Société de l'assurance automobile du Québec

Le Fonds d'assurance automobile du Québec

RAPPORT ANNUEL DE **GESTION** 2005

Québec

RAPPORT ANNUEL DE GESTION 2005

Le rapport du président-directeur général

- Le Fonds d'assurance automobile du Québec

Les autres services, le personnel et les ressources

Les résultats

L'agence Contrôle routier Québec

TABLE DES MATIÈRES

NOTE LIMINAIRE 3

LE FONDS D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC 4

- Le projet de loi n° 55 de 2004 4
- Le rétablissement de la situation financière 4
- Les mandats de la Société 4

LES ACTIVITÉS 5

- La gestion financière du régime d'assurance 5
- Les services aux personnes accidentées 5
- La sécurité routière 7

DES RÉSULTATS ET DES RÉALISATIONS 8

- À l'égard du régime d'assurance automobile 8
- À l'égard des services aux personnes accidentées 9
- À l'égard de la sécurité routière 10

LES RESSOURCES 13

- Les revenus et les dépenses afférents à l'année d'assurance 2005 13
- L'actif et le passif du Fonds d'assurance 15
- Le point sur la situation financière du Fonds 16
- Les flux de trésorerie 16

LES ÉTATS FINANCIERS 18

- Un aperçu des états financiers du Fonds d'assurance automobile du Québec 18
- Les états financiers du Fonds d'assurance automobile du Québec 21

Des exemplaires du présent document sont disponibles à l'adresse suivante :
Société de l'assurance automobile du Québec
Direction des communications
Case postale 19600
333, boul. Jean-Lesage, O-M-51
Québec (Québec) G1K 8J6

Internet : www.saaq.gouv.qc.ca

Édité par la Direction des communications
Société de l'assurance automobile du Québec

Dépôt légal 2006
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-47235-7

Dans le présent document, le genre masculin désigne aussi bien les femmes que les hommes lorsque le contexte s'y prête.

NOTE LIMINAIRE

Le présent fascicule du *Rapport annuel de gestion 2005* porte sur les responsabilités de la Société en tant que fiduciaire du Fonds d'assurance automobile du Québec.

Il présente d'abord les principaux changements apportés par le projet de loi n° 55 (2004, c. 34), qui créait le Fonds d'assurance. Ensuite, en ce qui a trait à ce fonds, il décrit les principales activités qui s'y rapportent, résume les résultats obtenus en 2005, donne une vue d'ensemble des ressources et de leur utilisation et présente les états financiers vérifiés.

Rappelons que la déclaration du président-directeur général et le rapport de la Direction de la vérification interne valent pour le présent fascicule[1].

1. Cette déclaration et ce rapport sont placés en tête du fascicule intitulé *Le rapport du président-directeur général* du présent rapport annuel de gestion.

LE FONDS D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

LE PROJET DE LOI N° 55 DE 2004

Le 17 décembre 2004 était sanctionné le projet de loi n° 55 (2004, c. 34), Loi modifiant la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives. Ce projet de loi, qui avait effet rétroactivement le 1er janvier 2004, mettait en place une fiducie d'utilité sociale, le Fonds d'assurance automobile du Québec, dont la Société devenait fiduciaire, et il constituait ce fonds en y transférant la plus grande partie de l'actif de la Société. Ce fonds est consacré à l'indemnisation des accidentés de la route et, en vue de réduire les risques liés à l'usage de la route, à la prévention en matière de sécurité routière et à la promotion qui s'y rapporte.

Le projet de loi modifiait les règles de gouvernance de la Société pour donner à cette dernière plus d'indépendance vis-à-vis du gouvernement dans le processus de nomination des membres du conseil d'administration. Il confiait à la Société la responsabilité de déterminer le montant des contributions d'assurance automobile. Avant de rendre sa décision, la Société doit obtenir l'avis d'un conseil d'experts qui doit tenir une consultation publique. Le conseil d'experts remet son rapport à la Société, qui le rend public.

Par ailleurs, le projet de loi a maintenu les autres mandats de la Société, comme la gestion de l'accès au réseau routier (immatriculation des véhicules routiers et permis de conduire) et le contrôle du transport routier des personnes et des biens.

LE RÉTABLISSEMENT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

La création de la fiducie vient renforcer le rôle d'assureur public de la Société et séparer, de ses autres mandats, sa mission d'assurance automobile. Les contributions d'assurance constituent maintenant un patrimoine fiduciaire distinct, sans lien avec les choix budgétaires du gouvernement. De plus, la Société a la capacité de rétablir graduellement sa situation financière en vue de tenir ses engagements actuels et futurs envers les victimes, et d'assurer la pérennité du régime d'assurance automobile.

Sur ce point, le projet de loi n° 55 apporte la souplesse requise pour que la Société puisse étaler sur un certain nombre d'années le processus de rétablissement de sa situation financière : elle a jusqu'au 31 décembre 2015 pour atteindre le plein financement et dispose de 15 ans pour revenir à une pleine capitalisation[2].

LES MANDATS DE LA SOCIÉTÉ

Le projet de loi n° 55 a eu pour effet de réorganiser certaines responsabilités de la Société tout en lui conservant ses programmes de service. Il y a maintenant une différence fondamentale entre les activités qu'elle mène à titre de fiduciaire du Fonds d'assurance automobile du Québec et les autres. Les premières sont les seules à être financées par les contributions d'assurance. Les autres sont financées soit au moyen d'une tarification administrative, soit par allocation de crédits gouvernementaux.

Les principaux mandats de la Société

Société de l'assurance automobile du Québec

Fiduciaire du Fonds d'assurance automobile du Québec	Autres mandats
	Gestion de l'accès au réseau routier
Indemnisation et réadaptation des personnes accidentées	Contrôle du transport routier
	Personnes handicapées : – adaptation de véhicules – vignettes
Prévention et promotion en matière de sécurité routière	Amendes impayées
	Licences de commerçant/recycleur

2. Le plein financement signifie que, chaque année, les revenus du fonds d'assurance sont suffisants pour pourvoir aux besoins actuels et futurs des personnes accidentées pendant cette même année. La pleine capitalisation, quant à elle, signifie que la valeur de l'actif du fonds est suffisante pour pourvoir aux besoins actuels et futurs de l'ensemble des personnes accidentées.

LES ACTIVITÉS

Le patrimoine du Fonds d'assurance automobile du Québec est affecté à l'indemnisation des personnes accidentées ainsi qu'à la prévention et à la promotion en matière de sécurité routière. Les lignes qui suivent présentent un survol de ces activités.

LA GESTION FINANCIÈRE DU RÉGIME D'ASSURANCE

Pour encadrer la gestion financière du régime d'assurance automobile, la Société a adopté une politique de financement ainsi qu'une politique de placement.

La politique de financement

La politique de financement de la Société vise une gestion financière réaliste et responsable du régime d'assurance. En application de cette politique, la Société détermine le niveau des contributions d'assurance nécessaire en tenant compte des besoins du Fonds d'assurance.

En raison de la situation financière du Fonds d'assurance qui, actuellement, est déficitaire, la Société devra prendre des mesures pour que celui-ci évolue vers une situation de plein financement. Rappelons, en effet, qu'il y a obligation légale à ce que, à compter du 31 décembre 2015, l'exploitation du Fonds d'assurance soit pleinement financée. La hausse des contributions d'assurance est donc inévitable. La Société veillera à ce que cette hausse se fasse de façon judicieuse et planifiée en tenant compte de la capacité à payer des assurés.

L'établissement du montant des contributions d'assurance

Dans l'établissement du barème des contributions d'assurance exigées des cotisants, la Société est tenue de viser l'équité entre ces derniers : la contribution exigée de chacun doit refléter au mieux le risque qu'il représente sur les routes.

De plus, la Société a instauré un processus continu de révision des contributions d'assurance. Elle vise ainsi à instaurer une certaine stabilité des montants que doivent payer les cotisants et à faire bénéficier ces derniers d'éventuelles réductions du coût du régime.

La politique de placement

La politique de placement de la Société est adaptée aux besoins du régime d'assurance. Elle vise à obtenir un rendement optimal de l'actif du Fonds d'assurance en tenant compte des objectifs et des particularités de ce régime.

LES SERVICES AUX PERSONNES ACCIDENTÉES

L'indemnisation

Le traitement des demandes

Dès qu'une demande d'indemnité est reçue à la Société, un dossier est ouvert et est assigné à un agent d'indemnisation. Ce dernier vérifie la recevabilité de la demande et, s'il y a lieu, établit l'admissibilité de la personne accidentée, détermine les indemnités auxquelles elle a droit, lui fournit toute l'information utile et lui communique, par écrit, les décisions prises à son sujet. Un soutien technique gratuit est offert à la personne accidentée (ou à celle qui la représente) qui a besoin d'une assistance pour remplir le formulaire de demande d'indemnité.

L'évaluation médicale

Pour établir le lien de causalité entre les blessures et l'accident d'automobile, pour mesurer la capacité de la personne accidentée à accomplir ses activités habituelles et pour évaluer l'importance du préjudice non pécuniaire résultant de séquelles, une information médicale adéquate est nécessaire. Généralement, cette information est obtenue des médecins et des autres professionnels de la santé qui se sont chargés du traitement, des médecins évaluateurs de la Société, ainsi que des experts médico-légaux.

Le Programme de soins personnalisés des entorses et des blessures musculaires

Les personnes souffrant d'une blessure aux tissus mous, comme l'entorse cervicale, constituent la clientèle de ce programme. Dans la semaine qui suit l'accident, la personne accidentée est dirigée vers des services de physiothérapie, où un traitement approprié à son cas lui est proposé. Lorsque la vitesse de récupération se révèle insuffisante, le programme prévoit l'intervention d'une équipe multidisciplinaire composée d'un médecin, d'un physiothérapeute, d'un ergothérapeute et d'un psychologue.

L'information à la clientèle

Une équipe de préposés aux renseignements répond aux questions de la clientèle. De l'information générale est également disponible dans le site Web de la Société. De plus, le service téléphonique automatisé offre aux personnes accidentées, ainsi qu'aux cliniques de physiothérapie, la possibilité d'obtenir, de façon sécuritaire, des renseignements techniques à propos de leurs dossiers. Signalons enfin que, depuis quelques années, la Société vise à permettre aux accidentés d'avoir accès directement à leur agent d'indemnisation. À la fin de l'année 2005, 38 p. 100 des agents d'indemnisation recevaient directement les appels de leurs clients, comparativement à un peu plus de 35 p. 100 à la fin de l'année 2004.

La prise en charge rapide à l'hôpital

Offert dans 30 hôpitaux de traumatologie, le service de prise en charge rapide permet d'ouvrir, directement à l'hôpital, le dossier d'indemnisation d'une personne accidentée. Celle-ci est rapidement informée, de manière personnalisée, sur le régime. Une infirmière du centre hospitalier remplit le formulaire qu'elle transmet ensuite, par voie électronique, à la Société. L'agent d'indemnisation de la Société reçoit rapidement l'information pertinente pour accélérer le traitement de la réclamation. En 2005, plus de 9 000 personnes ont bénéficié de ce service, comparativement à 8 000 en 2004.

