en vérification mécanique, des constats d'infraction, etc. En 1999, ils auront accès graduellement à leurs systèmes d'information, à partir d'un poste de travail informatisé installé dans leur véhicule. Enfin, les inspecteurs en entreprise auront à leur disposition des outils de travail informatisés qui leur permettront de produire directement des documents, à l'aide de leurs portables.

Par ailleurs, en 1996, le gouvernement du Québec a entrepris de modifier substantiellement certains aspects du Code de la sécurité routière (projet de loi 12). Les changements que le Gouvernement a apportés à la suite de l'adoption de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives ont nécessité des travaux importants dans les systèmes informatiques de la Société. La quasi-totalité des modifications ont été livrées en 1997. Cependant, en 1998, certains ajustements ont dû être apportés aux composantes adaptées, par exemple pour gérer avec efficacité le processus de saisie d'un véhicule.

En 1997, le gouvernement a confié à la Société la gestion des vignettes de stationnement pour personne handicapée. Afin de gérer efficacement ce programme, la Société a décidé de développer un nouveau système informatique. Actuellement, ce système permet de traiter, entre autres, la délivrance de nouvelles vignettes, le renouvellement des vignettes délivrées, et leur remplacement. L'ensemble des fonctions du système sera disponible en 1999.

Dans le cadre du programme de l'assurance automobile, la Société a mis sur pied un projet-pilote développé selon la technologie INTERNET. Ce dernier vise la prise en charge des indemnisés de la route grièvement blessés, et ce, dès leur arrivée dans un des hôpitaux participants. Les résultats atteints se sont révélés fort prometteurs pour la Société ; c'est pourquoi elle poursuivra cette expérience l'an prochain. En parallèle, la Société a conçu un système d'aide à la décision, destiné aux agents d'indemnisation, pour accélérer le traitement des demandes d'indemnité.

La clientèle des indemnisés de la route grièvement blessés a besoin d'un plan de réadaptation bien préparé et elle nécessite un suivi bien défini. Dans cet esprit, la Société a mis au point à leur intention un système qui permet d'apporter un support informatique additionnel aux conseillers en réadaptation. Mis en place en 1998, ce nouveau système permet aux conseillers, répartis dans treize régions du Québec, d'offrir, à cette clientèle, un service mieux adapté et plus rapide.

Les perspectives d'avenir

En 1998, la Société a poursuivi sa réflexion sur la façon dont elle livrera, dans un avenir rapproché, une bonne partie de ses services à la population. En ce sens, la Société examine attentivement la technologie du commerce électronique, laquelle pourrait maximiser ses échanges avec ses groupes de clientèle et ses partenaires.

Bien que la Société désire profiter de l'offre du marché technologique, elle est aussi consciente du fait que ses premiers investissements massifs, dans les domaines de l'indemnisation et de la gestion du Code de la sécurité routière, remontent au début des années 1980. C'est pourquoi la Société a mis au point, en 1998, un plan d'affaires en ce qui concerne l'évolution organisationnelle et technologique du secteur de l'indemnisation dont le service aux indemnisés est le pivot. Conséquemment, dans sa programmation s'échelonnant sur quatre ans, elle prévoit des investissements importants dans le domaine de la technologie de l'information.

En 1999, la Société entend agir de la même manière dans le domaine du Code de la sécurité routière également. Cet effort de prospective lui permet d'anticiper sur les besoins du grand public et ceux des entreprises, et sur les changements technologiques qui se manifesteront au tournant du troisième millénaire. Là encore, la Société devra composer avec la nécessité de protéger ses acquis sur le plan technologique, et l'obligation de les adapter aux nouveaux impératifs de ses groupes de clientèle. Par exemple, elle envisage de revoir les activités de son siège social, celles de son réseau de points de service et la technologie qui lui est associée, dans le but de réévaluer la nature de ses services et les façons de les livrer, à l'aube de l'an 2000.

L'accès à l'information, la protection des renseignements personnels, et la sécurité informatique

Dans le cadre de l'application de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, 2 021 nouvelles demandes d'accès ont été traitées au cours de la dernière année. Il s'agit d'une augmentation de 12 p. 100 par rapport aux 1 801 demandes reçues en 1997. Les demandes relatives aux dossiers d'indemnisation constituent 97 p. 100 de ce total. Ainsi, un demi-million de pages photocopiées ont été transmises à la clientèle visée.

Au cours de 1998, la Société a signé 16 ententes administratives se rapportant à des communications de renseignements nominatifs avec des organismes publics et privés. Ces ententes visent principalement à encadrer les échanges de renseignements nécessaires à l'application du Code de la sécurité routière et des règlements municipaux en matière de circulation et de stationnement.

Par ailleurs, en ce qui concerne la confidentialité et l'intégrité de l'information, la participation de la Société à la démarche d'évaluation ordonnée par la Commission d'accès à l'information, dans le cadre de la vérification proposée par le premier ministre, a été le fait marquant pour l'année 1998. Depuis, un Comité de sécurité de l'information a été mis en place et un plan triennal a été développé pour contrer les risques observés.

Sur le chapitre de la continuité des activités, 1998 a été une année de consolidation en ce qui concerne le plan de reprise informatique instauré en 1997. Au mois de juin, le plan a fait l'objet d'un essai concluant, et une structure de gestion a été mise en place pour l'améliorer le cas échéant. Rappelons que ce plan vise à reprendre, dans un délai de 72 heures suivant un sinistre, les activités administratives jugées essentielles.

En outre, des efforts ont été consacrés pour conseiller les ressources affectées à la concrétisation de différents mandats touchant la sécurité de l'information, notamment celui qui porte sur la mise en place d'un intranet. Également, un bilan sur l'utilisation d'Internet par le personnel a été produit.

Enfin, la Société a poursuivi ses efforts de sensibilisation en produisant un bulletin d'information trimestriel à l'intention de son personnel. Le bulletin Pour tout dire traite de la protection des renseignements personnels, de la sécurité informatique, et de l'éthique au travail.

LES RESSOURCES MATÉRIELLES ET IMMOBILIÈRES

En 1998, la Société a octroyé des contrats d'acquisition de biens et services pour une valeur de 54 millions de dollars. L'un de ceux-ci, représentant une valeur de 5 millions de dollars pour la fabrication et la distribution de plaques d'immatriculation, a été attribué pour une période de trois ans. Par ailleurs, la Société a terminé le regroupement de contrats d'entretien de logiciels auprès de trois grands fournisseurs, pour une valeur totale de 5,1 millions de dollars, ce qui a permis des économies substantielles annuelles de l'ordre de 662 000 \$ par rapport à l'ensemble des contrats unitaires détenus auparavant. Quant au secteur du courrier et de la messagerie, une somme d'environ 4,6 millions de dollars a été consacrée à l'achat de timbres et aux frais d'expédition.

Au cours de 1998, la Société a suivi le processus d'appel d'offres public pour répondre aux 47 demandes de recrutement de mandataires en vérification mécanique, et ce, afin de terminer la planification triennale de restauration de son réseau. Elle a également renouvelé, selon de nouvelles modalités et pour deux ans, les contrats en permis et en immatriculation de 119 mandataires.

En ce qui concerne la gestion immobilière, la Société détient deux propriétés : le siège social à Québec, d'une superficie de 38 108 m², et le Centre d'évaluation des conducteurs à Montréal, d'une superficie de 1 763 m². Par ailleurs, elle loue des espaces d'une superficie de 28 810 m², répartis dans 53 établissements à l'usage des directions régionales. La Société a négocié à la baisse tous les taux de location touchant les baux à renouvellement. En 1998, la gestion des locaux a entraîné des dépenses de 11,3 millions de dollars.

En 1998, la Société a convenu d'une entente de collaboration avec la Société immobilière du Québec (SIQ), par laquelle elle souscrit aux objectifs du gouvernement quant à la rationalisation des espaces vacants. Concrètement, deux bureaux de contrôle du transport routier, soit les services du contrôle du transport routier de Vanier et d'Anjou, seront aménagés en 1999 dans les locaux vacants de la SIQ.

En 1998, la Société a apporté des améliorations locales à son siège social et dans les bureaux régionaux pour une somme de l'ordre de 388 600 \$. Ces améliorations comprennent des réaménagements de locaux en région, des déplacements de bureaux pour les loger ailleurs, et des aménagements autant au siège social qu'en région (centres de service et directions régionales).

La Société a poursuivi les différentes mesures mises en place pour abaisser le coût de l'énergie consommée au siège social. Ces mesures ont permis de faire passer ce coût à 830 000 \$, en 1998, alors qu'il était de 890 740 \$, en 1997.

La baisse de consommation d'énergie la plus importante a été occasionnée par le remplacement de l'ordinateur central, en octobre 1997. L'impact de ce remplacement s'est fait grandement sentir en 1998. Afin d'assurer une continuité du service dans la salle d'ordinateur, la Société a installé un nouveau système d'alimentation sans coupure (ASC).

De plus, le mois de novembre a été marqué par le lancement d'une « Semaine de l'énergie » à la Société. Cette information déployée auprès du personnel et la sensibilisation de celui-ci au problème avaient pour but d'amener les employés à adopter des habitudes propices à réduire la consommation d'énergie. En 1998, la Société a poursuivi ses efforts visant à utiliser l'énergie avec plus de discernement. Dans cet esprit, elle a démarré une étude portant sur le système d'éclairage, en vue d'une conversion éventuelle vers un système plus économique, et plus efficace aussi en ce qui concerne le confort visuel.

Conformément au calendrier prévu, la Société a terminé, en 1998, la mise en place de son système de gestion documentaire dans l'ensemble des régions du Québec, ce qui lui permet de se conformer à la Loi sur les archives nationales.

Par ailleurs, la Société a entrepris un virage dans le domaine de la gestion des formulaires. D'une part, elle a instauré le système des formulaires électroniques pour les activités courantes (gabarits sur traitement de texte) ; d'autre part, elle a mis en place les fonctions avancées d'impression pour les activités à grand volume.

LA VÉRIFICATION INTERNE ET LES ENQUÊTES

Les activités de la Direction de la vérification et des enquêtes sont regroupées sous deux volets, celui de la vérification interne et celui des enquêtes.

Le volet de la vérification interne a pour objectif de permettre à la Société de s'assurer que, pour chacune de ses activités, il existe bel et bien un contrôle à l'interne, que ce contrôle est pertinent, et qu'il suffit à la tâche. Les interventions qu'il commande touchent la fiabilité et l'intégrité de l'information, la conformité par rapport à la réglementation, la protection de l'actif, l'utilisation économique et efficiente des ressources, le degré d'atteinte des résultats, et le service à la clientèle. Au cours de 1998, sept mandats de vérification dans les secteurs considérés comme les plus à risque ont été menés à terme.

Le volet des enquêtes vise à s'assurer que tout incident ou acte suspect, posés ou susceptibles d'être posés envers la Société, sa clientèle, son personnel, ou ses mandataires, fassent l'objet d'une enquête. Sur ce chapitre, la Direction de la vérification et des enquêtes a répondu, au cours de l'année, à 560 demandes.

LA POLITIQUE LINGUISTIQUE DE LA SOCIÉTÉ

Afin de répondre aux exigences de la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration, la Société s'est dotée, en 1996, d'un comité permanent relevant du président-directeur général. Il se compose de quatre membres, dont le mandataire de l'application de la Charte de la langue française, un responsable des achats, un responsable des communications, et un responsable de la technologie de l'information.

Parmi les mandats qui lui ont été confiés, le comité a reçu celui de mettre à jour la politique linguistique déjà existante, de la diffuser après approbation, et de veiller à ce qu'elle soit appliquée. Le projet de mise à jour, présenté en octobre 1997 à l'Office de la langue française, a fait l'objet d'un avis de la part de celui-ci en juin 1998. Le projet final a été soumis au comité de direction de la Société à la fin de l'année. En parallèle, un guide a été préparé au bénéfice des membres du personnel.

En ce qui concerne la Politique d'utilisation du français dans la technologie de l'information, la Société n'ayant pas produit de plan de francisation de ses systèmes informatiques, aucune mise à jour n'a été transmise, en 1998, à l'Office de la langue française. Les cibles de francisation visées par la Société en matière de technologie de l'information s'appuient sur la priorité suivante : « Orienter le futur et non redresser le passé ». Elles tendent à ce que l'utilisation du français soit instaurée graduellement dans la technologie dont la Société fait usage, et à ce que cette mise en place soit basée sur les travaux en cours et à venir. Cependant, la Société a continué de prendre en considération l'utilisation du fait français dans ses applications en 1998, ainsi que dans l'acquisition de matériel informatique. Aussi, pour la paye du 19 novembre 1998, elle a francisé certaines données nominatives utilisées, entre autres, pour la rémunération du personnel.

LA REVUE DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Extraits des états financiers présentés en annexe, les faits saillants de l'année 1998 se résument comme suit :

Revenus et dépenses: (en milliers de dollars)	1998	1997		
	ANNÉE COURANTE	ANNÉES ANTÉRIEURES	TOTAL	TOTAL
Revenus	659 296	364 877	1 024 173	1 066 038
Dépenses	892 062	266 805	1 158 867	1 057 674
Excédent des revenus sur les dépenses avant éléments suivants	(232 766)	98 072	(134 694)	8 364
Autres revenus nets de placements	103 290	—	103 290	100 464
Redressement du passif actuariel	—	64 883	64 883	(59 600)
Excédent des revenus sur les dépenses	(129 476)	162 955	33 479	49 228

Bilan: (en millions de dollars)	1998	1997
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec	5 216,8	4 899,5
Actif total	5 428,0	5 051,6
Passif actuariel	4 139,2	3 954,1
Provision pour fluctuation du taux de rendement réel	409,0	387,5
Excédent affecté à la réserve de stabilisation	417,5	384,1

L'EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES

Pour l'année 1998, l'excédent des revenus sur les dépenses de la Société s'élève à 33,5 millions de dollars.

L'état des revenus et des dépenses présente les résultats de l'année courante en les distinguant de ceux des années antérieures. En plus de faire ressortir la tarification d'assurance, les opérations de l'année courante présentent les dépenses de l'année et les déboursés futurs prévus pour l'ensemble des accidents survenus au cours de l'année. Les revenus de tarification d'assurance doivent être suffisants pour couvrir les dépenses de l'année courante.

La Société fait ressortir clairement le déficit des opérations d'assurance de l'année courante, soit 232,8 millions de dollars. Ce dernier démontre que la tarification d'assurance n'est pas suffisante pour couvrir le coût du régime d'assurance automobile. En considérant les revenus de placements gagnés sur l'actif autre que celui qui est détenu pour satisfaire aux obligations futures envers les victimes de la route, l'excédent des dépenses sur les revenus est réduit à 129,5 millions de dollars, ce qui permet à la Société de maintenir une tarification d'assurance stable.

Les renseignements des années antérieures visent à faire ressortir les résultats de la gestion de la réserve accumulée pour subvenir aux besoins des accidentés depuis le début du régime. On y observe un excédent des revenus sur les dépenses de 163 millions de dollars, lequel permet d'assumer les résultats de l'année courante et, ainsi, de dégager un excédent de revenus sur les dépenses de 33,5 millions de dollars pour l'ensemble des opérations de l'année 1998.

LES REVENUS

Les revenus totaux de la Société, y compris les autres revenus nets de placements, ont atteint 1 127,5 millions de dollars en 1998 par rapport à des revenus de 1 166,5 millions de dollars en 1997, soit une baisse de 39 millions de dollars.

Cette baisse est attribuable à la réduction des contributions d'assurance sur l'immatriculation des véhicules automobiles qui était en vigueur du 1^{er} mai 1997 au 30 avril 1998 et à la décision de la Société de ne plus vendre d'unités de dépôt à participation, ce qui a eu pour effet d'éliminer les gains sur les ventes d'unités.

LES DÉPENSES

Les dépenses de 1998 se chiffrent à 1 158,9 millions de dollars, comparativement à 1 057,7 millions de dollars, en 1997. Cette hausse de 101,2 millions de dollars résulte principalement d'une croissance plus forte des sommes mises en réserve pour le paiement futur des indemnités aux victimes d'accident automobile. Cette situation s'explique, notamment, par des écarts d'expérience moins favorables que ceux qui ont été observés lors de l'exercice financier précédent.

Encore cette année, on note une augmentation des indemnités versées aux victimes des accidents de la route. Ces indemnités s'élèvent à 615,9 millions de dollars, comparativement à 591,1 millions de dollars, en 1997. La hausse de près de 25 millions de dollars affecte principalement les indemnités de remplacement du revenu et les frais de réadaptation. Par ailleurs, on observe une réduction des indemnités de décès à la suite des résultats favorables du bilan routier de 1998.

Les frais d'administration ont augmenté de 6,9 millions de dollars, passant de 212,1 millions de dollars en 1997 à 219 millions de dollars en 1998. Cet accroissement provient principalement du versement de la rétro-activité salariale concernant certains corps d'emploi dans le cadre des études sur la relativité salariale (1 million de dollars) et des frais de disposition des véhicules saisis et non réclamés à la suite de l'application des nouvelles normes relatives à la conduite avec les capacités affaiblies (3 millions de dollars) et l'indexation générale des dépenses.

LE BILAN

Le régime d'assurance automobile du Québec fonctionne selon le principe de pleine capitalisation, c'est-à-dire qu'il tient compte, au moment de l'évaluation de son passif actuariel, de la totalité du coût actuel et futur des accidents antérieurs au 1^{er} janvier 1999.

Au 31 décembre 1998, l'actif total de la Société s'élevait à 5 428 millions de dollars, par rapport à 5 051,6 millions de dollars l'année précédente.

Le principal élément d'actif de la Société est constitué par les dépôts à participation détenus à la Caisse de dépôt et placement du Québec. Sa variation au cours de l'exercice constitue l'essentiel de l'augmentation de 376,4 millions de dollars de l'actif total de la Société. En fin d'exercice, la valeur marchande des unités de dépôts de participation est de 6 400,2 millions de dollars.

Les obligations futures de la Société envers ses victimes, c'est-à-dire le passif actuariel, ont atteint 4 139,2 millions de dollars au 31 décembre 1998. Elles se composent de 506,6 millions de dollars pour le coût des accidents de année courante et de 3 632,6 millions de dollars pour les accidents antérieurs.

La provision pour fluctuation du taux de rendement réel, qui ne peut excéder 10 % du passif actuariel, traite les fluctuations du taux de rendement réel observé par rapport à l'hypothèse retenue pour l'établissement du passif actuariel. Cette provision vise à limiter les répercussions dues aux conditions économiques instables et à maintenir le niveau de pleine capitalisation. Au 31 décembre 1998, elle s'élevait à 409 millions de dollars.

