



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Consultation générale sur l'avant-projet de loi
modifiant la Loi sur l'assurance automobile
et d'autres dispositions législatives (2)

Le mercredi 14 octobre 1987 - No 90

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Regroupement des ligues de taxi de Québec	CAE-5197
Groupement des carrossiers du Québec	CAE-5211
Association du camionnage du Québec (ACQ)	CAE-5216
Réseau d'action et d'information pour les femmes (RAIF)	CAE-5224
M. Marc Bellemare	CAE-5245
Remarques finales	
M. Jean Garon	CAE-5257
M. Marc-Yvan Côté	CAE-5259

Autres intervenants

- M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Henri Paradis
M. Francis Dufour
- M. Carlo Gagnon, Regroupement des ligues de taxi de Québec
 - M. Gilles Léveillé, idem
 - * M. Raymond Martel, idem
 - * M. André Boulanger, idem
 - * M. Guy Roy, Groupement des carrossiers du Québec
 - * M. Conrad Daneau, idem
 - M. Jacques Alary, ACQ
 - Mme Marcelle Dolment, RAIF
 - * Mme Claudette Beaulieu, idem
 - M. Jean-P. Vézina, Régie de l'assurance automobile du Québec
 - M. Ronald Clark, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 14 octobre 1987

Consultation générale sur l'avant-projet de loi modifiant
la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives

(Dix heures dix-neuf minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre sa consultation générale portant sur l'avant-projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives.

Est-ce qu'il y a des remplacements, ce matin, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Vaillancourt (Orford) sera remplacé par M. Assad (Papineau).

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le secrétaire.

Je demanderais, à ce moment-ci, au Regroupement des ligues de taxi de Québec de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Permettez-moi, dans un premier temps, de vous souhaiter la bienvenue à la commission de l'aménagement et des équipements. Je demanderais maintenant au porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que les membres qui l'accompagnent, pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**.

M. Gagnon (Carlo): Bonjour, je m'appelle Carlo Gagnon, je suis président du Regroupement des ligues de taxi de Québec. J'ai avec moi M. André Boulanger, vice-président de la Ligue de taxi de Montréal A:11; M. Gilles Léveillé, président de la Ligue de taxi de Montréal A:11; M. Raymond Martel, président de la Ligue de taxi de Québec A:36; M. Roger Morin, vice-président de la Ligue de Québec A:36; M. Joscelyn Thibault, président de la Ligue de Sainte-Foy A:38.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le président. À partir de ce moment-ci, vous avez 20 minutes à votre disposition pour présenter votre mémoire aux membres de la commission.

**Regroupement des ligues
de taxi de Québec**

M. Gagnon: Mémoire sur l'avant-projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions légis-

latives. Les participants à ce mémoire représentent plus de 63 % de tous les détenteurs de permis de la province. La justification du "no fault", l'accessibilité aux compagnies d'assurances, l'importance de la régionalité et la RAAQ sont des problèmes des plus pressants pour l'industrie du taxi à l'échelle provinciale.

Les solutions proposées par les membres de notre industrie sont l'accessibilité, qui créera une juste concurrence et permettra une valorisation de notre industrie, un meilleur contrôle en ce qui a trait aux augmentations que nous subissons régulièrement et une étude sérieuse de la RAAQ sur la justification de sa tarification, enfin, la création d'un fonds d'amortissement pour les assureurs.

Le Regroupement des ligues de taxi de Québec a vu le jour le 18 février 1986 sous le numéro 200-15-001187-867. Il regroupe cinq ligues de la région de Québec qui sont: La Ligue de taxi de Charlesbourg Orsainville inc. (A:25) - plutôt que (A:15), c'est une petite erreur - la Ligue de taxi de Lévis inc. (A:35), la Ligue de taxi de l'est de Québec inc. (A:38), la Ligue de taxi de Sainte-Foy-Sillery inc. (A:38) et la Ligue de taxi de Québec inc. (A:36).

Se sont jointes au Regroupement des ligues de taxi de Québec, pour la préparation de ce mémoire sur l'avant-projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, la Ligue de taxi de Montréal inc. (A:11), la Ligue de taxi de l'est de Montréal inc. (A:5) et la Ligue de taxi de l'ouest de Montréal inc. (A:12).

Ces huit ligues se sont réunies pour une seule et unique raison: l'avancement et le développement de l'industrie du taxi, et ce, dans l'ensemble de la province. Ces huit ligues regroupent 5750 permis de la province. Nos rencontres pour la rédaction de ce mémoire se sont déroulées dans une attitude qui nous a permis de dégager plusieurs solutions à nos problèmes d'assurances qui, nous l'espérons, trouveront une oreille attentive auprès de cette commission.

Le "no fault", indemnisation directe sans subrogation. Pour plusieurs de nos membres, l'entrée en vigueur de ce nouveau système en matière d'assurances nuit considérablement à notre industrie. Vu le temps limité que nous avons pour la présentation de ce mémoire, nous préférons

nous prononcer qu'après une étude sérieuse sur cet épineux sujet.

Le point qui semble nous désavantager est le suivant: la non-importance d'être ou de ne pas être responsable d'un accident.

En effet, maintenant, à notre dossier, figure une, deux ou trois réclamations sans tenir compte de la responsabilité puisque, de toute manière, notre compagnie défraie tous les coûts de nos réclamations et nous cotise selon les montants déboursés et non selon notre responsabilité, ce qui nous apparaît extrêmement injuste et rend la tâche à obtenir un dossier plus étincelant des plus difficiles.

L'accessibilité. Le problème de l'accessibilité est certes le plus grave et le plus incompréhensible. En effet, comment peut-on imaginer qu'en 1987 il n'existe que deux compagnies d'assurances à Québec et trois à Montréal qui acceptent de couvrir les risques des chauffeurs de taxi de la province, et ce, peu importent les dossiers que détiennent ces chauffeurs.

En effet, même un conducteur de taxi qui possède un dossier de trois ans et plus sans accident - il y en a beaucoup plus que vous ne le croyez - se voit refuser l'entrée à plus de 98 % des compagnies d'assurances au Québec. Nous croyons que le manque de rentabilité, souvent évoqué en ce qui a trait au taxi, trouve sa réponse dans cette situation qui est pour le moins invraisemblable. Le nombre d'accidents de l'industrie divisé en deux compagnies plutôt qu'en 50 ou 100 provoque la difficulté d'avoir une rentabilité convenable.

Ce manque de concurrence crée un monopole dans la tarification, et ce, au désavantage des chauffeurs de taxi. En effet, durant les dix dernières années, nous avons remarqué qu'une baisse intéressante se faisait sentir à chaque fois qu'une autre compagnie manifestait une ouverture dans notre industrie, mais qu'aussitôt retirée, la tendance à la hausse reprenait de plus belle.

L'importance de la régionalité. L'industrie du taxi souffre énormément de son titre d'"industrie". Lorsque arrive le moment de renouveler notre permis d'assurances, nous sommes à la merci de l'industrie.

Cependant, cette fameuse industrie se compose de plus de 85 % d'artisans qui sont propriétaires d'une voiture qu'ils conservent dans un état des plus acceptables et pour qui leur record d'assurances a une importance capitale sur la rentabilité de leur commerce.

L'importance énorme qu'a la régionalité dans notre industrie est facile à identifier. En effet, un chauffeur de taxi qui exploite son commerce au centre-ville de Québec et au centre-ville de Val-d'Or n'a évidemment pas le même risque et il nous semble que cet aspect de notre industrie n'a que très peu d'importance sur la facture à payer.

La RAAQ. Au chapitre de la RAAQ, les propriétaires de taxi de la province subissent un préjudice encore plus grand.

Le particulier - ordinaire - paie 99 \$ par année tandis que le propriétaire de taxi paie 335 \$ par année, ce qui représente un pourcentage de plus de 330 %.

Malgré plusieurs demandes au cours des dernières années, il nous a été impossible d'avoir une étude sérieuse sur la justification d'une telle différence dans la tarification.

Les solutions. L'attitude de notre groupe pour la préparation de ce mémoire nous a permis de faire ressortir plusieurs solutions que nous vous soumettons dans ce chapitre. La principale solution, d'après nous, est d'ouvrir le marché pour ainsi créer une saine concurrence qui permettrait aux propriétaires de taxi de la province, en plus d'acquiescer un meilleur seuil de rentabilité, de revaloriser le métier de chauffeur de taxi en gratifiant une bonne conduite en automobile.

Vu le caractère obligatoire des assurances au Québec, il nous apparaît extrêmement important que ces mêmes compagnies soient obligées de justifier les augmentations demandées par un contrôle beaucoup plus serré des compagnies d'assurances au Québec.

Que la RAAQ procède à une étude sérieuse pour justifier la tarification qu'elle nous impose.

La politique actuelle des compagnies d'assurances à l'égard de l'industrie du taxi est d'impliquer tous nos membres, assurés qu'ils sont tous, dans la même galère: coupables ou non coupables de dommages causés ou de dommages subis. Cette politique a un effet négatif sur l'ensemble des membres que nous représentons en causant un préjudice important pour le bon chauffeur, celui qui n'a pas d'accident, responsable par rapport à celui qui représente un haut taux de risque à la suite de son insouciance ou de son incompétence.

Où, nous l'avons dit précédemment, ce ne sont pas tous les chauffeurs de taxi qui représentent un risque élevé. Nous aimerions que les assureurs soient beaucoup plus ouverts envers notre industrie en établissant des classes ou catégories de chauffeurs tout en tenant compte des différents niveaux de risque qu'ils représentent de façon individuelle et non de groupe. Aussi, ne pourraient-ils pas y inclure les régions en relation avec les taux de risque encourus pour chacune d'elles? Il serait souhaitable qu'ils tiennent compte de ces deux facteurs à l'établissement de ces catégories ou classes.

Il est bien évident qu'un chauffeur de taxi travaillant dans la région de Montréal est beaucoup plus enclin à avoir des accidents qu'un autre travaillant dans la région de Gaspé, par exemple, pour les raisons que vous connaissez tous sans aucun

doute. Par contre, nous voyons d'un très mauvais oeil le chauffeur de la région de Montréal payer plus cher pour la même prime que celui de Gaspé s'il n'a pas été responsable d'un accident au cours de l'année, car ce chauffeur est d'autant plus méritant ayant travaillé dans une région à haut taux de risque.

De plus, nous ne trouvons aucun encouragement, ou même aucune motivation, à nous retrouver tous dans cette galère, que nous ayons ou pas d'accident, que nous soyons responsables ou non, nos primes resteront très élevées.

En proposant une formation de catégorie ou de classe basée sur l'individu et la région, nous sommes persuadés que nous pourrions en arriver à une solution équitable pour l'ensemble des composantes de notre industrie. Il serait bon aussi de vous dire qu'avec ces catégories il ne saurait être question pour un chauffeur qui a eu un accident non responsable de changer de catégorie et de voir ses primes augmenter. À titre d'exemple, prenons Montréal, comme la région qui possède le plus fort taux de risque, et Québec, qui se classerait au deuxième rang.

Donc, un chauffeur de Montréal aurait à conduire sans avoir eu d'accident responsable pour une période d'un an ou plus avant de pouvoir se retrouver dans la première catégorie et bénéficier d'une réduction sensible de ses primes d'assurances tandis que le chauffeur de Québec, lui, verrait cette période sans avoir eu d'accident prolongée quelque peu avant de pouvoir accéder, lui aussi, à cette catégorie parce qu'il travaille dans une région à plus faible niveau de risque et ainsi de suite pour les autres régions. Nous croyons pouvoir nous retrouver ainsi avec un système plus adéquat pour l'ensemble de l'industrie.

Il serait bon de noter que nous parlons uniquement d'accidents avec responsabilité, c'est-à-dire qui ne relèvent que de la faute du chauffeur de taxi et non pas de la fréquence d'accidents avec ou sans responsabilité, comme ont tendance à prendre en référence les compagnies d'assurances.

Nous nous le sommes demandé hier, aujourd'hui et nous vous le demanderons demain si rien n'est fait: pourquoi aurions-nous, gens de l'industrie du taxi, à défrayer les coûts des primes élevées pour des accidents dont nous ne sommes pas responsables? Surtout lorsqu'on nous insère tous dans une catégorie à part. Nous y voyons deux poids, deux mesures.

Si l'on continue à nous faire subir cette situation, c'est-à-dire si on applique, dans le domaine des assurances, le phénomène des statistiques de fréquence d'accidents, il deviendrait impératif que tous les assureurs soient obligés de nous assurer et sans aucune distinction entre nous et le particulier aux

mêmes conditions. En appliquant cette politique de statistiques de fréquence d'accidents, les assureurs nous causent un préjudice flagrant vu notre petit nombre face aux particuliers.

Il est évident que, pour nous, qui sommes considérés comme un groupe à part par les assureurs, les statistiques de fréquence sont plus apparentes que si nous étions noyés dans la mer des particuliers. Dites-vous bien que le public en général est aussi une cause de nos accidents. Figurez-vous que, si nous avons un accident non responsable, les chances sont très minces pour que ce soit un autre taxi. Alors, pourquoi nous faire vivre une telle situation si nous ne sommes pas inclus dans la catégorie des particuliers? Par ricochet, nous vivons une situation similaire dans l'art de l'augmentation annuelle des primes de ces compagnies. Lorsqu'on pense aux particuliers qui paient, en moyenne, de 400 \$ à 500 \$ de primes annuellement, et nous, qui payons en moyenne 1800 \$, nous nous retrouvons encore plus touchés. Faites le calcul à 10 % d'augmentation, vous verrez bien.

Il n'y a aucune exception de la part des assureurs. Nous pouvons même nous rendre jusqu'à la RAAQ, qui nous impose une surprime. C'est à se demander si nous sommes des citoyens à part entière. Mais qui possède donc les preuves, les statistiques, les données pour traiter l'industrie du taxi de la sorte? À qui avons-nous affaire? N'avons-nous à croire qu'un groupe de commerçants ayant comme but principal de faire de plus en plus de profits pour plaire à leurs actionnaires? Avons-nous à prendre leur parole pour la parole divine? Sont-ils les seuls à avoir raison? Existe-t-il d'autres sources sur lesquelles nous pourrions nous fier pour avoir des données exactes?

Partons du fait que tous les assureurs sont dans l'obligation d'assurer le taxi. Nous souhaiterions voir la création, dans la mesure du possible, d'un fonds d'amortissement propre à tous les assureurs. Un certain pourcentage pourrait être prélevé à même les primes payées pour la formation d'un tel fonds. Le but visé ici, dans un premier temps, est de garantir aux assureurs une perte maximale ou, si vous préférez, minimiser leurs pertes sur les règlements d'accidents en dommages matériels.

Ceci aurait probablement pour effet d'acquiescer une protection contre toute hausse abusive de primes payées par l'industrie du taxi. Dans un deuxième temps, cela permettrait aux assureurs une protection contre toute réclamation qui dépasserait un montant fixé comme le montant maximal de pertes encourues par chacune des compagnies d'assurances. La différence de la somme entre le montant maximal payé par les assureurs et le coût total de la réparation pourrait être prélevée du fonds d'amortisse-

ment auquel tous les assureurs participeraient. Nous pourrions peut-être en retirer une bénéfique baisse des primes pour toute notre industrie.

À titre d'exemple, nous prenons une voiture ayant été endommagée à la suite d'un accident et dont les coûts de réparation s'élèveraient à 2000 \$. Prenons ainsi le montant maximal de perte fixé à 1500 \$. Pour les assureurs, nous aurions le tableau suivant: coût de réparation des dommages: 2000 \$; perte maximale des assureurs, 1500 \$; déductible de l'assuré: 300 \$; solde de différence: 200 \$. Le solde de différence de 200 \$ serait prélevé par l'assureur impliqué au règlement de ce dossier à même le fonds d'amortissement pour le règlement total et final des réparations.

De plus, en obligeant tous les assureurs à assurer notre industrie et à participer au fonds d'amortissement, nous pourrions éviter toute tentative ou envie de création d'un cartel. Nous vous avons souligné, précédemment, que, dans cette présentation, il n'y avait que deux ou trois compagnies qui assurent le taxi présentement, et ce, dans toute la province. La création d'une telle structure nous permettrait une liberté fondamentale de choix d'assureurs tout en amoindrissant les risques pour les assureurs de nous assurer.

Nous profitons de l'occasion qui nous est offerte pour demander qu'un organisme gouvernemental soit mis en place dans le but de superviser et de recevoir les demandes des assureurs. En référence à certains secteurs de l'économie où des compagnies doivent s'adresser à de tels organismes pour en arriver à augmenter leurs tarifs - nous pensons, ici, au CRTC - ceci aurait sûrement un effet positif, non seulement pour nos membres, mais pour l'ensemble de la population, si les assureurs étaient soumis à un organisme semblable.

Présentement, nous sommes tous à leur merci. Nous vous demandons si vous allez permettre que cette situation puisse subsister encore longtemps sans aucune réforme profonde et juste pour tous.

Conclusion. L'attitude positive que les signataires de ce mémoire ont présenté, lors de sa préparation, prouve, au-delà de tout doute, que nous croyons qu'une entente serait facilement négociable dans le domaine de l'assurance. Nous espérons que la tenue de cette commission permettra d'enrayer définitivement la discrimination à laquelle les membres de notre industrie font face depuis plusieurs années dans le domaine des assurances au Québec et qu'elle permettra une ouverture débouchant sur un dialogue qui sera, nous n'en doutons pas, à l'avantage de chacune des parties.