Les accidents à l'extérieur du Québec

Tout résident du Québec impliqué dans un accident de la route à l'extérieur du Québec a accès, au moyen d'une ligne sans frais, à de l'information et à de l'assistance au sujet de sa demande, qui est traitée rapidement. Au besoin, la Société peut procéder au rapatriement des personnes accidentées qui ont subi des blessures graves ou qui sont placées dans une situation complexe. Certains frais engagés sont alors remboursés selon les barèmes prévus.

La réadaptation

Les services de réadaptation sont destinés aux personnes accidentées de la route qui éprouvent des difficultés, ou risquent d'en éprouver, au moment du retour à leurs occupations habituelles (travail, études, vie à domicile, etc.). Des conseillers en réadaptation, répartis dans toutes les régions du Québec, soutiennent ces personnes dans leur processus de réadaptation. Le but visé est de permettre aux personnes accidentées de recouvrer rapidement, et au meilleur coût, le potentiel d'intégration sociale, scolaire ou professionnelle qu'elles avaient au moment de l'accident de la route, et d'en favoriser le maintien à long terme. Pour atteindre ce but, le conseiller en réadaptation, en consultant la personne accidentée, établit un plan de réadaptation et applique les mesures requises pour sa mise en œuvre.

La révision des décisions

La personne accidentée qui se croit lésée par une décision en matière d'indemnisation ou de réadaptation peut en demander, par écrit, la révision. Le réviseur accompagne le client dans sa démarche, y compris, le cas échéant, dans la production de nouveaux documents. Après étude du dossier, le réviseur peut modifier la décision contestée ou la maintenir. Une personne qui se croit lésée par une décision en révision peut la contester devant le Tribunal administratif du Québec.

Dans des cas exceptionnels, qui appellent une interprétation particulière de la Loi, les réviseurs sont habilités à proposer au réclamant une entente dont les termes respectent l'intention du législateur.

Les stratégies de soins

Le système intégré de traumatologie

En visant à minimiser les délais d'intervention, le système intégré de traumatologie contribue à diminuer le taux de morbidité et de mortalité chez les victimes de traumatismes. Ce système fonctionne par l'intermédiaire d'un réseau d'accès rapide à des services complets en traumatologie, lequel a été établi en collaboration avec de nombreux partenaires rattachés principalement au réseau de la santé. Chaque maillon de ce réseau est soumis à des indicateurs particuliers de rendement pour ce qui est de l'accessibilité, de l'efficacité, de la qualité et de la continuité de ces services.

Depuis sa mise en place, au début des années 1990, le système intégré de traumatologie a beaucoup évolué. De 1992 à 2004, le taux de mortalité des victimes de traumatismes majeurs est passé de près de 52 p. 100 à un peu plus de 8 p. 100[3]. Le réseau de traumatologie québécois se situe maintenant parmi les plus performants au monde.

Les ententes pour fournir des services de réadaptation

Pour assurer des services de réadaptation de qualité aux blessés graves de la route, la Société entretient un partenariat soutenu par des ententes avec 10 centres de neurotraumatologie, 17 établissements de réadaptation et 14 associations d'entraide communautaire, répartis dans toutes les régions du Québec. En favorisant la précocité et la continuité des services, ces ententes visent à réduire la durée et la gravité de l'invalidité, particulièrement chez les personnes qui ont subi un traumatisme cranio-cérébral, une blessure médullaire ou une blessure orthopédique grave.

3. LIBERMAN, M., MULDER, D.S., LAVOIE, A., SAMPALIS, J.S. Implementation of a Trauma Care System : Evolution Through Evaluation. *The Journal of Trauma – Injury, Infection and Critical Care*, vol. 56, n° 6, juin 2004, pp. 1330-1335.

La recherche

En vue d'améliorer continuellement la qualité des services offerts aux personnes accidentées de la route, la Société mène ou commandite des activités de veille, de recherche et d'évaluation. Ces activités visent essentiellement à connaître et à apprécier les facteurs influant sur l'indemnisation et la réadaptation des personnes accidentées, à amplifier les connaissances en traumatologie, à optimiser le système intégré de traumatologie et à analyser diverses questions d'importance pour le régime d'assurance automobile.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Appuyées par des contrôles policiers adéquats, la prévention routière et la promotion de la sécurité routière constituent l'approche que privilégient les pays industrialisés pour réduire le nombre de victimes de la route et la gravité des accidents. Le Québec ne fait pas exception. La Société, quant à elle, vise principalement à améliorer le comportement des usagers de la route et à assurer la sécurité des véhicules.

La prévention

Dans l'approche de la Société en matière de sécurité routière, les actions préventives tiennent une place importante.

Pour aider les candidats à obtenir leur permis de conduire, la Société met au point des outils d'apprentissage de la conduite de véhicules ainsi que des méthodes et des outils d'évaluation de leur capacité et de leur compétence. Par la suite, l'apprentissage des nouveaux conducteurs est encadré dans un programme d'accès graduel à la conduite.

La Société met également en place des normes et des programmes permettant d'intervenir auprès des conducteurs qui, par leur comportement, présentent un risque élevé pour l'ensemble des usagers de la route. Ces normes et programmes visent aussi bien les comportements que la capacité de conduire, puisque cette dernière peut diminuer au cours de la vie d'un conducteur. De plus, la Société exerce un suivi de la capacité de conduire des titulaires de permis; elle le fait par divers moyens, parmi lesquels le dossier des points d'inaptitude et l'évaluation médicale des conducteurs. En ce qui concerne les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, la Société a mis en place un système de suivi du comportement qui prévoit le signalement à la Commission des transports de ceux qui présentent un risque élevé.

En matière de sécurité des véhicules, la Société se tient informée des modes de transport en émergence, dont elle cherche à estimer l'incidence sur le bilan routier. Elle établit les normes de sécurité des véhicules ainsi que les normes d'adaptation de véhicules pour les personnes handicapées.

Enfin, la Société fait des recommandations visant à faire évoluer le cadre législatif et réglementaire en vue de favoriser davantage un aspect ou l'autre de la sécurité routière.

La promotion

La promotion de la sécurité routière vise à inciter les usagers de la route à adopter des comportements sécuritaires. En ce domaine, la Société utilise divers moyens éprouvés (comme les campagnes publicitaires, les tournées d'information, les activités de relations publiques et le matériel éducatif), et mène plusieurs actions de concert avec les corps policiers et d'autres partenaires. Elle analyse régulièrement les résultats de ses actions en vue d'en accroître l'efficacité.

Les activités de promotion s'adressent au grand public ou encore à des usagers de la route plus vulnérables ou plus à risque, qu'ils soient conducteurs, piétons ou cyclistes. Ainsi, certaines actions sont menées de manière distincte auprès des enfants, des jeunes adultes, des travailleurs ou des personnes en perte d'autonomie, en les joignant dans leur milieu (écoles, cinémas, entreprises, etc.). Les campagnes « grand public » abordent les thèmes qui correspondent à des facteurs d'accident très importants, tels l'alcool et la vitesse. D'autres activités de sensibilisation visent à favoriser une utilisation adéquate des systèmes de retenue, par exemple le siège d'auto pour enfant.

La recherche

Les travaux de recherche constituent l'assise de l'intervention de la Société en matière de sécurité routière; ils servent à acquérir une meilleure connaissance du comportement des usagers de la route. L'analyse des données disponibles, les enquêtes, les activités de veille, le partage d'expertise à l'échelle internationale et autres activités de recherche permettent à la Société de cerner les facteurs déterminants des accidents de la route et de mettre au point des stratégies d'intervention pour ensuite en évaluer l'efficacité.

DES RÉSULTATS ET DES RÉALISATIONS

La présente section résume les résultats obtenus par la Société, en 2005, en tant que fiduciaire du Fonds d'assurance automobile du Québec et elle décrit certaines de ses réalisations. Ces résultats et ces réalisations ont trait au régime d'assurance automobile, aux services aux personnes accidentées et à la sécurité routière.

À L'ÉGARD DU RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Sous ce titre, les résultats obtenus ont trait à l'équilibre financier du régime d'assurance automobile et à son évolution.

L'équilibre financier du régime

Le Fonds d'assurance automobile du Québec souffre d'un sous-financement chronique. Chaque année, les accidents génèrent des dépenses plus élevées que les revenus qui s'y rattachent. Pour les accidents de l'année 2005, cet écart approche le demi-milliard de dollars.

Depuis 1982, les sommes perçues en contributions d'assurance sont insuffisantes pour financer adéquatement le régime public d'assurance. Il y a quelques années, la situation s'est aggravée et il est maintenant urgent de revoir le financement de ce régime. En 2005, son taux de financement pour l'année courante n'est que de 64 p. 100 (la valeur cible est de 100 p. 100). De plus, depuis deux ans, le régime est sous capitalisé; en 2005, son actif ne compte que pour 95 p. 100 de ses dettes (la valeur cible est de 100 p. 100). Un troisième indicateur, le taux de retour aux assurés, démontre qu'en 2005, pour chaque dollar versé en contributions d'assurance, les assurés recevaient 1,55 dollar en indemnités et en services (la valeur cible est de 88 cents).

En 2005, l'augmentation de la valeur marchande du portefeuille du Fonds d'assurance constitue le principal facteur ayant eu un effet positif sur les indicateurs financiers. En effet, l'année 2005 a été caractérisée par un rendement de 17,9 p. 100 sur les placements, ce qui est tout à fait exceptionnel. Toutefois, il est important de signaler que les perspectives de rendement pour les prochaines années sont beaucoup plus modestes. Selon les prévisions de la Caisse de dépôt et placement du Québec, le rendement attendu pour un portefeuille semblable à celui du Fonds d'assurance est de 7 p. 100 par an, en moyenne, pour les dix prochaines années.

Parmi les principaux facteurs qui ont eu un effet négatif sur les indicateurs financiers en 2005, mentionnons la détérioration du bilan routier de même que le coût d'indemnisation qui est plus élevé que ce qui avait été prévu, en raison, essentiellement, de l'indexation des indemnités pour tenir compte de l'inflation.

Le projet de loi n° 55 (2004, c. 34), Loi modifiant la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives, qui a été sanctionné en décembre 2004, visait à assurer l'équilibre financier et la pérennité du régime d'assurance automobile. Cette loi prévoit qu'au plus tard le 31 décembre 2015, les activités d'assurance seront pleinement financées. De plus, les déficits de capitalisation du Fonds d'assurance, constatés à la fin de chaque exercice financier, doivent être comblés à l'intérieur d'une période n'excédant pas quinze ans. En 2006, conformément aux dispositions de cette loi, la Société soumettra au conseil d'experts une proposition de hausse des contributions d'assurance. Après avoir tenu une consultation publique, ce conseil lui fera part de ses recommandations. Selon ce qui est prévu, une première hausse des contributions d'assurance entrera en vigueur en janvier 2007.

La recherche

En 2005, la Société a poursuivi ses travaux de comparaison des régimes canadiens d'assurance automobile. Elle a mis à jour le tableau des indicateurs de contributions d'assurance de ces régimes et elle s'est penchée sur la comparaison des sanctions administratives imposées aux criminels de la route. Elle a également entrepris un suivi des études portant sur les divers types de régimes sans égard à la responsabilité en vigueur à l'extérieur du Québec.

Dans le cadre du Programme de recherche universitaire en droit, plusieurs études ont été menées à terme en 2005. L'une d'elles traite des conséquences des régimes sans égard à la responsabilité sur diverses questions comme l'alcool au volant, les accidents médicaux, l'administration des sociétés, et la pratique professionnelle des avocats et des notaires.