L'excédent affecté à la réserve de stabilisation est de l'ordre de 417,5 millions de dollars, comparativement à 384,1 millions de dollars en 1997. Cette hausse est occasionnée par l'excédent des revenus sur les dépenses de l'ordre de 33,5 millions de dollars pour l'année 1998.

les
ÉTATS FINANCIERS



TABLE DES MATIÈRES

RAPPORT DE LA DIRECTION	54
RAPPORT DU VÉRIFICATEUR	54
CERTIFICAT ACTUARIEL RELATIF AUX ENGAGEMENTS	55
REVENUS ET DÉPENSES	56
EXCÉDENT AFFECTÉ À LA RÉSERVE DE STABILISATION	56
BILAN	57
ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE	58
NOTES COMPLÉMENTAIRES	59 À 63

RAPPORT DE LA DIRECTION

La préparation et la présentation des états financiers de la Société de l'assurance automobile du Québec sont la responsabilité de la direction, incluant des estimations et des jugements comptables importants. Cette responsabilité comprend le choix de conventions comptables appropriées qui respectent les principes comptables généralement reconnus. L'information financière contenue ailleurs dans le rapport d'activité est conforme à ces états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités relatives à l'intégrité et à la fidélité des états financiers, la direction maintient un système comptable et des contrôles internes conçus en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés, que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables. La direction de la vérification et des enquêtes procède à des vérifications périodiques, afin de s'assurer du caractère adéquat et soutenu des contrôles internes appliqués de façon uniforme par la Société.

La Société reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

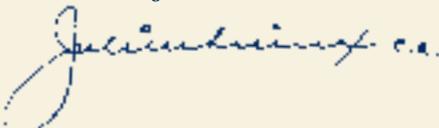
Le conseil d'administration a la responsabilité de surveiller la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et d'approuver les états financiers. Il est assisté dans ses responsabilités par le comité de vérification. Ce comité rencontre la direction et le Vérificateur général, examine les états financiers et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

L'actuaire de la Société procède, conformément à de sains principes actuariels, à une évaluation annuelle du passif actuariel et de la provision pour fluctuation du taux de rendement réel figurant dans les états financiers de la Société et fait part des conclusions découlant de ses évaluations au comité de vérification.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à la vérification des états financiers de la Société conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Pour ce faire, il s'adjoit, entre autres, les services d'un actuaire conseil. Le rapport du vérificateur expose la nature et l'étendue de son travail et l'expression de son opinion. Il peut rencontrer le comité de vérification pour discuter de tout élément qui concerne sa vérification.



Jean-Yves Gagnon
Président-directeur général



Julien Lemieux, c.a.
Vice-président à l'administration et aux finances
Québec, le 1^{er} avril 1999.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

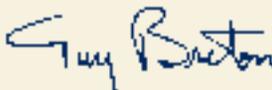
À l'Assemblée nationale

J'ai vérifié le bilan de la Société de l'assurance automobile du Québec au 31 décembre 1998 ainsi que les états des revenus et dépenses, de l'excédent affecté à la réserve de stabilisation et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondage des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes préparées par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Société au 31 décembre 1998, ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la Loi sur le Vérificateur général (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,



Guy Breton, FCA
Québec, le 30 mars 1999

CERTIFICAT ACTUARIEL RELATIF AUX ENGAGEMENTS
DE LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

AU 31 DÉCEMBRE 1998

L'évaluation au 31 décembre 1998 du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités, présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant le 1^{er} janvier 1999, a été effectuée en conformité avec l'article 153 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25).

Les indemnités visées par l'évaluation sont celles prévues au Titre II, au chapitre II du Titre IV et au chapitre II du Titre V de la Loi sur l'assurance automobile pour les accidents survenus entre le 1^{er} mars 1978 et le 1^{er} janvier 1999 ainsi que celles prévues au chapitre III du Titre IV de ladite loi pour les accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 1^{er} mars 1978. Le montant nécessaire au paiement des indemnités a été calculé en tenant compte des frais de gestion futurs liés au respect de ces obligations en matière d'indemnisation.

À notre avis, le passif actuariel au montant de 4 139,177 millions de dollars en date du 31 décembre 1998 constitue une provision appropriée au paiement desdites indemnités.

Afin de prendre en considération les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile ayant trait à la revalorisation des indemnités, l'hypothèse de taux de rendement réel, déterminée dans une perspective à long terme, est fixée à 3,75 %. La Société a adopté un mécanisme permettant l'amortissement des impacts financiers résultant des écarts annuels entre l'hypothèse de taux de rendement réel et le taux effectivement réalisé.

Le niveau du passif actuariel au 31 décembre 1998 est en hausse de 185,077 millions de dollars par rapport à celui calculé en date du 31 décembre 1997. Cette hausse se compose d'une somme de 249,960 millions de dollars à titre de variation normale du passif actuariel et d'un redressement au montant de -64,883 millions de dollars. Le redressement reflète l'impact net des modifications apportées aux hypothèses et méthodes actuarielles depuis la dernière évaluation. Il est principalement composé du changement relatif à l'hypothèse de taux de rendement réel (-214,028 millions de dollars), des modifications liées aux taux de persistance d'invalidité (+ 98,125 millions de dollars), de la révision de la méthodologie de calcul de la provision pour frais de gestion futurs (+ 36,745 millions de dollars) et de la mise à jour de la méthode des facteurs de développement utilisée dans l'évaluation de certains frais (+ 12,000 millions de dollars).

La provision pour fluctuation du taux de rendement réel représente un montant de 409,012 millions de dollars au 31 décembre 1998. Cette provision est nécessaire à l'atteinte des objectifs visés par la politique intégrée de financement dont les principes ont été adoptés par la Société.

Le rapport sur l'évaluation du passif actuariel fournit des informations plus détaillées sur les éléments présentés dans ce certificat.

À notre avis, le montant du passif actuariel a été établi en utilisant des données fiables et suffisantes, des hypothèses appropriées et des méthodes conformes à de sains principes actuariels.



Linda Bellware, f.s.a., f.i.c.a.
Directrice de l'actuariat
Société de l'assurance automobile du Québec
Le 26 mars 1999



Clément Gosselin, f.s.a., f.i.c.a.
Actuaire
Société de l'assurance automobile du Québec
Le 26 mars 1999



Chantale Lemire, f.s.a., f.i.c.a.
Actuaire
Société de l'assurance automobile du Québec
Le 26 mars 1999

REVENUS ET DÉPENSES

Exercice terminé le 31 décembre	1998 (en milliers de dollars)			1997
	ANNÉE COURANTE	ANNÉES ANTÉRIEURES	TOTAL	TOTAL
REVENUS				
Contributions				
Immatriculation	411 940	—	411 940	440 648
Permis de conduire	116 443	—	116 443	115 498
Frais perçus reliés aux transactions d'immatriculation et de permis de conduire	79 384	—	79 384	76 327
Revenus nets des placements associés au passif actuariel et aux flux monétaires moyens (note 4)	15 704	364 877	380 581	398 197
Contribution du gouvernement du Québec au financement du coût du contrôle du transport routier	34 000	—	34 000	34 000
Autres	1 825	—	1 825	1 368
	659 296	364 877	1 024 173	1 066 038
DÉPENSES				
Indemnités versées (note 5)	152 261	463 589	615 850	591 088
Frais d'administration (note 6)	177 817	41 191	219 008	212 117
Aménagement de véhicules pour personnes handicapées	4 372	—	4 372	541
Participation au financement d'organismes (note 7)	45 228	2 937	48 165	47 528
Variation normale du passif actuariel (note 8)	506 627	(256 667)	249 960	179 400
Variation de la provision pour fluctuation du taux de rendement réel (note 14)	5 757	15 755	21 512	27 000
	892 062	266 805	1 158 867	1 057 674
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES AVANT ÉLÉMENTS SUIVANTS				
	(232 766)	98 072	(134 694)	8 364
Autres revenus nets de placements (note 4)	103 290	—	103 290	100 464
Redressement du passif actuariel (note 9)	—	64 883	64 883	(59 600)
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	(129 476)	162 955	33 479	49 228

EXCÉDENT AFFECTÉ À LA RÉSERVE DE STABILISATION

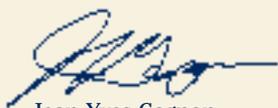
Exercice terminé le 31 décembre	1998 (en milliers de dollars)	1997
SOLDE AU DÉBUT	384 061	334 833
Excédent des revenus sur les dépenses	33 479	49 228
SOLDE À LA FIN	417 540	384 061

BILAN

Au 31 décembre	1998	1997
	(en milliers de dollars)	
ACTIF		
Débiteurs	6 611	8 294
Revenus de placements courus	122 064	62 824
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec (note 10)	5 216 847	4 899 547
Immobilisations (note 11)	82 492	80 955
	5 428 014	5 051 620
PASSIF ET EXCÉDENT		
Chèques émis en sus des soldes bancaires	9 137	8 819
Marge de crédit à la Caisse de dépôt et placement du Québec (note 12)	86 352	—
Créditeurs et frais courus		
Gouvernement du Québec	10 452	5 928
Autres	30 311	28 374
Provision pour congés de maladie et vacances	35 825	34 579
Obligations envers les victimes		
Passif actuariel (note 13)	4 139 177	3 954 100
Contributions reportées	290 208	248 259
Provision pour fluctuation du taux de rendement réel (note 14)	409 012	387 500
Excédent affecté à la réserve de stabilisation	417 540	384 061
	5 428 014	5 051 620

ENGAGEMENTS (note 15)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION



Jean-Yves Gagnon
Président-directeur général



Magda Greiss, cga
Administratrice

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

Exercice terminé le 31 décembre	1998 (en milliers de dollars)	1997 (en milliers de dollars)
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Excédent des revenus sur les dépenses	33 479	49 228
Éléments sans incidence sur les liquidités		
Variation de la provision pour congés de maladie et vacances	1 246	212
Augmentation nette du passif actuariel	185 077	239 000
Variation de la provision pour fluctuation du taux de rendement réel	21 512	27 000
Amortissement des immobilisations	9 814	8 727
Pertes sur aliénations d'immobilisations	54	439
Gains sur aliénation d'unités de dépôts à participation	—	(43 361)
Amortissement des gains et pertes réalisés et non réalisés sur placements	(208 822)	(187 954)
	42 360	93 291
Variation des éléments d'actif et de passif liés à l'exploitation	(9 147)	(58 417)
Liquidités provenant des activités d'exploitation	33 213	34 874
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue - variation	46	23 137
Acquisitions d'unités de dépôts à participation	(259 272)	(353 776)
Produit d'aliénation d'unités de dépôts à participation	—	249 101
Gains réalisés sur placements par la Caisse	150 748	49 625
Acquisitions d'immobilisations	(11 569)	(12 374)
Produit d'aliénations d'immobilisations	164	602
Liquidités utilisées pour les activités d'investissement	(119 883)	(43 685)
DIMINUTION DES LIQUIDITÉS	(86 670)	(8 811)
INSUFFISANCE DES LIQUIDITÉS AU DÉBUT	(8 819)	(8)
INSUFFISANCE DES LIQUIDITÉS À LA FIN	(95 489)	(8 819)

L'insuffisance des liquidités comprend les chèques émis en sus des soldes bancaires et la marge de crédit à la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Notes COMPLÉMENTAIRES

31 DÉCEMBRE 1998

1. CONSTITUTION ET FONCTIONS

La Société de l'assurance automobile du Québec est une personne morale de droit public au sens du Code civil du Québec, constituée par une loi (L.R.Q., chapitre S-11.011).

La Société a pour fonctions:

- d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile;
- d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile;
- d'appliquer le Code de la sécurité routière notamment en ce qui a trait à l'immatriculation des véhicules routiers, aux permis et aux licences, aux normes de sécurité routière concernant les véhicules ainsi qu'aux obligations en cas d'accident;
- de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés;
- d'assurer la surveillance et le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises sur route et en entreprise, notamment en ce qui a trait à l'application:
 - des dispositions du Code de la sécurité routière;
 - des dispositions législatives et réglementaires reliées au transport routier qui relèvent de la responsabilité des ministères et organismes désignés par le gouvernement, dans la mesure et aux conditions déterminées par entente conformément au titre VIII.2 du Code de la sécurité routière;
- d'assumer un rôle de coordination opérationnelle en matière de contrôle du transport routier entre les ministères et organismes concernés et favoriser un contrôle routier accru sur tout le territoire du Québec;
- d'établir un programme d'adaptation de véhicules routiers en vue de permettre aux personnes handicapées de conduire un véhicule ou d'y avoir accès.

À ces fins, la Société peut notamment:

- percevoir les droits, les frais, les contributions d'assurance et les contributions des automobilistes au transport en commun relatifs à l'immatriculation d'un véhicule;
- percevoir les droits, les frais et les contributions d'assurance relatifs à la délivrance d'un permis.

2. POLITIQUE INTÉGRÉE DE FINANCEMENT

La politique intégrée de financement de la Société, orientée sur le maintien du principe de pleine capitalisation, établit les objectifs suivants:

- conserver le principe de pleine capitalisation qui garantit les paiements futurs des indemnités aux bénéficiaires;
- fixer, sur approbation du gouvernement, la tarification des contributions d'assurance afin que les sources de financement soient suffisantes pour que les besoins financiers estimés soient rencontrés;
- continuer à calculer le passif actuariel sur la base de la meilleure estimation; relativement à l'hypothèse de taux de rendement réel, le concept de meilleure estimation

s'inscrit dans une perspective à long terme qui tient compte de l'environnement particulier du régime d'assurance administré par la Société;

- établir une provision, n'excédant pas 10 p. 100 du passif actuariel, pour traiter les fluctuations du taux de rendement réel observé par rapport à l'hypothèse retenue pour l'établissement du passif actuariel afin de limiter les impacts des conditions économiques instables et ainsi viser à maintenir le niveau de pleine capitalisation;
- établir une réserve de stabilisation des contributions d'assurance pour favoriser une stabilité relative dans la tarification par rapport aux fluctuations non économiques.

3. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

a) Dépôts dans un Fonds particulier à la Caisse de dépôt et placement du Québec

Les dépôts à participation dans un Fonds particulier à la Caisse de dépôt et placement du Québec sont inscrits à une valeur axée sur la valeur marchande.

Cette valeur est constituée du coût d'acquisition des unités de dépôts à participation augmenté de la partie amortie de l'écart entre la valeur marchande des dépôts et leur coût d'acquisition et diminué de la partie non amortie des gains et pertes réalisés sur placements par la Caisse.

L'écart entre la valeur marchande des dépôts à participation et leur coût d'acquisition ainsi que la partie non amortie des gains et pertes réalisés sur placements par la Caisse sont inscrits aux opérations selon la méthode de l'amortissement dégressif au taux de 15 p. 100 l'an.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées à leur coût d'origine. Elles sont amorties comme suit compte tenu de leur valeur résiduelle:

	MÉTHODE	VIE UTILE
Bâtisses	Linéaire	40 ans
Aménagement du siège social	Linéaire	10 ans
Équipements	Linéaire	Maximum 5 ans
Matériel roulant	Linéaire	Maximum 5 ans
Postes de photographie	Linéaire	Maximum 5 ans
Matériel informatique et logiciels	Linéaire	Maximum 5 ans
Développements informatiques	Linéaire	Maximum 7 ans
Postes de contrôle du transport routier		
Bâtiments	Linéaire	10 ans
Aménagement de terrains	Linéaire	10 ans
Équipements	Proportionnel à l'ordre numérique inversé des années	Maximum 10 ans

c) Passif actuariel

Le passif actuariel correspond à la somme de:

- la valeur actualisée des indemnités de remplacement du revenu et de décès ainsi que des autres indemnités;
- la valeur actuelle estimative des frais de gestion futurs nécessaires au paiement des indemnités.

Les hypothèses économiques sont établies à partir d'un taux de rendement réel à long terme de 3,75 p. 100 (1997 : 3,25 p. 100).

Les montants inscrits au poste «Redressement du passif actuariel» à l'état des revenus et dépenses résultent de changements aux hypothèses actuarielles, aux méthodes de calcul ainsi qu'aux modifications législatives et réglementaires.

d) Contributions

Les contributions d'immatriculation et de permis de conduire sont inscrites aux revenus selon la période qui s'étend du premier jour du mois de leur émission ou de leur renouvellement jusqu'au dernier jour du mois précédant leur échéance.

e) Provision pour fluctuation du taux de rendement réel

La provision pour fluctuation du taux de rendement réel est constituée de l'accumulation des surplus ou déficits annuels occasionnés par les écarts constatés entre le taux de rendement réel observé et l'hypothèse de taux de rendement réel retenue pour l'établissement du passif actuariel. La variation annuelle de la provision est présentée séparément à l'état des revenus et dépenses. Une limite équivalente à 10 p. 100 du passif actuariel, est imposée à la provision de façon distincte pour l'année courante et les années antérieures. Les surplus ou déficits inscrits à la provision sont amortis linéairement sur une période de 8 ans.

4. REVENUS NETS DE PLACEMENTS

	1998	1997
	(en milliers de dollars)	
Dépôt à participation dans un Fonds particulier à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Revenu attribué par la Caisse	423 344	316 129
Moins		
Gains réalisés sur placements par la Caisse	150 748	49 625
	272 596	266 504
Plus		
Amortissement des gains et pertes réalisés sur placements par la Caisse	97 834	88 496
Amortissement de l'écart entre la valeur marchande des dépôts et leur coût d'acquisition	110 988	99 458
	481 418	454 458
Gain sur aliénation d'unités de dépôts à participation	—	43 361
	481 418	497 819
Intérêts		
Dépôts à vue	2 332	697
Soldes bancaires	253	145
Marge de crédit	(132)	—
	483 871	498 661

	1998		1997	
	(en milliers de dollars)			
	ANNÉE COURANTE	ANNÉES ANTÉRIEURES	TOTAL	TOTAL
Revenus nets des placements associés au passif actuariel et aux flux monétaires moyens	15 704	364 877	380 581	398 197
Autres revenus nets de placements	103 290	—	103 290	100 464
	118 994	364 877	483 871	498 661

Les revenus nets de placements attribués aux années antérieures 364 877 000 \$ (1997: 379 182 000 \$) sont générés par les placements associés au passif actuariel de ces années. La portion gagnée sur les actifs acquis avec les flux monétaires moyens des opérations de l'année courante 15 704 000 \$ (1997: 19 015 000 \$) est présentée avec les revenus courants.