Ont signé, à Montréal, ce dix-septième jour d'août 1987, le président du Regroupement des ligues de taxi de Québec, Carlo

Gagnon, le président des ligues de taxi de Montréal (A:II); Gilles Léveillé, le président de la Ligue de l'est de Montréal inc.; Fernand Levasseur, et le président de la Ligue de l'ouest de Montréal inc., Jacques Thibault. Je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le président. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je voudrais saluer d'une manière particulière les intervenants du monde du taxi de tout le Québec, que l'on connaît bien puisqu'on a à travailler assez régulièrement ensemble pour tenter de résoudre un certain nombre de problèmes de l'industrie du taxi. Je veux aussi les remercier, en tout premier lieu, de s'être déplacés et de soumettre à la commission certaines interrogations et certaines propositions qui, à tout le moins pour une bonne partie, relèvent davantage de celui qui a la responsabilité des inspecteurs d'assurances, mais qui, pour certains points effectivement, tels que spécifié dans le mémoire, relèvent de la Régie de l'assurance automobile. C'est d'abord à cela que nous allons tenter de nous attaquer présentement, pour avoir certains éclaircissements souhaités de part et d'autre et faire en sorte qu'on puisse effectivement régler un certain nombre de problèmes. On va attaquer cela de front tout de go. On n'a pas l'habitude d'éviter les problèmes.

Vous dites très nettement que l'assurance privée est difficilement accessible et qu'elle l'est à un taux très élevé. J'ai eu l'occasion d'effleurer le sujet avec le Bureau des assurances du Canada, le BAC, hier, en fin de journée, sachant qu'aujourd'hui, on aurait l'occasion de s'en reparler. Je pense que la démonstration est très claire et elle n'est contestée par personne. Très peu de compagnies d'assurances vous assurent et du fait qu'il y en a très peu, cela vous coûte très cher. En contrepartie, il y a la régie qui, elle aussi, a une tarification spéciale pour les taxis, une préoccupation spéciale pour les taxis, comme vous le mentionnez là-dedans.

D'après ce que j'ai toujours su, dans les discussions avec la Régie de l'assurance automobile, il y a les catégories moto, promenade, taxi, camion et autobus. On se devait, à la Régie de l'assurance automobile, de tenir compte de la catégorie des taxis étant donné le nombre d'accidents qui est beaucoup plus élevé que la moyenne, mais ce sont des accidents qui - je pense qu'on peut le dire - causent moins de dommages que d'autres accidents. Ils sont plus élevés en nombre mais moins dommageables et la moyenne est, M. Vézina me corrigera si ma mémoire ne m'est pas fidèle, d'environ les deux tiers du coût d'un accident normal. Il y a donc des avantages de ce côté. Mais la

tarification actuelle des taxis, à la Régie de l'assurance automobile, d'après ce qu'on m'en a toujours dit, est inférieure à ce que la Régie de l'assurance automobile devrait demander, de 10 % à 15 %, semble-t-il. C'est pour cela que j'aimerais qu'on discute là-dessus parce que vous, vous trouvez que c'est trop élevé, alors qu'en ce qui a trait à la régie, selon les analyses actuarielles faites, on ne vous demande pas ce qu'on devrait vous demander. Compte tenu de l'importance du taxi, je me suis opposé à ce qu'on puisse exiger exactement ce que cela coûte, compte tenu de votre situation et du fait que c'est votre gagne-pain.

Alors, peut-être que M. Vézina pourrait faire une courte présentation de la tarification à ce chapitre et tenter de discuter et voir ce qu'on peut faire.

Le **Président (M. Saint-Roch):** M. Vézina.

M. Vézina (Jean-P.): M. le Président, merci. Rapidement, M. le Président, je vais tenter de vous dresser la façon dont la tarification des contributions d'assurance à la régie est établie. Contrairement, peut-être, à ce qui a été dit ici dans cette même salle hier, la régie tarifie en fonction des risques que représentent les catégories de véhicules. Alors, donc, on n'a pas la même tarification pour tous les véhicules automobiles, mais on a une tarification en fonction des risques que représentent des catégories de véhicules. Comme le ministre l'a dit, on a une grande catégorie qui s'appelle véhicules de promenade, on en a une autre qui s'appelle véhicules de taxi. On a aussi les autobus, les camions, les motos et les véhicules qui sont moins souvent sur la route, comme, par exemple, des véhicules outils ou des choses comme cela.

La tarification est faite de la façon suivante. On cumule - maintenant, on a neuf ans, en fait, de connus 1978-1987 - les coûts pour chacun des accidentés qui se sont présentés à la régie, les coûts qu'on dépense pour une victime. Ensuite, on les attribue à un accident donné. Cette victime-là a été blessée dans un accident précis, alors on l'attribue à un accident donné et on sépare les coûts en fonction du nombre de véhicules impliqués. S'il y a une moto, un camion et une auto, bien, c'est un tiers, un tiers, un tiers, avec un dégrèvement possible - on le verra avec les camionneurs cet après-midi - pour tenir compte que les camionneurs paient la CSST. Alors, donc, on attribue effectivement un accident donné - comme c'est le système "no-fault" pour ce qui est des dommages corporels - en fonction du nombre de véhicules impliqués.

Cela nous permet, à ce moment-là, de voir effectivement chacune des catégories de véhicules, son implication dans les coûts

réels des accidentés, que ce soient des morts ou des blessés graves ou légers. Comme ce sont d'abord les véhicules de promenade qui sont les plus nombreux - 2 000 000 de véhicules sur environ 4 000 000 - on établit que le véhicule de promenade, par exemple, a un critère de relativité qui est égal à 100 et on établit le risque que représentent, par rapport aux véhicules de promenade, toutes les autres catégories de véhicules.

On vient de refaire la catégorie des taxis. On refait cela, chaque année, aussitôt qu'on a une année additionnelle de connue, on l'ajoute justement aux années précédentes pour voir si, effectivement, cela change ou non. On s'aperçoit, par exemple, que, pour les véhicules de promenade, à cause du port de la ceinture notamment, les accidentés sont moins gravement atteints. On peut vous montrer qu'effectivement, on a payé moins cher pour des accidentés de véhicules de promenade depuis 1978. C'est le contraire dans le cas de la moto. En moto, les gens sont de plus en plus accidentés parce que, effectivement, il y a un glissement qui se fait du parc vers la grosse moto et la grosse moto fait que les gens circulent plus vite et que les accidentés sont plus graves.

Bon, on vient de refaire, avec les dernières données, ce que cela pouvait donner pour chacune des catégories de véhicules, ce qui nous a permis, d'ailleurs, de faire une recommandation au gouvernement, qui a été entérinée, de réduire les véhicules de promenade dernièrement. Et ce que cela nous donne pour les véhicules de taxi, c'est en dents de scie. Une année, il y a plus d'accidents, plus de victimes et, une autre année, il y en a moins. Mais, depuis 1978, les accidentés dans les véhicules taxis représentent des coûts pour la régie qui sont à peu près aux deux tiers, comme l'a dit le ministre il y a un instant, de ce que représentent les coûts pour les véhicules de promenade. On se comprend bien? Bien sûr, un mort, dans les deux cas, c'est le même prix, mais les blessures d'une personne, dans les véhicules-taxis, seront souvent moins graves, de façon générale. Pour la période de 1978 jusqu'à maintenant, en moyenne, c'est à peu près les deux tiers.

Par ailleurs, la fréquence des accidents de voitures-taxis est de cinq à six fois plus élevée que celle des véhicules de promenade. Cela varie aussi d'une année à l'autre, mais en moyenne, sur toute la période, c'est cinq fois.

Si bien que - je reviens à mes taux relatifs - lorsqu'on impose l'indice 100 aux véhicules de promenade, compte tenu de ce que je viens de dire, on devrait demander 3,5 fois plus pour les véhicules-taxis. Le résultat de tout cela... On peut déposer les données, je l'ai déjà fait pour les véhicules-taxis de Québec, on peut aussi déposer l'étude faite par Martineau, Provencher &

Associés, qui sont les actuaire-conseils. J'ai une lettre signée par M. Provencher qui dit, en conclusion: "La tarification actuelle des véhicules-taxis par rapport aux véhicules de promenade sous-estime légèrement - environ 15 % - le coût des accidents des taxis. Cette catégorie de véhicules se distingue par une fréquence très élevée d'accidents - environ cinq fois plus élevée - mais avec un coût moindre, environ deux tiers, par rapport aux véhicules de promenade."

Ce qu'on a comme résultat, c'est que, effectivement, les véhicules-taxis, à ce moment-ci - je ne dis pas que ce ne sera pas amélioré, l'an prochain - depuis 1978, sont subventionnés par l'ensemble des véhicules de promenade pour à peu près 15 %.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Vézina. M. le ministre. (10 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Cela donne une explication sur la manière dont la régie s'y prend. Ce que je comprends des discussions qu'on a déjà eues dans le passé et qui reviennent, c'est que, concernant la fréquence des accidents, qui est de cinq à six fois plus élevée, votre point important, c'est de dire: Nous ne sommes pas responsables de l'accident et, avec ce système, c'est nous qui sommes pénalisés sur le plan des assurances parce que, si on avait à prouver la responsabilité, dans 85 % ou 90 % des cas, la preuve serait faite que nous ne sommes pas responsables et, donc, ce serait l'autre accidenté qui aurait à payer les coûts.

C'est clair que le système actuel semble causer un certain nombre de préjudices aux gens du taxi, à ce moment-ci, mais il faut quand même faire la distinction. Vos principales revendications concernent davantage la réparation des véhicules que les blessures corporelles, alors que la réparation des véhicules est assurée par des assureurs privés qui se sont prévalus d'un régime de "no fault" dans ce cas. Il y a des réajustements de par votre volonté qui doivent intervenir, si j'ai bien compris le sens de votre intervention, mais qui impliquent davantage le secteur privé pour la couverture des dommages matériels et non pas les blessures corporelles. Je ne sais pas si cela traduit bien votre...

M. Gagnon: C'est exactement cela. On se pose une question dans le sens que M. Vézina vient de l'expliquer. Je vais prendre un cas type: je circule sur une voie publique, une voiture m'emboutit, il y a trois personnes dans cette voiture de promenade; les personnes dans la voiture-taxi, à l'exemple de ce que M. Vézina vient de donner, sont moins blessées, et les trois personnes dans la voiture de promenade sont assez gravement

blessées. Vous prenez les coûts pour les trois personnes qui sont blessées et vous les divisez entre le taxi et le particulier. C'est bien cela?

M. Vézina: Écoutez! C'est la même chose que vous laissez entendre dans les véhicules de promenade, où il y aurait beaucoup de monde, et, dans les voitures-taxis, il n'y aurait pas beaucoup de monde.

M. Gagnon: On recommence. C'est vous qui venez de nous dire que, les personnes qui prennent place dans une voiture-taxi sont moins souvent blessées. C'est ce que vous venez de me dire? Dans les voitures-taxis.

M. Vézina: C'est-à-dire moins souvent blessées... On dit qu'elles sont aussi souvent blessées, mais aux deux tiers des coûts à peu près; elles sont moins gravement blessées.

M. Gagnon: Elles sont moins gravement blessées. Par contre, si je suis seul dans ma voiture et que M. le ministre est seul dans la sienne et que sa voiture emboutit la mienne il a la responsabilité de M. le ministre. M. le ministre est blessé **plus** gravement que moi. Vous prenez le total de nos deux réclamations et vous le divisez en deux. Ce n'est pas comme cela?

M. Vézina: Écoutez! Encore une fois...

M. Gagnon: Vous avez oublié le chauffeur du ministre.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Gagnon: Mais je présume qu'il doit être comme un chauffeur de taxi, c'est-à-dire qu'il ne se blesse pas.

Une voix: Le chauffeur n'était pas là, c'est pour cela qu'il a eu un accident.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Vézina: Ce que vous dites est tout à fait exact. Donc, lors d'un accident, cela peut arriver qu'il y ait une répartition sur une voiture plutôt que sur l'autre parce qu'il y avait plus de passagers dans une voiture. Sur l'ensemble, cela se répartit de façon à peu près équitable. Le tarif est un tarif d'ensemble. On ne fait pas le risque d'un individu, d'une auto de particulier. Dans ce sens-là, je me permets de vous signaler que, normalement, dans une voiture-taxi, il y a **plus** de monde que dans un véhicule de promenade, de façon générale, **si bien** que, même si c'est aux deux tiers, la gravité, il y a plus de monde.

M. Gagnon: Je mets en doute le fait qu'il y a peut-être plus de monde. Vous

savez que la majorité des voitures-taxis circulent avec, au maximum, une personne ou deux.

M. Vézina: Mais il y a une autre chose que vous devez considérer, monsieur. Quand il y a un accident impliquant une voiture-taxi et un autre véhicule, les passagers de l'autre véhicule sont aux deux tiers aussi affectés par rapport à un accident normal. Ce n'est pas la voiture-taxi qui fait qu'elle est plus sécuritaire, c'est qu'elle circule moins vite. Donc, nécessairement elle circule moins vite avec un autre véhicule aussi. Les deux tiers des coûts, c'est deux tiers pour les passagers, là aussi.

M. Gagnon: Vous comprenez que les deux tiers des coûts divisés par la masse de propriétaires, de particuliers dans votre grande catégorie, et les deux tiers des coûts divisés par les membres de notre pauvre petite industrie, ce n'est pas exactement la même répartition.

Une voix: C'est la même chose pour les motos.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, sauf qu'on ne gagne pas sa vie avec sa moto et qu'on gagne sa vie avec le taxi. Il me paraît y avoir une distinction très nette pour ce qui est des catégories. Le fait que ce soit 10 % ou peut-être 15 % moins élevé que cela devrait l'être, il y a quand même une prise en considération de ce phénomène par la régie.

Cependant, votre revendication s'adresse à deux niveaux de responsabilité, d'après moi: aux assureurs privés, où il y a une incapacité d'avoir une assurance à un coût raisonnable et vous en faites les frais vu que votre principe à vous est de prouver qu'à 80 %, 85 % ou 90% vous n'êtes pas responsable de l'accident et que les dommages matériels vous retombent finalement sur le dos par la suite et que, s'il y avait un système de responsabilité pour les dommages matériels, vous seriez probablement moins pénalisés quant au coût des assurances.

Je vais y aller avec une question bien précise. Je pense qu'on a assez bien cerné le problème à la fois sur le corporel et sur les dommages matériels. Est-ce que votre mémoire souhaite que le gouvernement intervienne dans l'assurance privée?

M. Gagnon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est votre volonté. En définissant nécessairement ce que cela pourrait être autrement que par le fonds d'amortissement dont vous faites la proposition, dans votre esprit, qui serait responsable du fonds d'amortissement? Cela

me paraît un élément important à déterminer.

M. Léveillé (Gilles): Au sujet du fonds d'amortissement, on prévoit que le ministère des Institutions financières serait l'organisme pour gérer et administrer ce fonds-là. Il y a peut-être d'autres organismes gouvernementaux qu'on ne connaît pas et qui pourraient gérer ce fonds, mais, à ce moment-là, le fonds créé fournirait aux assureurs une garantie que cela ne coûterait pas plus qu'un montant X à l'assuré. On veut donc que ce soit le gouvernement parce qu'on ne peut pas mettre cela entre les mains des assureurs parce que la gérance de ce fonds doit être faite par une personne impartiale.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Cela ne pourrait pas être le ministère des Institutions financières parce que ce ministère est maintenant disparu et les responsabilités sont sous un autre chapeau. Je pense que c'est davantage le message...

M. Léveillé: Sous un autre chapeau, mais au gouvernement. C'est pour cela que j'en parle comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): Dans vos recherches de solution, est-ce que vous avez examiné la possibilité d'une mutuelle?

M. Léveillé: On a examiné la possibilité d'une mutuelle. Par contre, on sait que l'industrie du taxi est très autonome et fonder une mutuelle serait très onéreux. Je ne pense pas que l'industrie du taxi pourrait fonctionner par une mutuelle parce qu'on a 3000 permis de taxi, mais on n'est pas 8000 membres. Cela deviendrait donc onéreux au départ.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je pense qu'il y a du travail à faire à ce niveau-là.

M. Gagnon: J'aurais peut-être une autre solution. Dans trois, quatre ou peut-être même cinq provinces au Canada il y a un groupement qui s'appelle Facility Insurance. Dans la majorité des provinces, les assurances sont obligatoires comme au Québec. À cause du caractère obligatoire, nous croyons que ces mêmes assureurs ont une certaine dette envers la société. On ne comprend pas pourquoi ils ne nous assurent pas. Les raisons invoquées sont souvent la taille de la compagnie qui fait qu'elle ne peut vraiment pas prendre de risques. Certaines compagnies, en regard au caractère obligatoire des assurances, se sont réunies. Toutes les compagnies qui n'assuraient pas le taxi ou différents risques se sont réunies, ont formé une autre division qu'on nomme la

Facility Insurance. Cette compagnie établit des coûts, permet de créer une espèce de concurrence entre les principaux assureurs de taxi et les autres, rembourse un peu en même temps le privilège que nos élus leur ont donné en mettant cela obligatoire. On ne comprend pas pourquoi le gouvernement peut rendre obligatoires certaines choses et, d'un autre côté, ne peut pas obliger ces mêmes assureurs à nous assurer.