À L'ÉGARD DES SERVICES AUX PERSONNES ACCIDENTÉES

Les résultats à l'égard des services aux personnes accidentées ont trait à l'amélioration du service, à la prévention et au règlement des litiges, de même qu'à la recherche.

L'amélioration du service

En 2005, la Société a décidé de recentrer son action en matière d'assurance automobile en vue d'accroître l'efficacité administrative tout en assurant des services de qualité aux personnes accidentées. À cette fin, un plan d'action a été préparé; ce plan a été présenté au personnel à la fin de l'automne 2005, sous le titre *Virage assuré*. Dorénavant, la Société décidera du processus de traitement des demandes d'indemnisation en fonction des caractéristiques du dossier plutôt qu'en fonction de la nature des blessures. De plus, elle vise à identifier les personnes accidentées qui risquent de développer une incapacité chronique et à adapter le service à leurs besoins. Enfin, elle verra à mieux intégrer l'intervention des conseillers en réadaptation dans le processus d'indemnisation.

De concert avec la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), la Société a mis en place des mesures visant à simplifier la démarche des personnes accidentées qui sont victimes de la route alors qu'elles reçoivent déjà une indemnité de remplacement de revenu à la suite d'un accident du travail.

Relativement au réseau de traumatologie québécois, la Société s'est vu confier un quatrième mandat, lequel consiste à développer et à gérer des fonctions évaluatives en traumatologie. À cette fin, elle a créé un site Web accessible à l'ensemble de la population. Entre autres choses, ce site permettra, sur la base d'indicateurs de performance et de normes reconnues, de mesurer l'efficacité et l'efficience du Continuum de services en traumatologie (CST). Avec cet outil, la Société veut favoriser l'adoption de meilleures pratiques et réduire le délai d'intervention des spécialistes, ce qui permettra de diminuer le taux de morbidité et de mortalité chez les blessés graves.

En 2005, six centres de traumatologie se sont ajoutés aux 24 établissements qui offraient le service de prise en charge rapide. Par ce service, la personne accidentée est indemnisée plus rapidement. En effet, son dossier d'indemnisation est ouvert à partir de l'établissement où elle est traitée et sa demande d'indemnité est transmise par voie électronique. De plus, la Société a mis sur pied une équipe qui prend rapidement en charge les personnes impliquées dans un accident de la route considéré comme multiple, tel un carambolage.

Mis en place au cours des dernières années, le Programme de soins personnalisés des entorses et des blessures musculaires accélère le retour à une vie normale pour les personnes accidentées qui souffrent de lésions aux tissus mous. Comme en témoigne un sondage effectué en 2005, les personnes qui bénéficient de cette approche démontrent un degré de satisfaction très élevé et sont réintégrées plus rapidement dans leurs activités habituelles. Elles dépendent donc moins longtemps des indemnités que verse la Société. Ainsi, en 2005, seulement 14,2 p. 100 des personnes traitées n'étaient pas en mesure de reprendre le travail après 52 semaines de traitement, comparativement à 16,1 p. 100 en 2004. Pour les besoins de ce programme, la Société a reconduit, jusqu'en 2007, les ententes qu'elle avait conclues avec 92 cliniques de physiothérapie et 14 centres d'évaluation.

La prévention et le règlement des litiges

Instauré en 2004, le processus de détection précoce des manifestations d'insatisfaction permet de diminuer le nombre de demandes de révision formulées par les personnes indemnisées. En 2005, parmi les personnes indemnisées ayant manifesté leur intention de contester une décision prise en première instance, le tiers y a finalement renoncé.

Toujours en 2005, la Société a terminé la mise en place du nouveau processus d'échange d'information entre le réclamant et le réviseur. Rappelons que, depuis février 2004, le réviseur a la latitude nécessaire, dans des cas exceptionnels, pour proposer au réclamant une entente particulière dont les termes respectent l'intention du législateur. Cette nouvelle façon de faire a pour but d'améliorer la qualité du service en tenant un meilleur compte de la situation de chaque réclamant. Elle permet en outre de réduire le nombre d'appels devant le Tribunal administratif du Québec, les ententes conclues ne pouvant faire l'objet d'un appel devant ce tribunal.

Fidèle à son objectif de favoriser le règlement à l'amiable des litiges, la Société préconise la conciliation comme moyen de régler les différends devant le Tribunal administratif du Québec. En 2005, 31 p. 100 des requêtes traitées par ce tribunal en matière d'assurance automobile ont été entendues en conciliation. Le taux de succès de la conciliation a été de 72 p. 100.

La recherche et l'évaluation

Dans le domaine des services aux personnes accidentées, la Société, en collaboration avec plusieurs partenaires, a contribué au financement de projets de recherche. De plus, elle-même en a également mené quelques-uns.

En ce qui a trait aux projets subventionnés, trois ont été menés à terme au cours de l'année. Ils ont permis, notamment, de mieux comprendre le profil des personnes qui souffrent d'un traumatisme cranio-cérébral et d'évaluer le coût des services médicaux et sociaux qui leur sont donnés. Huit autres projets ont fait l'objet d'un suivi; les résultats sont attendus en 2006. Enfin, six nouveaux projets de recherche ont été entrepris; leurs résultats seront connus en 2007 ou en 2008, selon le cas.

Parmi les projets qu'a menés la Société en 2005, il y a lieu de signaler l'évaluation de la Politique de réadaptation. Les recommandations formulées à la suite de cette étude ont favorisé un meilleur arrimage des interventions en réadaptation à l'intérieur du processus global d'indemnisation. Différentes études ont également été menées en vue de mieux connaître la clientèle, de mesurer l'évolution des services offerts et de juger des résultats obtenus.

À L'ÉGARD DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les résultats à l'égard de la sécurité routière se traduisent par une évolution du nombre de victimes de la route. Les efforts de la Société en cette matière portent essentiellement sur la prévention et la promotion ainsi que sur la recherche. Ils visent à faire évoluer le comportement des usagers de la route, à assurer la sécurité des véhicules et à améliorer la sécurité entourant le transport des personnes et des biens.

Le bilan routier

Au Québec, depuis quelques années, on dénombre annuellement environ 650 décès, 6 000 blessés graves et 50 000 blessés légers. L'année 2005 assombrit ce bilan puisque le nombre de victimes de la route dépasse d'au moins 5 p. 100 la moyenne dans chacune de ces catégories.

Dans les indicateurs de son plan stratégique qui se rapportent au bilan routier, afin d'atténuer l'effet des fluctuations annuelles, la Société utilise des moyennes triennales plutôt que des données annuelles. Ainsi, pour la période allant de 2003 à 2005, les moyennes triennales du nombre de décès et de blessés graves s'élèvent respectivement à 657 et à 6 169, comparativement à 657 décès et à 5 854 blessés graves pour la période allant de 2002 à 2004. Ces résultats démontrent la stabilité du nombre de décès et la tendance à la hausse du nombre de blessés graves.

Selon une étude de la Société, le coût social du bilan routier s'élève à près de 4 milliards de dollars. Ce montant comprend la valeur de la perte de production, le coût de l'indemnisation et des soins liés aux dommages corporels, le coût de la réparation des dommages matériels ainsi que le coût de la prévention.

La prévention et la promotion

En ce qui concerne la prévention et la promotion en matière de sécurité routière, la Société et ses partenaires ont mené de nombreuses actions en 2005. Celles-ci ont surtout eu trait à la conduite avec les facultés affaiblies, à la vitesse excessive, aux conducteurs à risque, aux dispositifs de retenue, aux piétons et, enfin, aux véhicules lourds.

La conduite avec les facultés affaiblies

Pour la période allant de 2002 à 2004, 33,2 p. 100 des conducteurs décédés à la suite d'un accident de la route avaient une alcoolémie supérieure à la limite permise de 80 mg par 100 ml de sang. Cette moyenne triennale dépasse la cible, qui avait été fixée à 29,5 p. 100.

En vue de contrer ce phénomène, une campagne de publicité a été menée en 2005 sous le même thème que celui de 2004, c'est-à-dire : « Prévoyez le coup! Lorsqu'on boit, on ne conduit pas ». Cette publicité était destinée à l'ensemble des conducteurs québécois, mais ciblait particulièrement les hommes âgés de 25 à 44 ans.

La Société a participé au projet de l'Association des intervenants en toxicomanie du Québec, lequel visait à sensibiliser les jeunes âgés de 16 à 25 ans aux risques liés à la conduite automobile sous l'influence du cannabis. Elle a également participé aux travaux du comité interministériel en toxicomanie en vue d'élaborer le Plan d'action interministériel 2006-2011 en toxicomanie. Ce plan devrait être dévoilé au début de 2006.

Sur le plan législatif, la Société a formulé des commentaires relativement au projet de loi C-16 visant à modifier le Code criminel pour faciliter les enquêtes en matière de conduite avec les facultés affaiblies par les drogues. Le projet de loi C-16 a été modifié en conséquence. Toutefois, au moment de la dissolution de la 38e législature du Parlement du Canada, le 29 novembre 2005, il n'avait pas encore franchi l'étape de la deuxième lecture. Par ailleurs, la Société a amorcé des travaux afin d'introduire dans le Code de la sécurité routière une nouvelle infraction entraînant une suspension du permis de conduire pour une période de deux jours à la suite d'un échec aux épreuves standards de sobriété effectuées en bordure de la route.

La vitesse inadaptée ou excessive

Dans nos sociétés occidentales, la vitesse est valorisée. De plus, il n'existe aucun véritable consensus social réprouvant la vitesse inadaptée ou excessive au volant. Or, la vitesse est, avec l'alcool au volant, l'une des deux principales causes d'accidents occasionnant des décès ou des blessures graves. L'importance relative de la vitesse, toutefois, est plus grande en ce qui concerne les décès qu'en ce qui a trait aux blessés graves. Ainsi, pour la période allant de 2003 à 2005, la proportion des décès imputés à la vitesse est de 23,4 p. 100 (154 décès), alors qu'elle est de 17,8 p. 100 pour les blessés graves (1 099 blessés graves). Ces résultats dépassent les cibles qui avaient été établies pour cette période.

En 2005, la Société a mené une campagne de publicité télévisée sous le thème, déjà exploité en 2004 : « La vitesse peut vous ralentir pour la vie ». Cette campagne visait à sensibiliser les jeunes conducteurs aux risques liés aux excès de vitesse. De plus, pour donner suite au rapport déposé à la fin de 2004 par la Table de concertation sur la vitesse, la Société a collaboré à l'élaboration d'un plan d'action interministériel visant à contrer la vitesse excessive ou inadaptée.

Les conducteurs à risque

En réponse à une demande de la table de concertation réunissant des représentants du gouvernement et de l'industrie, la Société a mené des actions visant particulièrement ceux qui, parmi les conducteurs de véhicules lourds, présentent des risques plus élevés pour la sécurité routière. Ainsi, en 2005, elle a poursuivi les travaux visant à mettre au point une façon d'encadrer le comportement des conducteurs professionnels et elle a collaboré avec le ministère des Transports en vue d'apporter les modifications législatives appropriées.