Les autres revenus nets de placements attribués à l'année courante sont ceux générés principalement par les placements associés aux contributions reportées, à la provision pour fluctuation du taux de rendement réel et à l'excédent affecté à la réserve de stabilisation.

5. INDEMNITÉS VERSÉES

	1998		1997	
	(en milliers de dollars)			
	ANNÉE COURANTE	ANNÉES ANTERIEURES	TOTAL	TOTAL
Remplacement du revenu	30 966	177 082	208 048	192 612
Décès	24 478	58 615	83 093	94 324
Coût des services de santé ⁽¹⁾	60 061	28 593	88 654	87 001
Forfaitaires pour séquelles	5 009	104 673	109 682	107 659
Frais de réadaptation	6 924	29 759	36 683	31 316
Aide personnelle	1 744	26 714	28 458	24 958
Frais médicaux et paramédicaux	7 847	19 450	27 297	23 716
Frais de déplacement et de séjour	2 429	9 312	11 741	10 706
Informations médicales	1 436	6 522	7 958	6 626
Transports par ambulance	5 402	127	5 529	4 435
Autres frais	5 965	2 742	8 707	7 735
	152 261	463 589	615 850	591 088

(1) Ce poste représente la contribution de la Société au Fonds consolidé du revenu du gouvernement du Québec en lieu de facturation des coûts des services de santé occasionnés par les accidents d'automobile et prévue à la Loi sur l'assurance automobile. La contribution de 1998 a été établie à partir du montant de 87 001 000 \$ versé en 1997, indexé à partir de l'indice des prix à la consommation du Canada.

6. FRAIS D'ADMINISTRATION

	1998		1997	
	(en milliers de dollars)			
	TOTAL EXCLUANT LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER	CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER	TOTAL	TOTAL
Traitements et charges sociales	104 736	22 993	127 729	126 197
Frais de déplacement	1 446	652	2 098	2 025
Rémunération des mandataires	13 570	—	13 570	14 059
Services administratifs et professionnels	11 930	1 384	13 314	10 642
Frais de communication	9 089	611	9 700	9 947
Information et publicité	3 854	329	4 183	5 644
Mobilier, agencement et équipement	708	674	1 382	674
Frais d'entretien	1 579	1 397	2 976	2 864
Loyers, taxes et électricité	8 096	1 387	9 483	9 347
Matériel informatique et bureautique	2 418	121	2 539	2 766
Location et entretien de matériel informatique et bureautique	8 959	478	9 437	8 970
Impression, fournitures et autres dépenses	12 078	705	12 783	10 255
Amortissement des immobilisations	9 070	744	9 814	8 727
Frais généraux	(3 777)	3 777	—	—
	183 756	35 252	219 008	212 117

7. PARTICIPATION AU FINANCEMENT D'ORGANISMES

	1998		1997	
	(en milliers de dollars)			
	ANNÉE COURANTE	ANNÉES ANTERIEURES	TOTAL	TOTAL
Organismes responsables du transport ambulancier	45 032	—	45 032	44 235
Tribunal administratif du Québec	—	2 937	2 937	2 995
Ministère de la sécurité publique	196	—	196	298
	45 228	2 937	48 165	47 528

La participation au financement des organismes responsables du transport ambulancier est prévue aux articles 155.5 et 155.6 de la Loi sur l'assurance automobile. Celle du Tribunal administratif du Québec est prévue par décret du gouvernement du Québec. En ce qui a trait à celle du Ministère de la sécurité publique, elle s'inscrit dans le cadre d'un projet commun.

8. VARIATION NORMALE DU PASSIF ACTUARIEL

Ce poste au montant de 249 960 000 \$ est composé, d'une part, d'une augmentation de 506 627 000 \$ (1997 : 479 100 000 \$) représentant le montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités, présentes et futures, découlant d'accidents survenus durant l'année courante. D'autre part, il comprend également une diminution de 256 667 000 \$ (1997 : 299 700 000 \$) constituée d'une somme de -291 464 000 \$ (1997 : -282 700 000 \$) pour tenir compte du paiement d'indemnités au cours de l'exercice aux victimes d'accident des années antérieures et des revenus anticipés sur les placements ainsi que de + 34 797 000 \$ (1997 : -17 000 000 \$) représentant les écarts d'expérience observés.

9. REDRESSEMENT DU PASSIF ACTUARIEL

Le redressement au montant de 64 883 000 \$ reflète l'impact net des modifications apportées aux hypothèses et méthodes actuarielles depuis la dernière évaluation. Il est principalement composé du changement relatif à l'hypothèse de taux de rendement réel (-214 028 000 \$), des modifications liées aux taux de persistance d'invalidité (+ 98 125 000 \$), de la révision de la méthodologie de calcul de la provision pour frais de gestion futurs (+ 36 745 000 \$) et de la mise à jour de la méthode des facteurs de développement utilisée pour l'évaluation de certains frais (+ 12 000 000 \$).

10. FONDS CONFISÉS À LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC

Les dépôts à participation dans un fonds particulier à la Caisse de dépôt et placement du Québec sont exprimés en unités. Ces unités sont remboursables sur préavis selon les modalités des règlements de la Caisse, à la valeur marchande de l'avoir net du fonds particulier à la fin de chaque trimestre. À la clôture de chaque trimestre du fonds particulier, la Caisse attribue à la Société le revenu net de placement ainsi que les gains et pertes réalisés sur placements.

	1998	1997
Dépôts à participation		
Nombre d'unités	5 832 988	5 586 620
	(en milliers de dollars)	
Coût d'acquisition des unités	5 223 711	4 964 439
Plus:		
partie amortie de l'écart entre la valeur marchande et le coût d'acquisition	547 526	436 538
Moins:		
partie non amortie des gains et pertes réalisés sur placements par la Caisse	554 390	501 476
	5 216 847	4 899 501
Dépôts à vue	—	46
	5 216 847	4 899 547

Au 31 décembre 1998, la valeur marchande des unités de dépôts à participation est de 6 400 171 000 \$ (1997: 5 964 575 000 \$).

11. IMMOBILISATIONS

	1998		1997	
	(en milliers de dollars)			
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	COÛT NON AMORTI	COÛT NON AMORTI
Terrains	1 862	—	1 862	1 862
Bâtisses ⁽¹⁾	59 971	11 320	48 651	50 157
Aménagement du siège social	11 212	8 398	2 814	3 935
Équipements	2 304	1 885	419	395
Matériel roulant	5 053	2 676	2 377	2 257
Postes de photographie	9 894	9 045	849	3 289
Matériel informatique et logiciels	35 828	27 992	7 836	9 574
Développements informatiques ⁽²⁾	16 763	857	15 906	7 831
Postes de contrôle du transport routier	2 564	786	1 778	1 655
	145 451	62 959	82 492	80 955

(1) Le siège social dont le coût de 56 677 000 \$ est inclus dans ce poste, est détenu en vertu d'un contrat de copropriété divisée avec la Ville de Québec. La Société a la propriété exclusive de l'essentiel du complexe du siège social et détient de plus, 84,4 p. 100 des droits indivis dans les aires communes.

(2) Des développements informatiques d'une valeur de 14 980 000 \$ (1997: 6 163 000 \$) sont en voie de réalisation au 31 décembre 1998.

12. MARGE DE CRÉDIT À LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC

La Société a obtenu de la Caisse une marge de crédit de 100 millions de dollars pour combler les déficits de caisse mensuels. Elle porte un taux d'intérêt basé sur le taux du marché des emprunts au jour le jour, majoré de 0,05 p. 100. Le taux d'intérêt était de 5,15 p. 100 au 31 décembre 1998. Cette marge de crédit expire le 31 décembre 1999.

13. OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES - PASSIF ACTUARIEL

	1998		1997	
	(en milliers de dollars)			
	ANNÉE COURANTE	ANNÉES ANTÉRIEURES	TOTAL	TOTAL
Indemnisation				
Valeur capitalisée des indemnités futures incluant la revalorisation des rentes	471 357	3 484 950	3 956 307	3 809 700
Frais de gestion futurs				
Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités	35 270	147 600	182 870	144 400
	506 627	3 632 550	4 139 177	3 954 100

14. PROVISION POUR FLUCTUATION DU TAUX DE RENDEMENT RÉEL

	1998		1997	
	(en milliers de dollars)			
	ANNÉE COURANTE	ANNÉES ANTÉRIEURES	TOTAL	TOTAL
Solde au début	40 000	347 500	387 500	360 500
Variation de l'exercice				
Surplus constaté	12 670	203 174	215 844	203 450
Plafonnement de la provision	—	(121 951)	(121 951)	(103 500)
	12 670	81 223	93 893	99 950
Amortissement de l'exercice	(6 913)	(65 468)	(72 381)	(72 950)
Variation de l'exercice	5 757	15 755	21 512	27 000
Solde à la fin	45 757	363 255	409 012	387 500

15. ENGAGEMENTS

Au 31 décembre 1998, les engagements contractuels minimaux pour la location de locaux se répartissent comme suit:

	(en milliers de dollars)
1999	4 172
2000	3 196
2001	2 842
2002	2 200
2003	1 840
2004 et exercices subséquents	5 562
	19 812

16. RÉGIMES DE RETRAITE

Les employés de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP) et au Régime de retraite des fonctionnaires (RRF). Ces régimes sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 5 782 000 \$ (1997: 5 576 000 \$). Les obligations de la Société envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

17. MANDATS CONFISÉS PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

En plus des contributions d'assurance, la Société a perçu pour le gouvernement (ministère des Finances) des droits d'immatriculation et de permis de conduire de 680 455 000 \$ (1997: 622 983 000 \$) ainsi qu'un montant de 60 354 000 \$ (1997: 58 632 000 \$) pour le Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun à des fins de financement de certains services de transport en commun. Ces montants, perçus à titre de mandataire du gouvernement, n'apparaissent pas dans les états financiers de la Société.

18. DISPOSITION LÉGISLATIVE AFFECTANT LE FINANCEMENT DE LA SOCIÉTÉ

Tel que prévu à la Loi sur l'assurance automobile, le gouvernement garantit à la Société pour l'exercice financier 1994 et pour chacun des neuf exercices financiers subséquents, des revenus pour assurer son autonomie financière. Le montant de cette garantie équivaut à la différence entre la somme de 300 000 000 \$ et le solde de l'excédent affecté à la réserve de stabilisation si ce solde lui est inférieur. Ce montant sera retenu sur les droits perçus pour l'immatriculation des véhicules. Les sommes retenues en exécution de la garantie de revenus ne peuvent excéder 60 000 000 \$ pour un même exercice et 250 000 000 \$ pour l'ensemble des dix exercices financiers visés. Pour les fins de l'évaluation de cette garantie, la Société tient compte des soldes de la provision pour fluctuation du taux de rendement réel et de l'excédent affecté à la réserve de stabilisation.

19. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers, la Société effectue des opérations avec des ministères et des fonds spéciaux ainsi qu'avec des organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. La Société n'a conclu aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

20. INCERTITUDE DÉCOULANT DU PROBLÈME DU PASSAGE À L'AN 2000

Les systèmes informatiques sensibles aux dates peuvent entraîner des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Les répercussions du problème du passage à l'an 2000 pourront se faire sentir le 1^{er} janvier de l'an 2000, ou encore avant ou après cette date, et, si l'on n'y remédie pas, les conséquences sur l'exploitation et l'information financière peuvent aller d'erreurs mineures à une défaillance importante des systèmes qui pourrait nuire à la capacité de la Société d'exercer normalement ses activités.

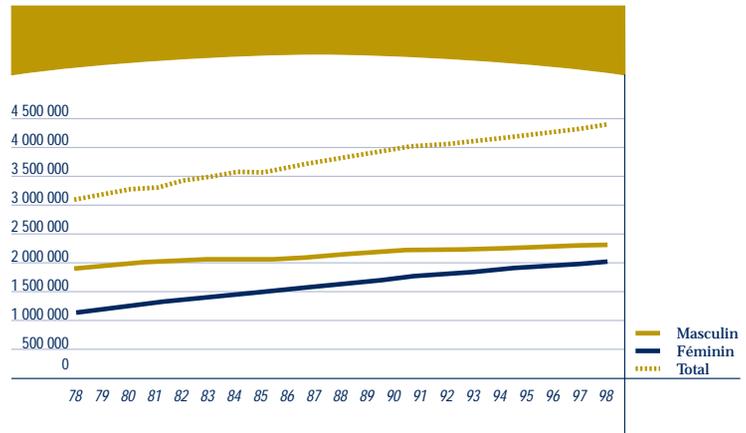
La Société a mis en place un plan de correction pour remédier à cette incertitude. Il n'est pas possible d'être certain que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 qui ont une incidence sur la Société, y compris ceux qui ont trait aux efforts déployés par les clients, les fournisseurs ou d'autres tiers, seront entièrement résolus.

l'annexe
STATISTIQUE 1998

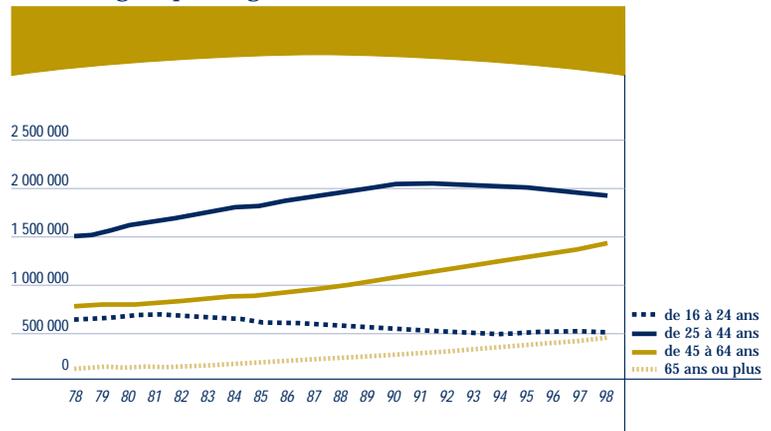


Depuis 1978, le nombre de titulaires de permis de conduire s'est accru en moyenne de 1,8 p. 100 par année. Par ailleurs, alors qu'elles ne représentaient que 38 p. 100 des titulaires de permis en 1978, les femmes représentent, en 1998, 46 p. 100 des conducteurs.

Nombre de titulaires de permis de conduire selon le sexe, de 1978 à 1998



Nombre de titulaires de permis de conduire selon le groupe d'âge, de 1978 à 1998



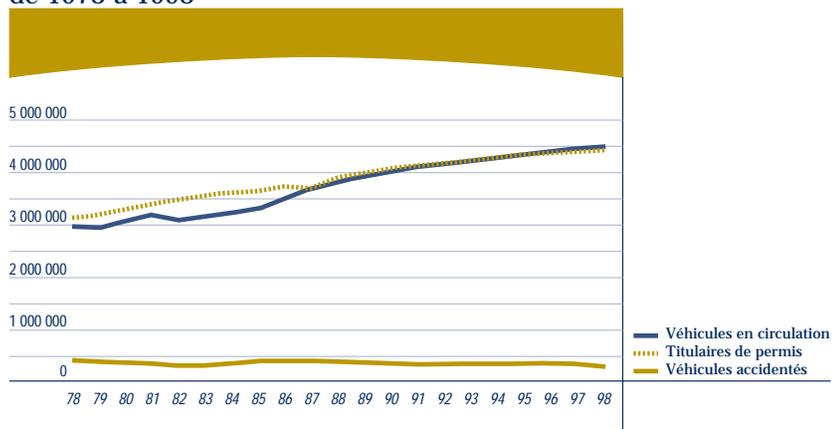
NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE SELON LE SEXE ET LE GROUPE D'ÂGE, DE 1978 À 1998

ANNÉE	SEXE		GROUPE D'ÂGE					TOTAL
	Masculin	Féminin	Moins de 16 ans	16-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans ou plus	
1978	1 944 843	1 176 624	0	658 854	1 515 600	794 333	152 680	3 121 467
1979	1 972 795	1 224 566	0	670 534	1 556 540	809 176	161 111	3 197 361
1980	2 011 871	1 286 634	0	697 776	1 633 596	810 622	156 511	3 298 505
1981	2 041 656	1 344 665	0	709 617	1 678 879	831 274	166 551	3 386 321
1982	2 063 205	1 393 560	0	702 326	1 726 912	850 665	176 862	3 456 765
1983	2 080 367	1 441 153	0	688 390	1 773 460	871 825	187 845	3 521 520
1984	2 105 428	1 492 834	0	674 103	1 825 746	898 921	199 492	3 598 262
1985	2 093 296	1 522 157	0	640 626	1 845 869	915 252	213 706	3 615 453
1986	2 125 357	1 578 809	0	627 555	1 901 023	947 312	228 276	3 704 166
1987	2 144 767	1 627 025	0	611 950	1 942 840	976 581	240 421	3 771 792
1988	2 191 195	1 678 805	8 247	599 596	1 988 929	1 014 744	258 484	3 870 000
1989	2 218 573	1 728 381	7 750	581 923	2 026 586	1 054 125	276 570	3 946 954
1990	2 251 607	1 781 364	7 839	570 001	2 064 038	1 095 720	295 373	4 032 971
1991	2 269 568	1 822 800	7 518	556 945	2 074 856	1 138 281	314 768	4 092 368
1992	2 262 853	1 848 373	7 693	525 773	2 060 361	1 183 299	334 100	4 111 226
1993	2 276 174	1 882 798	8 094	514 097	2 053 071	1 228 313	355 397	4 158 972
1994	2 293 544	1 919 048	8 188	510 375	2 040 697	1 275 485	377 847	4 212 592
1995	2 315 689	1 955 658	8 167	512 123	2 030 651	1 319 812	400 594	4 271 347
1996	2 335 936	1 992 139	7 286	519 724	2 013 872	1 364 628	422 565	4 328 075
1997	2 346 636	2 019 373	6 600	523 425	1 984 673	1 406 359	444 952	4 366 009
1998	2 365 139	2 037 553	6 635	513 693	1 966 707	1 451 130	464 527	4 402 692

Note : Ces données représentent le nombre de titulaires de permis de conduire au 1^{er} juin de chaque année. Depuis le 29 juin 1987, le nombre de titulaires de permis de conduire comprend les titulaires de permis pour cyclomoteur (qui doivent être âgés de 14 ans ou plus).