Si je me présente à un bureau d'assurances, on ne me demande même pas mon nom, on me demande si j'ai un taxi. On me dit: Merci, monsieur, vous reviendrez ou allez frapper à une autre porte. Nous croyons que c'est complètement aberrant. Peu importe le dossier. Le dossier n'a aucune espèce d'importance. La région où vous faites le transport n'a pas d'importance non plus. L'utilité et le kilométrage que vous faites... Il y a des gens de notre industrie qui, pour certaines raisons, ne font pas beaucoup de kilométrage. Il n'y a aucune espèce de comparaison. Cela n'a aucune espèce d'importance. Voilà un manque de concurrence flagrant. Nous pensons que les assureurs pourraient, par un moyen qui pourrait être déterminé, trouver une solution pour rendre un peu la monnaie de la pièce à toutes les couches de la population au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Une dernière question, avec votre permission, M. le Président, avant ma petite conclusion. J'ai été un peu surpris d'une recommandation selon laquelle on parle de régionalisation. On a pris l'exemple du conducteur de taxi de la Gaspésie par rapport à celui de Québec ou de Montréal. Est-ce qu'une proposition comme celle-là, si elle était appliquée, ne défavoriserait pas justement le conducteur de taxi de Montréal ou de Québec, ceux-ci étant plus exposés?

M. Léveillé: Non. Pour répondre à cette question, prenons l'exemple d'un chauffeur de taxi dans la région de Montréal, dont le risque d'accident est plus élevé qu'à Québec. Si un chauffeur de taxi conduit pendant un an sans accident dans un trafic lourd comme Montréal, c'est parce qu'il est un bon chauffeur à comparer à un chauffeur de Gaspé, qui peut conduire pendant un an sans accident. La différence à ce niveau, c'est que si un chauffeur de taxi à Montréal y va par l'incidence du nombre d'accidents, la prime est toujours calculée en fonction du nombre d'accidents non responsables ou responsables. À partir de ce moment, les chances d'un chauffeur de taxi à Montréal sont beaucoup plus élevées qu'un chauffeur de taxi à Gaspé, par exemple.

Dans notre mémoire, nous disons que le chauffeur de taxi de Montréal, après un an sans accident, par exemple, devrait être

considéré au même titre que le chauffeur de Gaspé, après trois ans sans accident, dans ce cas. C'est là la différence, où le risque d'accident entre en ligne de compte.

Les compagnies d'assurances n'en tiennent pas compte. Pour elles, c'est seulement par accident qu'elles calculent les primes. Les barèmes seront les mêmes pour un chauffeur de taxi de Gaspé que pour un chauffeur de taxi de Montréal. Elles y vont par le nombre d'accidents et non pas par la période pour un nombre donné d'accidents. Si on a un accident, à Montréal dans un an, pour être dans la même catégorie, on calcule que le chauffeur de taxi de la Gaspésie devrait avoir trois ans.

L'effet de cela, c'est que, si le chauffeur de Gaspé a un accident après seulement un an, il doit être considéré au même titre que le chauffeur de Montréal, ce qui est beaucoup plus différent. C'est cela qu'on dit dans le mémoire. Le chauffeur de taxi de Montréal devrait, lui, être considéré au même titre qu'un chauffeur de taxi de Gaspé ou de Baie-Comeau ou ainsi de suite.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. M. le Président, juste en terminant, c'est un problème assez complexe et irréal, je pense, pour chacun des chauffeurs de taxi qui a à s'assurer. Pourtant, hier, certains intervenants du domaine de l'assurance sont venus nous dire qu'il n'y avait pas tellement de problèmes dans l'assurance privée. On se rend compte qu'il y en a quand même un peu chez les chauffeurs de taxi et que cela peut aussi concerner la Régie de l'assurance automobile.

Dans ces circonstances, seriez-vous disposé à participer à un comité qui pourrait être présidé par le député de Jeanne-Mance, qui connaît bien le taxi?

M. Gagnon: On est plus que disposé. Nous espérons la venue d'un tel comité. (11 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Mais ce comité ne traiterait que du problème des assurances et on pourrait tenter d'amorcer des solutions, où la régie serait présente et mon collègue, M. Fortier, responsable des assurances, pourrait aussi être associé à cette démarche.

M. Gagnon: C'est d'ailleurs ce qu'on souhaite. Il faut comprendre que notre problème, même dans la préparation du mémoire, est un problème de statistiques, n'ayant pas les moyens financiers d'engager des actuaires pour résoudre ces problèmes. Partout où l'on cogne pour avoir des statistiques, la porte est toujours fermée. On n'est jamais capables d'avoir des statistiques qui reflètent vraiment la réalité. Les dernières statistiques de la RAAQ étaient assez populaires, excepté qu'il manquait seulement 2000 voitures. Ils nous donnaient

des statistiques à quelque 7400 permis, tandis qu'à cette date, il y en avait presque 9000.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont peut-être des gars qui ne sont pas inscrits.

M. Gagnon: Peut-être. On est prêt à prendre notre part.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a toutes sortes de trucs, à un moment donné, dans la vie. Mais, finalement, avec un comité comme celui-là, je pense qu'on donne accès à toutes les statistiques, tout ce qu'il y a de plus récent, finalement, pour être capable d'avoir un vrai portrait de la situation pour des vraies solutions aussi.

M. Gagnon: Je pense que ce serait très souhaitable.

M. Martel (Raymond): On a un problème qui revient souvent aussi et cela a été remarqué souvent. On a des gens qui travaillent dans le domaine du taxi et qui ont la même expérience, la même automobile. Ils vont arriver tous les deux pour s'assurer à une compagnie d'assurances. À l'un, on va demander 1300 \$ et, à l'autre, 1800 \$. Mais pourquoi? La même expérience, la même valeur d'automobile, et il y en a un qui a une différence de 500 \$ à 600 \$ pour s'assurer. C'est quoi? Ce sont des choses qu'on ne comprend pas.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas seulement dans le cas du taxi. Dans mon propre cas, lorsque j'étais en Gaspésie, cela me coûtait 465 \$; rendu à Québec, cela m'en coûte 265 \$. Ce, dans la même année.

Une voix: C'est la concurrence probablement.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. En tout cas, ce n'est pas particulier au taxi. Il y a des gens qui s'assurent dans le privé aussi, pour leur véhicule de promenade, et on voit les mêmes différences là aussi.

Je suis heureux que vous acceptiez de participer à un comité comme celui-là. On va le mettre sur pied très rapidement. M. le député de Lévis arrive et dit: Un membre de l'Opposition? N'importe quand!

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ces paroles, je vous remercie, M. le ministre. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, le ministre n'a peut-être pas dit qu'il avait un mauvais dossier comme conducteur en Gaspésie. Mais, on ne le sait pas.

Je voudrais saluer les gens du domaine du taxi. Cela me fait plaisir de vous voir

ici, de vous rencontrer. Nous avons lu attentivement votre mémoire. Au cours des dernières années, vous avez fait l'objet d'une préoccupation constante, en tout cas, de la part des députés du parti que je représente, pour essayer d'améliorer le fonctionnement du taxi au Québec, sur plusieurs aspects, sur l'ensemble des aspects. De la même façon qu'on dit que le transport en commun doit être la priorité, le taxi fait partie d'une forme de transport en commun et nous considérons que cette industrie doit bien fonctionner. D'autant plus que, lorsqu'on considère l'évolution de la pyramide d'âge au Québec, on aura deux fois plus de personnes âgées de plus de 60 ou 65 ans dans une dizaine d'années, on aura autour de 25 % des gens qui auront plus de 60 ans, et on sait que ces gens sont de grands utilisateurs de taxis, parce que, souvent, ils ne veulent pas conduire eux-mêmes parce que cela les rend nerveux ou pour d'autres raisons.

Nous estimons que, comme je le disais, le transport en commun doit être une priorité et, immédiatement après, l'industrie du taxi doit être aussi une priorité pour mieux desservir l'ensemble de la population. Maintenant, en fonction de ce que vous avez dit, M. Léveillé, tout à l'heure, quand vous avez parlé d'un conducteur, avec un an, deux ans, trois ans, sans accident, avez-vous déjà fait l'analyse du nombre de kilomètres que parcourt un chauffeur de taxi moyen à Montréal et du nombre de kilomètres que parcourt un chauffeur de taxi moyen en Gaspésie? Vous avez nommé Gaspé, donc, prenons l'exemple de Gaspé.

M. Léveillé: Oui. Le nombre de kilomètres est peut-être de peu d'importance. Le nombre de kilomètres est peut-être même plus élevé à Gaspé, si on prend cet exemple. Par contre, par rapport au taux de la circulation, le risque est complètement différent. C'est que le chauffeur de taxi à Gaspé ne fait pas du taxi parmi une population de 1 500 000 ou 2 000 000, soit la population flottante qui voyage dans les rues de Montréal. On dit qu'à partir de ce moment, les risques sont beaucoup plus élevés et les primes d'assurance reflètent les risques. La prime d'assurance, pour le même kilométrage parcouru, disons à Gaspé va être la même à Gaspé qu'à Montréal. Par contre, là où on se fait avoir, c'est qu'en ayant le "no fault", on est sujet à avoir plus d'accidents que la personne de Gaspé, parce qu'elle ne conduit pas dans la même circulation. En ayant le "no fault", ce qui nous cause préjudice, c'est que les compagnies d'assurances ne prennent pas en considération, que vous ayez eu un ou deux accidents durant l'année, si vous êtes responsable ou non. Si vous n'êtes pas responsable, elle va vous augmenter votre prime d'assurance quand même. Je prends un

exemple, une lettre de la Wawanesa - je ne donnerai pas le nom de la personne impliquée - indique que des montants de 640 \$, 5000 \$, 1000 \$, 4000 \$ et 700 \$ ont été payés. Ces accidents sont survenus au moment où le véhicule était en stationnement. C'est dur à dire, mais c'est exactement cela. La compagnie d'assurances a payé un total de 14 000 \$ pour cet assuré et elle a un autre accident de 700 \$ qui est en suspens.

Dans tous ces cas, le propriétaire de taxi n'est pas responsable, mais, en étant dans une circulation dense, il est sujet à avoir plus d'accidents que le chauffeur de taxi de Gaspé, même s'ils parcourent tous les deux le même kilométrage à la fin d'une année.

M. Garon: Est-ce que vous avez des chiffres concernant le taux de risque que représente la circulation pour un chauffeur de Gaspé et pour un autre de Montréal?

M. Léveillé: Quand arrive le temps d'obtenir des statistiques ou des données de la part des assureurs, c'est une chasse gardée, on ne peut obtenir aucun renseignement. Aussitôt qu'on fait une demande pour avoir des données d'un assureur en particulier, concernant l'industrie particulière qu'est le taxi, c'est relatif à leur administration et on ne peut avoir aucune donnée. À la suite de cela, c'est pour cela qu'on a profité de la commission parlementaire pour vous soumettre ce problème. On ne peut pas exactement dire à quel taux devrait être la prime d'un assuré parce qu'on n'a pas de donnée de risque, ni de fréquence, ni de coûts des accidents.

À partir de ce moment-là, on est obligés de se fier à leur parole.

M. Garon: Avez-vous des données concernant le coût de l'assurance pour le taxi avant l'actuel régime de l'assurance automobile...

M. Léveillé: Oui.

M. Garon: ...par la régie...

M. Léveillé: Si on prend...

M. Garon: ...par rapport au citoyen ordinaire...

M. Léveillé: Oui.

M. Garon: ...et au gars du taxi, dans le régime actuel de l'assurance automobile?

M. Léveillé: Si on prend l'exemple des coûts qui existaient avant le régime d'assurance automobile, les assurances étaient d'environ 800 \$ selon la qualité de voiture

que vous aviez. Le coût pour un particulier était d'environ de 200 \$ à 250 \$ par année, toujours lorsqu'il n'y avait pas eu d'accident. On n'en a pas au "no fault", on ne dit pas qu'on veut l'abolir. C'est pour cela que M. le ministre a constaté aussi que le "no fault", pour ce qui est des blessures corporelles, a ses avantages, c'est sûr, on n'en nie pas l'existence.

Par contre, ce qu'on dit, c'est qu'on a été pénalisé là où se situent les plus grosses réclamations, c'est-à-dire pour les dommages corporels. Un accident d'automobile où vous n'avez que des dommages matériels, cela peut représenter de 4000 \$ à 5000 \$, tandis que si vous avez des dommages corporels qui auraient pu entraîner des poursuites, si on prend des exemples ailleurs, cela aurait pu représenter des millions de dollars. Cela peut entraîner des poursuites de 200 000 \$ ou de 300 000 \$, sans calculer les frais d'avocats qui peuvent y être rattachés. À partir de ce moment-là, on ne peut pas établir le pourcentage des chiffres qu'il y avait en 1976 - si on prend cette année comme référence, puisqu'on me posait la question - et les transposer en 1987 parce qu'on n'a aucune donnée. On ne peut pas faire de comparaison valable.

M. Garon: Ah bon!

M. Léveillé: C'est cela, le problème.

M. Garon: C'est parce que je voulais voir, par rapport aux blessures corporelles, s'il y avait eu une baisse significative. Est-ce qu'il n'y aurait pas, par rapport au matériel, un écart qui est resté large ou par rapport à ce que cela pourrait être?

M. Léveillé: Si on prend un exemple par rapport au matériel, c'est qu'en 1982, il y a une compagnie qui est arrivée sur le marché; elle n'avait pas comme pratique d'assurer les chauffeurs du taxi; elle est entrée dans le marché du taxi. Les primes, lorsque ce nouveau concurrent est arrivé sur le marché des assurés du taxi, ont dramatiquement baissé d'environ 35 %, seulement parce qu'un nouveau concurrent arrivait sur le marché. Si je prends, par exemple, ma prime d'assurances personnelle qui se situait, dans ce temps-là, à 1778 \$, en 1982, et, du jour au lendemain, j'ai eu un avis de ma compagnie d'assurances disant qu'elle me donnait une ristourne de 600 \$, seulement parce qu'un nouveau concurrent arrivait sur le marché. Alors, c'est à partir de là qu'on s'est aperçu que la prime de la police d'assurance était élevée. C'est pour cela qu'on dit qu'on ne peut pas savoir ce qui en est. C'est lorsqu'il arrive un fait comme cela qu'on peut en déduire qu'il y a effectivement une surcharge des primes. Si, dans l'espace de trois ou quatre semaines, ils

sont capable de baisser une prime de 600 \$, c'est donc parce qu'ils me demandaient, pendant les trois ou quatre semaines précédentes, 600 \$ de trop. À partir de là, c'est pour cela qu'on dit qu'on a seulement ces... Comme déduction de primes d'assurance, on ne peut pas justement établir quelle devrait être la juste part de nos risques parce qu'on est à la merci de ces compagnies.

M. Gagnon: Ce qu'on voudrait, dans le fond, ce n'est peut-être pas changé, mais on voudrait qu'ils soient capables de nous donner la justification de leur prime. Par exemple, en Ontario, on est obligé de justifier les augmentations devant une commission spéciale, à toutes les années; s'il y a des augmentations, on est obligé de les justifier. Donc, pour cela, il faut qu'on sorte des chiffres, des statistiques et, à ce moment-là, on peut les étudier ou les faire étudier. Il faut comprendre aussi l'impossibilité, quant à nous, de le faire. On peut seulement prendre des chiffres qui nous sont personnels qui ne reflètent peut-être pas toujours la moyenne générale de l'industrie. Dans le fond, le plus gros problème qu'on a, c'est justement qu'on est un peu comme Don Quichotte, on se bat contre des moulins à vent; on émet des idées, des solutions et peut-être qu'après étude, on va s'apercevoir qu'ils nous donnent exactement la bonne tarification. À ce moment-là, on sera satisfaits.

M. Garon: Avez-vous cherché à savoir, des gens qui sont dans le domaine du taxi en Ontario ou aux États-Unis, dans des territoires qui ressemblent au Québec, quels étaient les prix payés par les chauffeurs?

M. Gagnon: Les primes en Ontario sont extrêmement plus élevées; on dit même qu'elles peuvent être de sept, huit ou même dix fois plus élevées. On en a discuté d'ailleurs avec le représentant des assurances de Toronto et le problème, ce n'est pas le matériel. Quand on comparait le matériel, on arrivait aux mêmes choses. La seule différence, c'est que maintenant, l'évaluation de la personne est rendue une chose qui se calcule terriblement facilement. C'est-à-dire que, si on a un accident et qu'on tue un enfant, les valeurs et le coût de la vie ne sont plus les mêmes. Grâce au système d'actuaire et tout cela, ils sont capables d'évaluer... On peut arriver à payer des compensations de 1 000 000 \$ ou 2 000 000 \$ selon la personne victime de l'accident. D'après leur tarification, si on prenait seulement le point de vue matériel, on arrivait presque sensiblement à la même chose ou à quelque chose d'un peu moins cher que chez nous. On pouvait arriver, chez eux, à 1000 \$ ou 1100 \$, tandis qu'on avait une moyenne de 1700 \$ à 1800 \$ chez nous,

sans compter la RAAQ de 300 \$ ou 335 \$ par année qui est ajoutée. Cela veut dire qu'on monte à une moyenne d'environ 2000 \$ tandis qu'eux paient environ 1000 \$ à 1200 \$ seulement pour... Pour le reste, ce sont vraiment les dommages corporels qui coûtent extrêmement cher.

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que je peux voir, la régie ne demande pas cher pour le corporel.

M. Léveillé: Non, ce n'est pas ce que cela veut dire. C'est que la régie paie moins qu'eux, là-bas. Ha! Ha!

M. Gagnon: Elle nous demande plus cher qu'aux autres citoyens; c'est tout ce qu'on peut dire parce qu'on n'a pas autre chose.