Adoptées en décembre 2005, les nouvelles dispositions permettront, lorsqu'elles entreront en vigueur, de mettre en place diverses mesures d'évaluation du comportement des conducteurs de véhicules lourds, telles que le modèle d'intervention progressive et le programme d'excellence. Le comportement de chaque conducteur sera suivi dans un dossier personnalisé, comme cela se fait déjà pour les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

Les dispositifs de retenue

En 2004-2005, une enquête menée par Transports Canada révèle qu'au Québec, 91,1 p. 100 des occupants du siège avant portent leur ceinture. Ce résultat est inférieur à la cible établie pour 2005 (95,0 p. 100), de même qu'au résultat de l'enquête précédente, menée en 2002-2003 (93,3 p. 100). Le Québec passe ainsi du premier au cinquième rang des provinces canadiennes. Ici encore, la Société mise sur une action concertée pour améliorer la situation.

Pour sa part, le taux d'utilisation appropriée du siège d'auto pour enfant est de 54,2 p. 100 en 2005. Donc, au moins un enfant sur deux est bien protégé en automobile. Bien qu'il soit inférieur à la cible établie à 60 p. 100, ce résultat constitue tout de même une amélioration par rapport à 2003. Afin de maintenir la progression observée depuis 1997, la Société mène des actions de sensibilisation sur une base continue, comme les cliniques de vérification des dispositifs de retenue pour enfants. D'autres moyens seront explorés en vue d'accroître l'efficacité de ces activités.

Les piétons

Les moyennes triennales 2003-2005 du nombre de piétons décédés et du nombre de piétons blessés gravement s'élèvent respectivement à 81 et à 539. Dans le cas des décès, fort heureusement, le résultat est passablement inférieur à la cible, qui avait été fixée à 104 décès. En ce qui a trait aux blessés graves, par contre, le résultat dépasse très légèrement la cible établie à 535.

Bon an, mal an, sur nos routes, environ 15 p. 100 de toutes les personnes qui sont décédées et 10 p. 100 de toutes celles qui subissent des blessures graves sont des piétons. Comme les piétons se trouvent en proportion plus importante parmi les jeunes et les personnes âgées, il faut s'attendre à ce que, dans les prochaines décennies, le vieillissement de la population ait un effet à la hausse sur le nombre de victimes de la route parmi les piétons. C'est pourquoi la Société travaille en concertation avec diverses organisations dans le but de sensibiliser les usagers de la route aux dangers qui guettent les piétons.

Les véhicules lourds

En 2005, la moyenne triennale du nombre de décès impliquant un véhicule lourd a augmenté de 6 p. 100 par rapport à la période précédente, tandis que celle du nombre de blessés graves affiche une nette tendance à la hausse depuis plusieurs années.

Soucieuse d'améliorer la sécurité entourant le transport des personnes et des biens, la Société vise à réduire le taux de défectuosités mécaniques majeures sur les véhicules lourds. Selon une enquête menée en 2005, ce taux est de 13,6 p. 100; il a diminué constamment depuis 1997, alors qu'il se situait à 27,2 p. 100. En ce qui a trait au contrôle des entreprises qui participent au Programme d'entretien préventif, la Société se concentre sur celles qui possèdent un véhicule dont un contrôle sur route a révélé une non-conformité mécanique majeure qui n'est pas fortuite.

De plus, afin de s'ajuster aux modifications adoptées par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé en ce qui a trait aux vérifications à effectuer avant le départ et à la vérification mécanique, la Société poursuit ses échanges avec les autres administrations gouvernementales canadiennes et continue ses travaux de révision du Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers. Les modifications au règlement devraient entrer en vigueur en 2007.

En 2005, la Société a poursuivi sa participation aux travaux de différents groupes visant à contrer la fatigue et la somnolence au volant chez les conducteurs de véhicules lourds, notamment les travaux qui ont été menés sous le patronage du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Elle a également participé au projet de mise en place d'un programme nord-américain de gestion de la fatigue au volant. En parallèle, elle a poursuivi ses travaux de développement de la réglementation québécoise sur les heures de conduite et de travail.

La recherche

En 2005, la Société a continué de produire des études et des statistiques en matière de sécurité routière. À ce propos, signalons l'interprétation du bilan routier et un dossier sur les véhicules commerciaux. Des enquêtes ont aussi été menées sur certains sujets, comme la conformité des camions lourds aux différentes normes et l'utilisation adéquate des sièges d'auto pour enfants. Par ailleurs, la Société prend part, avec d'autres organismes, à la réalisation d'études spécifiques, comme le projet « Auto 21 » sur les collisions latérales. Enfin, elle participe à des comités ou à des tables de concertation où elle fournit son expertise aux autres partenaires exerçant des activités en sécurité routière.

LES RESSOURCES

La Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec fixe deux obligations en ce qui concerne la situation financière du Fonds d'assurance automobile du Québec.

La première obligation a rapport au financement des indemnités payables aux victimes d'accidents survenus au cours d'une année donnée, par les revenus afférents à cette même année. À cet égard, la loi exige le rétablissement de l'équilibre budgétaire au plus tard en 2015. Une telle contrainte vise à assurer une forme d'équité envers les assurés en évitant que les cotisants d'une année n'aient à payer pour des accidents survenus au cours d'une autre année.

La seconde obligation concerne la capitalisation des indemnités à verser, au cours des années à venir, à l'ensemble des victimes déjà connues d'accidents de la route. Sur ce plan, la loi prévoit que tout déficit constaté doit être éliminé à l'intérieur d'une période n'excédant pas 15 ans. Cette exigence vise à garantir que l'actif du Fonds d'assurance est suffisant pour permettre de remplir toutes les obligations de la Société envers les victimes.

Ces questions seront examinées dans les trois premiers volets de la présente section, qui en comporte quatre :

- le premier volet présente les revenus et les dépenses du Fonds d'assurance afférents à l'année d'assurance 2005. Il permettra d'examiner la question du financement du Fonds;
- le deuxième volet présente l'actif et le passif du Fonds d'assurance. Il permettra d'examiner la question de la capitalisation des indemnités à verser au cours des prochaines années;
- le troisième volet fait le point sur la situation financière du Fonds d'assurance;
- le dernier volet porte sur les flux de trésorerie du Fonds d'assurance.

LES REVENUS ET LES DÉPENSES AFFÉRENTS À L'ANNÉE D'ASSURANCE 2005

Les revenus

Pour financer l'indemnisation des victimes dont l'accident est survenu en 2005, les revenus du Fonds d'assurance s'élèvent à 774 millions de dollars, dont 685 millions de dollars proviennent des contributions d'assurance perçues au moment de l'immatriculation d'un véhicule et de la délivrance ou du renouvellement d'un permis de conduire.

LES REVENUS DU FONDS D'ASSURANCE RELATIFS À L'ANNÉE COURANTE
(en millions de dollars)

	2005[4]	2004[4]
Contributions d'assurance	685	671
Revenus de placements	89	69
Autres	1	1
Total	774	740

Comme les nombres ont été arrondis, il est possible que la somme des éléments n'égale pas le total.

L'augmentation de 2 p. 100, par rapport aux résultats de l'année 2004, des revenus provenant des contributions d'assurance est attribuable à la croissance du parc automobile et à l'augmentation du nombre de conducteurs.

La situation au Canada

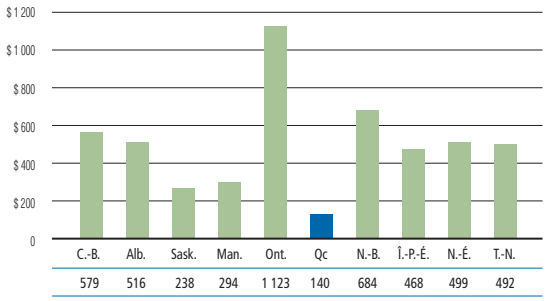
Une étude faite à la demande de la Société, en 2005, par une firme d'actuaires-conseils[5], permet de constater que les contributions d'assurance automobile pour blessures corporelles au Québec sont nettement inférieures à celles qui sont exigées, pour une protection comparable, dans le reste du Canada. Par exemple, comme l'illustre le graphique à la page suivante, pour un conducteur de 42 ans, titulaire d'un permis de conduire depuis 24 ans et propriétaire d'un véhicule de promenade, les contributions d'assurance exigées dans les autres provinces varient de 238 $ à 1 123 $, alors qu'au Québec, il n'en coûte que 140 $[6]. C'est donc au Québec que les contributions d'assurance automobile pour les blessures corporelles sont les moins élevées au Canada, et de loin.

4. Le montant total des revenus ne tient pas compte des autres revenus de placements.

5. Eckler associés ltée. Rapport sur les primes d'assurance automobile pour l'indemnisation des blessures au Canada. Juillet 2005.

6. Aux fins de comparaison, 10 $ ont été ajoutés à la contribution de 130 $ payable à la Société pour un véhicule de promenade. Cet ajustement vise à tenir compte du fait que les Québécois doivent souscrire une assurance responsabilité auprès d'un assureur privé pour la couverture des dommages causés à l'extérieur du Québec.

LES CONTRIBUTIONS D'ASSURANCE AUTOMOBILE
au Canada



En 2005, des revenus de placements extraordinairement élevés ont été obtenus par suite du rendement exceptionnel du portefeuille de la Société à la Caisse de dépôt et placement du Québec. Cette performance hors du commun se traduit par des revenus de placements de 89 millions de dollars relativement aux contributions d'assurance de l'année courante, alors que, selon les prévisions à long terme, les revenus attendus étaient plutôt de l'ordre de 35 millions de dollars.

Les dépenses

Les dépenses du Fonds d'assurance relatives à l'année d'assurance 2005 s'élèvent à 1 204 millions de dollars. Le coût relatif à l'indemnisation des accidentés de la route compte pour la majeure partie de ces dépenses; il totalise 1 131 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 4,5 p. 100 par rapport aux résultats de l'année 2004.

Les dépenses d'indemnisation augmentent d'année en année, et ce, à un rythme supérieur à celui de l'inflation. Les principales raisons de cette augmentation sont la détérioration du bilan routier et l'indexation des indemnités pour tenir compte de l'inflation. Les frais d'administration ont également augmenté légèrement; ils incluent les dépenses relatives à la prévention et à la promotion en matière de sécurité routière.

Rappelons que le projet de loi n° 55 (2004, c. 34) a mis fin à l'obligation de financer certaines dépenses qui n'ont aucun lien avec la mission d'assurance. Ainsi, depuis 2004, le Fonds d'assurance n'a plus à financer le programme d'adaptation de véhicules ni la gestion des vignettes pour les personnes handicapées. De plus, le 31 mars 2005, il a également cessé de financer le transport par ambulance; cette dépense est donc passée à 13 millions de dollars en 2005, alors qu'elle était de 51 millions de dollars en 2004.

Le déficit de financement

On constate donc que, malgré l'augmentation des dépenses d'indemnisation et la stagnation des revenus provenant des contributions d'assurance, le déficit de financement de l'année courante a légèrement diminué, passant de 448 millions de dollars en 2004 à 430 millions de dollars en 2005. Ce sont les revenus de placements élevés qui ont permis de limiter, de façon ponctuelle, la progression de ce déficit.

LES DÉPENSES LIÉES AUX ACCIDENTS DE L'ANNÉE COURANTE
(en millions de dollars)

	2005	2004
Dépenses d'indemnisation	1 131	1 083
Frais d'administration	58	52
Autres	15	53
Total	1 204	1 187

Comme les nombres ont été arrondis, il est possible que la somme des éléments n'égale pas le total.