Nombre de véhicules routiers, de titulaires de permis de conduire et de véhicules accidentés de 1978 à 1998

Alors que, depuis 1978, le nombre de véhicules en circulation a connu une augmentation annuelle moyenne de 2,2 p. 100, on remarque une tendance à la baisse du nombre de véhicules accidentés.

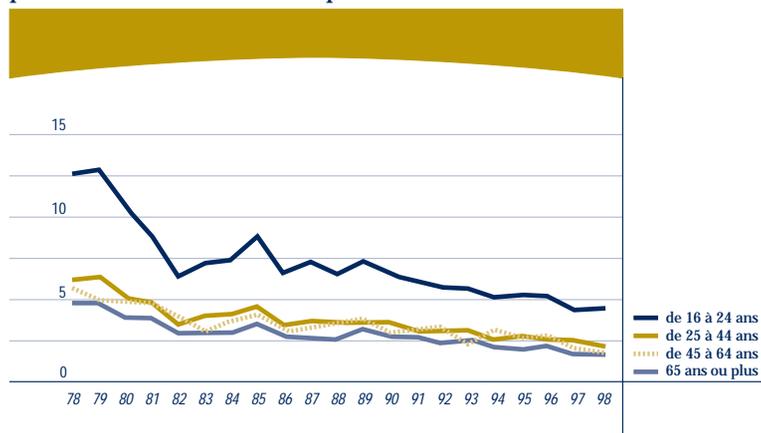


NOMBRE DE VÉHICULES ROUTIERS, DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE ET DE VÉHICULES ACCIDENTÉS, DE 1978 À 1998

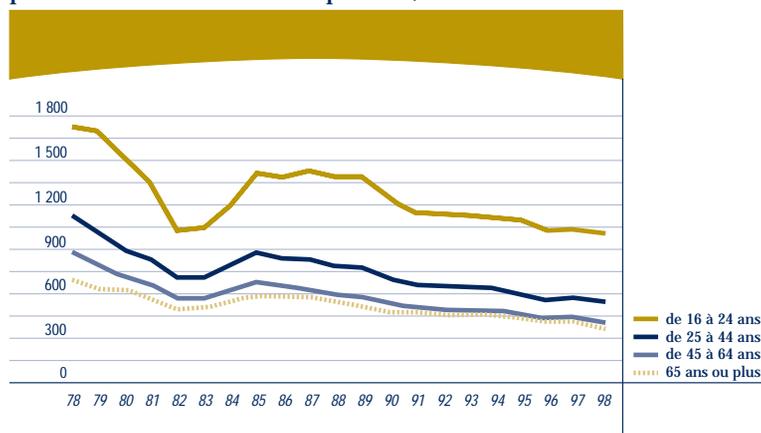
ANNÉE	VÉHICULES EN CIRCULATION			TITULAIRES DE PERMIS	VÉHICULES ACCIDENTÉS
	PROMENADE (automobiles et camions légers)	COMMERCIAUX ET AUTRES	TOTAL DES VÉHICULES		
1978	2 110 235	841 152	2 951 387	3 121 467	401 949
1979	2 114 814	818 868	2 933 682	3 197 361	379 898
1980	2 263 046	773 709	3 036 755	3 298 505	359 681
1981	2 331 584	840 472	3 172 056	3 386 321	340 995
1982	2 320 421	750 691	3 071 112	3 456 765	289 784
1983	2 352 778	783 055	3 135 833	3 521 520	295 347
1984	2 407 997	794 490	3 202 487	3 598 262	332 790
1985	2 285 479	995 542	3 281 021	3 615 453	374 074
1986	2 447 553	1 019 566	3 467 119	3 704 166	369 222
1987	2 634 342	1 015 637	3 649 979	3 771 792	372 811
1988	2 762 391	1 002 782	3 765 173	3 870 000	355 595
1989	2 834 156	1 049 924	3 884 080	3 946 954	347 369
1990	2 909 048	1 055 691	3 964 739	4 032 971	322 305
1991	2 970 232	1 071 385	4 041 617	4 092 368	306 719
1992	3 023 128	1 083 196	4 106 324	4 111 226	301 671
1993	3 062 086	1 103 804	4 165 890	4 158 972	303 774
1994	3 099 081	1 129 101	4 228 182	4 212 592	306 248
1995	3 124 587	1 150 842	4 275 429	4 271 347	300 577
1996	3 174 401	1 166 767	4 341 168	4 328 075	285 586
1997	3 220 446	1 187 071	4 407 517	4 366 009	300 874
1998	3 277 703	1 218 673	4 496 376	4 402 692	282 687

Conducteurs impliqués dans les accidents mortels pour 10 000 titulaires de permis, de 1978 à 1998

Ce sont les conducteurs dont l'âge varie de 16 à 24 ans qui montrent le taux le plus élevé d'implication dans les accidents de véhicules routiers pour 10 000 titulaires de permis.



Conducteurs dans l'ensemble des accidents pour 10 000 titulaires de permis, de 1978 à 1998

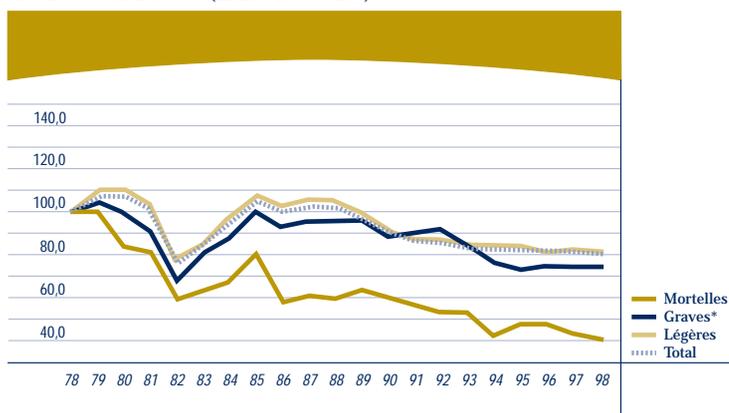


NOMBRE DE CONDUCTEURS IMPLIQUÉS SELON L'ANNÉE D'ACCIDENT ET L'ÂGE, DE 1978 À 1998

ANNÉE	DANS LES ACCIDENTS MORTELS				DANS L'ENSEMBLE DES ACCIDENTS			
	GROUPES D'ÂGE				GROUPES D'ÂGE			
	16-24	25-44	45-64	65 ou plus	16-24	25-44	45-64	65 ou plus
1978	834	938	388	88	114 106	172 432	71 376	10 658
1979	865	986	388	80	114 283	158 473	64 367	10 269
1980	745	837	319	75	107 321	146 554	58 784	9 989
1981	629	806	325	79	96 058	139 405	55 363	9 913
1982	448	598	255	71	72 286	122 849	48 913	8 727
1983	494	714	267	57	72 135	126 397	50 278	9 581
1984	498	744	269	75	80 564	143 330	56 453	11 187
1985	563	847	324	87	90 685	162 368	62 117	12 583
1986	414	650	268	72	87 375	159 594	61 596	13 181
1987	444	712	259	78	87 865	161 275	62 016	13 941
1988	393	706	264	92	83 657	156 973	60 845	14 293
1989	426	749	337	107	81 080	157 602	61 592	14 368
1990	372	741	307	89	70 982	144 863	58 473	14 340
1991	339	651	313	101	64 130	137 663	58 010	15 052
1992	305	629	288	113	59 761	133 857	58 606	15 346
1993	292	635	318	84	58 191	132 821	60 914	16 529
1994	260	518	272	122	56 548	130 639	62 664	17 297
1995	270	558	262	107	56 300	123 236	62 480	17 756
1996	270	519	296	119	53 504	113 124	59 242	17 769
1997	230	513	246	94	54 408	116 397	63 725	18 455
1998	227	441	269	84	49 646	104 740	59 565	18 484

Victimes selon la nature des blessures, de 1978 à 1998 (Indice 1978=100)

Depuis 18 ans, on remarque une tendance à la baisse du nombre de victimes d'accidents de véhicules routiers et, plus particulièrement, du nombre de victimes décédées, lequel a chuté de 59 p. 100.



Victimes selon la nature des blessures, pour 10 000 véhicules en circulation, de 1978 à 1998



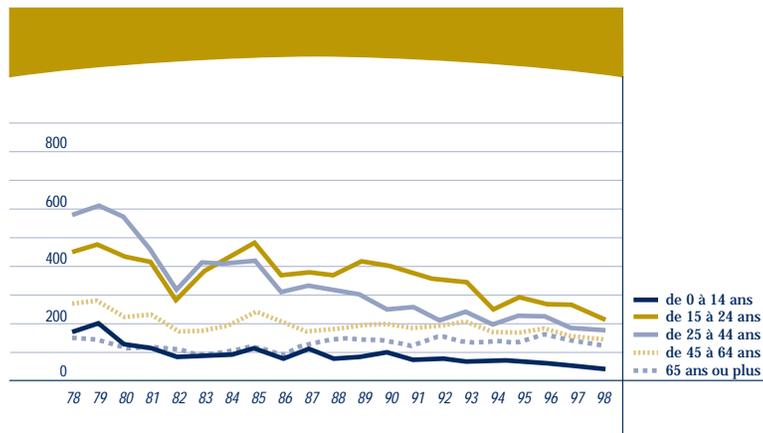
NOMBRE DE VICTIMES SELON L'ANNÉE D'ACCIDENT ET LA NATURE DES BLESSURES, DE 1978 À 1998

ANNÉE	NOMBRE DE VICTIMES				NOMBRE DE VICTIMES POUR 10 000 VÉHICULES EN CIRCULATION			
	NATURE DES BLESSURES				NATURE DES BLESSURES			
	Mortelles	Graves*	Légères	TOTAL	Mortelles	Graves*	Légères	TOTAL
1978	1 765	7 710	49 813	59 288	6,0	26	169	201
1979	1 792	8 217	54 771	64 780	6,1	28	187	221
1980	1 492	7 685	54 946	64 123	4,9	25	181	211
1981	1 463	7 030	52 155	60 648	4,6	22	164	191
1982	1 081	5 405	39 980	46 466	3,5	18	130	151
1983	1 185	6 321	43 069	50 575	3,8	20	137	161
1984	1 225	6 853	48 304	56 382	3,8	21	151	176
1985	1 386	7 710	54 009	63 105	4,2	23	165	192
1986	1 051	7 106	51 191	59 348	3,0	20	148	171
1987	1 116	7 251	52 797	61 164	3,1	20	145	168
1988	1 091	7 317	52 081	60 489	2,9	19	138	161
1989	1 141	7 286	50 086	58 513	2,9	19	129	151
1990	1 085	6 831	46 253	54 169	2,7	17	117	137
1991	1 012	7 019	43 862	51 893	2,5	17	109	128
1992	981	7 146	43 413	51 540	2,4	17	106	126
1993	982	6 517	43 298	50 797	2,4	16	104	122
1994	827	6 018	42 666	49 511	2,0	14	101	117
1995	883	5 829	42 725	49 437	2,1	14	100	116
1996	887	5 899	41 685	48 471	2,0	14	96	112
1997	805	5 919	41 895	48 619	1,8	13	95	110
1998	717	5 924	41 080	47 721	1,6	13	91	106

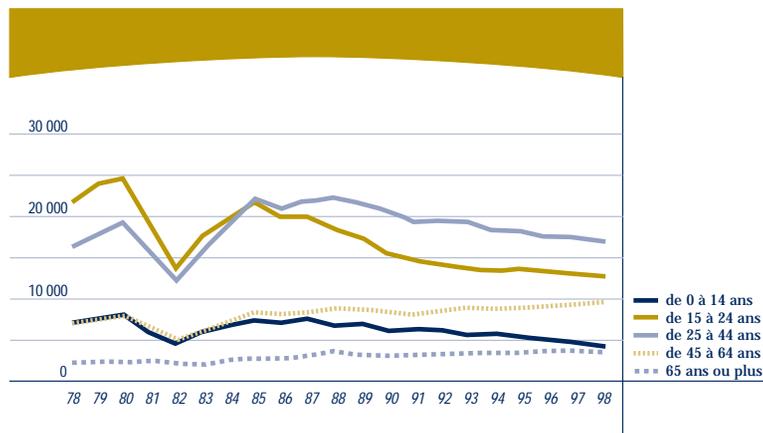
* Blessures nécessitant l'hospitalisation.

Avec 70 p. 100 de moins en ce qui concerne les décès, le groupe des jeunes dont l'âge varie de 0 à 24 ans présente la plus forte réduction du nombre de victimes depuis 1978.

Victimes décédées selon l'âge, de 1978 à 1998



Ensemble des victimes selon l'âge, de 1978 à 1998



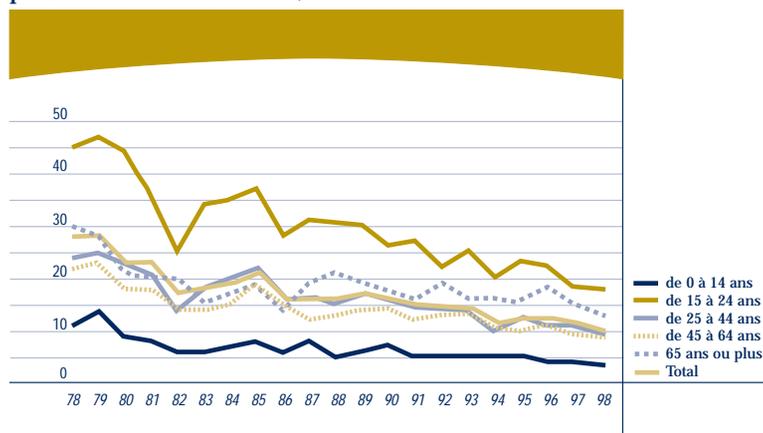
NOMBRE DE VICTIMES SELON L'ANNÉE D'ACCIDENT ET L'ÂGE, DE 1978 À 1998

ANNÉE	VICTIMES DÉCÉDÉES						ENSEMBLE DES VICTIMES					
	GROUPES D'ÂGE						GROUPES D'ÂGE					
	0-14	15-24	25-44	45-64	65 ou plus	TOTAL	0-14	15-24	25-44	45-64	65 ou plus	TOTAL
1978	168	577	445	270	151	1 765	7 067	21 640	16 305	7 119	2 267	59 288
1979	197	609	471	277	146	1 792	7 513	23 953	17 618	7 555	2 376	64 780
1980	127	568	430	222	115	1 492	7 984	24 550	19 282	8 003	2 292	64 123
1981	114	458	413	230	115	1 463	5 842	19 236	15 820	6 775	2 453	60 648
1982	84	311	280	173	114	1 081	4 543	13 492	12 167	5 033	2 088	46 466
1983	89	409	377	174	90	1 185	5 941	17 538	15 852	6 132	2 102	50 575
1984	90	407	421	191	107	1 225	6 708	19 913	19 369	6 999	2 526	56 382
1985	108	418	478	242	120	1 386	7 251	21 711	22 087	8 269	2 722	63 105
1986	77	311	361	199	93	1 051	7 046	19 937	20 795	7 992	2 628	59 348
1987	111	330	371	168	127	1 116	7 383	19 907	21 833	8 254	2 868	61 164
1988	75	313	368	177	146	1 091	6 673	18 526	22 060	8 808	3 554	60 489
1989	83	299	411	190	139	1 141	6 789	17 397	21 486	8 660	3 169	58 513
1990	98	249	396	194	136	1 085	6 046	15 494	20 499	8 220	3 075	54 169
1991	73	257	371	181	123	1 012	6 176	14 524	19 416	8 068	3 080	51 893
1992	74	209	345	189	156	981	6 038	13 967	19 326	8 400	3 185	51 540
1993	66	238	339	202	132	982	5 561	13 492	19 185	8 690	3 305	50 797
1994	69	195	247	168	137	827	5 513	13 245	18 212	8 606	3 377	49 511
1995	67	224	286	163	131	883	5 196	13 430	18 077	8 718	3 439	49 437
1996	58	220	264	179	160	887	4 913	13 202	17 399	8 801	3 586	48 471
1997	52	181	266	155	142	805	4 825	12 948	17 382	9 196	3 693	48 619
1998	47	178	214	148	128	717	4 696	12 663	16 934	9 265	3 624	47 721

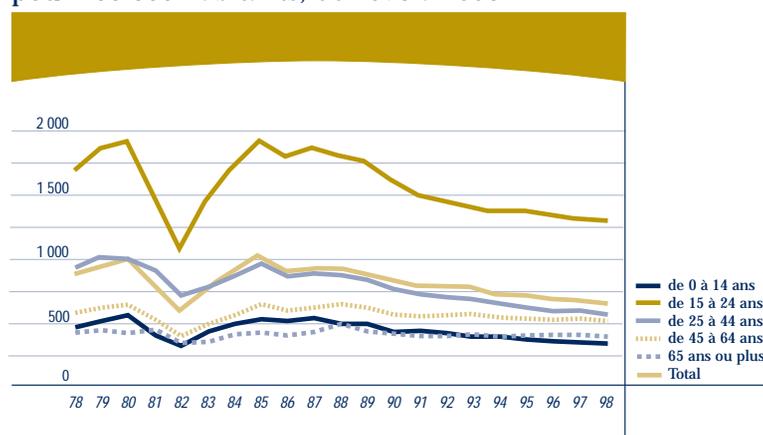
Note : Les victimes pour lesquelles l'âge n'a pu être déterminé sont incluses dans les totaux.

Victimes décédées selon l'âge pour 100 000 habitants, de 1978 à 1998

Malgré une nette amélioration depuis 1978, le groupe des jeunes dont l'âge varie de 15 à 24 ans présente toujours le taux le plus élevé de victimes d'accidents de véhicules routiers pour 100 000 habitants.