M. Léveillé: On sait qu'au Québec, pour un bout de doigt, la régie va donner 50 \$, tandis que là-bas, on va donner 50 000 \$; c'est là qu'est la différence. Ha! Ha!

M. Gagnon: C'est la différence, peut-être que les doigts des Ontariens valent plus cher que les nôtres, je ne sais pas, c'est peut-être cela.

M. Martel: Il y a aussi un balancement des assurances. Prenons deux personnes qui travaillent comme chauffeur de taxi depuis cinq ans et qui n'ont fait aucun accident; l'une possède une voiture de 25 000 \$ et l'autre, une voiture de 3000 \$. Je ne comprends pas pour la même expérience, c'est pareil pour les deux. En réalité, la compagnie d'assurances risque de se faire "scraper" une voiture de 3000 \$ tandis que l'autre risque une assurance pour une voiture de 25 000 \$ et les personnes paient 1800 \$ toutes les deux. Il me semble qu'un gars qui paie 1800 \$ pour assurer 3000 \$ et l'autre qui paie 1800 \$ pour assurer 25 000 \$... Il me semble que le gars qui n'a que 3000 \$ en main est lésé dans ses droits et qu'il devrait payer moins cher. Il risque moins.

M. Gagnon: Il y a des déséquilibres qu'on ne peut pas s'expliquer. De toute façon, tout ce qu'on veut, nous, c'est comprendre.

M. Garon: Par rapport à l'Ontario...

M. Gagnon: Par rapport à l'Ontario et par rapport à chez nous aussi. Je ne pense pas que ce soit normal si je paie 1600 \$ par année à Québec et que celui qui a un taxi à Val-d'Or paie 1500 \$, je ne trouve pas cela normal.

M. Garon: Non, mais ce que le

monsieur dit, c'est par rapport à...

M. Gagnon: Non, ce n'est pas par rapport à l'Ontario, c'est ici.

M. Garon: Non, c'est par rapport à deux voitures complètement différentes. Une auto de 25 000 \$ et une autre de 3000 \$...

Une voix: Ce n'est pas pareil.

M. Garon: ...pour les dommages matériels, ce n'est pas la même chose du tout.

(11 h 15)

M. Gagnon: Mais, par contre, ils ne tiennent pas compte d'un tas de facteurs ou, s'ils en tiennent compte, nous, on ne voit pas vraiment la différence.

M. Garon: Là, ce que je constate, c'est qu'il n'est pas normal que l'industrie du taxi ait autant d'inquiétudes par rapport au prix qu'elle paye. Est-ce que vous avez déjà rencontré la Régie de l'assurance automobile ou, surtout, l'Inspecteur général des Institutions financières pour pouvoir établir une sorte de justification des tarifs? Vous n'êtes pas les seuls. On a vu récemment les municipalités - elles ont peut-être plus de poids que l'industrie du taxi - dire qu'elles avaient l'impression de se faire manger tout rond, pour ne pas employer un autre mot. Alors, par rapport à leurs primes, les municipalités trouvaient cela épouvantable, assez qu'elles veulent former leur propre compagnie d'assurances. Alors, c'est vrai ou ce n'est pas vrai? C'est justifié ou ce n'est pas justifié? C'est évident que nous, on ne peut pas tirer cela au 12 comme cela, même si c'est le temps de la chasse, mais il y a des gens qui devraient être capables de nous dire: Ils payent trop cher ou ils ne payent pas trop cher, en fonction de ce qui se passe. Les municipalités viennent de le dire. Vous dites la même chose.

Avez-vous déjà rencontré l'Inspecteur général des institutions financières pour lui dire: Nous, on veut savoir ce qui se passe? Est-ce que la tarification qui nous est demandée est valable ou non? Est-ce qu'il est anormal qu'il n'y ait pas plus d'assurance que cela? Est-ce qu'on ne devrait pas - comme vous l'avez dit - créer un genre de "pool" ou de mutuelle entre les compagnies d'assurance, un "pool" spécial pour le taxi pour établir une meilleure péréquation ou mutualisation entre les compagnies d'assurances?

M. Gagnon: La seule chose que je peux répondre à cela, c'est que, premièrement, le regroupement existe depuis deux ans. Depuis deux ans, M. le ministre peut vous le confirmer, on a accompli une somme de travail assez extraordinaire dans différents

dossiers, où on a essayé de s'impliquer, d'impliquer nos membres. Le problème, c'est un problème réel, un problème de moyens financiers, un problème aussi justement de temps. Nous fondons beaucoup d'espoirs dans la commission présentement pour que, justement, grâce à la formation d'un comité qui pourrait vraiment ouvrir les portes... Vous pouvez être certain que si jamais cela ne débouche pas où on veut aller, on va aller chercher ce qu'il nous faut. Mais là, c'est seulement un problème d'organisation. Cela fait seulement deux ans que le regroupement a été fondé. En deux ans, on a eu différentes augmentations de tarifs, la ceinture de sécurité. On a eu de gros dossiers à débattre. Là, on est rendu aux assurances et l'objectif qu'on s'est donné cette année, c'est d'avoir au moins des éclaircissements sur les primes qu'on paye, autant à la RAAQ qu'au point de vue des assurances personnelles privées.

Mais là, présentement, on fonde des espoirs justement dans le futur comité. Espérons qu'on va répondre à nos questions.

M. Léveillé: Pour répondre à M. Garon aussi, je pourrais émettre un commentaire. C'est que, comme M. Gagnon dit, il y a eu un travail énorme de fait en ce qui concerne les ligues de taxi de la province de Québec. On a travaillé, de concert avec M. Bissonnet, à l'élaboration du rapport Bissonnet où on a fait mention qu'il y avait un problème en ce qui concerne l'industrie du taxi face aux assureurs. À la suite des discussions qu'il y a eues avec le rapport Bissonnet, on s'est assis ensemble. Quand on a su que la commission voulait avoir la présentation de mémoire, on s'est assis ensemble, les ligues de Montréal et de Québec, des environs de Québec, pour préparer un mémoire. On dit aussi, dans le mémoire, qu'on n'a pas toutes les données. On a fait une remarque aussi à ce chapitre. On ne peut pas vous donner toutes les données vu le court laps de temps qu'on a travaillé à cela. Il y avait beaucoup de choses. Il a fallu passer aux choses prioritaires. Il a fallu faire un ordre de priorité sur certains articles. À partir de ce moment-là, quand vient le dossier des assurances, on travaille dessus. C'est pour cela que, dans le moment, au préalable, il n'y a pas eu de rencontre avec d'autres personnes concernant les assurances de taxi. Si cela peut répondre à votre question.

M. Garon: Concernant la régie...

M. Léveillé: La régie, ainsi de suite.

M. Garon: ...en ce qui concerne les dommages corporels, les...

M. Léveillé: On avait fait des représentations...

M. Garon: ...dommages matériels, c'est l'Inspecteur général des institutions financières.

M. Léveillé: Oui.

M. Garon: Les compagnies d'assurances sont dans ce domaine-là.

M. Léveillé: On avait fait des représentations, lors du rapport Bissonnet, justement en ce sens qu'on voulait avoir des rencontres avec ces gens-là, préparer des rencontres. C'est ce que le rapport aussi mentionnait. À partir de ce moment-là, on pourrait avoir des rencontres avec les assureurs pour en venir à quelque chose. Je remercie le ministre, dans le moment, de voir que le problème existe et de former un comité pour pouvoir justement y travailler avec ces gens-là. On voit l'intérêt que le ministre des Transports peut avoir face à l'industrie. Je pense que c'est de mise de le remercier pour la formation de ce comité-là.

M. Garon: Vu votre formation, le 18 février 1986, j'ai pensé que vous sentiez le besoin de vous protéger devant le nouveau gouvernement.

M. Léveillé: Pas tant que cela.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Léveillé: Ce sont des gens avec qui on peut discuter, je pense.

M. Gagnon: C'est peut-être le gouvernement qui aura besoin de se protéger, je pense.

M. Garon: Contre quoi?

M. Gagnon: Contre nous, contre notre demande, une protection mutuelle, peut-être.

M. Léveillé: Il y a beaucoup de questions que je pourrais poser étant donné les négligences qui ont été faites dans le passé.

M. Gagnon: Nos problèmes se situent là. Dans le fond, ce qu'on demande, c'est d'être assis à une table et de pouvoir discuter ouvertement de nos problèmes, vécus chaque jour par les membres de notre industrie, et d'avoir les réponses des divers intervenants.

M. Garon: Comme association qui représente maintenant quelque 5000 membres, est-ce que vous avez des gens qui travaillent avec vous? Souvent, les associations qui regroupent des milliers de membres, comme vous, ont des avocats, des comptables, des actuaires qui travaillent pour défendre leurs

intérêts.

M. Léveillé: Il faut comprendre que les moyens financiers d'un organisme comme une ligue de taxi sont assez restreints à certains moments. L'engagement d'actuaire et d'avocats, aux tarifs qu'ils exigent, cela nous fait faire, en bon québécois, des culbutes. C'est sûr qu'on est obligé, assez souvent, de se rabattre sur le gouvernement pour essayer d'obtenir de l'aide, des personnes compétentes dans le domaine, pour en discuter, pour en arriver à des ententes. C'est pourquoi, dans les ligues de la province de Québec, si on prend une ligue comme celle que M. Gagnon représente, qui comprend seulement une trentaine de voitures, le travail de M. Gagnon est très valable. Par contre, ses moyens financiers sont extrêmement restreints. Une ligue ne peut pas fixer des cotisations élevées à un point où on est obligé de faire faire toutes les expertises et de détenir toutes les données.

C'est pourquoi, bien souvent, on va se rabattre sur le gouvernement pour lui demander une aide technique ou autre pour en arriver à résoudre un problème. C'est une situation, à certains moments, qui peut sembler pénible pour nous. C'est sûr qu'on aimerait faire faire notre travail nous-mêmes, mais, par contre, comme on a des moyens assez restreints, on est obligé de procéder de cette façon.

M. Garon: Vous représentez, avec les huit ligues, 5750 permis.

M. Léveillé: Il faut comprendre que les 5750 permis sont répartis partout dans la province de Québec, incluant Montréal. À Montréal seulement, on retrouve 4400 permis, ce qui ne donne pas grand-chose pour le reste de la province. C'est sûr qu'on a des dépenses plus fortes, plus on a de demandes, plus on a de dépenses. C'est normal, c'est le vécu de tous les jours. C'est pourquoi on s'est justement regroupés pour arriver à être une force, en travaillant ensemble, en garantissant le nombre de permis qu'on peut représenter. Ce n'est pas parce qu'une personne travaille dans une région donnée où il y a seulement 30 ou 40 permis qu'elle n'est pas intelligente. C'est le problème que ces ligues ont à vivre.

C'est la raison pour laquelle, sur le plan des assurances, on s'est regroupé pour produire un tel document. C'est sûr que, comme vous nous dites, des actuaires, des professionnels d'assurances, ainsi de suite, on n'a pas les moyens d'en payer, à moins que le gouvernement veuille nous donner une subvention. On n'en a pas les moyens.

M. Gagnon: C'est un autre problème.

M. Léveillé: On n'a pas les moyens de le faire, on n'a pas la capacité de le faire. C'est pourquoi, financièrement, on n'est pas capable de l'absorber et on ne peut pas passer la note à nos membres non plus. C'est la situation qu'on a à vivre.

M. Boulanger (André): Sur ce plan, on vit dans un cul-de-sac.

M. Garon: Pardon?

M. Boulanger: On se retrouve dans un cul-de-sac parce que les honoraires de ces gens compétents, qui pourraient nous éclairer sur différents aspects des assurances provinciales pour les taxis, sont exorbitants. Par contre, dans le mémoire qu'on vous a présenté ce matin, on soulève les points principaux sur lesquels on doit se débattre tous les jours, sur le plan des assurances, depuis bien des années. Il y a des lacunes à différents niveaux et on a soulevé celles qui sont majeures dans le mémoire présenté. C'est un peu pourquoi on parle des données statistiques des compagnies d'assurances qui sont inaccessibles à l'industrie du taxi. C'est un peu la raison pour laquelle on propose la création d'un organisme gouvernemental qui, autrement dit, superviserait les augmentations ou les hausses de primes par les assureurs, un organisme à qui les assureurs auraient à fournir des statistiques qui sont, pour nous, présentement inaccessibles. À ce sujet, on est complètement dans le noir et on semble se plaire à nous laisser dans le noir aussi.

M. Garon: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis.

M. le ministre, de brèves remarques de conclusion.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je veux remercier les ligues de taxi d'avoir bien voulu nous présenter leur point de vue ce matin. On n'a jamais manqué une occasion pour les féliciter et les remercier de leur collaboration, parce qu'il y a vraiment un changement dans l'industrie du taxi, depuis un an et demi, deux ans, qui n'est pas relié à un phénomène politique, mais qui est davantage relié à des personnes qui assument leurs responsabilités à tous les niveaux. On a amendé deux fois, en deux ans, la Loi sur le transport par taxi pour être capable d'ajuster un certain nombre de choses en faveur de cette industrie, plus une certaine réglementation, au grand bénéfice du député de Jeanne-Mance, qui a présidé le comité. Effectivement, pour ce qui est du comité, il restait le problème des assurances à régler.

C'est peut-être le problème majeur qui

reste à examiner sous toutes ses facettes et pour lequel on va tenter de trouver des solutions. C'est pour cela que le comité, dont on parle ce matin, va se mettre en branle très rapidement. Je veux vous assurer qu'il y aura quelqu'un de chez nous, de la Régie de l'assurance automobile, quelqu'un des Transports. On va s'organiser pour avoir quelqu'un de chez mon collègue, Pierre Fortier. Toutes les données à la disposition du gouvernement seront accessibles au comité pour qu'on soit capable d'avoir un véritable portrait et de tenter de trouver des solutions qui soient applicables dans le contexte actuel et ce, finalement, dans les plus brefs délais. Le gouvernement agira par la suite, s'il peut agir ou s'il y a d'autres solutions ailleurs, tant mieux, elles seront appliquées. Je pense que cela demande la collaboration de tout le monde et je suis très à l'aise d'inviter quelqu'un de l'Opposition, que ce soient les chercheurs, parce que c'est un problème qui concerne tout le monde et qui dépasse la politique. Je pense qu'il faut tenter de régler plutôt le problème des chauffeurs de taxi qui sont poignés avec cela. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre.

M. le député de Lévis, de brèves remarques de conclusion.

M. Garon: Je veux conclure en disant que je me souviens que mon collègue, l'ex-député de Crémazie et ex-ministre des Transports, M. Guy Tardif, avait beaucoup travaillé avec les gens de l'industrie du taxi pour régler un certain nombre de problèmes qui existaient depuis, me disait-on, 30 ou 40 ans. Aujourd'hui, des questions additionnelles doivent être réglées de la même façon qu'un certain nombre de problèmes l'avaient été par Guy Tardif. Je pense qu'aujourd'hui, il serait peut-être bon de faire le point sur la question des assurances parce qu'il n'est pas normal que des gens n'aient pas du tout d'information et n'aient pas les données statistiques.

On a adopté une loi concernant l'accès à l'information pour que les gens puissent avoir accès aux informations qui sont publiques. Les gens devraient avoir accès aux données statistiques qui, normalement, doivent se retrouver chez l'inspecteur général des institutions financières qui, lui, a précisément pour mandat - il a remplacé l'ancien Surintendant des assurances - de s'occuper de toutes les institutions financières, notamment des compagnies d'assurances. Les données dont il dispose de même que les données de la Régie de l'assurance automobile, pour le secteur qu'elle couvre, devraient être disponibles afin que les gens de votre industrie sachent ce qui se passe dans le secteur des assurances.

Je pense qu'il n'y a rien de plus mauvais, pour des gens, que d'avoir des inquiétudes et de ne pas avoir accès aux données. C'est pour pallier cela que la loi concernant l'accès à l'information a été adoptée, pour que les gens puissent avoir les données et qu'à partir des données, le débat puisse s'amorcer en connaissance de cause, par tous les gens qui composent notre société.
(11 h 30)

Là-dessus, je peux vous dire que vous pourrez compter sur notre collaboration la plus entière pour aider l'industrie du taxi puisque, comme je le disais tout à l'heure, le transport en commun, en premier et, deuxièmement, le taxi immédiatement après, parce que c'est une forme de transport en commun.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis.

M. le président, une brève remarque en conclusion?

M. Gagnon: En conclusion, je voudrais remercier la commission parlementaire pour l'oreille attentive qu'elle nous a prêtée. Au nom de mes amis présidents et vice-présidents de chacune des ligues ici présentes, je vous remercie beaucoup. On attend impatiemment la formation du futur comité. On espère que le mémoire qu'on vous a fourni aura peut-être réussi à mieux vous faire comprendre les problèmes réels qu'on vit chaque jour de l'année. Merci beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): D'ici deux semaines, M. le président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je tiens à remercier le Regroupement des ligues de taxi de Québec pour sa participation aux travaux de la commission parlementaire.

J'inviterais maintenant le Groupement des carrossiers du Québec à prendre place, s'il vous plaît.

À l'ordre, s'il vous plaît; Dans un premier temps, j'aimerais souhaiter la bienvenue au Groupement des carrossiers du Québec. Je demanderais maintenant à son porte-parole de bien vouloir s'identifier ainsi que la personne qui l'accompagne.

Groupement des carrossiers du Québec

M. Roy (Guy): Guy Roy, avocat; je suis conseiller juridique pour le Groupement des carrossiers du Québec. Je suis accompagné du président du groupement, M. Conrad Daneau, au cas où il y aurait des questions d'ordre technique.