LE DÉFICIT DE FINANCEMENT DE L'ANNÉE COURANTE
(en millions de dollars)

	2005	2004
Revenus	774	740
Dépenses	1 204	1 187
Déficit de financement	430	448

Comme les nombres ont été arrondis, il est possible que la somme des éléments n'égale pas le total.

Le problème de sous-financement des opérations du Fonds est toujours bien présent, c'est-à-dire que, chaque année, les accidents génèrent des dépenses plus élevées que les revenus afférents à l'année d'accident.

L'ACTIF ET LE PASSIF DU FONDS D'ASSURANCE

L'actif

Les placements qui constituent le portefeuille du Fonds d'assurance automobile du Québec représentent l'essentiel de son actif. Ils sont investis dans un fonds particulier à la Caisse de dépôt et placement du Québec, sous forme d'unités de dépôts à participation.

La gestion des placements

L'année 2005 est caractérisée par le rendement exceptionnel de 17,9 p. 100 obtenu sur les placements. Ainsi, les unités de dépôts à participation ont généré des revenus de 1 152 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 30 p. 100 par rapport à l'année précédente.

La majeure partie des revenus de placements, soit 727 millions de dollars, provient de l'accroissement de la valeur marchande du portefeuille au cours de 2005. Les revenus courants comptent pour 291 millions de dollars, tandis que les gains réalisés (sur le rééquilibrage du portefeuille et sur la disposition d'unités de dépôts à participation) comptent pour 134 millions de dollars.

Rappelons qu'en 2004, une nouvelle convention comptable a été adoptée : il s'agit de l'évaluation des placements à leur juste valeur marchande. Cette convention reflète une tendance internationale et tire son origine d'une norme comptable touchant les instruments financiers, qui entrera en vigueur au Canada pour l'exercice financier 2007. Son adoption anticipée permet au Fonds d'assurance de continuer d'harmoniser ses pratiques comptables avec celles des commissions des accidents du travail des provinces et des territoires canadiens. Avec cette nouvelle convention, les résultats financiers globaux représentent mieux la valeur marchande de l'actif, mais ils sont aussi davantage sujets à des fluctuations selon les réactions à court terme du marché. Ils sont donc moins représentatifs des résultats des opérations d'assurance.

Le rendement exceptionnel obtenu en 2005 est principalement attribuable à la performance du portefeuille immobilier et de celui des placements privés, qui ont respectivement obtenu des rendements de 39 p. 100 et de 30 p. 100. Les portefeuilles relatifs aux marchés boursiers canadiens et aux marchés étrangers ont connu, quant à eux, des performances de l'ordre de 20 p. 100.

VALEUR MARCHANDE AU 31 DÉCEMBRE 2005
DU FONDS PARTICULIER DÉTENU PAR LE FONDS D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC À LA CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC

(en millions de dollars)

	2005	Répartition %	2004	Répartition %
Titres à revenus fixes nominaux	1 897,8	25,3	1 869,0	27,1
Actions, placements privés et autres	3 504,5	46,6	3 335,7	48,4
Titres sensibles à l'inflation (ORR et immobilier)	2 109,0	28,1	1 685,8	24,5
	7 511,3	100,0	6 890,5	100,0
Revenus courus	(53,2)		(37,4)	
Valeur nette des unités de dépôts à participation	7 458,1		6 853,1	

Comme les nombres ont été arrondis, il est possible que la somme des éléments n'égale pas le total.

Cependant, pour les dix prochaines années, la Caisse de dépôt et placement du Québec prévoit un rendement annuel moyen de 7,0 p. 100 pour un portefeuille semblable à celui du Fonds d'assurance. Selon ces perspectives, partagées par l'ensemble des gestionnaires de fonds canadiens de grande envergure, aucun gain exceptionnel n'est anticipé, à moyen terme, pour le Fonds d'assurance.

Le passif

Le passif du Fonds d'assurance automobile est principalement constitué du passif actuariel. Ce dernier représente la somme que le Fonds doit contenir, à une date donnée, pour assurer le paiement des indemnités futures aux victimes dont l'accident est survenu avant cette date. Au 31 décembre 2005, il atteignait 7,5 milliards de dollars.

Le déficit accumulé et le taux de capitalisation

En 2005, malgré la remarquable performance du portefeuille du Fonds d'assurance automobile du Québec, l'excédent enregistré n'est que de 219 millions de dollars. Le déficit accumulé du Fonds a donc diminué d'autant, passant de 617 millions de dollars qu'il était à la fin de 2004 à 398 millions de dollars au 31 décembre 2005. À cette date, le taux de capitalisation (actif par rapport au passif) est de 95 p. 100. Cela signifie que, pour chaque dollar qui devra être versé aux victimes de la route, seulement 95 cents sont en réserve dans le Fonds.

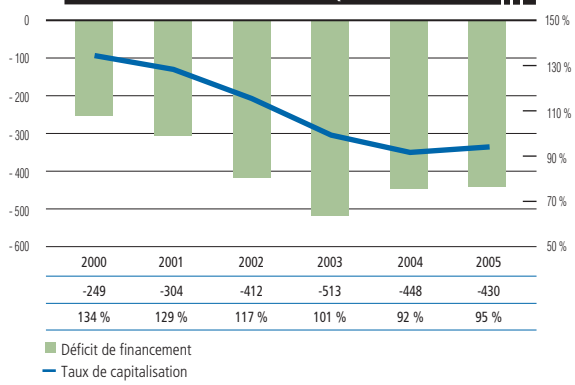
BILAN DU FONDS D'ASSURANCE

	2005	2004
Actif	7 665	6 943
Passif	8 063	7 560
Déficit accumulé	398	617
Taux de capitalisation	95 %	92 %

LE POINT SUR LA SITUATION FINANCIÈRE DU FONDS

Comme le démontre le graphique ci-dessous, le Fonds d'assurance automobile du Québec souffre d'un sous-financement chronique. Étant donné que le bilan routier se détériore, que les dépenses d'indemnisation augmentent et que les contributions d'assurance ne sont pas ajustées en conséquence, le déficit prend constamment de l'ampleur. Le rendement remarquable obtenu sur les placements du Fonds d'assurance pour 2005 n'a que temporairement retardé cette progression.

ÉVOLUTION DE LA SANTÉ FINANCIÈRE[7]
du Fonds d'assurance automobile du Québec



Sanctionné en décembre 2004, le projet de loi n° 55 (2004, c. 34) vise à apporter une solution durable à ces problèmes. Il permet de s'assurer que les sommes prélevées auprès des automobilistes pour le volet assurance constitueront dorénavant un patrimoine fiduciaire distinct, et habilite la Société à prendre les mesures nécessaires pour respecter ses engagements actuels et futurs envers les victimes. Tel qu'il a été mentionné précédemment, la loi prévoit qu'au plus tard le 31 décembre 2015, les activités du Fonds d'assurance seront pleinement financées. De plus, les déficits de capitalisation de ce fonds à la fin de chaque exercice financier doivent être comblés à l'intérieur d'une période n'excédant pas quinze ans.

En qualité de fiduciaire du Fonds d'assurance, la Société s'est donc engagée à faire de la santé financière de ce fonds une priorité pour les années à venir. À cette fin, elle examinera des façons de contenir la croissance des dépenses et d'ajuster les revenus à la réalité. En 2006, conformément à la loi, la Société soumettra une proposition de hausse des contributions d'assurance au conseil d'experts que le gouvernement aura précédemment mis sur pied. Ce conseil tiendra une consultation publique et remettra son rapport à la Société, qui devra le rendre public. Celle-ci annoncera ensuite sa décision. Il est prévu qu'une première hausse des contributions d'assurance entre en vigueur en janvier 2007.

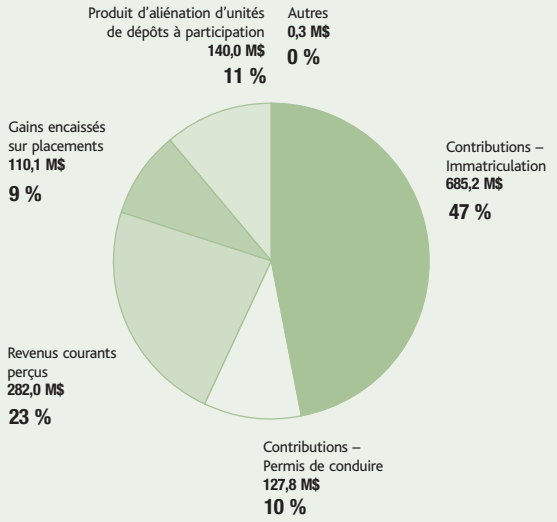
LES FLUX DE TRÉSORERIE

Tel que le prévoit la loi, la Société a transféré au Fonds d'assurance automobile du Québec, sur une base quotidienne, toutes les sommes qu'elle a perçues à titre de contributions d'assurance. Au cours de l'exercice 2005, les contributions d'assurance versées par la Société au Fonds d'assurance ont totalisé 696 millions de dollars, comparativement à 676 millions de dollars en 2004.

Par ailleurs, les placements ont généré des encaissements de 532 millions de dollars, comparativement à 566 millions de dollars pour l'exercice 2004. Cette diminution résulte principalement de la vente d'unités de dépôts à participation de la Caisse de dépôt et placement du Québec au cours de 2005. En effet, le Fonds d'assurance a procédé à la vente de 140 millions de dollars d'unités de dépôts à participation, alors qu'elle en avait vendu pour 225 millions de dollars en 2004.

7. Le graphique est fourni à titre indicatif seulement. Pour les années antérieures à 2004, les données sont celles de l'ensemble de la Société. Pour les années 2004 et 2005, les données n'ont trait qu'au Fonds d'assurance automobile.

RÉPARTITION DES ENCAISSEMENTS



Comme les nombres ont été arrondis, il est possible que la somme des encaissements n'égale pas le total.

Rappelons que le Fonds d'assurance a un compte à payer à la Société. Une partie du produit de la vente des unités de dépôts à participation, soit 60 millions de dollars, a été versée à la Société en vue de réduire ce compte à payer. Au 31 décembre 2005, le solde de ce compte s'établit à 170 millions de dollars. Le Fonds d'assurance a payé des frais d'intérêts de 3 millions de dollars relativement à ce compte. Ceux-ci ont été calculés au taux de la marge de crédit de la Société à la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Le Fonds d'assurance a terminé l'année 2005 avec un solde de dépôts à vue de 106 millions de dollars. Les deux principales raisons qui expliquent cette situation sont des revenus de placements plus élevés que ce qui avait été prévu initialement ainsi que le report en 2006 d'un déboursé de 45 millions de dollars au ministère des Finances du Québec à titre de coût des services de santé des années antérieures.

LES ÉTATS FINANCIERS

UN APERÇU DES ÉTATS FINANCIERS DU FONDS D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

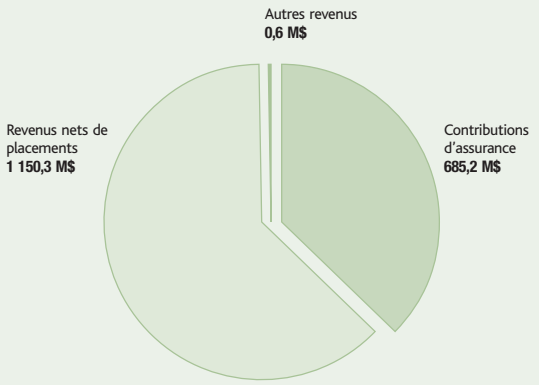
La présente section a trait aux principaux résultats financiers du Fonds d'assurance automobile du Québec pour l'année 2005.