Ensemble des victimes selon l'âge pour 100 000 habitants, de 1978 à 1998

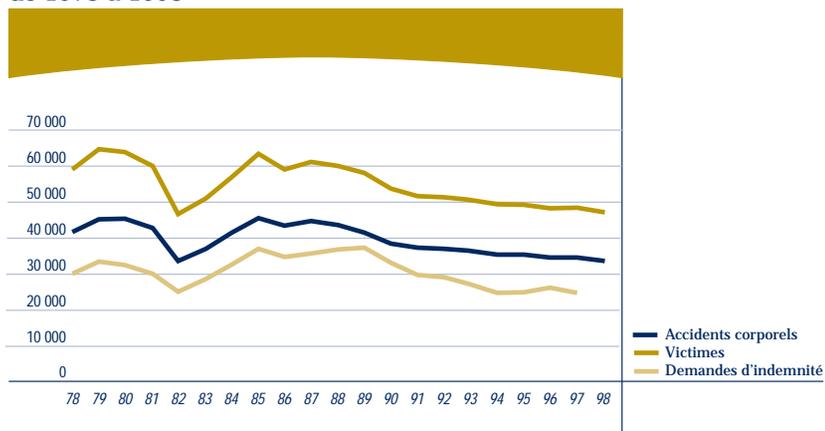


NOMBRE DE VICTIMES POUR 100 000 HABITANTS SELON L'ÂGE, DE 1978 À 1998

ANNÉE	VICTIMES DÉCÉDÉES						ENSEMBLE DES VICTIMES					
	GROUPES D'ÂGE						GROUPES D'ÂGE					
	0-14	15-24	25-44	45-64	65 ou plus	TOTAL	0-14	15-24	25-44	45-64	65 ou plus	TOTAL
1978	11	45	24	22	30	28	481	1 693	892	588	445	942
1979	14	47	25	23	28	28	524	1 868	945	619	450	1 024
1980	9	44	23	18	21	23	568	1 921	1 012	652	420	1 008
1981	8	36	21	18	20	23	419	1 522	805	544	432	942
1982	6	25	14	14	20	17	328	1 091	602	401	358	717
1983	6	34	18	14	15	18	433	1 459	765	485	350	777
1984	7	35	20	15	17	19	491	1 711	914	548	411	862
1985	8	37	22	19	19	21	532	1 929	1 019	642	430	960
1986	6	28	16	15	14	16	515	1 807	905	603	402	879
1987	8	31	16	12	19	16	540	1 867	931	614	424	899
1988	5	31	15	13	21	16	489	1 806	924	643	509	883
1989	6	30	17	14	19	17	497	1 758	887	619	440	848
1990	7	26	16	14	18	16	443	1 610	837	576	414	780
1991	5	27	15	12	16	14	440	1 498	788	551	394	733
1992	5	22	14	13	19	14	429	1 446	783	558	396	721
1993	5	25	14	13	16	14	395	1 398	778	562	399	704
1994	5	20	10	11	16	11	392	1 365	740	541	397	680
1995	5	23	12	10	15	12	371	1 374	736	534	394	674
1996	4	22	11	11	18	12	353	1 340	711	525	400	655
1997	4	18	11	9	15	11	348	1 303	715	534	401	652
1998	3	18	9	8	14	10	340	1 266	701	524	385	636

Nombre d'accidents avec dommages corporels, de victimes et de demandes d'indemnité, de 1978 à 1998

Au cours des dernières années, on remarque une tendance à la baisse des demandes d'indemnité, des victimes et des accidents avec dommages corporels.



NOMBRE D'ACCIDENTS AVEC DOMMAGES CORPORELS, DE VICTIMES ET DE DEMANDES D'INDEMNITÉ, DE 1978 À 1998

ANNÉES	ACCIDENTS CORPORELS	VICTIMES	DEMANDES D'INDEMNITÉ
1978	41 921	59 288	30 097
1979	45 462	64 780	33 630
1980	45 483	64 123	32 333
1981	43 080	60 648	30 405
1982	33 915	46 466	25 177
1983	36 872	50 575	28 717
1984	41 100	56 382	33 016
1985	45 663	63 105	37 883
1986	43 371	59 348	36 415
1987	44 807	61 164	36 913
1988	43 846	60 489	37 876
1989	41 736	58 513	38 246
1990	38 750	54 169	34 705
1991	37 375	51 893	30 965
1992	37 157	51 540	30 233
1993	36 447	50 797	28 618
1994	35 509	49 511	26 545
1995	35 464	49 437	26 816
1996	34 584	48 471	26 894
1997	34 642	48 619	28 016
1998	33 906	47 721	26 973

Note : Les demandes d'indemnité sont regroupées selon l'année de l'accident et non selon la date de réception de la demande. La loi prévoit un délai de trois ans pour faire parvenir une demande d'indemnité à la Société. Ce délai fait en sorte que le nombre de demandes d'indemnité reçues au 31 octobre 1998* (date du fichier) est encore incomplet, et ce, surtout pour les années 1997 et 1998. Par ailleurs, une nouvelle méthode a été utilisée pour dénombrer historiquement les demandes d'indemnité, ce qui nous permet dorénavant de présenter des statistiques encore plus conformes à la réalité.

* Comprend 10 mois pour les demandes d'indemnité.

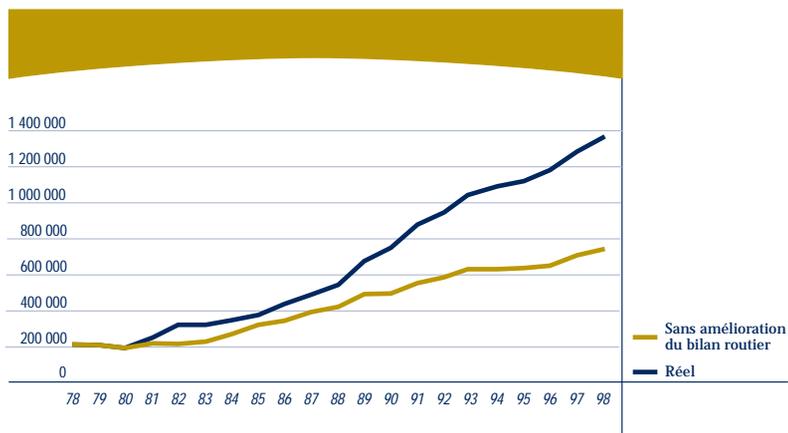
Le coût lié à l'indemnisation

Les indemnités versées à une victime par la Société peuvent s'étaler sur plusieurs années. Les séries de paiements pour chacune des victimes sont évaluées à un montant unique payable à la date d'accident. Les montants uniques relatifs aux accidents d'une année sont additionnés et ils constituent le coût réel (frais d'administration inclus) de l'année. Le tableau montre la façon dont le coût aurait évolué sans amélioration du bilan routier (c'est-à-dire amélioration du taux de victimes par 10 000 titulaires de permis).

Au fil des ans, la Société a dû assumer des frais additionnels :

- 60 millions de dollars par année à partir de 1986 pour les frais de santé;
- 37 millions de dollars par année à partir de 1989 pour les frais de transport par ambulance.

Ces frais sont indexés annuellement.



COÛT LIÉ À L'INDEMNISATION TEL QU'ÉVALUÉ AU 31 DÉCEMBRE 1996

(en millions de dollars)

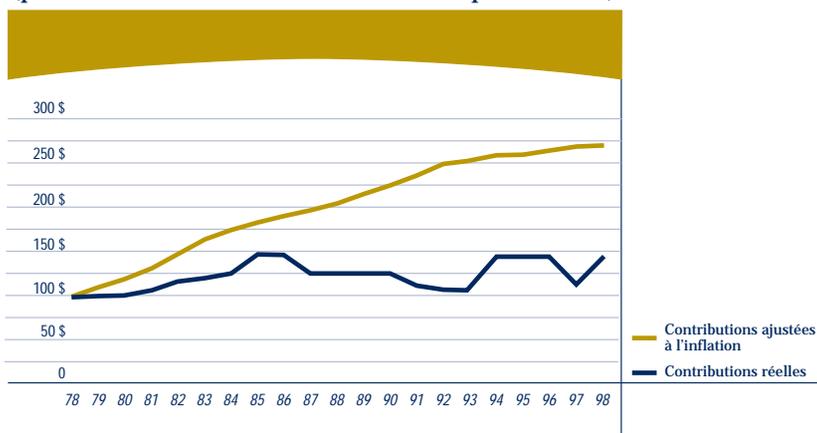
ANNÉE	RÉEL	SANS AMÉLIORATION DU BILAN ROUTIER*	DIFFÉRENCE
1978	201,2	215	-13,8
1979	210,3	210	0,3
1980	188,7	196	-7,3
1981	211,9	240	-28,1
1982	207,9	313	-105,1
1983	223,1	315	-91,9
1984	263,7	341	-77,3
1985	316,2	367	-50,8
1986	337,4	427	-89,6
1987	382	477	-95
1988	401,7	521	-119,3
1989	463	633	-170
1990	449,3	678	-228,7
1991	543	868	-325
1992	573,4	927	-353,6
1993	621,3	1 031	-409,7
1994	648,5	1 118	-469,5
1995	653,2	1 143	-489,8
1996	666,2	1 205	-538,8
1997	698,6	1 271	-572,4
1998	721	1 348	-627

* Année de base : 1979

Évolution des contributions d'assurance (pour le conducteur d'un véhicule de promenade)

En 1978, les contributions d'assurance, perçues à même le permis de conduire et l'immatriculation des véhicules de promenade, s'élevaient à 99\$. Si ce montant avait été indexé au coût de la vie, il s'élèverait à 268\$ en 1998 alors que, dans les faits, il ne s'élève qu'à 142\$. Les contributions d'assurance ont pu être maintenues à ce niveau raisonnable en raison de trois facteurs :

- l'évolution favorable des taux d'intérêt et de l'inflation, au cours des dernières années;
- la stratégie promotionnelle et l'intégration des efforts de prévention qui ont permis une amélioration du bilan routier;
- le nombre de victimes qui, à long terme, s'est révélé moins élevé que ce qui avait été prévu.



ÉVOLUTION DES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE

(pour le conducteur d'un véhicule de promenade)

ANNÉE	PERMIS	IMMATRICULATION	TOTAL	TAUX D'INFLATION	99 \$ AJUSTÉS À L'INFLATION
1978	14 \$	85 \$	99 \$		99 \$
1979	14 \$	85 \$	99 \$	9,0 %	108 \$
1980	14 \$	85 \$	99 \$	9,0 %	118 \$
1981	19 \$	85 \$	104 \$	9,9 %	129 \$
1982	19 \$	95 \$	114 \$	12,3 %	145 \$
1983	23 \$	95 \$	118 \$	11,2 %	161 \$
1984	28 \$	95 \$	123 \$	6,7 %	172 \$
1985	31 \$	114 \$	145 \$	4,4 %	180 \$
1986	31 \$	114 \$	145 \$	4,0 %	187 \$
1987	25 \$	99 \$	124 \$	4,1 %	195 \$
1988	25 \$	99 \$	124 \$	4,4 %	203 \$
1989	25 \$	99 \$	124 \$	4,1 %	212 \$
1990	25 \$	99 \$	124 \$	4,8 %	222 \$
1991	25 \$	85 \$	110 \$	4,8 %	232 \$
1992	20 \$	85 \$	105 \$	5,8 %	246 \$
1993	20 \$	85 \$	105 \$	1,8 %	250 \$
1994	25 \$	117 \$	142 \$	1,9 %	255 \$
1995	25 \$	117 \$	142 \$	0,5 %	256 \$
1996	25 \$	117 \$	142 \$	1,8 %	261 \$
1997	25 \$	87 \$	112 \$	1,9 %	266 \$
1998	25 \$	117 \$	142 \$	0,9 %	268 \$

Les montants indiqués pour les années 1985 et suivantes incluent une taxe de 9 p. 100 qui est versée au ministère du Revenu. Depuis 1992, le montant du permis est celui qui est appliqué à un conducteur ayant moins de 4 points d'incapacité à son dossier.

Le taux d'inflation est calculé selon la moyenne de l'IPC pour la période de novembre à octobre de chaque année. Les taux servent aussi à revaloriser les indemnités versées par la Société.

RAPPORT D'ACTIVITÉ 1998

du contrôle
du transport routier



LA GESTION

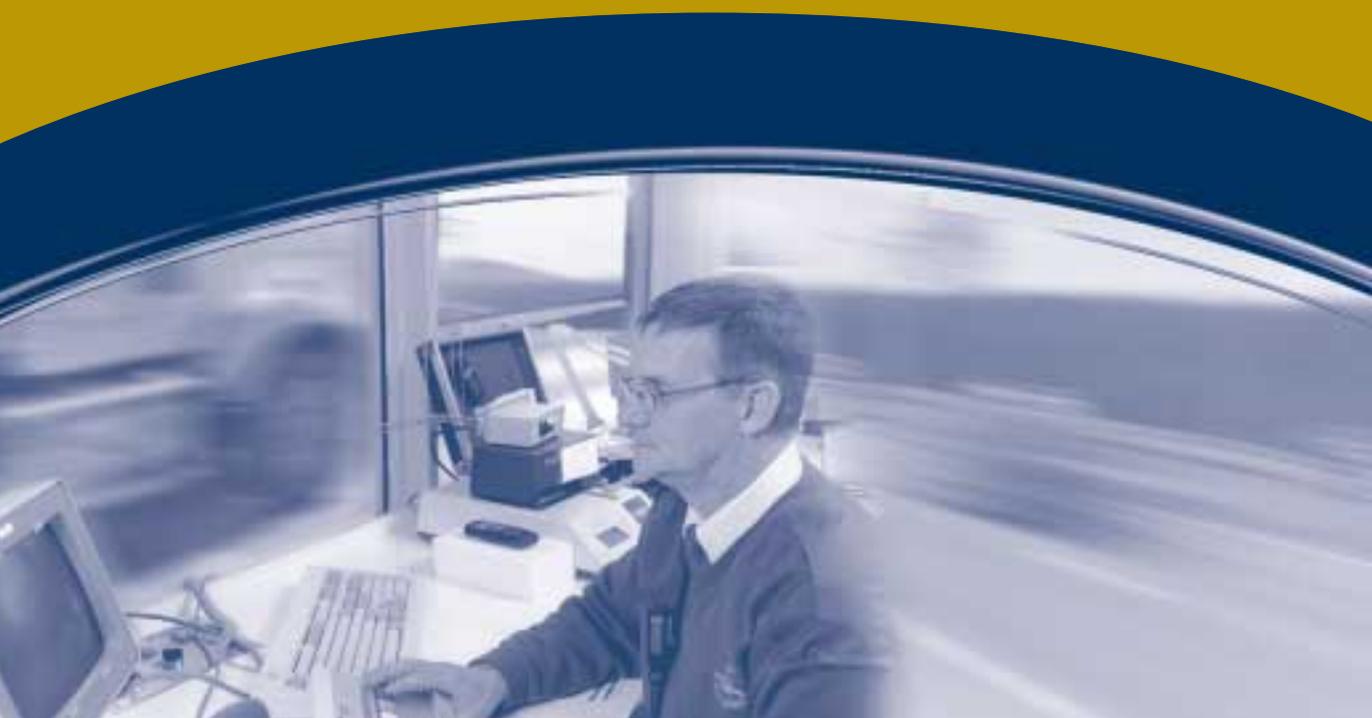
du contrôle du transport routier

LE MANDAT

DEPUIS JANVIER 1991, LA SOCIÉTÉ EST CHARGÉE DE VÉRIFIER, SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE QUÉBÉCOIS, SI LES VÉHICULES QUI FONT DU TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES SONT CONFORMES AUX LOIS ET AUX RÉGLEMENTS EN VIGUEUR.

LE 20 DÉCEMBRE 1990, EN SANCTIONNANT LA *LOI MODIFIANT LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET D'AUTRES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES*, L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC ÉTABLISSAIT, NOTAMMENT, L'OBJET DES CONTRÔLES SUR LA ROUTE ET EN ENTREPRISE. CETTE LOI DÉSIGNAIT AUSSI LES ENTENTES À ÊTRE CONCLUES PAR LA SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AVEC CHACUN DES ORGANISMES ET MINISTÈRES DÉSIGNÉS PAR LE GOUVERNEMENT, DANS LE BUT D'INTÉGRER, À L'INTÉRIEUR D'UN SEUL ORGANISME, L'ENSEMBLE DES CONTRÔLES.

DE PLUS, LA RESPONSABILITÉ QU'AVAIT DÉJÀ LA SOCIÉTÉ EN MATIÈRE DE VÉRIFICATION MÉCANIQUE DES VÉHICULES ROUTIERS S'EST GREFFÉE AU MANDAT DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES.



LES MINISTÈRES ET LES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX AVEC LESQUELS LA SOCIÉTÉ A CONCLU UNE ENTENTE

Au 31 décembre 1998, la Société avait conclu une entente avec trois ministères :

- le ministère des Transports ;
- le ministère du Revenu ;
- le ministère des Ressources naturelles.

Les lois relatives au transport routier

Les lois pour lesquelles la Société de l'assurance automobile du Québec a conclu une entente avec les ministères et organismes désignés par le Gouvernement du Québec sont les suivantes :

Loi sur le camionnage (chapitre C-5.1) –
abrogée depuis le 21 juillet 1998 ;

Loi concernant la taxe sur les carburants
(chapitre T-1) ;

Loi sur les transports par taxi (chapitre T-11.1) ;

Loi sur les transports (chapitre T-12) ;

Loi sur l'utilisation des produits pétroliers
(chapitre U-1.1).

Depuis le 21 juillet 1998, la Société est également chargée de l'application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} avril 1999.

Le comité des ministres sur le transport routier des personnes et des marchandises

Présidé par le ministre des Transports et composé des ministres visés par le transport routier, le comité mentionné en titre a pour mandat d'entériner les priorités et les principales activités du contrôle routier. Dans son travail, ce comité est assisté par le Comité d'orientation sur le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises dont le secrétariat est assumé par le ministère des Transports.

LA CLIENTÈLE

La compétence de la Société en matière de contrôle s'étend à tous les transporteurs routiers qui circulent sur les routes du Québec. Ces transporteurs routiers se répartissent en deux groupes distincts : les transporteurs de personnes et les transporteurs de marchandises.

Les transporteurs de personnes sont ceux qui font du transport en autobus et minibus (urbain, interurbain, scolaire et touristique), et ceux qui font du transport en taxis ou en limousines. Ces deux catégories regroupent quelque 2 000 et 6 500 transporteurs québécois, respectivement.

Les transporteurs de marchandises, regroupent 45 000 transporteurs environ. De ce nombre, 77 p. 100 sont des transporteurs privés qui font du transport pour leurs besoins propres. Plus des deux tiers des transporteurs québécois de marchandises ne possèdent qu'un seul véhicule. Ces petits transporteurs détiennent environ 25 p. 100 des quelque 120 000 véhicules de 3 000 kg et plus immatriculés au Québec.