M. le ministre, MM. les membres de la commission, nous vous suggérons d'amender l'article 171 de la Loi sur l'assurance automobile afin de forcer les centres

d'évaluation à utiliser le système Mitchell au lieu du système Audatex.

En 1985, notre corporation a intenté contre la Corporation des assureurs agréés et tous les centres d'évaluation une poursuite dont un des buts était de forcer lesdits centres d'évaluation à changer de système pour évaluer les dommages, d'utiliser Mitchell au lieu d'Audatex. J'ai annexé à mon mémoire une copie de ce jugement-là.

À la page 15 de ce jugement, je vous cite ce que le juge dit. Il résume la preuve qui a été faite devant lui au sujet du système Audatex: "En ce qui concerne la méthode d'évaluation selon le système Audatex, tous les témoins entendus par les requérantes sont unanimes pour affirmer que ce système est en application depuis déjà 1979, qu'ils en sont très déçus, que ce système n'a pas évolué, qu'ils le connaissent plus ou moins bien, qu'il est inefficace et incomplet en ce qu'il ne fait pas justice à l'ouvrage exécuté par les carrossiers.

"Par contre, la preuve démontre que ce système en application dans plusieurs États des États-Unis et en Europe depuis plusieurs années est des plus perfectionnés et peu connu de la part des carrossiers."

La situation en 1987 est encore la même. On continue toujours d'utiliser ce système Audatex dans les centres d'évaluation. Cela nuit considérablement aux carrossiers qui oeuvrent dans les régions où existent ces centres d'évaluation. D'ailleurs, lorsque les évaluateurs vont faire des estimations dans des garages, ils utilisent tous le système Mitchell. C'est le système reconnu au Québec.

La grosse différence entre le système Audatex et le système Mitchell se trouve dans le temps alloué pour effectuer les réparations. Je peux vous donner quelques exemples. Le système Audatex n'accorde aucun montant pour le matériel d'atelier, le "shop supply", alors que Mitchell l'accorde. Ce sont des montants assez appréciables, selon évidemment le montant de l'estimation et des travaux à effectuer sur le véhicule.

Une autre différence: Audatex n'alloue rien pour le polissage de la peinture ou "lacier" - est-ce cela en français? - sur tous les produits General Motors alors que Mitchell l'alloue. Ils allouent huit heures parce que, ensuite, il faut polir ce genre de peinture. Vous avez tout de suite une différence de huit heures sur ce point.

Le système Audatex n'accorde aucun temps supplémentaire pour défaire des pièces sur des vieilles automobiles, des automobiles de plus de trois ans, alors qu'on sait très bien que cela prend plus de temps de défaire un pare-chocs sur une vieille automobile que sur une automobile neuve à cause de la rouille et ainsi de suite.

Autre différence...

M. Daneau (Conrad): C'est parce que ce qui arrive avec le système Mitchell et le système Audatex, si on prend une réparation de plusieurs heures, à la fin de l'estimation, le système Mitchell est plus conforme que le système Audatex parce que vous allez gagner .5 là, .2 là, .1 là. Maintenant, sur le système Mitchell, on a bien des couleurs partielles aujourd'hui, ce que nous appelons, nous les carrossiers, des couleurs "no match".

Avec Audatex, ils ne nous accordent rien comme "Blend to match" tandis qu'avec le système Mitchell, on l'a. Ils pourraient nous accorder une heure et demie de chaque côté tandis que là, on ne l'a pas.

M. Roy: Le gros problème que cela cause, c'est que le consommateur se présente chez le carrossier qu'il a choisi avec l'estimation préparée par le centre d'évaluation. Il pense que sa compagnie d'assurances ne paiera pas plus que cela. Évidemment, si tous les consommateurs étaient parfaitement au courant de leurs droits, en fait il n'y aurait pas de problème parce que, comme le juge l'a dit dans le jugement, les centres d'évaluation ont été créés uniquement pour le bénéfice des assureurs. L'assuré et le carrossier ne sont pas liés par l'estimation faite par le centre d'évaluation.

L'assuré s'en va chez son carrossier et le carrossier lui dit: Ils allouent 20 heures pour faire cela mais moi, cela m'en prend 30, 40 ou 35, selon l'importance de l'ouvrage. Il va avoir énormément de difficultés à faire signer par son client, son assuré, une estimation qu'il a préparée. L'assuré va dire: Écoute, c'est le montant que ma compagnie d'assurances va me payer. Je ne suis pas pour vous payer 500 \$ de plus. Même si vous expliquez au consommateur, au client, qu'il peut poursuivre sa compagnie après parce qu'elle est obligée de payer le coût réel des dommages, les assurés ne veulent pas entreprendre de procédures judiciaires dans chaque cas.

Alors, ce sont les carrossiers où il y a des centres d'évaluation qui en subissent le préjudice. S'ils veulent garder leurs clients, ils sont obligés de faire les travaux au prix de l'estimation du centre d'évaluation.

Audatex, c'est un système, un ordinateur. Les compagnies d'assurances entrent ce qu'elles veulent là-dedans. Si elles décident d'enlever tels articles, elles les enlèvent; si elles décident d'en donner un peu plus, elles vont en donner. Elles donnent cela par miettes. Les carrossiers n'ont aucun accès à cela. Audatex n'est pas un volume. C'est un ordinateur, une banque de données. Les carrossiers n'ont aucun accès à ce système.

C'est là le premier amendement que nous vous suggérons à l'article 171, soit

qu'on utilise partout le système Mitchell. À ce moment, tout le monde va parler le même langage.

Voici le deuxième amendement que nous suggérons. Actuellement, dans ces estimations faites par les centres d'évaluation, on stipule que c'est une estimation faite conformément à la Loi sur la protection du consommateur, ce qui est faux. D'ailleurs, le juge en parle également dans son jugement. Cette estimation préparée par le centre d'évaluation ne dispense pas le carrossier de faire sa propre évaluation et de la faire pour un montant total, incluant le coût de la main-d'oeuvre, parce que les estimations préparées par les centres d'évaluation donnent simplement un nombre d'heures. Elles ne donnent pas le coût de la réparation, le coût de la main-d'oeuvre. Cela induit le public en erreur. Les gens se disent que si c'est conforme à la Loi sur la protection du consommateur, cela doit être bien correct. Et le carrossier, lui, souvent aussi, s'il n'est pas tellement instruit, va oublier; il ne fera pas son estimation comme la Loi sur la protection du consommateur l'y oblige. Autrement, il perd son lien sur le véhicule s'il n'a pas procédé légalement. C'est la deuxième partie de l'amendement que nous vous suggérons.

Si vous avez des questions d'ordre technique ou autres, c'est l'exposé que j'avais à vous soumettre. Je vous remercie de nous avoir accordé cette audition. Je dois vous dire que je ne m'y attendais pas parce que je croyais comprendre que votre avant-projet d'amendement à la loi ne touchait que les blessures corporelles. De toute façon, nous avons cru bon de vous envoyer ce mémoire pour que vous l'ayez en mémoire.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Me Roy. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que votre conclusion est bonne. Nous aussi, je pense qu'on a un peu de difficultés à relier l'objet du mémoire avec l'avant-projet de loi.

M. Garon: Si on estime que l'avant-projet de loi n'est pas complet...

M. Côté (Charlesbourg): Oui. On a le train d'atterrissage pas mal large. Dans ce sens, je pense que c'est un débat où l'on parle de deux formules. Vous voulez privilégier la formule Mitchell qui a son origine à San Diego, pour ce qu'on en sait, par rapport à Audatex. Ce qu'on nous dit, c'est que la formule Mitchell n'est pas très répandue. Ce n'est pas tout le monde qui a ce qu'il faut en termes d'équipement ou très peu de personnes l'ont pour être capables de faire cette évaluation actuellement. Cela crée un certain nombre de problèmes. Bon.

Vous avez tenté, semble-t-il, auprès des

tribunaux, de faire valoir votre point de vue sans succès.

M. Roy: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que vous souhaitez, c'est sensibiliser le pouvoir public pour que lui impose cette solution.

M. Roy: C'est ça. C'est la seule façon. Le juge s'est d'ailleurs prononcé sur cela. Le juge ne pouvait pas forcer les assureurs; avec la loi qui existe actuellement, il ne le pouvait pas. Je suis parfaitement d'accord avec son jugement.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Cela m'amènerait à une première question. Avez-vous sensibilisé le ministre des Finances à cela?

M. Roy: Non.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je pense que, dans les circonstances, ce que nous pouvons faire, c'est transmettre au ministre des Finances - parce que c'est sa responsabilité maintenant - le mémoire en lui indiquant que cela a fait l'objet d'une demande en commission parlementaire et qu'il l'analyse pour qu'on puisse éventuellement faire en sorte qu'il y ait des rencontres avec le ministère des Finances. Cela relève davantage de lui que de nous.

Une voix: Il y a les assureurs aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, aussi. Forcément, parce que du point de vue du regroupement des assureurs, j'ai compris que la solution n'était pas là.

Une voix: Non.

Le Président (M. Saint-Roch): Ce n'est pas eux autres qui vont dire oui demain matin. À cet égard, je pense qu'il y a peut-être des choses à faire. L'engagement que je prends, c'est de transmettre à mon collègue des Finances le mémoire pour qu'il... Il y a peut-être même...

M. Roy: La création d'un comité peut-être, convoquer les deux parties pour qu'elles s'expliquent parce que ça cause réellement des préjudices considérables.

M. Côté (Charlesbourg): Je retiens la suggestion et je la transmettrai intégralement. Je pourrais peut-être même vous organiser une rencontre dans les plus brefs délais avec lui de façon que vous puissiez faire valoir votre point de vue. Je pense que c'est peut-être l'idéal dans les circonstances.

M. Roy: Parfait.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: M. le Président, je voudrais remercier les gens du Groupement des carrossiers du Québec d'être venus nous présenter un mémoire sur un sujet qui m'apparaît très important. Je l'ai pris un peu dans le sens que les carrossiers considéraient que le projet de loi n'était pas complet. À l'occasion d'un projet de loi qui touche à l'assurance automobile, ce serait le temps de corriger des choses additionnelles qui seraient meilleures pour les consommateurs du Québec. N'étant pas un expert en réparations, sauf pour avoir... Ça fait tellement longtemps que j'ai fait un accident. Mais ma femme m'a permis d'être au courant, ayant eu un accident récemment dont elle n'est pas responsable; c'est un objet qui a heurté son automobile en stationnement. J'ai pu voir comment la méthode moderne fonctionnait. J'ai vu le prix que le garage qui réparait demandait. Il avait mis son taux horaire sur la facture. Il a mis le nombre d'heures par point. J'aimerais savoir d'où vient le système Audatex.
(11 h 45)

M. Roy: C'est un système qui a été créé en Europe. C'est un système - c'est ce qu'on m'a dit - qui appartenait à la compagnie d'assurances Allstate. Eux, ils avaient, à l'intérieur de leur compagnie d'assurances, ce système Audatex. Et c'est le système qu'on a décidé d'installer dans les centres d'évaluation. C'est un ordinateur, c'est une banque de données, c'est une moyenne qu'on établit. Si, disons, on répare une aile, alors, pour telle sorte d'automobile, on pèse sur un bouton et cela vous donne le coût de la pièce et le temps alloué en moyenne pour faire cette réparation. Maintenant, on ne parle pas de tarif horaire. Vous avez mentionné, M. Garon, un tarif horaire; l'estimation des centres d'évaluation ne parle pas d'un tarif horaire; elle ne le donne pas, elle donne seulement le nombre d'heures.

M. Garon: Oui, mais j'imagine...

M. Roy: Vous allez voir...

M. Garon: ...que le taux horaire varie d'un garage à l'autre, ce n'est pas nécessairement un seul taux.

M. Roy: Non, cela varie d'un garage à l'autre, mais disons que les membres de notre groupement, le Groupement des carrossiers du Québec, ont convenu d'établir un tarif de 28 \$ l'heure.

M. Garon: Pour les réparations, les

dommages matériels.

M. Roy: C'est un autre problème.

M. Garon: Vous avez deux tarifs dans les garages. Il y a le tarif pour...

M. Roy: Pour la mécanique et pour la carrosserie. Un tarif horaire pour la mécanique et un tarif horaire pour la carrosserie.

M. Garon: Maintenant, j'aimerais savoir comment un centre d'évaluation pourrait indiquer un taux alors que celui-ci varie d'un garage à l'autre.

M. Roy: Il n'en indique pas non plus.

M. Garon: Pardon?

M. Roy: Il n'indique pas de tarif.

M. Garon: Là, vous voudriez qu'il en indique un.

M. Roy: Non, non, non.

M. Garon: Non?

M. Roy: Non. On veut que ce soit le système Mitchell qui soit adopté parce qu'il est plus conforme au temps que cela prend, au temps alloué pour effectuer une réparation. Cela peut être une différence - je vous ai donné un exemple - de huit heures; Audatex n'alloue pas cela. On parle du nombre d'heures, on ne parle pas du tarif horaire.

M. Garon: Après cela, il s'agit de multiplier par le tarif horaire que demande le garage.

M. Roy: C'est cela, oui, oui.

M. Daneau: Le tarif horaire, lorsque vient le temps de le fixer, il faut appeler le centre d'estimation pour lui donner notre taux horaire. C'est cela qu'il faut faire. Depuis le jugement, il n'y a aucun centre d'estimation qui indique le tarif horaire sur l'estimation.

M. Garon: Ah bon!

M. Daneau: Ce qui arrive, c'est que pour chaque pièce qu'on change, qu'on remplace sur une voiture, le Mitchell et l'Audatex n'accordent pas le même temps. C'est sur une grosse réparation qu'on perd beaucoup. Si on prend le Mitchell, on arrive plus juste dans notre estimation que si on prend l'autre. Et 99 fois sur 100, il faut les rappeler, ils n'ont pas mis la moitié des pièces. C'est le Mitchell qui est le plus juste

et c'est celui-ci que, en règle générale, les carrossiers connaissent.

M. Garon: Par qui le système Audatex a-t-il été choisi?

M. Roy: Par la corporation des assureurs.

M. Daneau: Les assureurs.

M. Roy: C'était un système qui était connu aux États-Unis et en Europe et ils ont décidé d'implanter cela ici. C'est une banque de données, c'est un ordinateur.

M. Garon: Avez-vous fait des représentations auprès de la Corporation des assureurs agréés pour lui dire que le système Mitchell serait plus correct pour les consommateurs?

M. Roy: Cela a déjà été dit. D'ailleurs, cela a fait l'objet de la poursuite. Depuis le procès, il n'y a pas eu d'autres rencontres pour discuter de cela. On attendait une occasion, disons, comme un projet d'amendement à la Loi sur l'assurance automobile, pour faire des représentations dans ce sens. C'est seulement le gouvernement qui peut intervenir pour rétablir cela. Les juges... On ne peut pas demander cela par le pouvoir judiciaire, c'est le pouvoir législatif qui peut régler notre problème.

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez dire au juste quand vous dites - je vous le demande parce que je ne suis familier avec aucun des deux systèmes - que c'est une banque dans l'ordinateur?

M. Roy: C'est un ordinateur, ce sont des données qui sont entrées dans une machine; on sort un prix avec cela.

M. Garon: Pour chacune des opérations.

M. Roy: C'est cela.

M. Garon: Combien y a-t-il d'opérations dans le système Audatex?

M. Roy: Ah! Je ne peux malheureusement pas répondre à cette question.

M. Garon: Et dans le Mitchell, vous ne le savez pas?

M. Roy: On n'a pas accès...

M. Daneau: Aucun carrossier n'a accès...

M. Roy: Les carrossiers ne peuvent pas le dire parce qu'ils n'y ont aucun accès. Il n'y a pas de volume qui se publie; ce n'est

pas un volume comme Mitchell. Mitchell, ce sont plusieurs volumes.

M. Garon: Ah oui!

M. Roy: Vous avez un volume Mitchell pour le Ford, un autre pour General Motors, pour Chrysler, etc. Les carrossiers y ont accès, ils peuvent vérifier cela. Mais pour Audatex, il n'y a personne qui peut vérifier, ce n'est pas un livre. Aucun carrossier n'a accès à cela. On va dans un centre d'évaluation, ils prennent telle automobile, ils énumèrent les pièces et cela sort de la machine, cela finit là.

M. Garon: Que dit l'Association pour la protection des automobilistes? Est-ce qu'elle est d'accord avec vous?

M. Roy: On ne lui en a pas parlé. Je ne connais pas sa position là-dessus, mais cela la touche moins que le Groupement des carrossiers.

M. Garon: Pourquoi? Si le consommateur est mieux protégé par le système Mitchell pour ce qui est des réparations...

M. Roy: Ce n'est pas tellement le consommateur. Le consommateur, quant à lui, du moment qu'il fait réparer son automobile... Le consommateur est toujours protégé. C'est le carrossier qui subit un préjudice.

M. Daneau: C'est le carrossier qui est obligé de se défendre tout le temps auprès du centre d'évaluation, d'appeler et de faire des pressions, si cela ne marche pas quant au tarif horaire, enfin, tout. On est obligé de passer notre temps à l'appeler.

M. Garon: Vous avez dit tout à l'heure que le système Audatex ne reconnaissait pas le nombre d'heures nécessaires pour faire les réparations.

M. Roy: C'est cela.

M. Daneau: Oui, mais on a une évaluation.

M. Garon: Alors, le consommateur ne peut pas y trouver entièrement son compte si, pour la réparation, le nombre d'heures nécessaires pour faire l'ouvrage est escamoté, réduit ou limité, il me semble.