L'ÉTAT DES REVENUS ET DES DÉPENSES

Des revenus de 1 836,1 millions de dollars

Les revenus totaux du Fonds d'assurance ont atteint 1 836,1 millions de dollars en 2005, alors qu'ils s'élevaient à 1 552,8 millions de dollars[8] en 2004, ce qui représente une hausse de 283,3 millions de dollars. Ces revenus se répartissent dans trois catégories : les contributions d'assurance, les revenus nets de placements ainsi que les autres revenus.

RÉPARTITION DES REVENUS 2005



Comme les nombres ont été arrondis, il est possible que la somme des sous-totaux n'égale pas le total.

Les contributions d'assurance

Perçues à même les frais relatifs à l'immatriculation et au permis de conduire, les contributions d'assurance constituent la participation directe des conducteurs et des propriétaires de véhicules au financement du régime d'assurance automobile.

Ces revenus, de l'ordre de 685,2 millions de dollars en 2005, ont augmenté de 14,2 millions de dollars par rapport à ceux de 2004. La tarification des contributions d'assurance étant demeurée la même, cette augmentation doit être attribuée à l'accroissement du parc automobile et à l'augmentation du nombre de conducteurs.

Les revenus nets de placements

En 2005, les revenus nets de placements s'élèvent à 1 150,3 millions de dollars; par rapport à ceux de l'année 2004, ils représentent une hausse de 269,1 millions de dollars. Notons qu'en 2005, le taux de rendement obtenu à la Caisse de dépôt et placement du Québec est de 17,9 p. 100, ce qui constitue un rendement tout à fait exceptionnel. Ces revenus proviennent de trois sources principales : les revenus courants, les gains obtenus et la plus-value constatée sur les unités de dépôts à participation.

Les revenus courants (y compris les frais d'intérêts)

En 2005, les revenus courants s'élèvent à 289,5 millions de dollars. L'augmentation des revenus provenant des titres à revenus fixes et des placements immobiliers explique la variation de 41,0 millions de dollars par rapport à l'année 2004.

Les gains réalisés

Les gains obtenus résultent du rééquilibrage du portefeuille et de la disposition d'unités de dépôts à participation. En 2005, les gains réalisés s'élèvent à 133,6 millions de dollars, un montant inférieur de 2,2 millions de dollars à celui de 2004.

La plus-value constatée sur les unités de dépôts à participation

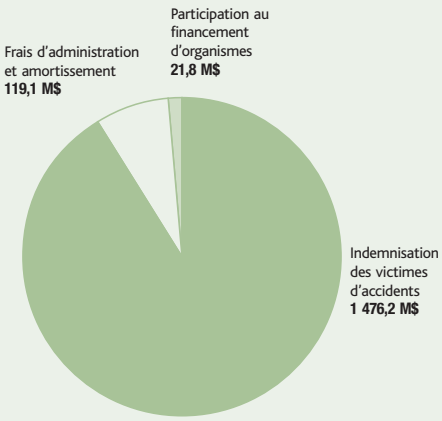
La juste valeur marchande du portefeuille du Fonds d'assurance s'est accrue de 727,2 millions de dollars en 2005. Cet accroissement tient compte des dispositions d'unités de dépôts à participation en cours d'année (140,0 millions de dollars) pour faire face aux obligations du Fonds d'assurance.

8. Le montant total des revenus publié dans le *Rapport annuel de gestion 2004* a été réduit de 3,0 millions de dollars puisque les revenus d'utilisation du siège social sont maintenant déduits des frais d'administration.

Des dépenses de 1 617,1 millions de dollars

Les dépenses de 2005 se chiffrent à 1 617,1 millions de dollars, alors qu'elles étaient de 1 716,1 millions de dollars[9] en 2004. Ces dépenses comprennent le coût de l'indemnisation, les frais d'administration et l'amortissement, de même que la participation au financement d'organismes.

RÉPARTITION DES DÉPENSES 2005



Comme les nombres ont été arrondis, il est possible que la somme des sous-totaux n'égale pas le total.

L'indemnisation

Les dépenses d'indemnisation se composent des indemnités versées, de la variation normale du passif actuariel ainsi que du redressement du passif actuariel. En 2005, ces dépenses totalisent 1 476,2 millions de dollars. Elles excèdent donc de 22,9 millions de dollars la projection effectuée par la Société en date du 31 décembre 2004.

L'INDEMNISATION DES VICTIMES D'ACCIDENTS
(en millions de dollars)

	2005	Projection (en date du 2004-12-31)	Écart
Accidents survenus en 2005	1 131,3	1 145,0	(13,7)
Accidents survenus au cours des années antérieures	344,9	308,3	36,6
Total	1 476,2	1 453,3	22,9

Les accidents survenus en 2005

En ce qui a trait aux accidents survenus en 2005 (l'année courante), les dépenses d'indemnisation ont été inférieures de 13,7 millions de dollars à ce qui avait été prévu. Cette situation découle principalement des phénomènes mentionnés dans le tableau ci-dessous.

LES VICTIMES D'ACCIDENTS SURVENUS EN 2005
(en millions de dollars)

	Écart
Coût des services de santé moins élevé que prévu	(17,6)
Bilan routier moins favorable que prévu	11,4
Coût de la réadaptation moins élevé que prévu	(5,3)
Autres	(2,2)
Total	(13,7)

Les accidents survenus avant le 1er janvier 2005

Le passif actuariel détenu en date du 31 décembre 2004 visait à permettre l'indemnisation future des victimes d'accidents survenus avant le 1er janvier 2005. À la lumière de l'information disponible en date du 31 décembre 2005, il est nécessaire d'ajuster le niveau prévu du passif actuariel lié à ces accidents. Le tableau ci-dessous montre les principaux facteurs explicatifs et leurs répercussions sur les dépenses d'indemnisation. Les montants comprennent les écarts observés et le redressement du passif actuariel.

LES VICTIMES D'ACCIDENTS SURVENUS AVANT 2005
(en millions de dollars)

	Écart
Impacts fiscaux	42,3
Évolution de l'expérience en réadaptation	(26,3)
Écart entre les revalorisations prévue et réelle au 1er janvier 2006	19,5
Autres	1,1
Total	36,6

9. Le montant total des dépenses publié dans le *Rapport annuel de gestion 2004* (sous le poste « frais d'administration ») a été réduit de 3,0 millions de dollars. D'une part, les revenus d'utilisation du siège social ont été portés en réduction des frais d'administration. D'autre part, un montant de 31 000 dollars a été ajouté pour inclure des frais supplémentaires à la provision pour avantages sociaux et sommes dues aux employés.

Les frais d'administration et l'amortissement

Pour l'année 2005, les frais d'administration du Fonds d'assurance automobile du Québec s'élèvent à 117,3 millions de dollars et l'amortissement relatif au siège social, à 1,8 million de dollars. En 2004, ces frais étaient respectivement de 114,8 millions de dollars[10] et de 1,7 million de dollars.

La légère augmentation des frais d'administration, soit 2,5 millions de dollars, s'explique principalement par la perte de 3,6 millions de dollars subie par suite de la révision à la baisse de la valeur de certains éléments de l'actif[11].

La participation au financement d'organismes

Pour 2005, la participation au financement d'organismes totalise 21,8 millions de dollars. Ce montant est constitué de la contribution au financement des organismes responsables du transport par ambulance (12,8 millions de dollars) et de la contribution au financement du Tribunal administratif du Québec (8,9 millions de dollars).

La contribution au financement des organismes responsables du transport par ambulance a diminué de 38,1 millions de dollars par rapport aux résultats de l'année 2004. Cette baisse s'explique principalement par le fait que, depuis le 1er avril 2005, le Fonds d'assurance n'a plus à verser cette contribution.

Quant à la participation au financement du Tribunal administratif du Québec, elle est en hausse de 1,7 million de dollars par rapport à 2004. Le Fonds est tenu d'y participer en vertu de l'article 97 de la Loi sur la justice administrative. Chaque année, le montant est fixé par décret selon le nombre de requêtes soumises au Tribunal en matière d'assurance automobile.

Un excédent des revenus sur les dépenses de 219,0 millions de dollars

L'excédent des revenus sur les dépenses de l'exercice terminé le 31 décembre 2005 se chiffre à 219,0 millions de dollars. Cet excédent découle principalement des rendements exceptionnellement élevés obtenus sur les placements.

Le bilan

Au 31 décembre 2005, l'actif total du Fonds d'assurance s'établit à 7 665,2 millions de dollars. L'augmentation de 722,0 millions de dollars par rapport à 2004 est attribuable, principalement, à la hausse de la valeur des placements confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Pour sa part, le passif total s'établit à 8 063,1 millions de dollars; il est en hausse de 503,0 millions de dollars par rapport à celui de l'année 2004. Cette variation découle surtout de l'accroissement du passif actuariel (montant nécessaire à l'indemnisation future des personnes accidentées).

Au 31 décembre 2005, le déficit accumulé est donc de 398,0 millions de dollars, alors qu'au 31 décembre 2004, il s'élevait à 617,0 millions de dollars[12].

10. Le montant total des dépenses publié dans le *Rapport annuel de gestion 2004* (sous le poste « frais d'administration ») a été réduit de 3,0 millions de dollars. D'une part, les revenus d'utilisation du siège social ont été portés en réduction des frais d'administration. D'autre part, un montant de 31 000 dollars a été ajouté pour inclure des frais supplémentaires à la provision pour avantages sociaux et sommes dues aux employés.

11. La perte totale de 7,1 millions de dollars a été répartie entre le Fonds d'assurance (3,6 millions de dollars) et la Société (3,5 millions de dollars).

12. Le déficit accumulé publié dans le *Rapport annuel de gestion 2004* a été augmenté de 31 000 dollars à la suite d'une modification à la provision pour avantages sociaux et sommes dues aux employés, incluse dans les états financiers de la Société, et dont une portion est attribuée au Fonds d'assurance.

FONDS D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC
ÉTATS FINANCIERS

de l'exercice terminé le 31 décembre 2005

RAPPORT DU FIDUCIAIRE	22
RAPPORT DU VÉRIFICATEUR	23
CERTIFICAT ACTUARIEL RELATIF AUX ENGAGEMENTS	24
REVENUS ET DÉPENSES	25
DÉFICIT CUMULÉ	26
BILAN	27
FLUX DE TRÉSORERIE	28
NOTES COMPLÉMENTAIRES	29

RAPPORT DU FIDUCIAIRE

La direction de la Société de l'assurance automobile du Québec (Société), à titre de fiduciaire du Fonds d'assurance automobile du Québec (Fonds d'assurance), est responsable de la préparation et de la présentation des états financiers du Fonds d'assurance, y compris les estimations et les jugements comptables importants. Cette responsabilité comprend le choix de conventions comptables appropriées qui respectent les principes comptables généralement reconnus du Canada. L'information, sur le plan financier, contenue ailleurs dans le rapport annuel est conforme aux présents états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités relatives à l'intégrité et à la fidélité des états financiers, la direction de la Société 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 interne de la Société procède à des vérifications périodiques afin de s'assurer du caractère adéquat et soutenu des contrôles internes que la Société applique de façon uniforme.