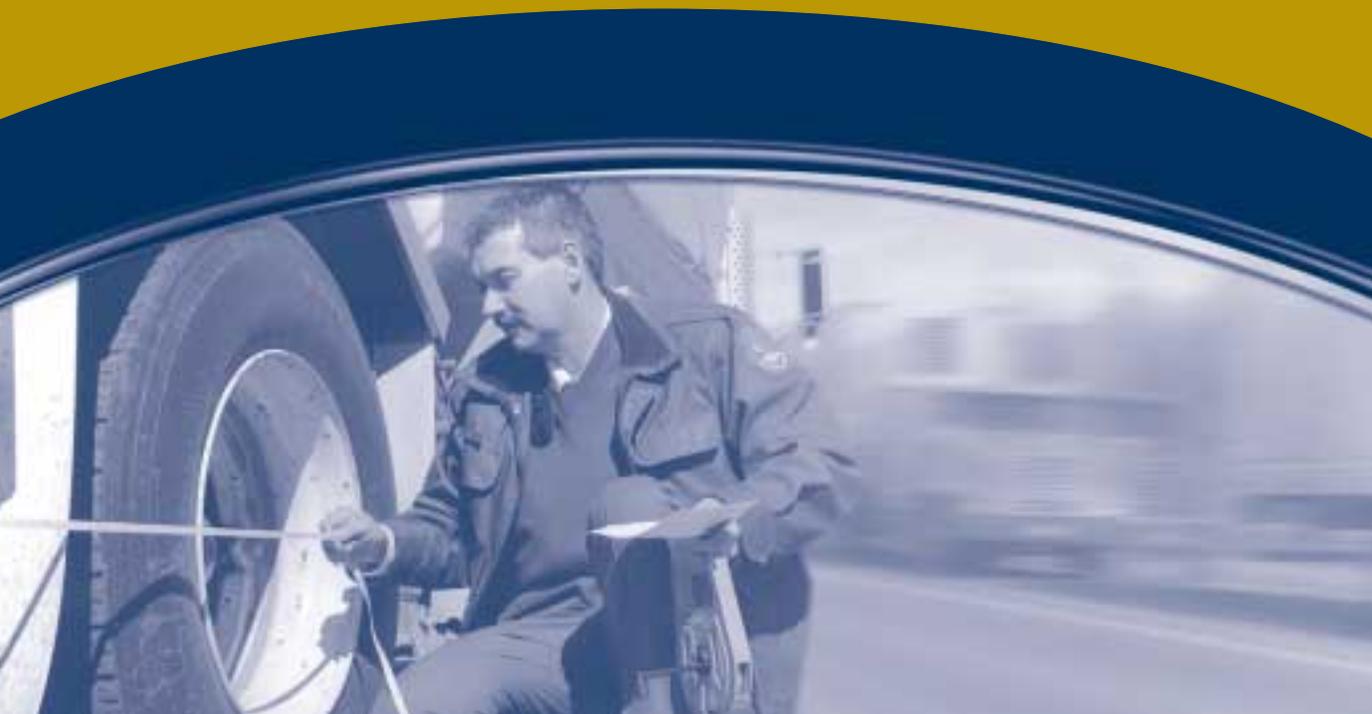
LES ACTIVITÉS

de contrôle du transport routier

LES OBJECTIFS DES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE

LES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER PERMETTENT DE POURSUIVRE LES GRANDS OBJECTIFS SUIVANTS :

- L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES COMMERCIAUX DE TRANSPORT ;
- LA PROTECTION DU RÉSEAU ROUTIER QUÉBÉCOIS ;
- L'ÉQUITÉ ENTRE LES TRANSPORTEURS ROUTIERS.



LES RÈGLES D'ACTION

Pour atteindre ces objectifs, la Société a retenu six grandes règles d'action :

- le contrôle rigoureux du respect des lois et des règlements, autant sur la route qu'en entreprise ;
- l'application de la politique de conformité selon laquelle tout conducteur doit se conformer et tout véhicule en infraction doit être conforme aux lois et aux règlements en vigueur avant de reprendre la route, et ce, dans le respect de diverses normes ;
- la complémentarité des activités de contrôle sur la route par rapport aux interventions en entreprise ;
- l'organisation d'activités de contrôle sur la route soutenues par une bonne connaissance du trafic routier et par l'utilisation optimale des postes de contrôle ;
- la concertation avec les organismes qui légifèrent en matière de transport routier et avec les administrations limitrophes ;
- la mise à contribution des partenaires qui exécutent des actions complémentaires aux activités de contrôle de la Société.

Les partenaires

Les services municipaux de police et la Sûreté du Québec accomplissent des actions complémentaires aux activités de contrôle de la Société en exerçant des vérifications dans le domaine des véhicules lourds. La surveillance liée aux règles de circulation, comme le respect des limites de vitesse, et celle qui est liée au Code criminel, comme les tests pour vérifier l'alcoolémie, constituent des exemples d'actions complémentaires aux activités de contrôle de la Société, assumées par les policiers.

De plus, la Société a mis sur pied des comités régionaux du contrôle du transport routier. Ces comités regroupent des représentants de la Société, de la Sûreté du Québec, des différents services de police municipaux de la région visée, et de différents organismes engagés dans le transport routier au Québec, tels que le ministère des Transports, l'Association des directeurs de police et pompiers du Québec, la Gendarmerie royale du Canada, et les Municipalités régionales de comté.

Ces comités régionaux permettent d'harmoniser les actions de la Société avec celles des services policiers pour maximiser les effets du contrôle du transport routier sur tout le territoire québécois.

LA PRIORITÉ DE CONTRÔLE EN 1998

En 1998, la Société a décidé de donner la priorité au contrôle de l'état mécanique des véhicules. Les résultats des enquêtes sur le taux de conformité menées en 1996 et 1997, ainsi que le dépôt d'un rapport commandé par la Société, sur l'incidence des défauts mécaniques dans les accidents impliquant des véhicules lourds, ont confirmé que ce secteur demeure précaire et qu'il faut poursuivre des interventions particulières dans ce domaine.

Ainsi, la Société a révisé le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules lourds, a terminé la formation des contrôleurs routiers sur la vérification mécanique, a intensifié le contrôle de l'état mécanique des autobus, a réalisé différentes opérations d'envergure provinciale, et a participé à l'opération nord-américaine Roadcheck qui vise le contrôle de l'état mécanique des véhicules lourds.

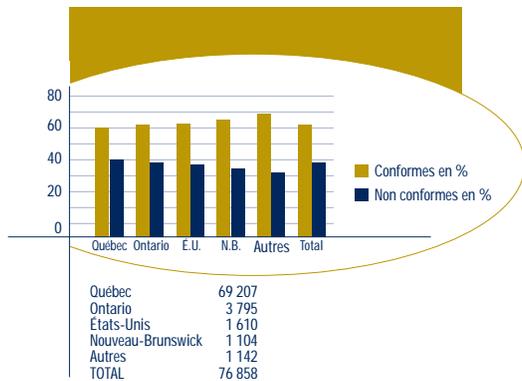
LES CONTRÔLES SUR LA ROUTE

Sur la route, la surveillance des normes relatives à l'ensemble des dispositions du Code de la sécurité routière et des autres lois pour lesquelles la Société s'est vu déléguer une responsabilité, est exercée par les contrôleurs routiers.

C'est par l'interception et la vérification du véhicule ou, encore, par le contrôle des documents et registres du conducteur et du transporteur, que les contrôleurs routiers s'assurent que la loi et la réglementation sont respectées. Les contrôleurs exercent les pouvoirs d'agents de la paix pour faire appliquer le Code de la sécurité routière et autres lois liées au transport routier. Ils exercent les pouvoirs de constables spéciaux pour faire appliquer, au Québec, la loi relative au transport routier par des entreprises extraprovinciales. Les interceptions et les vérifications peuvent se faire à un site de contrôle (poste, aire, frontière), ou à tout autre endroit sur le réseau routier.

L'année 1998 a été marquée par une diminution des interventions. D'une part, cette diminution découle des répercussions de la tempête de verglas qui s'est abattue dans le sud-ouest du Québec en début d'année, laquelle a nécessité la participation des contrôleurs routiers à des activités de prévention et de sécurité de la population. D'autre part, elle résulte des efforts additionnels requis pour vérifier l'état mécanique d'un véhicule nécessitant, parfois, le double du temps d'intervention habituel.

CONFORMITÉ DES VÉHICULES VÉRIFIÉS SUR LA ROUTE SELON LA PROVENANCE ET SELON LA CONFORMITÉ



Le contrôle du respect du Code de la sécurité routière et des autres lois

Au cours de l'année 1998, les contrôleurs routiers ont vérifié 76 858 véhicules, comparativement à 96 134 en 1997, ce qui représente une diminution de 20 p. 100 des véhicules vérifiés. Parmi ces véhicules, 90 p. 100 étaient immatriculés au Québec, tandis que 5 p. 100 provenaient de l'Ontario, 2 p. 100, des États-Unis, 1,5 p. 100, du Nouveau-Brunswick et 1,5 p. 100, des autres provinces canadiennes. Le taux de conformité des véhicules québécois qui ont été vérifiés était de 60 p. 100, par rapport à 63 p. 100 pour les véhicules en provenance des autres provinces canadiennes et des États-Unis.

Parmi les 76 858 véhicules vérifiés, 46 662 (61 p. 100) étaient conformes aux lois et règlements en vigueur. Pour les 30 196 véhicules qui n'étaient pas conformes aux normes, 40 905 constats d'infraction et avertissements ont été délivrés, dont 23 079 infractions relatives au Code de la sécurité routière, 16 413 avertissements de 48 heures relatifs au Code de la sécurité routière (y compris les avis de vérification mécanique), 690 infractions et 443 avertissements de 48 et 72 heures relatifs aux différentes lois du transport, 147 infractions à la Loi sur les produits pétroliers, et 133 infractions à la Loi concernant la taxe sur les carburants.

RÉPARTITION TERRITORIALE DES VÉHICULES VÉRIFIÉS

DIRECTIONS TERRITORIALES

RÉGIONS	Véhicules vérifiés		Véhicules non conformes		Véhicules conformes	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997
Direction territoriale – CTR régions centrales et périphériques						
Service CTR - QUÉBEC	7 013	9 025	3 128	4 082	3 885	4 943
Service CTR - CHAUDIÈRE-APPALACHES	8 003	9 490	3 005	3 589	4 998	5 901
Service CTR - SAGUENAY – CÔTE-NORD	4 697	4 803	1 244	1 247	3 453	3 556
Service CTR - LAC-SAINT-JEAN	5 161	5 286	1 456	1 680	3 705	3 606
Service CTR - BAS-SAINT-LAURENT – GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE-EST	3 257	4 821	939	1 080	2 318	3 741
Service CTR - BAS-SAINT-LAURENT – GASPÉSIE-ÎLES-DE-LA-MADELEINE-OUEST	2 983	3 891	1 211	1 111	1 772	2 780
Service CTR - MAURICIE – BOIS-FRANCS	5 550	6 516	2 698	2 989	2 852	3 527
Service CTR - OUTAOUAIS	5 788	4 835	2 722	2 163	3 066	2 672
Service CTR - ABITIBI-TÉMISCAMINGUE – NORD-DU-QUÉBEC	3 307	3 090	1 769	1 717	1 538	1 373
Total partiel	45 759	51 757	18 172	19 658	27 587	32 099
Direction territoriale – CTR de l'Estrie et du Grand Montréal						
Service CTR - LAVAL-LAURENTIDES-LANAUDIÈRE	4 831	6 655	2 331	2 415	2 500	4 240
Service CTR - MONTRÉAL	4 917	8 099	1 801	2 523	3 116	5 576
Service CTR - MONTRÉGIE-EST	6 463	9 984	2 181	3 127	4 282	6 857
Service CTR - MONTRÉGIE-OUEST (Salaberry-de-Valleyfield)	4 736	7 239	1 793	2 577	2 943	4 662
Service CTR - MONTRÉGIE-OUEST (Saint-Jean)	3 874	5 483	1 750	2 290	2 124	3 193
Service CTR - ESTRIE	6 278	6 917	2 168	2 510	4 110	4 407
Total partiel	31 099	44 377	12 024	15 442	19 075	28 935
TOTAL PROVINCIAL	76 858	96 134	30 196	35 100	46 662	61 034

Note : CTR : Contrôle du transport routier

LA RÉPARTITION DES CONSTATS D'INFRACTION AU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

6 234*	27 %	surcharge
2 658	12 %	dispositions du <i>Code</i> à l'égard de la vérification mécanique
1 804	8 %	règles relatives aux véhicules et à leur équipement
1 237	5 %	heures de conduite et de travail
1 917	8 %	absence de permis spécial ou charge du véhicule au-delà de la masse autorisée par un permis spécial
1 719	7 %	dimension excédentaire
1 440	6 %	arrimage inadéquat
436	2 %	dispositions du <i>Code</i> à l'égard du transport de matières dangereuses
5 634	25 %	autres infractions à l'immatriculation, au permis de conduire, à la signalisation routière, aux règles de circulation, etc.
23 079	100 %	

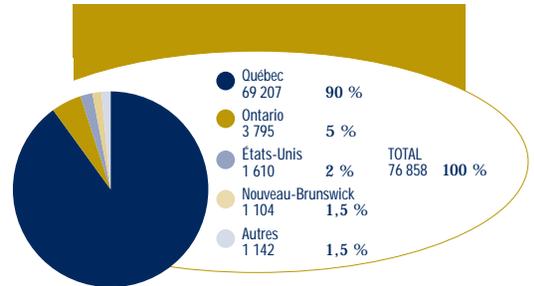
* 50 p. 100 des constats d'infraction pour surcharge ont été remis aux postes de contrôle et aux balances de voirie.

Lorsqu'il s'agit d'appliquer la politique de conformité, au moment où l'on constate l'infraction, le conducteur en cause ne peut reprendre la route s'il est dans l'impossibilité de se conformer à la réglementation, ni son véhicule si celui-ci n'est pas conforme à la réglementation. L'exigence relative à la conformité est appliquée à l'occasion d'infractions à la charge, à l'arrimage, aux matières dangereuses, au dépassement du nombre d'heures de conduite et de travail permises, à l'obligation d'être titulaire de l'un des certificats prescrits par la Loi concernant la taxe sur les carburants, à l'état mécanique des véhicules (défectuosités majeures), à la possession du permis de conduire approprié, et à l'immatriculation.

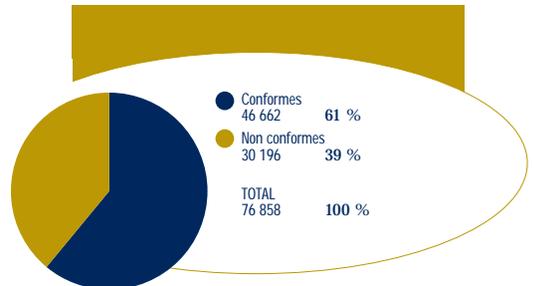
Les activités aux postes de contrôle et aux balances de voirie

L'exploitation des postes de contrôle et des balances de voirie repose sur le principe d'ouverture sporadique. Ainsi, afin d'assurer un contrôle efficace des véhicules de transport, les heures d'ouverture des postes sont planifiées en tenant compte du flux de circulation et du type de transport. En 1998, 409 519 véhicules ont été pesés aux 27 postes de contrôle, comparativement à 473 795 véhicules en 1997, ce qui représente une diminution de 14 p. 100. Près de 42 p. 100 des véhicules vérifiés et 42 p. 100 des infractions constatées au cours de l'année l'ont été à ces endroits.

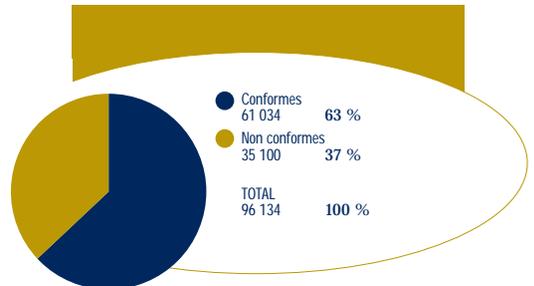
RÉPARTITION DES VÉHICULES VÉRIFIÉS SELON LA PROVENANCE



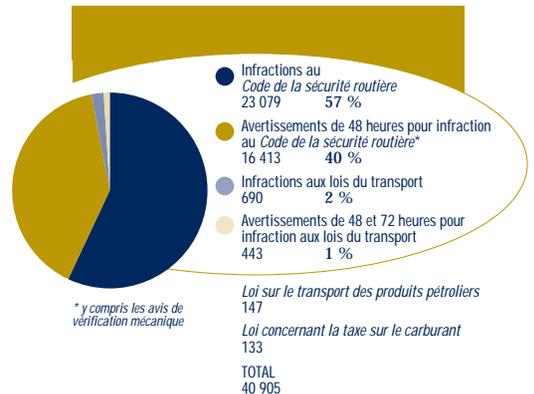
VÉHICULES VÉRIFIÉS (1998)



VÉHICULES VÉRIFIÉS (1997)



CONSTATS D'INFRACTION ET AVERTISSEMENTS DÉLIVRÉS



RÉPARTITION TERRITORIALE DES CONSTATS D'INFRACTIONS ET D'AVERTISSEMENTS SUR ROUTE

DIRECTIONS TERRITORIALES

	Infractions au Code de la sécurité routière		Avertissements de 48 heures Code de la sécurité routière*		Infractions aux Lois du transport		Avertissements de 48 et 72 heures Lois du transport		Infractions à la Loi sur les produits pétroliers		Infractions à la Loi concernant la taxe sur les carburants	
	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997
CTR régions centrales et périphériques												
Service CTR - QUÉBEC	1 518	1 794	2 574	3 405	128	375	118	116	6	11	0	1
Service CTR - CHAUDIÈRE-APPALACHES	2 047	1 881	1 677	2 831	20	16	9	65	3	10	3	4
Service CTR - SAGUENAY – CÔTE-NORD	1 344	1 072	179	147	62	137	14	12	3	11	0	0
Service CTR - LAC-SAINT-JEAN	1 410	1 324	214	341	133	168	10	32	2	2	0	1
Service CTR - BAS-SAINT-LAURENT – GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE-EST	655	510	440	695	105	41	12	4	0	2	1	0
Service CTR - BAS-SAINT-LAURENT – GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE-OUEST	1 146	910	696	597	14	70	8	3	1	8	16	11
Service CTR - MAURICIE – BOIS-FRANCS	1 530	1 818	2 500	2 711	27	20	55	62	25	17	0	0
Service CTR - OUTAOUAIS	2 283	1 699	1 450	965	40	34	34	17	16	16	18	18
Service CTR - ABITIBI – TÉMISCAMINGUE – NORD-DU-QUÉBEC	1 916	1 443	752	1 054	31	116	20	71	11	10	39	10
Total partiel	13 849	12 451	10 482	12 746	560	977	280	382	67	87	77	45
CTR de l'Estrie et du Grand Montréal												
Service CTR - LAVAL-LAURENTIDES-LANAUDIÈRE	2 026	1 471	961	1 134	22	26	47	86	0	6	0	0
Service CTR - MONTRÉAL	1 327	1 719	900	1 229	47	142	22	71	35	29	6	1
Service CTR - MONTÉRÉGIE-EST	1 403	2 284	1 157	1 307	11	42	21	50	0	10	1	6
Service CTR - MONTÉRÉGIE-OUEST (Salaberry-de-Valleyfield)	1 338	1 704	950	1 413	12	76	28	71	0	3	38	35
Service CTR - MONTÉRÉGIE-OUEST (Saint-Jean)	1 396	1 768	972	941	18	93	11	72	19	9	10	14
Service CTR - ESTRIE	1 740	1 977	991	1 311	20	65	34	57	26	14	1	1
Total partiel	9 230	10 923	5 931	7 335	130	444	163	407	80	71	56	57
TOTAL PROVINCIAL	23 079	23 374	16 413	20 081	690	1 421	443	789	147	158	133	102

* Comprend les avis de vérification mécanique
Note : CTR : Contrôle du transport routier

La période de dégel de 1998

Pendant la période de dégel, les activités de pesée revêtent une importance particulière. En effet, comme la résistance du réseau routier diminue considérablement durant cette période, la Société accorde la priorité à la vérification du poids des véhicules lourds.