M. Roy: Oui, mais le consommateur arrive avec son estimation du centre d'évaluation chez le garagiste de son choix. C'est le garagiste qui est obligé de plier parce que le consommateur, lui, a l'impression que sa compagnie d'assurances

ne paiera pas plus que ce qui est marqué sur l'évaluation du centre d'évaluation. C'est le carrossier qui, pour garder son client ou le satisfaire, n'est pas capable quelquefois d'augmenter le nombre d'heures que l'ouvrage va prendre, mais ce n'est pas toujours; c'est le carrossier qui est obligé de plier et il perd de l'argent. Là où il y a des centres d'évaluation, on peut dire que ce sont les carrossiers qui en subissent le préjudice. Je suis sûr que dans les municipalités où il n'y en a pas, ils sont mieux protégés. Le consommateur n'est pas affecté par cela. C'est pour cela qu'on n'a pas contacté l'APA à ce sujet-là.

M. Daneau: Ce que veut le consommateur, c'est de voir sa voiture réparée, ce sont les troubles du carrossier s'il y a quelque chose. Il s'adresse au carrossier et c'est à nous de se débrouiller.

M. Roy: Si on parlait le même langage, si tout le monde utilisait le système Mitchell, cela irait bien, tout le monde se comprendrait. Les centres d'évaluation parlent du système Audatex qui n'est pas connu et qui est loin d'être aussi juste et aussi conforme à la réalité que le système Mitchell qui est réellement une méthode d'évaluation. L'autre est simplement une banque de données, un ordinateur.

M. Garon: Une banque de données basée sur les réparations passées?

M. Roy: C'est cela. C'est une moyenne, je présume, qu'on a établie. Quant à nous, on ne peut pas en parler tellement du système Audatex; tout ce qu'on sait, nous, ce sont ses effets. On sait qu'il n'est pas juste quant au temps alloué pour réparer un véhicule. Mais comment il a été monté, on l'ignore. On n'a pas accès du tout à cela.

M. Garon: Aux États-Unis, quel est le système reconnu? Audatex existe-t-il aussi ou si c'est Mitchell?

M. Roy: Oui, oui, c'est Audatex. C'est un système... D'ailleurs, le juge l'a dit dans son jugement, la preuve a démontré que ce système en application dans plusieurs États des États-Unis et en Europe depuis plusieurs années est des plus perfectionnés mais peu connu de la part des carrossiers, enfin ceux d'ici. Peut-être qu'il est connu là-bas, en Europe ou dans certains États des États-Unis, je ne le sais pas; ici, ce n'est pas connu. Et il n'y a pas moyen de le connaître non plus. C'est un ordinateur, il n'y a pas de publication Audatex.

M. Garon: C'est curieux, n'est-ce pas?

M. Roy: Cela n'existe pas.

M. Garon: Je vous remercie.

M. Roy: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. M. le ministre, avez-vous de brèves remarques en conclusion?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je veux vous remercier et vous assurer que, tel que je l'ai dit tantôt, quelqu'un pourra vous recevoir et on aura le mémoire entre les mains à ce moment-là.

M. Roy: Merci infiniment.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: Merci. Je suis très content que vous soyez venus même si le projet de loi ne traite pas spécifiquement de la question des dommages matériels parce que, personnellement, cela m'a permis d'être au courant du problème que vous soulevez et que je ne connaissais pas. Je pense qu'il est important que les parlementaires ou le ministre puissent être au courant pour que, quand on fait les lois, ils puissent soulever les questions qui préoccupent les gens de l'industrie ou du secteur de l'automobile. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Roy.

M. Roy: Merci de nous avoir entendus.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie le Groupement des carrossiers du Québec pour sa participation aux travaux de la commission.

Sur ce, je demanderais à l'Association du camionnage du Québec inc. de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît. Je demanderais au porte-parole de l'Association du camionnage du Québec inc., de bien vouloir s'identifier pour le bénéfice des débats.

Association du camionnage du Québec

M. Alary (Jacques): Bonjour. Je suis Jacques Alary, vice-président exécutif de l'Association du camionnage du Québec inc. D'abord, je salue la digne assemblée.

J'aimerais vous faire part de deux problèmes qui ont été soulevés par les membres de notre association au sujet de la Loi sur l'assurance automobile. Le premier, c'est ce qu'on a qualifié de double taxation et, le deuxième, la couverture minimale.

La double taxation, c'est un problème dont on a fait part à la Régie de l'assurance automobile et à différents intervenants

depuis l'avènement de la Loi sur l'assurance automobile. Dans l'industrie du camionnage, ce que cette prime ou cette charge d'assurance appliquée aux plaques commerciales amène, c'est que tous les chauffeurs commerciaux ou les employés d'entreprises de transport qui conduisent un véhicule sont couverts en priorité par la Commission de la santé et de la sécurité du travail. Lorsqu'il arrive un accident, ces gens-là doivent réclamer, s'ils sont blessés, auprès de la Commission de la santé et de la sécurité du travail. Et chaque année, même si la Régie de l'assurance automobile du Québec ne paie pas de réclamations à l'industrie du camionnage, on se voit imposer ce qu'on peut qualifier de taxe variant entre 132 \$ et 300 \$.

Ce qu'on demande comme modification, c'est soit d'éliminer complètement la tarification en ce qui a trait aux plaques commerciales, étant donné que déjà tout ce qui est réclamation est payé par la CSST, ou faire ce qui a déjà failli être fait, c'est-à-dire qu'on avait réclaté... la Commission de la santé et de la sécurité du travail avait réclaté auprès de la Régie de l'assurance automobile toutes les sommes dépensées pour les blessures corporelles dans l'industrie du camionnage, ce qui nous avait apporté une réduction de taux de la CSST. Mais à la suite d'une mésentente, nous avons été obligés de payer à nouveau une surcharge. Ce qui veut dire, en résumé, que pour ce qui est de la tarification, nous payons à la Commission de la santé et de la sécurité du travail, et nous avons une protection, et nous payons à la Régie de l'assurance automobile du Québec, mais nous n'avons pas de protection.

Le deuxième point est le minimum d'assurance. Présentement, au Québec, la loi exige un minimum de couverture de 50 000 \$ et en tant qu'industrie, nous considérons ce minimum pas assez élevé. On demanderait qu'il y ait une modification à la loi pour y voir apparaître un montant minimal de 1 000 000 \$. La raison est bien simple: d'abord, il n'y a pas une entreprise responsable qui va se promener avec des véhicules commerciaux avec 50 000 \$ d'assurance. On voit aussi que chez nos voisins du Sud, on a un minimum - pour tout ce qui est le fret général - de 750 000 \$ en dollars américains, ce qui fait plus que 1 000 000 \$ canadiens et ça peut aller jusqu'à 5 000 000 \$ pour le transport des matières dangereuses. Lorsque l'on regarde l'implication en ce qui concerne notre industrie qui est en concurrence avec différentes personnes, avec un minimum de 50 000 \$ d'assurance ou de couverture, on a une prime en fonction de 50 000 \$. Avec une couverture de 3 000 000 \$ ou de 5 000 000 \$ ou de 1 000 000 \$, on a une prime aussi en fonction de cette couverture-

là. Ce qui fait une iniquité entre ceux qui offrent le même service ou qui oeuvrent dans le même commerce et qui sont réellement en concurrence, soit entre un groupe qui veut être responsable, qui assume ses responsabilités et un autre groupe qui, lui, ne les assume pas.

En résumé, ce qu'on demande à la commission, c'est d'apporter un amendement à la Loi sur l'assurance automobile pour, premièrement, régler le problème de la double taxation et aussi un amendement pour que le minimum de 50 000 \$ pour la couverture soit porté à 1 000 000 \$ pour ce qui est des véhicules commerciaux. C'est en gros ce dont nous avions à vous faire part.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Je remercie M. Alary pour le mémoire déposé et j'aimerais souligner le travail très constructif qu'a fait l'ACQ au cours des dernières années quant à tout l'aspect de la sécurité routière et la collaboration qu'on a eue quant au changement de certaines méthodes et de certaines attitudes aussi. Je pense que leur collaboration a été, à ce chapitre, très appréciée et précieuse.
(12 heures)

Il y a deux éléments dans le mémoire, dont un qu'on peut régler assez rapidement: les couvertures. Dans les amendements qui seront déposés au Code de la sécurité routière, on va en profiter pour effectivement régler ces problèmes-là et nous allons porter la couverture minimale à 1 000 000 \$ et à 2 000 000 \$ dans le cas de transport de matières dangereuses. Je pense que cela donne pas mal satisfaction aux revendications de l'ACQ depuis de nombreuses années. C'est donc, pour nous, un problème réglé dans notre esprit, ce sera inclus dans les amendements au Code de la sécurité routière.

Quant au deuxième problème soulevé, il est un peu plus difficile, un peu plus complexe. Vous le savez, ce n'est pas la première fois que vous intervenez pour tenter de faire triompher votre point de vue. Vous avez en partie raison et, forcément, en partie tort. Lorsque vous faites état que le conducteur du camion peut être touché par d'autres programmes gouvernementaux, là-dessus, vous avez raison. Par contre, il ne faut pas faire abstraction du fait qu'un camion étant impliqué dans un accident peut créer des blessures corporelles à d'autres personnes dans d'autres véhicules et que cette responsabilité demeure. C'est sur ce plan que la Régie de l'assurance automobile du Québec dit: Votre responsabilité demeure et il doit y avoir un tarif en conséquence. Comme je ne connais pas tous les dédales de l'application de tout cela, je demanderais à

M. Vézina de faire un portrait pour qu'on puisse en discuter par la suite.

M. Vézina: Oui, merci, M. le ministre. En fait, M. le Président, c'est un vieux problème, comme l'a souligné M. Alary, dont j'entends parler depuis mon arrivée à la régie en 1983 et que nous avons tenté de régler avec la CSST à plusieurs reprises. Je pense que, en ce qui nous concerne maintenant, sur le plan de la double taxation, nous avons toutes les données pour démontrer qu'il n'y a pas double taxation. De fait, la tarification, à l'heure actuelle, n'est pas basée sur les dommages subis d'un véhicule en particulier, mais sur l'ensemble des accidents qui se produisent. Autrement dit, on n'a pas une tarification, par exemple, qui a pour effet d'imposer au chauffeur de camion ce que cela coûte pour un camionneur. On facture au camionneur ce que cela coûte pour les accidents dans lesquels il est impliqué, soit avec une moto, soit avec des autos, etc.

Comme je l'ai expliqué tantôt, la méthodologie consiste, encore une fois, à prendre le coût pour chacune des victimes et à le répartir par les accidents. S'il y a un camion impliqué, il doit supposer, par exemple, s'il y a trois véhicules impliqués, le tiers des coûts pour l'ensemble des victimes.

Dans la tarification, compte tenu qu'effectivement les camionneurs paient à la CSST et que la CSST indemnise elle-même les victimes de la route, on déduit ces montants parce qu'ils sont payés dans les contributions à la CSST. Si bien que, quand vous parlez de double taxation, je pourrais vous fournir, encore une fois, M. Alary, toutes les données et tous les commentaires, entre autres, d'un bureau d'actuariat auquel on a demandé, justement, de regarder une fois de plus le système, et on arrive à la conclusion qu'à l'heure actuelle, les camions, donc, grosso modo, les plaques F, L, Z, L, V, Q, paient à peu près 85 % du tarif que, normalement, ils devraient payer même en prenant en considération qu'ils paient à la CSST. Donc, nous nous inscrivons en faux contre cette prétention de double taxation.

Par ailleurs, encore faut-il savoir qui paie la CSST et qui ne paie pas la CSST. Le problème qu'on avait soulevé dès 1985 avec la CSST - j'ai le mémoire que j'ai envoyé à la CSST en mars 1985 - c'est de lui dire: On est prêt à s'asseoir à la table pour savoir, effectivement, dans quelle catégorie où il y a des gens qui paient - par exemple les plaques F, il y a des gens qui paient à la CSST et il y a des gens qui ne paient pas - comment on peut départager ces gens. On est prêt à s'asseoir avec vous, cela n'a jamais été fait. De fait, peut-être qu'il y a certaines catégories d'individus qui paient une double taxation, mais je dois vous dire aussi qu'à l'heure actuelle, la régie paie pour

des victimes qui, normalement, paient à la CSST. Par exemple, quelqu'un qui emploie son véhicule de promenade pour le travail, prenons le cas d'un employé de la fonction publique du Québec qui se rend à Montréal, ce dernier aura le réflexe, s'il a un accident, non pas de s'adresser à la CSST, mais à la Régie de l'assurance automobile. Il va considérer cela non pas comme un accident de travail, mais comme un accident de promenade.

Dans plusieurs cas, on paie effectivement des victimes qui, normalement, devraient être payées par la CSST, si bien que ce j'ai dit auparavant pour certaines catégories, c'est comblé par d'autres. C'est pour cela que la CSST ne s'est jamais assise à la table avec nous pour déterminer les quelques parties ombragées.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Vézina.

M. Alary.

M. Alary: Si vous me permettez un simple commentaire. D'abord, je suis content d'apprendre que, dans les modifications au Code de la sécurité routière, on aura un minimum d'assurance. Cela règle un problème. Pour ce qui est de l'autre problème, la double taxation, j'apprécierais avoir les chiffres et qu'on en fasse la démonstration. Tantôt, vous nous avez dit que, lorsqu'un véhicule est impliqué dans un accident, on divise le coût de cet incident par trois. Dans notre tarification, on ne paie pas le même prix que paient les automobilistes et, en plus, comme vous l'avez si bien dit tantôt, on n'assume pas ou vous n'assumez pas la majorité des blessures corporelles causées à nos employés. Même si on peut se fier à vos actualités, j'aimerais, si possible, qu'on puisse se pencher sur ce problème pour obtenir une équité.

Il y a quand même un autre problème qui se pose à nous. Nous sommes en concurrence avec des entreprises qui, de plus en plus, vont venir du Sud. On sait que le vent du sud pousse vers le nord et va amener une concurrence qu'on ne voulait pas nécessairement voir ici. Ces mêmes personnes, vous le savez comme moi, ne paient pas d'assurance automobile, ne sont pas inscrites au fichier de la Régie de l'assurance automobile et vont être en concurrence directe avec nous. Nous allons payer 300 \$ tandis qu'elles n'auront pas à payer 300 \$, en plus de toutes les obligations - je ne vous ferai pas la liste - qui seront différentes, mais cela a quand même des implications majeures. S'il y avait possibilité de regarder cela non seulement en tant que double taxation, mais aussi en tant qu'équité en fonction de ceux qui viennent faire ou qui viendront faire du commerce au Québec et qui n'auront pas ces mêmes

obligations.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. Alary.

M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Simplement pour préciser dans le sens de votre intervention. Vu qu'il y aura une libéralisation du camionnage impliquant le transport des marchandises, des camions immatriculés aux États-Unis pouvant donc circuler sur les routes du Québec, ils n'auront pas à payer, s'ils n'ont pas de plaque d'immatriculation du Québec, la partie de l'assurance, mais ils peuvent quand même être impliqués dans des accidents qui vont causer des lésions corporelles qui devront être compensées par la Régie de l'assurance automobile du Québec. Le coût, forcément, sera réparti entre des camionneurs qui, au Québec, paient des assurances, d'où la possibilité que les camionneurs du Québec aient l'obligation de payer les coûts globalement. Je pense que la régie - M. Vézina pourra préciser - doit certainement avoir des recours contre les compagnies d'assurances de ces gens-là afin de pouvoir rapatrier les coûts.

M. Alary: Je sais que la régie a des recours, mais quand nous faisons du commerce aux États-Unis, notre prime d'assurance est exactement la même qu'un Américain, peu importe où on fait notre commerce. Donc, on doit l'ajouter à ce qu'on paie à la Régie de l'assurance automobile même si la régie a les pouvoirs d'aller, comme on dit, recouvrer le montant des dommages causés par un camion de l'extérieur. Quand on reçoit notre tarification de nos compagnies de transport ou des compagnies d'assurances spécialisées dans le transport, aussitôt qu'on parle de transport international et qu'on touche les frontières, notre tarification est exactement la même que si on était Américains, d'où le fait qu'on paie, qu'on ramasse une facture un peu plus élevée. Ce n'est pas la question d'aller chercher un droit. Quand on additionne tous nos coûts, il faut quand même être concurrentiels si on veut être les camionneurs qui transportent nos produits québécois, si on ne veut pas que ce soient les Américains qui transportent nos produits québécois.

M. Côté (Charlesbourg): Cela me rappelle certains échanges qu'on a eus. Peut-être que beaucoup de camionneurs au Québec paient bien cher d'assurances pour aller aux États-Unis, mais cela correspondait aussi à un comportement qui n'était pas toujours exemplaire. Avec le travail qui s'est fait depuis un certain temps, cela devrait avoir des effets bénéfiques, entre autres, grâce à

vosre collaboration. Le problème est là; c'est clair.

M. Alary: C'est le problème dont on veut vous faire part.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais pas si M. Vézina a autre chose à ajouter.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: La seule façon de jouer, c'est d'avoir une entente avec les Américains concernant cette partie ou encore d'imposer aux Américains une tarification s'ils viennent sur notre territoire.