La Société reconnaît qu'elle est tenue de gérer les affaires du Fonds d'assurance conformément aux lois et aux règlements qui le régissent.

Le conseil d'administration de la Société est chargé 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. Pour ce faire, il est assisté par le Comité de vérification de la Société. Ce comité rencontre la direction de la Société et le Vérificateur général, examine les états financiers et en recommande l'approbation au conseil d'administration.

Chaque année, les actuaires de la Société évaluent, conformément à la pratique actuarielle reconnue, les obligations envers les victimes figurant dans les états financiers du Fonds d'assurance. Ils font part des conclusions de leurs travaux au Comité de vérification.

Le Vérificateur général du Québec procède à la vérification des états financiers du Fonds d'assurance conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Le rapport du vérificateur expose la nature et l'étendue de son travail ainsi que l'expression de son opinion. Il peut rencontrer le Comité de vérification pour discuter de tout élément qui a rapport à sa vérification.

John Harbour, FCA
Président-directeur général de la Société de l'assurance automobile du Québec
Fiduciaire du Fonds d'assurance automobile du Québec

André Legault
Vice-président à l'administration
et aux finances de la Société de l'assurance automobile du Québec

Québec, le 24 mars 2006

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

À l'Assemblée nationale,

J'ai vérifié le bilan du Fonds d'assurance automobile du Québec au 31 décembre 2005 ainsi que les états des revenus et dépenses, du déficit cumulé et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société de l'assurance automobile du Québec, à titre de fiduciaire. 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 du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages 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 appliqués et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Fonds d'assurance au 31 décembre 2005, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur le Vérificateur général* (L.R.Q., c. 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,

Renaud Lachance, CA

Québec, le 24 mars 2006

CERTIFICAT ACTUARIEL RELATIF AUX ENGAGEMENTS DU FONDS D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

au 31 décembre 2005

L'évaluation au 31 décembre 2005 du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités, présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant le 1er janvier 2006, a été effectuée en conformité avec l'article 17.4 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (L.R.Q., chapitre S-11.011).

Les indemnités visées par l'évaluation sont celles prévues au Titre II et au chapitre II du Titre IV de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25) pour les accidents survenus du 1er mars 1978 au 31 décembre 2005 ainsi que celles prévues au chapitre III du Titre IV de cette loi pour les accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 1er mars 1978. Le montant nécessaire au paiement de ces sommes a été calculé en tenant compte également des dispositions du chapitre II du Titre V de cette même loi concernant le coût annuel des services de santé, de l'article 97 de la Loi sur la justice administrative (L.R.Q., chapitre J-3) sur le financement du Tribunal administratif du Québec ainsi que des frais de gestion liés au respect de ces obligations en matière d'indemnisation.

À notre avis, le passif actuariel au montant de **7 514,182 millions de dollars** en date du 31 décembre 2005 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 %**.

Le niveau du passif actuariel au 31 décembre 2005 est en hausse de **525,134 millions de dollars** par rapport à celui calculé en date du 31 décembre 2004. Cette hausse se compose d'une somme de **465,753 millions de dollars** à titre de variation normale du passif actuariel et d'un redressement au montant de **59,381 millions de dollars**. Le redressement reflète l'impact des modifications apportées aux hypothèses et méthodes actuarielles, aux règlements de même qu'aux règles fiscales. Il est principalement composé des modifications apportées dans le calcul du passif actuariel pour indemnités de remplacement du revenu (**+ 44,400 millions de dollars**), dans celui de la provision pour frais de gestion (**+ 8,791 millions de dollars**) ainsi que dans le calcul des indemnités de décès (**+ 6,538 millions de dollars**).

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

À notre avis, le montant du passif actuariel a été établi conformément à la pratique actuarielle reconnue en utilisant des données fiables et suffisantes ainsi que des hypothèses et méthodes appropriées.

Linda Bellware, FSA, FICA
Actuaire
Société de l'assurance automobile du Québec

Le 16 mars 2006

Clément Gosselin, FSA, FICA
Actuaire
Société de l'assurance automobile du Québec

Le 16 mars 2006

REVENUS ET DÉPENSES

de l'exercice terminé le 31 décembre

	2005			2004 (note 4)
	(en milliers de dollars)			
	Année courante	**Années antérieures**	**Total**	**Total**
REVENUS				
Contributions				
Immatriculation	**558 728**	**—**	**558 728**	545 503
Permis de conduire	**126 456**	**—**	**126 456**	125 521
Revenus nets de placements associés au passif actuariel et aux flux monétaires moyens (note 5)	**88 560**	**1 024 171**	**1 112 731**	831 174
Autres	**573**	**—**	**573**	551
	774 317	**1 024 171**	**1 798 488**	1 502 749
DÉPENSES				
Indemnités (note 6)	**218 315**	**732 761**	**951 076**	917 507
Frais d'administration attribués par la Société (note 7)	**58 320**	**59 014**	**117 334**	114 802
Amortissement des immobilisations corporelles	**1 781**	**—**	**1 781**	1 710
Participation au financement d'organismes (note 8)	**12 832**	**8 934**	**21 766**	58 138
Variation normale du passif actuariel (note 9)	**912 980**	**(447 227)**	**465 753**	478 326
	1 204 228	**353 482**	**1 557 710**	1 570 483
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES REVENUS SUR LES DÉPENSES AVANT LES ÉLÉMENTS SUIVANTS	**(429 911)**	**670 689**	**240 778**	(67 734)
Autres revenus nets de placements (note 5)	**37 583**	**—**	**37 583**	50 049
Redressement du passif actuariel (note 10)	**—**	**(59 381)**	**(59 381)**	(145 600)
EXCÉDENT (DÉFICIT) DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	**(392 328)**	**611 308**	**218 980**	(163 285)

DÉFICIT CUMULÉ

de l'exercice terminé le 31 décembre

	2005	2004
	(en milliers de dollars)	
SOLDE AU DÉBUT		
Solde déjà établi	**(616 920)**	(453 666)
Modification des frais d'administration attribués par la Société (note 4)	**(31)**	—
Solde redressé	**(616 951)**	(453 666)
Excédent (déficit) des revenus sur les dépenses	**218 980**	(163 285)
SOLDE À LA FIN	**(397 971)**	(616 951)

BILAN

au 31 décembre

	2005	2004 (note 4)
	(en milliers de dollars)	
ACTIF		
Encaisse	**20**	3 962
Débiteurs	**7 410**	7 414
Revenus de placements courus	**53 566**	37 207
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec (note 11)	**7 563 714**	6 853 125
Immobilisations corporelles (note 12)	**40 442**	41 442
	7 665 152	6 943 150

PASSIF ET DÉFICIT CUMULÉ

PASSIF		
Créditeurs et frais courus		
Gouvernement du Québec	**46 049**	35 961
Autres	**92**	87
Dû à la Société	**169 653**	205 083
Contributions reportées	**333 147**	329 922
Obligations envers les victimes - Passif actuariel (note 13)	**7 514 182**	6 989 048
	8 063 123	7 560 101
DÉFICIT CUMULÉ	**(397 971)**	(616 951)
	7 665 152	6 943 150

ÉVENTUALITÉS (note 14)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ

John Harbour, FCA
Président-directeur général

Serge Rémillard, FCMA, MBA
Administrateur

FLUX DE TRÉSORERIE

de l'exercice terminé le 31 décembre

	2005	2004
		(en milliers de dollars)
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Contributions perçues		
Immatriculation	**568 706**	549 505
Permis de conduire	**127 768**	126 604
Revenus nets de placements		
Revenus courants perçus	**281 958**	246 797
Intérêts versés	**—**	(963)
Autres revenus perçus	**329**	3 628
Indemnités versées	**(940 979)**	(989 283)
Frais d'administration payés à la Société	**(105 886)**	(117 848)
Participation versée au financement d'organismes	**(21 766)**	(58 138)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	**(89 870)**	(239 698)
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Gains encaissés sur placements par la Caisse	**110 124**	94 799
Produit d'aliénation d'unités de dépôts à participation	**140 002**	225 000
Acquisition de dépôts à vue	**(105 631)**	—
Débours pour acquisition d'immobilisations corporelles	**—**	(439)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	**144 495**	319 360
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
(Remboursements à) avances de la Société	**(58 567)**	104 335
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	**(58 567)**	104 335
(DIMINUTION) AUGMENTATION DE TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**(3 942)**	183 997
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DE TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À L'OUVERTURE DE L'EXERCICE	**3 962**	(180 035)
ENCAISSE À LA FIN DE L'EXERCICE	**20**	3 962

NOTES COMPLÉMENTAIRES

au 31 décembre 2005

1. CONSTITUTION ET FONCTIONS

Le Fonds d'assurance automobile du Québec (Fonds d'assurance) est constitué depuis le 1er janvier 2004 par la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (L.R.Q., c. S-11.0.11). La Société de l'assurance automobile du Québec (Société) en est le fiduciaire.

Le Fonds d'assurance a été constitué par le transfert d'actifs et de dettes en possession de la Société, conformément aux articles 23.0.1 et 23.0.2 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec. L'article 23.0.7 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec prévoit que la Société doit transférer au Fonds d'assurance, au fur et à mesure, toutes les sommes qu'elle perçoit à titre de contribution d'assurance conformément aux articles 21, 31.1, 69 et 93.1 du Code de la sécurité routière ou à titre de recouvrement en application de la Loi sur l'assurance automobile ainsi que toute autre somme destinée à augmenter le Fonds d'assurance.

Le Fonds d'assurance est affecté :

– à l'indemnisation du préjudice corporel prévu dans la Loi sur l'assurance automobile ainsi qu'au préjudice matériel prévu par le titre IV de cette loi;

– de façon connexe, à la prévention en matière de sécurité routière et à la promotion qui s'y rattache, afin de réduire les risques associés à l'usage de la route.

2. POLITIQUE DE FINANCEMENT ET DE CAPITALISATION

La politique de financement et de capitalisation du Fonds d'assurance établit les principes suivants :

– prévoir, dans les meilleurs délais possible, l'atteinte de l'autofinancement du coût des accidents d'une année, en tenant compte de l'intérêt économique des cotisants et de l'équité entre les générations;

– viser la pleine capitalisation du régime d'assurance afin que le Fonds d'assurance dispose du montant nécessaire au paiement des indemnités présentes et futures auxquelles les bénéficiaires ont droit;

– tenir compte de l'équité à maintenir entre toutes les catégories d'assurés.

3. CONVENTIONS COMPTABLES

La préparation des états financiers du Fonds d'assurance, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses. Ces dernières ont une incidence sur la comptabilisation des actifs et passifs, sur la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que sur la comptabilisation des revenus et des dépenses au cours de la période visée par les états financiers. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

a) Instruments financiers

- **Fonds confiés 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 la juste valeur établie par la Caisse au moyen de méthodes d'évaluation utilisées dans les marchés de capitaux. Ils ont été désignés de façon irrévocable à des fins de transactions.

  Les dépôts à vue sont comptabilisés à la juste valeur, qui est équivalente à la valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée.

  Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements de l'exercice.

- **Autres instruments financiers**

  L'encaisse, les débiteurs, les revenus de placements courus, les créditeurs et frais courus ainsi que les montants dus à la Société sont comptabilisés à la juste valeur, qui est équivalente à la valeur comptable en raison de leur échéance rapprochée.

b) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées à leur coût d'origine. Le siège social et le stationnement sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de 40 ans.