Du 5 mars au 16 mai 1998, l'opération dégel a permis de vérifier 17 713 véhicules, c'est-à-dire 26 p. 100 de moins que l'année précédente, et de peser 102 156 véhicules, comparativement à 167 457, en 1997, soit une diminution de 39 p. 100. Les contrôleurs ont délivré 3 102 constats d'infraction au Code de la sécurité routière, dont 986 relativement à la masse.

Le contrôle de l'état mécanique

La vérification sur route des composantes mécaniques est exercée par les mécaniciens de la Société et, depuis l'automne 1996, par un nombre croissant de contrôleurs routiers. En 1998, la Société a terminé la formation des contrôleurs routiers en vérification mécanique. Parmi les véhicules vérifiés par les contrôleurs, 5 076 ont fait l'objet d'une vérification mécanique. De ceux-ci, 931 (18 p. 100) ont été mis hors de service pour cause de défauts majeurs. Par ailleurs, ces vérifications ont conduit à la délivrance d'infractions et d'avis de 48 heures pour manque de respect envers les normes, et à la délivrance d'avis de vérification mécanique obligeant le propriétaire à se présenter chez un mandataire pour une vérification plus poussée du véhicule.

Pour leur part, les mécaniciens ont vérifié sur route les composantes mécaniques de 8 651 véhicules. Parmi les véhicules vérifiés, 3 449 (40 p. 100) étaient conformes à la réglementation, 1 145 (13 p. 100) comportaient des défauts majeurs, et 4 057 (47 p. 100), des défauts mineurs.

En 1998, la Société a effectué deux opérations intensives de contrôle de l'état mécanique des autobus. La première, qui a eu lieu au printemps, a permis de visiter 302 transporteurs par autobus, et de vérifier les composantes mécaniques de 881 autobus en circulation. Le taux de non-conformité majeure qui a été constaté s'élève à 4,8 p. 100. La deuxième opération, qui s'est tenue à l'automne, a permis de visiter 411 transporteurs par autobus, et de vérifier les composantes mécaniques de 1 042 autobus en circulation. Le taux de non-conformité majeure qui a été constaté représente 4,7 p. 100.

En 1998, le Code de la sécurité routière a été modifié afin de permettre aux membres du personnel de la vérification mécanique d'émettre le Rapport d'infraction général pour ce qui regarde leur domaine de compétence.

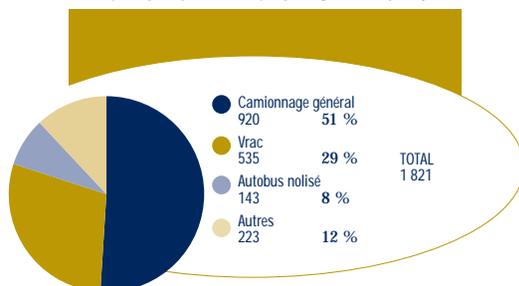
LE CONTRÔLE EN ENTREPRISE

Le contrôle en entreprise est fait par les inspecteurs en entreprise qui sont des enquêteurs en matière frauduleuse. Leur tâche consiste à visiter des transporteurs et à s'assurer qu'ils respectent les dispositions du Code de la sécurité routière et celles des lois et règlements relatifs au transport routier.

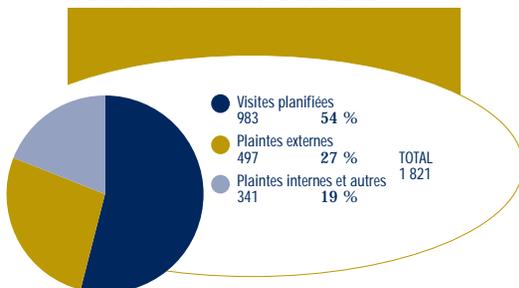
Afin de vérifier si un transporteur respecte la réglementation, les inspecteurs en entreprise examinent les dossiers, les registres des heures de conduite et de travail des conducteurs, les registres de vérification des véhicules, les permis ou toute autre pièce justificative que doit conserver ou présenter un transporteur. Les visites en entreprise sont planifiées à l'intérieur d'activités régulières, ou, alors, elles se font à la suite d'une plainte.

Dans le but d'améliorer ses façons de faire, la Société a revu en profondeur le Guide méthodologique de l'inspection en entreprise. Les bases d'échantillonnage ont également été révisées, et elles ont été harmonisées avec celles des autres provinces canadiennes.

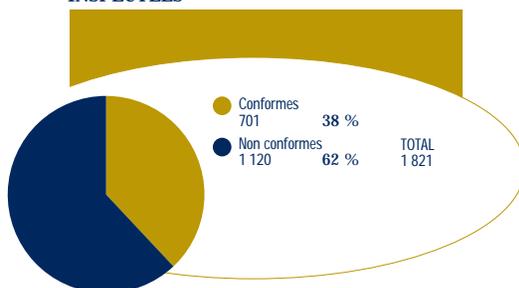
RÉPARTITION DES DOSSIERS D'INSPECTION PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ



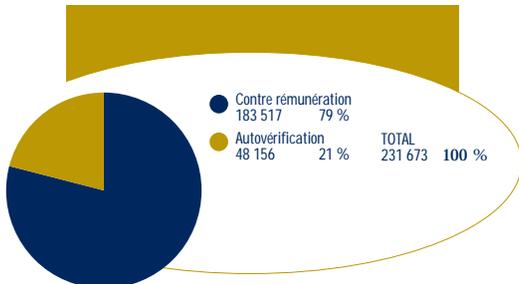
RÉPARTITION DES DOSSIERS D'INSPECTION SELON L'ORIGINE



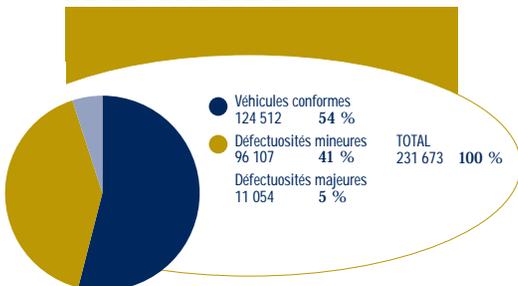
CONFORMITÉ DES ENTREPRISES INSPECTÉES



VÉHICULES VÉRIFIÉS PAR TYPE DE MANDATAIRE



CONFORMITÉ DES VÉHICULES VÉRIFIÉS PAR LES MANDATAIRES



Au cours de l'année 1998, les inspecteurs en entreprise ont mené à terme 1 821 dossiers d'enquête. Parmi les dossiers traités, 27 p. 100 font suite à des plaintes, 54 p. 100 sont entrepris à l'intérieur de visites planifiées, et 19 p. 100 le sont pour divers motifs. Plus de 51 p. 100 des dossiers touchaient le camionnage général, 29 p. 100, le transport de matières en vrac, et 8 p. 100, le transport par autobus nolisé. Des 1 821 dossiers traités, 1 120 ont donné lieu à des recommandations de poursuites relatives à 1 654 infractions aux différentes lois sur les transports, et à 1 449 infractions au Code de la sécurité routière.

LES MANDATAIRES EN VÉRIFICATION MÉCANIQUE

Tous les six mois, le Code de la sécurité routière prévoit la vérification obligatoire des taxis, des véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite, des véhicules automobiles affectés au transport des élèves, des autobus et des minibus. Il prévoit également, tous les douze mois, la vérification obligatoire des véhicules d'urgence, ainsi que celle des véhicules qui servent au transport de biens principalement, et dont la masse nette est de plus de 3 000 kg. Le programme de vérification mécanique inclut aussi la vérification, avant leur remise en circulation, des véhicules modifiés, des véhicules mis au rancart, des véhicules remis depuis plus de douze mois, et des véhicules d'occasion provenant de l'extérieur du Québec.

Pour vérifier les véhicules visés par le programme de vérification mécanique, la Société possède, depuis 1988, un réseau de mandataires composé d'entreprises agréées pour la vérification de leurs propres véhicules (autovérification), et d'entreprises qui font des vérifications contre rémunération. Depuis 1995, les mandats d'autovérification sont remplacés progressivement par le Programme d'entretien préventif (PEP), décrit plus loin.

Au 31 décembre 1998, 690 entreprises étaient autorisées à vérifier leurs véhicules, et 152 étaient mandatées pour faire la vérification mécanique contre rémunération. Ces 152 entreprises détiennent 176 mandats ; parmi ceux-ci, 74 permettent de vérifier les véhicules légers, et 102, de vérifier les véhicules lourds. Parmi les mandataires contre rémunération, 71 sont autorisés à vérifier l'application des normes qui régissent la reconstruction des véhicules accidentés et déclarés pertes totales par les assureurs.

Au cours de l'année 1998, les mandataires autorisés à vérifier leurs véhicules propres, en ont examiné 48 156, et les mandataires contre rémunération ont vérifié 183 517 véhicules, pour un total de 231 673 vérifications mécaniques. Parmi ces véhicules, 96 107 présentaient des défauts mineurs, et 11 054, des défauts majeurs.

LE PROGRAMME D'ENTRETIEN PRÉVENTIF

L'entretien préventif permet de maintenir le véhicule, ses composantes et son équipement, en bon état de fonctionnement. Ce programme est accessible à toutes les entreprises propriétaires d'un ou de plusieurs véhicules visés par la vérification périodique obligatoire.

Les entreprises propriétaires de véhicules et de remorques de plus de 3 000 kg de masse nette, d'autobus et de minibus, de véhicules d'urgence, de véhicules de taxi et de véhicules servant à l'enseignement dans les écoles de conduite, peuvent adhérer au programme d'entretien préventif de la Société. Les propriétaires de véhicules qui y adhèrent ne sont plus obligés de soumettre leurs véhicules à la vérification mécanique périodique ; par conséquent, il ne leur est plus nécessaire de produire des certificats de vérification mécanique.

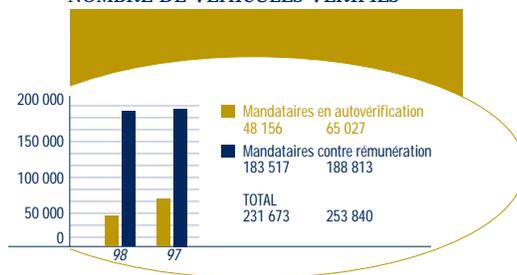
Au 31 décembre 1998, 1 541 entreprises, comptant au total 40 893 véhicules, avaient reçu une attestation de ce programme. Lors des visites d'attestation, les mécaniciens ont vérifié 3 191 véhicules. Parmi ces véhicules, 1 642 étaient conformes à la réglementation, 1 508 comportaient des défauts mécaniques mineurs, et 41, des défauts mécaniques majeurs.

LE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ

Le réseau de mandataires en vérification mécanique et les entreprises attestées PEP font l'objet de contrôles de la qualité par les mécaniciens de la Société. Au cours de leurs visites, ces mécaniciens choisissent au hasard des véhicules, afin de vérifier la qualité de la vérification mécanique exécutée par les mandataires, et de s'assurer que le programme d'entretien préventif des entreprises attestées PEP soit respecté.

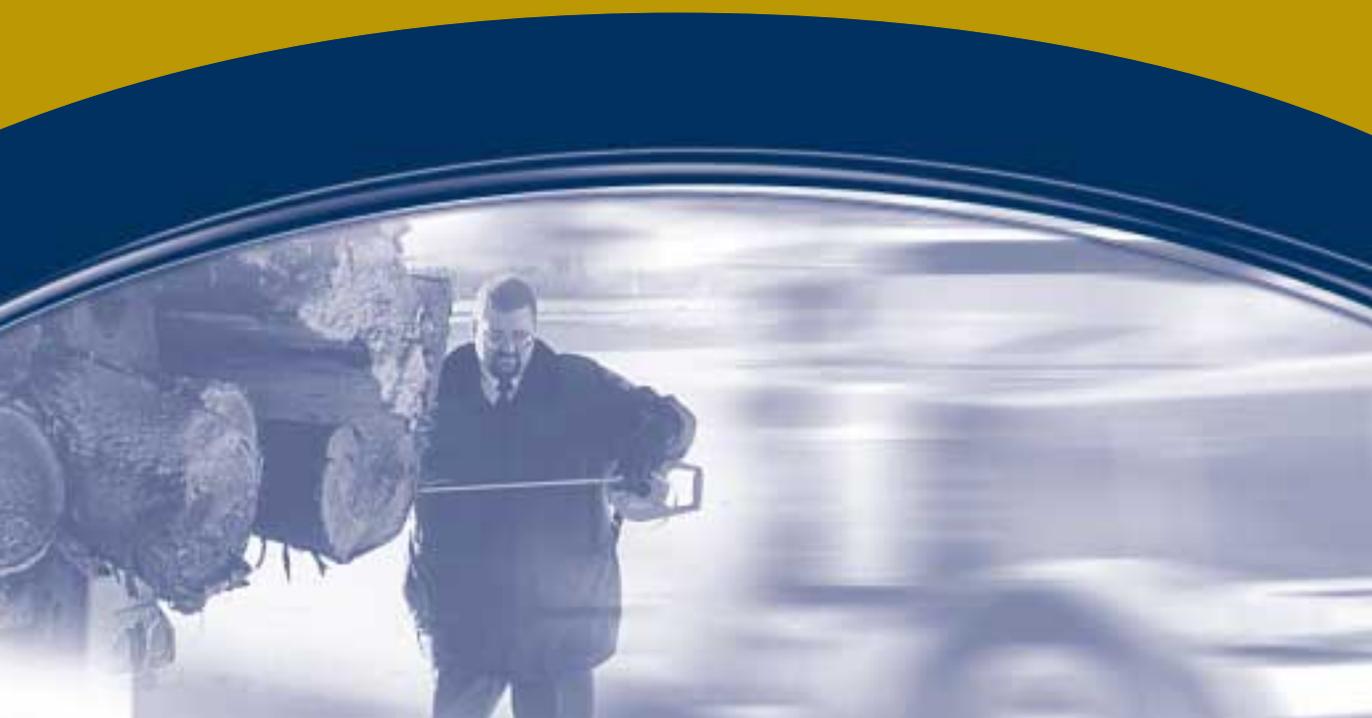
En 1998, à l'occasion de 495 visites de contrôle de la qualité, les mécaniciens de la Société ont vérifié 1 644 véhicules. Parmi ces véhicules, 860 étaient conformes à la réglementation, 693 comportaient des défauts mécaniques mineurs, et 91, des défauts mécaniques majeurs.

NOMBRE DE VÉHICULES VÉRIFIÉS



L'ÉVALUATION

des opérations et
les activités de soutien



LA VÉRIFICATION MÉCANIQUE

Au cours de 1998, la Société a poursuivi les activités de son plan de mise en œuvre des nouvelles orientations en matière de vérification mécanique.

Un plan de transition a été instauré pour mettre fin au volet d'autovérification du programme de vérification périodique obligatoire, au profit du Programme d'entretien préventif. Favorisant beaucoup plus le sens de la responsabilité de la part de l'industrie, le PEP vise à reconnaître les entreprises qui mettent en place un plan d'entretien continu en vue d'assurer une vérification régulière des véhicules et le remplacement des pièces défectueuses ou usées, avant qu'elles puissent présenter un danger pour la sécurité routière.

Ainsi, par cohortes d'entreprises de même type associées à quatre dates butoirs précises entre le 31 octobre 1997 et le 30 juin 1998, les entreprises ou organismes, qui sont autorisés à faire la vérification de leurs véhicules, ont été invités à faire reconnaître officiellement leur programme d'entretien préventif en présentant une demande d'adhésion au PEP. Une prolongation de deux mois a été accordée aux entreprises touchées par le verglas au début de 1998. L'entreprise, qui ne désire pas adhérer au PEP, demeurera dans le programme de vérification mécanique périodique et obligatoire. Toutefois, elle devra faire affaire avec l'un des mandataires contre rémunération.

Par ailleurs, avec l'informatisation des opérations et l'augmentation des contrôles de l'état mécanique des véhicules sur route, la Société travaille à établir des liens entre les résultats observés sur route et les visites de contrôle de qualité en entreprise.

LE RÈGLEMENT SUR LES NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES ROUTIERS

Le 24 décembre 1998, le nouveau Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers est entré en vigueur. Ce règlement remplace le Règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules lourds.

Les nouvelles normes introduites seront appliquées par les inspecteurs de la Société au moment des vérifications mécaniques en entreprise. Les contrôleurs routiers et le personnel de vérification mécanique les utiliseront à l'occasion des inspections sur la route. Enfin, les mandataires de la Société effectueront les vérifications mécaniques obligatoires à partir de ces nouvelles exigences.

LE CENTRE D'INFORMATION

Pour appuyer son travail, le personnel du contrôle du transport routier a accès à un service centralisé d'information sur les conducteurs et sur les transporteurs. Un total de 58 603 appels y ont été acheminés durant l'année.