M. Alary: C'est peut-être une solution.

M. Vézina: Autrement dit, la réciprocité avec les États-Unis.

M. Alary: Quand on lit l'entente du libre-échange, je pense qu'on peut abandonner tout espoir.

M. Côté (Charlesbourg): Quel espoir?

M. Alary: D'aller faire des ententes pour imposer des choses aux Américains.

M. Côté (Charlesbourg): À ce moment-là, il reste la possibilité d'exiger des frais.

M. Alary: Ils ne se gênent pas quand on va aux États-Unis, je peux vous le dire.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je pense que le problème est bien posé. Quant aux coûts au Québec chauffeurs par rapport aux autres blessés, je pense que la situation est sur table. Quant aux chiffres, il n'y a pas de raison pour que vous n'ayez pas accès. Il reste le problème des Américains dont il faudra tenir compte dans l'ensemble de la problématique de la déréglementation et de la libéralisation.

M. Alary: L'ANCAI est peut-être plus sur le territoire du Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): Je sais, mais la tarification...

M. Alary: Selon la majorité des chauffeurs propriétaires artisans, ils sont soit couverts par l'entrepreneur pour lequel ils travaillent ou à même le poste d'affectation auprès de la CSST. Ce sont des travailleurs, à moins qu'ils soient incorporés et qu'ils décident de ne pas se couvrir, mais ils sont quand même sujets à la Loi sur la santé et

sur la sécurité du travail.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Je vous remercie, M. le ministre.

M. le député de Lévis.

M. Garon: J'ai lu votre mémoire avec beaucoup d'attention, notamment à la page V - en chiffres romains - quand vous dites: "Par contre, quand, par une décision politique arbitraire et discriminatoire, on oblige de plus les compagnies de transport à payer annuellement entre 132 \$ et 252 \$ par véhicule pour une pseudo assurance, nous ne pouvons que nous opposer avec vigueur à cette injustice." Vous ajoutez: "Si un pareil procédé était employé par une entreprise privée, elle ne tarderait pas à être condamnée pour fraude ou vol." Vous n'y allez pas avec le dos de la cuillère. "Dès lors, nous demandons avec insistance à la commission parlementaire de corriger cette injustice en amendant le projet de loi de telle sorte qu'il n'y ait plus désormais de double taxation pour les entreprises de transport." Je pense qu'au fond le problème - et le ministre a donné son opinion ainsi que la régie - il s'agit de rendre clair ce qui est double taxation et ce qui ne l'est pas. Je comprends que, quand on dit dans l'assurance qu'on s'assure soi-même et qu'on assure les autres qui vont nous frapper mais, par ailleurs, il faut établir ce qui est couvert par la CSST et ce qui est couvert par la Régie de l'assurance automobile et il devrait y avoir, à mon avis, un protocole d'entente couvrant cette question pour qu'il n'y ait pas double taxation, pour que les gens paient d'une façon...

J'ai appris une chose en droit, c'est qu'il y avait le droit et l'apparence de droit. L'apparence de droit est aussi importante que le droit parce que, trop souvent, les gens ont l'impression qu'ils se font "fourrer" - pour employer un terme populaire - et ce n'est pas bon dans notre société. C'est bon que les gens sachent ce qui se passe, comment cela se passe et que cela se passe correctement. Si les camionneurs ont l'impression qu'ils se vont voler, c'est ce qu'ils disent dans leur mémoire, je pense qu'il serait normal que la CSST, que la Régie de l'assurance automobile du Québec et que l'Association du camionnage se rencontrent pour mettre cartes sur table, pour qu'elles sachent exactement les données. Chez les gens qui sont venus nous rencontrer à cette commission, le principal blâme que j'ai constaté, c'est qu'ils constatent qu'ils n'ont pas les données et qu'ils devraient les avoir pour avoir une opinion entière. Je trouve cela légitime. On s'en va vers l'an 2000 et on dit qu'on est un peu dans une vitrine. Autrefois, il y avait ceux qui savaient et ceux qui ne savaient pas et ceux

qui savaient n'étaient pas nombreux par rapport à ceux qui ne savaient pas. Habituellement, ceux qui savaient menaient et les autres suivaient de gré ou de force. Aujourd'hui, dans le système d'une société démocratique, le principal fondement d'une société démocratique est l'information. Que les gens aient accès aux informations et qu'ils puissent savoir comment cela se passe correctement. J'appuie entièrement cette partie de votre mémoire où vous ne voulez pas avoir double taxation. La Régie dit qu'il n'y a pas double taxation et il faudrait une rencontre pour que les gens mettent cartes sur table par rapport à... et que la démonstration soit faite qu'il n'y a pas double taxation. Il y a un fardeau de la preuve à faire puisque vous payez à deux endroits et à un endroit vous ne recevez rien en retour.

(12 h 15)

Deuxièmement, dans un cadre où cela a été la volonté du gouvernement et où le premier ministre du Québec est un des principaux promoteurs du libre-échange, nous divergeons d'opinions. On estime que l'association un cheval, un lapin n'est pas toujours la meilleure. Je voyais les chiffres sur le camionnage. On dit que la plus grosse entreprise dans le camionnage aux États-Unis fait un chiffre d'affaires de 8 000 000 000 \$. Plusieurs en font pour 2 000 000 000 \$ ou 3 000 000 000 \$. Quelques-unes en font pour 4 000 000 000 \$ ou 5 000 000 000 \$. Le camionnage total au Québec représente un montant de 1 200 000 000 \$.

Il peut y avoir des économies d'échelle. On n'est pas dans la même situation. C'est un peu comme si on disait: Vous avez dix ans, il y a un boxeur qui a 25 ans, on vous met dans l'arène, battez-vous ensemble. Vous avez des chances de battre le gars de 25 ans et vous allez être d'autant plus glorieux si vous l'avez battu.

On peut toujours penser comme cela, mais il n'est pas si évident que ce soit nécessaire. Le premier ministre nous parle de l'Europe. En Europe, il y a des équilibres qu'il n'y a pas ici. Quand on regarde l'Italie, la France, l'Allemagne, il y a des contrepoids. Ici, il y a simplement en balance un pays de 250 000 000 et un autre de 25 000 000 qui sont répartis dans des provinces comme la Saskatchewan, 900 000, la même chose au Manitoba. Je vous dis que cela ne fait pas de gros pays si on regarde cela en termes d'équilibre. Cela ne fait pas de gros contrepoids.

C'est pourquoi je pense que dans ce que vient de nous dire l'Association du camionnage et dans le libre-échange qui s'en vient, c'est qu'ils doivent avoir la capacité de concurrencer. Les gens n'auront pas la capacité de concurrencer si le gouvernement leur demande plus par véhicule - c'est

toujours par véhicule - d'un montant que les gens doivent payer aux États-Unis.

À mon avis, le mémoire qui a été présenté me paraît d'une clarté fulgurante. Il ne peut pas être plus clair que cela. Je pourrais demander au président de répéter ce qu'il a dit, mais il m'apparaît d'une clarté totale. Quant aux deux points qu'il a soulevés, la couverture minimale à laquelle le ministre dit qu'il va répondre... il n'a pas dit quand, mais j'imagine que ce sera avant Noël.

M. Côté (Charlesbourg): Dès la reprise de la session.

M. Garon: Dès la reprise de la session. La question de la double taxation devrait faire l'objet d'une concertation de l'Association du camionnage de la Régie de l'assurance automobile et de la CSST afin qu'elles soient du même avis qu'il n'y ait pas double taxation. Le but n'est pas de s'enfarger les uns les autres. C'est de démontrer par un protocole d'entente ce qui est payé là et ce que cela couvre sans qu'il y ait double taxation.

Il ne serait pas normal que les gens paient pour des services qu'ils ne reçoivent pas dans l'Association du camionnage, qui est en concurrence avec l'association américaine, qui est beaucoup plus considérable que l'Association du camionnage du Québec.

Maintenant, vous dites dans votre mémoire, quand la CSST a présenté sa facture à la Régie de l'assurance automobile du Québec, que celle-ci a refusé de payer. Sur quelle base était formulée la facture que la CSST a présentée à la Régie de l'assurance automobile du Québec pour que vous en veniez à la conclusion qu'il y avait une double taxation?

M. Alary: Je ne sais pas si vous vous rappelez l'avènement de la loi 42. Il y avait un article de la loi qui devait apparaître qui disait que la Commission de la santé et de la sécurité du travail pouvait présenter toutes les réclamations qu'elle payait dans le cas d'un accident de la route à la Régie de l'assurance automobile. Cette modification devait passer et la CSST avait décidé, étant donné qu'elle devait faire sa tarification et préparer toutes les données pour pouvoir imposer sa nouvelle tarification à l'industrie, de tenir pour acquis que cette modification à la loi serait adoptée.

On a vu notre facture à la CSST baisser d'un ordre qui pouvait aller de 1 \$ à 1,25 \$ les 100 \$ de prime. Aussitôt qu'il y a eu des débats, cet article de loi a été abandonné. La CSST n'a pas eu le pouvoir légal d'aller réclamer auprès de la Régie tout ce qui avait été payé dans le cas des accidents de la route. L'année suivante, on s'est vu imposer une augmentation d'environ

15 % pour combler ce vide ou ce non-transfert d'argent qui n'a pas été fait à cause de cet article de la loi qui n'a pas été adopté par l'Assemblée nationale. C'est là qu'on a amplifié un peu, et qu'on a dit: Écoutez, c'est la preuve selon laquelle on paie à une place et qu'on paie là. Finalement, on voit notre facture augmentée parce que la CSST n'a pas été capable d'aller chercher les sommes. Ce n'est pas nécessairement toujours nos chauffeurs qui sont en tort quand il y a un accident de la route. À ce moment, même si c'est la faute de quelqu'un d'autre, on assume le coût à la CSST pour notre employé, même si ce n'est pas sa faute. Ce n'est pas le même régime. C'est cela qui nous fait penser qu'il y a peut-être une injustice quelque part.

M. Garon: Avez-vous fait des comparaisons entre les taux payés par véhicule dans les mêmes conditions aux États-Unis ou en Ontario et au Québec par les camionneurs du Québec, pour voir si nous sommes concurrents sur le plan de l'assurance?

M. Alary: Écoutez, sur le plan de l'assurance, c'est difficile. Avec tous les jugements qui sont rendus, avec la guerre, nous, dans certaines de nos entreprises, avec les réclamations et les jugements américains qui ont été rendus, on a vu des augmentations au niveau des tiers, d'environ 100 % à 200 % et même à 300 % de prime d'assurance. Je vais vous donner un exemple. Pour aller aux États-Unis, un chauffeur propriétaire de son propre véhicule payait peut-être il y a trois ans, 2500 \$ à 3000 \$. Aujourd'hui, cela lui en coûte 15 000 \$. La raison de l'augmentation...

M. Garon: Pour aller aux États-Unis.

M. Alary: Pour aller aux États-Unis.

M. Garon: Par véhicule.

M. Alary: Par véhicule, pour celui qui est tout seul. La raison de l'augmentation, c'est toute la crainte en fonction des réclamations, en fonction des jugements rendus par les juges américains qui peuvent décider pour quelqu'un de lui octroyer un jugement de 100 000 000 \$. Un exemple: Quelqu'un m'a raconté qu'une madame a décidé, après avoir lavé son chien, de le faire sécher dans le four à micro-ondes. Elle a réclamé à l'assurance 1 000 000 \$ et le juge a dit: Oui, vous avez raison parce que ce n'est pas marqué de ne pas faire sécher de chien dans le four à micro-ondes. Tout cela a amené une augmentation de primes, cela a changé toute l'image des assureurs. Aussi dans un autre secteur, on est captifs envers certaines compagnies d'assurances.

C'est vraiment spécialisé. Quand on va aux États-Unis, il faut déposer, dans chacun des États, des preuves d'assurabilité, et notre marché est pas mal restreint.

M. Garon: Cela est exigé de quelle façon? Comment cela se passe-t-il?

M. Alary: On n'est pas capables d'aller dans un État si on n'a pas une compagnie d'assurances qui nous garantit que, en cas d'accident, le citoyen ou la personne qui vit dans cet État va être compensée.

M. Garon: Comment allez-vous faire la preuve?

M. Alary: C'est fait par nos compagnies d'assurances. C'est pour cela que, dans l'industrie du camionnage, au niveau des assureurs on en a peut-être cinq, six au maximum où on peut frapper aux portes pour pouvoir avoir de l'assurance. Le système est complexe et ce n'est pas comme pour l'automobile. Après cela, il y a toute la partie cargo, il y a la partie responsabilité.

M. Garon: Tantôt, je vous ai demandé si vous avez comparé les primes à payer pour l'assurabilité, une assurance qui est à peu près du même genre.

M. Alary: Réellement, je ne peux pas vous donner de chiffres certifiant que, dans telle province ou dans tel État, on paie en fonction de ce qu'on paie ici au Québec. Je ne peux pas vous donner les chiffres.

M. Garon: Des études ont-elles été faites là-dessus?

M. Alary: Nous, au chapitre des études, c'est peut-être un peu le même problème... Tantôt j'écoutais les gens de la ligue de taxis, à la suite de ce que je vous ai dit tantôt, où on a vu nos primes d'assurances grimper d'une façon astronomique, on a engagé une firme d'actuaire et on a démontré aux compagnies d'assurances qu'elles ambitionnaient peut-être durant l'année qui passait. Cela a amené la concurrence ou l'arrivée d'un nouvel offrant de services au plan de l'assurance commerciale pour le camion et les autres ont peut-être été conservateurs dans les augmentations subséquentes. C'est peut-être la seule étude où on s'est aperçu que les compagnies d'assurances allaient chercher 15 000 000 \$ rapidement dans un an auprès des camionneurs et qui n'étaient pas justifiés par les réclamations, mais seulement en se basant sur l'expérience américaine.

Vous savez comment fonctionne l'assurance. On a le primaire, on a la réassurance. La réassurance est achetée sur les marchés de Londres et quand ils

regardent le marché de la réassurance, ils ne regardent pas le Québec. Ils regardent l'Amérique du Nord. À ce moment, les primes sont faites en fonction du risque qu'il peut y avoir à San Francisco. C'est sur tout cela qu'on a essayé de mettre de la pression pour dire: Écoutez, le risque au Québec n'est pas le même qu'ailleurs. Ce ne sont que des pressions économiques, il n'y a pas de pression autre que celles-là qui ont été faites.

M. Garon: Est-ce que les primes qui sont demandées aux États-Unis, aux camionneurs américains qui sont assurés à l'année et à ceux qui n'ont pas nécessairement une assurance permanente sont de même nature...

M. Alary: À peu près.

M. Garon: Sont-elles comparables ou si vous pensez qu'il y a de la discrimination dans les primes?

M. Alary: Elles sont à peu près les mêmes parce que c'est à peu près la même chose qu'on peut faire pour les camionneurs des autres provinces qui viennent au Québec, où on leur demande la pleine prime en ce qui concerne la Régie de l'assurance automobile. Quand l'accident va arriver, la réclamation ne sera pas au prorata du millage que j'ai parcouru dans l'État ou dans la province; le coût va être là. Nos primes, lorsqu'on traverse la frontière, aussitôt qu'on passe la frontière américaine, elles sont là, les mêmes que celles que les Américains ont sur leur territoire parce que la réclamation va être la même lorsqu'il va nous arriver un accident aux États-Unis.

M. Garon: Quand les Américains viennent ici, est-ce qu'ils doivent s'assurer?

M. Alary: Us sont assurés par la même compagnie d'assurances américaine, laquelle les couvre partout en Amérique du Nord. C'est là que je disais que nous, en plus, on paie la prime à la Régie de l'assurance automobile.

M. Garon: Je vous remercie.

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme dans le cas du taxi, si elle était au privé, elle coûterait beaucoup plus cher que ce qu'elle coûte à la régie; cela a été admis par les gens du taxi, tantôt, et la démonstration aux États-Unis a été faite - en tout cas, selon leur propre aveu... J'imagine que cela pourrait être la même situation dans le cas des camions.

Ce que je comprends, M. le Président, c'est que, là aussi, il y a un problème. Je pense qu'on a quand même clarifié un

certain nombre de choses: la volonté de la l'ACQ d'avoir accès aux chiffres le plus possible afin de juger un certain nombre de choses, je pense qu'il n'y a pas de problème de ce côté; les gens de la régie vont organiser une rencontre avec vous pour mettre sur la table tous les chiffres disponibles.

Quant à - pas l'ambivalence - la supposée double taxation, ce que je comprends, c'est qu'il y avait eu avec la CSST une entente, qui n'a pas trouvé écho dans le projet de loi 42, à l'époque; cela s'est traduit par un retour de cette taxation. Sauf que, de ce que je sais, pour ma part, la Régie de l'assurance automobile, quant à elle, contestait l'estimation des coûts faite par la CSST; c'est facile, là-dedans, de pouvoir passer le coût à l'autre. On comprend cela et il y en a qui avaient une certaine habilité à ce chapitre. Je pense qu'il est clair qu'il y avait un imbroglio sur le plan du coût entre la régie... C'est probablement cela qui a fait que les législateurs, nos prédécesseurs à l'époque, n'ont pas tranché le débat, mais il reste là. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis, de brèves remarques de conclusion.

M. Garon: M. le Président, je veux dire à l'Association du camionnage du Québec, sur la question de passer le coût à d'autres, que le ministre est un expert là-dedans. Le ministre des Finances vient de lui siphonner, pour une immobilisation dans l'entretien des routes, 200 000 000 \$, dans le dernier discours sur le budget. Il semble qu'à ce moment-là, le ministre des Finances aura les 200 000 000 \$ de la Régie de l'assurance automobile. Là où la CSST n'aura pas réussi, le ministre des Finances réussira à aller chercher 200 000 000 \$, de l'argent des assurés pour l'entretien des routes. Alors, vous voyez qu'il y a encore du mou dans la solution.