NOTES COMPLÉMENTAIRES
au 31 décembre 2005

3. CONVENTIONS COMPTABLES (suite)

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.

Les montants inscrits dans le 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 relatives à l'immatriculation et au permis de conduire, déduction faite des remboursements, sont inscrites dans les revenus de l'exercice selon la période écoulée depuis le premier jour du mois de la délivrance ou du renouvellement de l'immatriculation et du permis jusqu'au dernier jour du mois précédant leur échéance.

e) Revenus nets de placements

Les revenus courants, les gains (pertes) réalisés sur placements, la plus-value (moins-value) constatée sur les unités de dépôts à participation ainsi que les intérêts sont portés directement à l'état des revenus et dépenses de l'exercice pendant lequel ils se produisent.

f) Trésorerie et équivalents de trésorerie

La politique du Fonds d'assurance consiste à présenter, dans la trésorerie et équivalents de trésorerie, les soldes bancaires incluant les découverts bancaires dont les soldes fluctuent souvent entre le découvert et le disponible.

4. MODIFICATION DES FRAIS D'ADMINISTRATION ATTRIBUÉS PAR LA SOCIÉTÉ

La provision pour congés de maladie et vacances, incluse dans les états financiers de la Société, a été modifiée pour inclure des avantages sociaux et des sommes dues aux employés. La portion de ces frais attribuables au Fonds d'assurance est maintenant incluse dans le poste « Frais d'administration attribués par la Société ».

L'application rétroactive de cette modification a pour effet d'augmenter (de diminuer) les postes suivants des états financiers :

	2005	2004
	(en milliers de dollars)	
Revenus et dépenses		
Dépenses		
Frais d'administration attribués par la Société	**(67)**	31
Déficit des revenus sur les dépenses	**(67)**	31
Bilan		
Passif		
Dû à la Société	**(36)**	31
Déficit cumulé	**(36)**	31

5. REVENUS NETS DE PLACEMENTS

	2005	2004
		(en milliers de dollars)
Dépôts à participation dans un fonds particulier à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Revenus courants	**290 928**	248 176
Gains réalisés sur placements		
Rééquilibrage du portefeuille	**115 819**	120 712
Vente d'unités de dépôts à participation	**17 772**	15 091
	424 519	383 979
Plus-value constatée sur les unités de dépôts à participation	**727 188**	496 929
	1 151 707	880 908
Intérêts		
Dépôts à vue	**1 694**	956
Soldes bancaires	**—**	179
Dû à la Société [1]	**(3 087)**	(820)
	1 150 314	881 223

(1) À partir de l'exercice financier 2005, le Fonds d'assurance acquitte des frais d'intérêts calculés sur le solde « Dû à la Société » au taux de la marge de crédit de la Société à la Caisse de dépôt et placement du Québec. Le taux de la marge de crédit était de 3,3 p. 100 au 31 décembre 2005. En 2004, seuls les intérêts sur la marge de crédit de la Société étaient imputés au Fonds d'assurance.

	2005			2004
				(en milliers de dollars)
	Année courante	**Années antérieures**	**Total**	Total
Revenus nets de placements associés au passif actuariel et aux flux monétaires moyens	**88 560**	**1 024 171**	**1 112 731**	831 174
Autres revenus nets de placements	**37 583**	**—**	**37 583**	50 049
	126 143	**1 024 171**	**1 150 314**	881 223

Les revenus nets de placements attribués aux années antérieures, soit 1 024 171 000 $ (2004 : 762 327 000 $), sont générés par les placements associés au passif actuariel de ces années. Ceux qui sont attribués à l'année courante, soit 88 560 000 $ (2004 : 68 847 000 $), sont générés par les actifs acquis avec les flux monétaires moyens des opérations de l'année courante.

Les autres revenus nets de placements attribués à l'année courante sont générés par les placements associés aux passifs autres que le passif actuariel.

NOTES COMPLÉMENTAIRES
au 31 décembre 2005

6. INDEMNITÉS

	2005			2004
			(en milliers de dollars)	
	Année courante	**Années antérieures**	**Total**	Total
Remplacement du revenu	**58 357**	**346 741**	**405 098**	377 738
Décès	**37 956**	**54 106**	**92 062**	93 469
Coût des services de santé [1]	**54 791**	**33 863**	**88 654**	88 654
Préjudices non pécuniaires	**7 687**	**113 382**	**121 069**	116 219
Forfaitaires pour séquelles	**—**	**10 678**	**10 678**	17 643
Frais de réadaptation	**16 613**	**55 784**	**72 397**	72 313
Aide personnelle	**3 588**	**45 554**	**49 142**	45 156
Frais médicaux et paramédicaux	**17 997**	**42 246**	**60 243**	57 466
Frais de déplacement et de séjour	**4 013**	**12 926**	**16 939**	16 261
Information médicale	**2 947**	**11 343**	**14 290**	14 139
Transports par ambulance et frais de rapatriement	**9 149**	**185**	**9 334**	8 193
Autres frais	**5 217**	**5 953**	**11 170**	10 256
	218 315	**732 761**	**951 076**	917 507

(1) Ce poste représente la contribution du Fonds d'assurance au Fonds consolidé du revenu du gouvernement du Québec en lieu de facturation du coût des services de santé occasionnés par les accidents d'automobile, prévue par la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25). La contribution a été établie en vertu de l'article 155.1 de ladite loi.

7. FRAIS D'ADMINISTRATION ATTRIBUÉS PAR LA SOCIÉTÉ

	2005	2004
		(en milliers de dollars)
Traitements et charges sociales	**74 771**	73 452
Frais de déplacement	**977**	1 095
Rémunération des mandataires	**3 369**	3 039
Services administratifs et professionnels	**6 881**	8 094
Frais de communication	**3 451**	3 501
Information et publicité	**3 242**	4 241
Mobilier, agencement et équipement	**608**	93
Frais d'entretien	**493**	388
Loyers, taxes et électricité	**2 313**	2 198
Matériel informatique et bureautique	**408**	553
Location et entretien de matériel informatique et bureautique	**3 840**	4 237
Impression, fournitures et autres dépenses	**4 004**	3 993
Frais d'utilisation des immobilisations	**11 379**	8 629
Frais d'exploitation du siège social et du stationnement	**4 807**	4 366
Frais d'utilisation du siège social attribués à la Société	**(3 209)**	(3 077)
	117 334	114 802

Les frais d'administration sont payés par la Société. Par la suite, ils sont répartis entre la Société et le Fonds d'assurance à l'aide de la gestion par activité.

8. PARTICIPATION AU FINANCEMENT D'ORGANISMES

	2005			2004
			(en milliers de dollars)	
	Année courante	**Années antérieures**	**Total**	Total
Organismes responsables du transport par ambulance	**12 832**	**—**	**12 832**	50 931
Tribunal administratif du Québec	**—**	**8 934**	**8 934**	7 207
	12 832	**8 934**	**21 766**	58 138

La participation au financement des organismes responsables du transport par ambulance est prévue par les articles 155.5 et 155.6 de la Loi sur l'assurance automobile du Québec (L.R.Q., c. A-25). Ces deux articles de loi ont cessé d'avoir effet le 31 mars 2005, comme le prévoyait l'article 30 de la Loi modifiant la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (L.Q., 2004, c. 34).

Pour le Tribunal administratif du Québec, le financement par les organismes utilisateurs est prévu par l'article 97 de la Loi sur la justice administrative (L.R.Q., c. J-3). Un décret annuel fixe la participation de chaque organisme.

9. VARIATION NORMALE DU PASSIF ACTUARIEL

D'une part, ce poste au montant de 465 753 000 $ (2004 : 478 326 000 $) est composé d'une augmentation de 912 980 000 $ (2004 : 877 408 000 $) qui représente le montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités, présentes et futures, découlant d'accidents survenus dans l'année courante. D'autre part, il comprend également une réduction de 447 227 000 $ (2004 : 399 082 000 $) constituée d'une diminution de 459 846 000 $ (2004 : 384 983 000 $) 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 d'une augmentation de 12 619 000 $ (2004 : diminution de 14 099 000 $) représentant les écarts d'expérience observés.

10. REDRESSEMENT DU PASSIF ACTUARIEL

La diminution de l'excédent des revenus sur les dépenses au montant de 59 381 000 $ reflète l'impact des modifications apportées aux hypothèses et méthodes actuarielles, aux règlements de même qu'aux règles fiscales. Il est principalement composé des modifications apportées dans le calcul du passif actuariel pour indemnités de remplacement du revenu (+ 44 400 000 $), dans celui de la provision pour frais de gestion (+ 8 791 000 $) ainsi que dans le calcul des indemnités de décès (+ 6 538 000 $).

11. FONDS CONFIÉS 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 juste valeur de l'avoir net du fonds particulier au début de chaque mois. À la clôture de chaque mois, la Caisse attribue au Fonds d'assurance les revenus nets de placements.

	2005	2004
Dépôts à participation		
Nombre d'unités	**6 326 838**	6 457 976
		(en milliers de dollars)
Coût d'acquisition des unités	**5 897 070**	6 019 300
Plus-value cumulée des unités de dépôts à participation	**1 561 013**	833 825
	7 458 083	6 853 125
Dépôts à vue	**105 631**	—
	7 563 714	6 853 125

En 2005, le Fonds d'assurance a disposé de 131 138 (2004 : 225 207) unités de dépôts à participation pour un montant de 140 002 000 $ (2004 : 225 000 000 $).

NOTES COMPLÉMENTAIRES
au 31 décembre 2005

12. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2005			2004
			(en milliers de dollars)	
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Coût non amorti**	Coût non amorti
Terrains	**225**	**—**	**225**	225
Siège social et stationnement [1]	**61 737**	**21 520**	**40 217**	41 217
	61 962	**21 520**	**40 442**	41 442

(1) Le siège social est détenu en vertu d'un contrat de copropriété divise avec la Ville de Québec. Le Fonds d'assurance a la propriété exclusive de l'essentiel du complexe du siège social et détient également 84,6 p. 100 des droits indivis dans les aires communes. Le Dû par le Fonds d'assurance afférent aux immobilisations corporelles s'élève à 781 000 $ (2004 : 439 000 $).

13. OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES – PASSIF ACTUARIEL

	2005			2004
			(en milliers de dollars)	
	Année courante	**Années antérieures**	**Total**	Total
Indemnisation				
Valeur actualisée des indemnités futures	**847 400**	**6 318 707**	**7 166 107**	6 667 662
Frais de gestion futurs				
Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités futures	**65 580**	**282 495**	**348 075**	321 386
	912 980	**6 601 202**	**7 514 182**	6 989 048

14. ÉVENTUALITÉS

Diverses affaires judiciaires et extrajudiciaires entamées par ou contre la Société pour le Fonds d'assurance sont en cours. De l'avis de la Société, le dénouement de ces affaires, liées principalement à des poursuites en dommages et intérêts, ne peut être déterminé au 31 décembre 2005.

15. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Le Fonds d'assurance est apparenté à la Société et il n'a conclu aucune opération commerciale avec cet apparenté autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations entre apparentés, comptabilisées à la valeur d'échange, sont présentées dans le corps même des états financiers.

16. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 2004 ont été reclassés afin d'être conformes à la présentation adoptée en 2005.

Société de l'assurance automobile Québec

C-4509-2 (0605)