La Société fournit, aux gestionnaires du contrôle du transport routier et à leur personnel, tout l'appui nécessaire pour leur permettre d'appliquer, de façon uniforme, l'ensemble des lois et des règlements. Ainsi, le personnel responsable de l'interprétation des lois et des règlements relatifs au transport routier a reçu 3 148 appels téléphoniques ; il a résolu 318 problèmes opérationnels.

LES CAMPAGNES D'INFORMATION

La Société a repris, en 1998, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, sa campagne En période de dégel, suis un régime...c'est mieux pour la route. Cette campagne informe les transporteurs routiers qu'ils doivent réduire les charges transportées durant cette période. Affiches, dépliants, annonces publicitaires et communiqués de presse sensibilisent les transporteurs aux dommages importants causés par la surcharge pendant le dégel printanier, et les exhortent à respecter la réglementation en vigueur.

Le manque de visibilité des véhicules lourds a fait l'objet d'une campagne publicitaire au cours de l'automne 1998, sous le thème Réfléchir c'est brillant et bientôt obligatoire. Des placements publicitaires ont été faits dans divers magazines spécialisés, des panneaux d'affichage ont été installés sur les principaux axes routiers en collaboration avec le ministère des Transports, un dépliant et un coupon-rabais sur l'achat de bandes réfléchissantes ont été envoyés à plus de 10 000 propriétaires de remorques du Québec. En 1998, on a aussi mis à jour le dépliant de sensibilisation sur la fatigue au volant. Intitulé Fatigué, mets-toi au neutre, ce document a été expédié à environ 2 700 entreprises affectées au transport long courrier ou interurbain.

Le 24 décembre 1998, le nouveau Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers est entré en vigueur. Pour bien marquer l'entrée en vigueur de ces nouvelles exigences en matière de vérification mécanique, la Société a publié un résumé de cette nouvelle réglementation. Ce document d'information a été expédié à tous les propriétaires de véhicules lourds touchés par ces nouvelles normes.

En collaboration avec ses partenaires, le ministère des Transports et la Commission des transports du Québec, la Société a participé à la campagne d'information sur la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Ainsi, elle a contribué à la publication des différents documents d'information distribués à la clientèle. Ses représentants ont aussi participé aux séances d'information sur la Loi qui ont eu lieu dans une trentaine de villes du Québec, du 24 septembre au 28 octobre 1998. Près de 2 500 personnes touchées par la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds ont assisté à ces rencontres.

Tout au long de l'année, la Société a poursuivi la publication de la revue trimestrielle *Le Routier*, distribuée à tous les transporteurs routiers. Dans un autre ordre d'idées, la Société a doté ses véhicules de patrouille du Contrôle du transport routier d'un nouveau visuel aux couleurs verte et jaune. Ces véhicules du Contrôle du transport routier sont maintenant plus visibles sur les routes. Par conséquent, ils sont plus sécuritaires, car ils comportent de larges bandes de matériel réfléchissant.

LES RELATIONS PUBLIQUES

Opérations de contrôle routier médiatisées

Au cours de la dernière année, La Société a convoqué la presse à plus de 25 occasions pour qu'elle prenne conscience des opérations de contrôle routier qui se sont tenues dans toutes les régions du Québec. Les objectifs suivants étaient visés :

- faire connaître le mandat de la Société en matière de contrôle du transport routier des personnes et des marchandises ;
- faire connaître et mettre en valeur le travail des contrôleurs routiers, des inspecteurs en vérification mécanique, et des inspecteurs en entreprise ;
- faire connaître les objectifs du Contrôle du transport routier et ses priorités ;
- faire connaître les lois et les règlements du transport par route des personnes et des marchandises.

La revue de presse qui relate ces événements démontre que tous les objectifs visés ont été atteints.

Congrès, salons, événements de promotion

En 1998, la Société a participé à une dizaine de congrès organisés par les différentes associations de l'industrie du transport. Les contrôleurs routiers et les inspecteurs en vérification mécanique de la Société ont été mis à contribution lors de ces événements. En plus d'un stand d'information sur le contrôle du transport routier, plusieurs ateliers, axés sur les contenus des lois et des règlements du transport des personnes et des marchandises, ont été présentés à chacun des congrès.

Pour la sixième année consécutive, la Société a commandité la tenue de cinq rallyes sécurité pour camions lourds. Destinés à promouvoir et à valoriser des comportements responsables sur le chapitre de la conduite d'un véhicule lourd, ces rallyes permettent à la Société de sensibiliser les conducteurs et les chefs d'entreprises de transport au respect des lois et des règlements qui s'appliquent à l'industrie du transport routier.

LA NÉGOCIATION D'ENTENTES

Au cours de 1998, la Société a entrepris de revoir son entente avec le ministère du Revenu, plus particulièrement en vue d'en élargir la portée.

Dans leurs discussions, les deux organismes se sont demandé s'il était opportun d'ajouter le contrôle sur la nature des carburants utilisés et, le cas échéant, transportés par les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds. Ces discussions doivent se poursuivre en 1999.

LA CONCERTATION AVEC LES AUTRES ADMINISTRATIONS...

En 1998, la Société a collaboré, à l'échelle canadienne, à la mise sur pied d'un cours de formation, selon la norme de l'Alliance pour la sécurité des véhicules commerciaux (ASVC). La réussite de ce cours de formation permettra de certifier que le personnel de la vérification mécanique peut agir comme instructeur ou inspecteur. D'une durée de deux semaines, ce cours sera offert au personnel de la Société en 1999.

Après avoir constaté que le mauvais état des freins est la principale cause de mise hors de service au moment des opérations de vérification mécanique, une nouvelle opération de contrôle s'est greffée en 1998 au « Roadcheck » déjà existant. Tenue le 13 mai et le 16 septembre, cette opération a porté sur la vérification des freins pneumatiques. Le but visé était de renforcer l'importance de vérifier les freins des véhicules.

... ET AVEC LES ASSOCIATIONS DE TRANSPORTEURS ROUTIERS

La Société reconnaît combien il est important qu'elle puisse agir de concert avec l'industrie lorsqu'il s'agit de rechercher des solutions adaptées aux différents problèmes de chaque secteur du transport. À cet égard, la Société a collaboré avec le ministère des Transports, en tenant, au cours de l'année 1998, des réunions périodiques avec les représentants de l'Association du camionnage du Québec (ACQ). Des rencontres avec des représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ) et l'Association des propriétaires de grue du Québec (APGQ) ont également eu lieu.

En 1998, le ministre des Transports a mis sur pied une table de concertation gouvernement – industrie dont l'objectif est d'améliorer la sécurité routière. Autour de cette table, se réunissent des représentants du ministère des Transports, de la Commission des transports, de la Société, de la Sûreté du Québec, ainsi que des représentants des principales associations de transporteurs dont l'Association du camionnage du Québec inc. (ACQ), l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), l'Association du transport écolier du Québec (ATEQ), l'Association des propriétaires de camions et remorques indépendants du Québec (APCRIQ), et l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants (ANCAI). Leurs travaux ont permis de créer différents sous-comités pour analyser des problèmes particuliers et proposer des avenues de solution.

À la demande de différentes associations de transporteurs, qui se préoccupent de vérifier le poids de véhicules lourds afin de faciliter leur conformité à la masse, la Société a poursuivi le projet-pilote qui permet d'utiliser, en l'absence de l'effectif opérationnel, certains postes de contrôle.

LA GESTION

du personnel et des ressources

L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

LA RESPONSABILITÉ DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER EST ASSUMÉE PAR LA VICE-PRÉSIDENTE AUX OPÉRATIONS RÉGIONALES. LES OPÉRATIONS DE CONTRÔLE SUR ROUTE ET EN ENTREPRISE, ORGANISÉES PAR QUINZE SERVICES RÉGIONAUX DE CONTRÔLE RÉPARTIS À TRAVERS LA PROVINCE, SONT EXERCÉES SOUS LA RESPONSABILITÉ DE DEUX DIRECTIONS TERRITORIALES. LA VICE-PRÉSIDENTE DISPOSE ÉGALEMENT D'UNE DIRECTION DE COORDINATION DES OPÉRATIONS DE CONTRÔLE ROUTIER.

LES PRINCIPAUX MANDATS DE CETTE DIRECTION CONSISTENT À FOURNIR, AUX DIRECTIONS TERRITORIALES, LE SOUTIEN ADMINISTRATIF, TECHNIQUE ET LÉGAL, NÉCESSAIRE POUR EXPLOITER LE CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER, AINSI QUE POUR PLANIFIER ET COORDONNER LES OPÉRATIONS À CARACTÈRE INTER-RÉGIONAL ET NATIONAL. LE PERSONNEL DE LA DIRECTION ASSUME ÉGALEMENT L'ÉVOLUTION CONTINUE DU MODÈLE OPÉRATIONNEL EN CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER.



RÉPARTITION DE L'EFFECTIF EN CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER, EN ÉQUIVALENT TEMPS COMPLET (ETC*)

DIRECTIONS TERRITORIALES	Contrôleurs routiers	Mécaniciens	Inspecteurs en entreprise	Cadres Professionnels Soutien	Total
CTR Régions centrales et périphériques	1	0	1	2	4
Service CTR - Québec	11	4	1	4	20
Service CTR - Chaudière-Appalaches	14	2	0	2	18
Service CTR - Saguenay – Côte-Nord	8	3	2	6	19
Service CTR - Lac-Saint-Jean	8	0	0	2	10
Service CTR - Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine-Est	8	5	2	6	21
Service CTR - Bas-Saint-Laurent – Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine-Ouest	6	0	0	1	7
Service CTR- Mauricie – Bois-Francs	11	2	2	6	21
Service CTR - Outaouais	13	2	2	4	21
Service CTR - Abitibi – Témiscamingue – Nord-du-Québec	12	2	1	7	22
Total partiel	92	20	11	40	163
CTR de l'Estrie et du Grand Montréal (note)	0	0	0	1	1
Service CTR - Laval-Laurentides-Lanaudière	18	0	2	6	26
Service CTR - Montréal	12	1	2	8	23
Service CTR - Montérégie-Est	23	0	0	0	23
Service CTR - Montérégie-Ouest (Salaberry-de-Valleyfield)	12	0	0	1	13
Service CTR - Montérégie-Ouest (Saint-Jean)	13	0	0	1	14
Service CTR - Estrie	14	2	2	7	25
Coordination - Service territorial	0	0	3	5	8
Service de la vérification mécanique – Grand Montréal	0	15	0	3	18
Total partiel	92	18	9	32	151
Total en région	184	38	20	72	314
Siège social	0	0	0	96	96
TOTAL GLOBAL	184	38	20	168	410

Note : Le Service de la vérification mécanique du Grand Montréal a été créé au cours du mois de décembre.

* ETC : Unité de mesure utilisée pour le calcul de l'effectif gouvernemental et correspondant, sur une base annuelle, à une charge normale de travail, selon les conditions de travail.

CTR : Contrôle du transport routier

LE PERSONNEL

L'effectif

Au 31 décembre 1998, la Société avait affecté, au contrôle du transport routier, 410 postes, dont 314 en région.

La formation et le perfectionnement

En 1998, la Société a terminé la formation de tous les contrôleurs routiers, laquelle portait sur les huit principales composantes mécaniques des véhicules lourds et sur les normes de sécurité des véhicules commerciaux. D'une durée de deux semaines pour chaque contrôleur, cette formation permet d'acquérir les compétences nécessaires pour vérifier la mécanique des véhicules, à l'occasion d'opérations de contrôle sur la route ou à un poste de contrôle. Au cours de l'année, la Société a offert 22 sessions et formé 121 contrôleurs routiers. Parallèlement à cette activité, la Société a entrepris de concevoir un programme similaire pour ses mécaniciens.

La Société a fait en sorte qu'un autre programme, portant cette fois sur le système informatique destiné à fournir un soutien aux ressources affectées aux opérations de contrôle sur route, se poursuive. Cette formation de quatre semaines de cours a été donnée à 34 contrôleurs routiers. Le personnel visé est maintenant en mesure d'utiliser adéquatement le système informatique mis au point à son intention.

Sept inspecteurs en entreprise ont été nommés.

Un programme de formation d'une durée de douze semaines, y compris quatre semaines de stage, a été conçu à leur intention. Cette activité a permis aux nouveaux inspecteurs d'acquérir les connaissances et les habiletés de base spécifiques de leurs nouvelles fonctions. Maintenant, ces inspecteurs sont en mesure de faire preuve d'autonomie au moment de leurs inspections en entreprise.

Sept nouveaux contrôleurs routiers ont aussi été nommés, et ils ont reçu une formation de base d'une durée de 38 jours. Ce programme est caractérisé par une alternance entre l'apprentissage théorique et les stages pratiques.

En matière de santé et de sécurité, la Société, en collaboration avec l'Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail, secteur administration provinciale (APSSAP), et avec la Fraternité des constables routiers, a préparé et offert une session d'information qui visait à sensibiliser les différents intervenants en contrôle routier sur les risques inhérents aux diverses tâches opérationnelles et sur les moyens de prévention à privilégier. Cette activité d'une journée a été offerte à tous les contrôleurs routiers et à leurs gestionnaires.

Par ailleurs, différentes modifications législatives, réglementaires, et administratives, ont nécessité la tenue de sept sessions de formation. Celles-ci ont porté, notamment, sur les normes de sécurité pour les citernes, le Règlement sur les charges et dimensions, l'instauration d'un nouveau certificat de vérification mécanique sur route, le contenu du nouveau guide méthodologique de l'inspection en entreprise, le Programme d'entretien préventif, les nouveaux pouvoirs dévolus aux inspecteurs en vérification mécanique, et sur différentes modifications apportées au système informatique d'aide aux interventions sur route.

Enfin, trois sessions de formation ont été offertes à une trentaine d'employés de mandataires autorisés à faire l'expertise technique des véhicules gravement accidentés et reconstruits.

LES RESSOURCES MATÉRIELLES, IMMOBILIÈRES ET INFORMATIONNELLES

En 1998, les principales réalisations de la Société visant le développement des sites de contrôle ont été la construction, en partenariat avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), de deux aires de contrôle sur la route 155 à Grande-Anse dans la région de la Mauricie. L'agrandissement du poste de contrôle de Boucherville est aussi au nombre de ces réalisations. Par ailleurs, le projet de construction d'un poste de contrôle à Notre-Dame-du-Portage a obtenu l'approbation de tous les intervenants du milieu. La réalisation du projet est prévue pour 1999. Une entente de principe a aussi été conclue avec le MTQ en ce qui concerne la future construction de deux aires de contrôle sur l'autoroute 55 à Drummondville.

Plusieurs projets d'amélioration relative à certains sites de contrôle ont été réalisés au cours de l'année 1998. Notons, entre autres, l'installation d'unités d'éclairage sur certaines aires de contrôle, le pavage de certains stationnements et de certaines approches de balance, l'installation de caméras de télésurveillance à l'entrée des bretelles d'accès à deux postes de contrôle, et le remplacement d'une balance à plateaux multiples. L'installation d'un panneau d'affichage du poids des véhicules routiers fait aussi partie des améliorations significatives. Situé à l'extérieur du poste de contrôle de Belœil, ce panneau permet aux conducteurs de lire le poids de leurs véhicules en l'absence des contrôleurs routiers.

Le parc de véhicules a été rajeuni par quatorze nouvelles acquisitions. Ces véhicules ont été choisis après une étude conjointe de la Société et de la Fraternité des constables du contrôle routier du Québec. La Société a poursuivi son projet de renouvellement du design des véhicules de patrouille. En 1998, plus de vingt véhicules ont reçu les nouveaux éléments visuels. Par ailleurs, afin de mieux respecter les règles d'ergonomie et les besoins des usagers, les nouveaux véhicules de patrouille ont été aménagés en conséquence.

D'importants investissements ont été faits pour permettre de changer le matériel de radiocommunication mobile. Le remplacement des appareils mobiles et l'ajout d'appareils portatifs et de répéteurs véhiculaires avaient pour objectifs d'améliorer la qualité des transmissions et de permettre la communication hors du véhicule, de façon à améliorer la sécurité des contrôleurs routiers au moment de leurs interventions. Une révision de la couverture du territoire, par radio, est en cours.

D'autres outils pour assister les interventions sur route ont été mis au point dans le cadre du Plan global d'informatisation du contrôle du transport routier, après quoi ils ont été mis en place dans les sites administratifs et les postes de contrôle. Il est maintenant possible de consulter les principaux renseignements relatifs au permis de conduire et à l'immatriculation, directement à l'aide de l'application mise en œuvre en 1997. Depuis novembre 1998, il est également possible de produire mécaniquement les documents liés à la vérification de l'état mécanique sur route.

Les résultats du projet-pilote visant à installer des terminaux dans les véhicules du contrôle routier ayant été positifs, le développement de l'infrastructure véhiculaire requise a été amorcé en conséquence.

La Société a poursuivi, à l'intention des inspecteurs, le développement des outils d'assistance aux interventions en entreprise. Ces outils devraient être disponibles vers la fin de 1999.

Enfin, des fonctions additionnelles pour gérer avec plus d'efficacité le nouveau dossier relatif aux transporteurs, et faciliter l'évaluation de ceux-ci, ont été mises en place.

LES RESSOURCES FINANCIÈRES

Les dépenses liées au contrôle du transport routier au cours de l'année 1998 totalisent 35,3 millions de dollars.

Une entente conclue jusqu'au 31 décembre 1999, entre la Société et le ministère des Finances, a fixé la contribution annuelle de ce dernier à 34 millions de dollars. Les dépenses excédant cette contribution sont financées par la Société.

FRAIS D'ADMINISTRATION DU CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

POUR L'EXERCICE TERMINÉ
LE 31 DÉCEMBRE 1998

	EN MILLIERS DE \$	
	1998	1997
Traitements et charges sociales	22 993	22 277
Frais de déplacement	652	672
Services administratifs et professionnels	1 384	1 747
Frais de communication	611	744
Information et publicité	329	339
Mobilier, agencement et équipement	674	198
Frais d'entretien	1 397	1 325
Loyers, taxes et électricité	1 387	1 401
Matériel informatique et bureautique	121	334
Location et entretien de matériel informatique et bureautique	478	452
Impression, fournitures et autres dépenses	705	526
Amortissement des immobilisations	744	737
Frais généraux	3 777	3 690
TOTAL	35 252	34 442

Les frais d'administration affectés à l'exécution du mandat du contrôle du transport routier sont des dépenses planifiées dans le processus budgétaire, au même titre que les autres frais d'administration de la Société.