L'Association du camionnage du Québec ne doit pas désespérer et elle doit, à mon avis, continuer à faire en sorte de réclamer... Je ne prends pas position, je ne serais pas correct si je prenais position dans un débat où je ne sais pas s'il y a double taxation ou non. Mais le fait que vous pensiez qu'il y a double taxation, le fait que la CSST ait réclamé à la Régie de l'assurance automobile, il y a sûrement place pour faire un genre de protocole d'entente qui établirait quelles seraient les responsabilités de chacun et comment s'établirait la répartition des coûts entre les deux et, s'il y a une contribution de la Régie de l'assurance automobile pour les dépenses assumées par la CSST concernant les accidents du travail des camionneurs.

Cela m'apparaît clair.

Deuxièmement, il me paraît clair aussi que, dans le cadre d'un libre-échange, s'il y a un domaine où il y a discrimination au Canada, c'est dans le domaine du transport. Il n'y a pas d'endroit où il y a plus de discrimination au Canada - je l'affirme, je suis un gars qui regarde cela depuis au moins 25 ans - que dans le domaine du transport. Que les gens revoient les ententes du Nid-de-Corbeau. J'ai vu, dans l'entente sur le libre-échange, que les Américains se sont organisés pour ne pas qu'il y ait de subventions pour le transport vers les États-Unis comme il y en a à l'intérieur du Canada, parce qu'ils se sont rendu compte à quel point les subventions pouvaient être discriminatoires, quand les chemins de fer paient des centaines de millions de dollars en subventions dans le transport. Les Américains, eux, ont décidé de ne pas être assujettis à cela, mais nous continuons d'être assujettis à ces subventions pour transporter toujours des produits de l'Ouest vers l'Est, mais jamais de l'Est ou du Québec vers l'Ouest.

On se rend compte que s'il y a un domaine... On aura l'occasion de s'en rendre compte parce qu'il y a plusieurs secteurs où il y a des subventions pour des produits qui entrent au Québec, mais, quant à moi, je n'en connais aucun, au gouvernement fédéral, où il y a des subventions pour les produits qui sortent du Québec et vont ailleurs. Je ne connais pas un seul domaine où il y a des subventions. Alors si les Américains se sont aperçus...

Le premier ministre du Québec a décidé d'être le plus grand promoteur du libre-échange, je pense bien qu'il devrait commencer par être le plus grand promoteur des intérêts du Québec dans les lacunes de l'entente où on n'a pas prévu, justement, qu'il y ait ce même équilibre dans les coûts pour le transport, notamment au Canada. Nous aurons l'occasion de revenir là-dessus, mais simplement, je ne veux pas prendre le ministre par surprise, c'est pour cela que je vous en dis un mot, j'en ai l'occasion aujourd'hui.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Garon: Vous pouvez être certain, j'ai déjà eu à combattre dans l'affaire du Nid-de-Corbeau, on a fait reculer, à ce moment-là, le gouvernement fédéral de moitié, non pas entièrement mais de moitié. Je pense que, dans l'entente qui vient d'être signée, on aurait dû le faire reculer sur le reste parce qu'il est anormal que ces montants soient versés pour subventionner le transport à notre détriment.

J'ai été très content de lire votre mémoire. Le camionnage est un secteur québécois qui a été très bien développé

depuis plusieurs années, depuis, je dirais, une quarantaine d'années. Le système qui a été mis en place au Québec en est un qui a beaucoup d'efficacité mais qui, souvent, doit lutter avec une concurrence qui n'est pas toujours loyale. C'est pourquoi, je pense que, dans les moyens de transport qui sont mis en place, on ne peut pas regarder le camionnage seulement d'un côté, il faut regarder le camionnage, les transports ferroviaire, maritime et aérien comme des systèmes qui sont en concurrence et qui remplissent les mêmes fonctions et où il peut y avoir des effets de substitution s'il y a des iniquités dans les prix et dans le coût.

Surtout si nous nous retrouvons dans un système de libre-échange, où on se rend compte que les négociateurs américains savaient négocier et les nôtres savaient donner. On se rend compte que les vrais négociateurs avaient quitté la table et ce sont, apparemment, les politiciens qui sont venus régler, dans les derniers jours, des ententes que les négociateurs, qui étaient là depuis deux ans, n'ont pas voulu entériner. Là, il est temps de vérifier parce qu'il ne reste pas grand temps, il reste jusqu'à Noël pour que ces ententes, si elles ne doivent pas être signées, ne le soient pas. Dans le passé, il y a eu des élections là-dessus, il y a eu des tentatives, cela a échoué à chaque fois, sauf entre 1855 et 1865 dans le traité de réciprocité avec les États-Unis qui n'a pas été renouvelé aux termes de 1865.

C'est pourquoi, je pense que l'Association du camionnage doit être vigilante et doit se dépêcher, à mon avis, de faire ses représentations, parce que le temps est très court, face à cette entente, car plus on la lit, plus on se rend compte qu'on s'est fait avoir. Je vous remercie. Je vous remercie d'être venus nous rencontrer et de nous alerter par toutes les questions que vous avez soulevées tant par écrit que verbalement.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un certain nombre de choses que je ne peux pas me permettre de laisser passer actuellement. Je peux être bon garçon, mais il y a quand même des limites à l'élasticité.

Le député de Lévis a fait allusion en disant: Je ne prends pas position - et je le comprends de ne pas prendre position parce que cela pourrait être embêtant - à la supposée double taxation. Il dit: J'ai appris en droit que s'il y a apparence de droit, il faut quand même regarder cela de très près. S'il y a apparence de double taxation, ce n'est pas dû à nous, mais à vous; c'est vous

qui l'avez adoptée. Alors, on va regarder cela et, à la lumière des échanges qu'on aura, on verra ce qu'on peut faire, livre ouvert, sans trop de problèmes.

Ce n'est pas là-dessus que je veux intervenir parce que là, finalement, on mêle bien des choses: le libre-échange, le transport dans tout le Canada, la déréglementation du transport, ce sont des débats, soyez-en sûrs, qu'on aura très prochainement. Pour ce qui est du libre-échange, il y a eu une commission parlementaire. Il va y avoir des débats. Je suis très heureux de voir qu'au moins sur un point, le député de Lévis est d'accord avec son chef. Il l'est au moins sur ce point-là, contrairement aux autres qui sont dans le champ actuellement, ses ex-collègues, M. Parizeau, M. Landry, qui eux, prônent d'autres choses. On verra, au bout de la ligne, ce qui démarque ce qui est bien de ce qui est mal. On le verra. Ce n'est pas aussi simple que le député de Lévis voudrait bien le laisser croire.

Quant aux transports, vous aurez tout le loisir, effectivement, de parler de déréglementation du transport puisque, le 25 février 1985, mon prédécesseur, M. Tardif, à Vancouver, lors d'une réunion des ministres des Transports, avait signé un document qui engageait le Québec sur la voie de la déréglementation en matière de transport. Alors, nous allons très prochainement déposer un projet de loi qui a été largement discuté avec l'ACQ. On va à nouveau en discuter avec elle, quant aux impacts de la déréglementation dans le domaine du transport. Et pour cela, je pense qu'on aura certainement des tribunes pour être capables de discuter autrement que cinq minutes à la fin d'une commission parlementaire.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie M. le ministre. M. Alary. M. le député de Lévis.

M. Garon: Seulement pour dire deux mots, d'autant plus qu'on est encore à 25 minutes de la fin de la commission. Simplement pour dire au ministre que moi, je ne vis pas dans le passé, je vis dans l'avenir. Et quand les gens me disent: Bonjour, M. l'ex-ministre, je réponds: Vous devriez dire: Bonjour, M. le futur ministre.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ce, M. le député de Lévis...

M. Garon: Parce que ce que des gens ont signé, il y a deux ans, il y a trois ans... Vous savez en 1920 ou 1930, c'était interdit aux chevaux de courir sur les ponts de peur que les ponts ne tombent. Alors, vous savez qu'aujourd'hui, nous sommes peu préoccupés de ces questions-là. Il faut regarder vers

l'avenir et, comme critique de l'Opposition en matière de transport, je suis solidaire de l'avenir, point. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le député de Lévis. M. Alary, de brèves remarques de conclusion?

M. Alary: Je voudrais simplement remercier la digne assemblée d'avoir permis à notre association d'émettre son point de vue. Merci à tout le monde.

Le Président (M. Saint-Roch): Je remercie l'Association du camionnage du Québec et son porte-parole, M. Alary, pour sa contribution aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements. Sur ce, la commission suspend ses travaux jusqu'à quinze heures.

(Suspension de la séance à 12 h 38)

(Reprise à 15 h 10)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre sa consultation générale portant sur l'avant-projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives. Je remarque que les représentantes du Réseau d'action et d'information pour les femmes ont maintenant pris place. Je demanderais à la porte-parole de bien vouloir s'identifier, pour le bénéfice des parlementaires et du **Journal des débats**, ainsi que la personne qui l'accompagne, s'il vous plaît.

Mme Dolment (Marcelle): Marcelle Dolment du Réseau d'action et d'information pour les femmes, plus connu sous le sigle RAIF, et Claudette Beaulieu.

Le Président (M. Saint-Roch): Permettez-moi de vous souhaiter la bienvenue aux travaux de la commission. Je vous rappelle que vous avez 20 minutes pour faire la présentation de votre mémoire.

**Réseau d'action et d'information
pour les femmes**

Mme Dolment: Je vous remercie beaucoup. J'aimerais vérifier auparavant si tout le monde a le nouveau mémoire. On a refait le mémoire, on l'a aménagé autrement; le fond n'a pas été changé, mais c'est parce qu'il y avait plusieurs erreurs, puisqu'il avait été fait rapidement pour être remis à temps. Entre autres, à la page 11, il y avait une erreur. Le bon mémoire est celui auquel est attaché un résumé. J'en ai déposé

plusieurs copies auprès de la personne responsable du secrétariat.

Point n'est besoin de réfléchir bien longtemps pour voir l'incroyable injustice du régime de l'assurance automobile tel que conçu originellement et actuellement, surtout quand on le compare à l'assurance-maladie - qui a été mise en place par le Parti libéral, c'est un bon exemple à suivre - véritable chef-d'œuvre de justice sociale, malgré ses abus et ses carences, dont les cotisations sont basées sur le revenu.

Avec l'assurance-maladie, plus on est aisé, plus on paie pour ce régime basé sur l'impôt sur le revenu. Mais à la sortie, tous et toutes ont droit aux mêmes services et à la même considération. Voilà de la véritable social-démocratie, contrairement à l'assurance automobile où tous et toutes paient la même cotisation, mais à la sortie, les riches sont gavés et les pauvres compensés au compte-gouttes. Les montants forfaitaires lors d'un décès sont basés sur le revenu de même que les rentes de remplacement du revenu jusqu'à un maximum de 35 500 \$ brut, deux fois le revenu moyen, et, sans doute, quatre fois le revenu médian. Quoi de plus antisocial-démocrate?

Ce régime est une tare dans notre système comme l'est le droit de la famille, favorisant tous deux de façon très poussée les hommes, puisque les riches et ceux qui possèdent sont généralement des hommes. Par contre, les pauvres et ceux qui sont sans bien sont généralement les femmes, surtout les femmes qui ont eu des enfants. On tient à le souligner, dans un contexte de dénatalité.

Pourtant, malgré la dénatalité, signal que lui lancent les femmes, le gouvernement continue à ignorer le sort que le système qu'il révisé périodiquement leur fait. Il le maintient et l'aggrave. Son avant-projet de loi en est un bel exemple.

Nous avions espéré que les modifications en profondeur annoncées à la Loi sur l'assurance automobile auraient corrigé les grandes injustices et les multiples discriminations de ses composantes, d'autant plus que nous les avions déjà soulignées à maintes reprises. Il n'en est rien. C'est le quatrième mémoire sur l'assurance automobile que nous présentons depuis son instauration. Nous en avons proposé trois quand Mme Lise Payette était ministre. En lisant le projet, nous nourrissons les plus vives inquiétudes, car on y démolit presque les éléments les plus importants socialement. On y met des contraintes indues, on tourne les coins ronds, on diminue les bénéfices radicalement, mais sans corriger le vice fondamental du régime, et on maintient les attitudes discriminatoires. On y ajoute même l'insulte envers les femmes au foyer en ravalant leur apport et leurs activités au rang de domestique dont on dissèque les

tâches: ménage ou cuisine? Voir l'article 35. Demandera-t-on au mari de venir témoigner sur le nombre d'heures passées à frotter ou à popoter, ou à la voisine pour voir s'il y avait une femme de ménage qui allait chez elle?

La gaffe de Lise Payette envers les "Yvette", de longue mémoire, était valorisante comparée à la bourde de l'avant-projet de loi sur les ménagères. Et discrimination additionnelle, on refuse même de pouvoir combiner la compensation à la ménagère avec le remplacement de revenu pour travail à temps partiel, alors qu'on permet le cumul pour toutes les autres catégories. C'est vraiment remarquable.

Enfin, bref, le régime amélioré est pire que le régime original quant à l'équité du système, au respect des droits, à la dignité des femmes et à l'approche sociale.

Pourtant, il serait simple et bien plus économique d'asseoir le régime sur les bases proposées plus haut, respectant l'esprit du régime d'accidents de la route: perte d'autonomie et cessation des activités habituelles et normales à compenser, sans valoriser certaines au détriment d'autres dans le montant de compensation.

Mme Beaulieu (Claudette): Les assises de l'assurance automobile. Droits de la personne. Tout régime que le gouvernement instaure doit respecter les droits de la personne dans son élaboration. Or, l'assurance automobile a plus d'une fois contrevenu à ces droits. Il a redressé certains de ses torts, mais il est encore coupable à plus d'un chef.

Les droits les plus menacés sont l'égalité des sexes, particulièrement sur le plan systémique, c'est-à-dire les femmes prises comme catégorie, le respect du statut d'adulte de la femme, même si, pour différentes raisons, elle doit dépendre économiquement de son conjoint. Le genre d'activités qu'exerce une personne ne doit pas la dévaloriser ou la discriminer.

La justice sociale. Soulignons aussi que tout régime doit, dans ses modalités, respecter les principes de justice élémentaire. Or, l'article qui permet à la régie de refuser une indemnité si la victime fournit un renseignement inexact, même sans que ce ne soit sa faute, est un accroc à cette justice. Voir l'analyse du texte plus loin, article 83.

Soulignons aussi que les prescriptions de sa législation doivent être honnêtes intellectuellement, qu'elles doivent être transparentes. Elles ne doivent pas tenter de jouer sur les mots et les définitions pour défavoriser certains groupes de la population sans qu'il n'y paraisse ou pour éviter de payer certains bénéfices par des exigences non justifiées. Par exemple, la définition tordue de ce qu'est un enfant à charge dans

l'avant-projet de loi: "à qui la victime tient lieu de mère ou de père et dont la victime subvient à plus de 50 % des besoins vitaux et des frais d'entretien lors de l'accident." Ce "plus de 50 %" n'était pas dans la loi courante. Quel croc-en-jambe aux familles! C'est dans le même esprit que les allocations familiales qu'il faut remettre au gouvernement via le fisc. Article 5.

Le respect de la nature même du régime. Le régime de l'assurance automobile a comme rôle évident de compenser les pertes subies à la suite d'un accident d'automobile. Ces pertes liées à la personne peuvent être de différentes natures. On peut les classer en deux grandes catégories: dommages physiques et perte d'activités et d'autonomie, pour lesquelles les automobilistes paient toutes et tous la même prime, soit 149 \$ quels que soient les revenus de l'automobiliste. Le régime n'est donc pas une assurance-salaire, puisque la prime n'a aucun rapport avec le revenu et que, par ailleurs, l'automobiliste n'a pas le choix de différents plans d'assurance comme ce l'était quand l'assurance privée couvrait ce genre de risques.

La conséquence évidente, logique, juste de cet état de fait est que l'on ne peut, sous peine d'exploitation, pour ne pas dire d'extorsion, verser des indemnités basées sur le revenu à des gens qui n'ont pas payé proportionnellement à leurs bénéfices. Si une victime fonctionnait normalement avant son accident, que ce soit dans des activités non rémunérées, de bénévolat, du domaine de l'art ou des activités familiales, elle doit être compensée pour cette perte, peu importe son genre d'activité, ce qui ne regarde strictement qu'elle. On ne doit pas discriminer selon le genre d'activités, dont certaines non rémunérées peuvent être plus valables que certaines qui sont rémunérées, et ouvrent la porte à d'autres perspectives ou sont essentielles à la société.

Par ailleurs, si cette personne était le soutien d'une famille, soutien économique ou autre, c'est-à-dire qu'elle avait des responsabilités familiales, cette perte de soutien pour la famille doit être compensée, en plus de la perte pour activité personnelle. C'est une perte additionnelle, en somme. À noter qu'une famille implique nécessairement des enfants, des parents plus âgés ou des handicapés, qui vivent ensemble ou séparément - genre famille éclatée. Une famille, ce n'est pas un couple seul.

Il ressort de cette approche logique et équitable du régime qu'il ne pourra y avoir que deux sortes de compensation concernant la perte d'activités. Premièrement une rente compensant la perte d'activités personnelles, la perte d'autonomie; deuxièmement, une rente compensant la perte de disponibilité ou de moyens financiers pour remplir les obligations familiales.

À ces pertes, viennent se greffer les services nécessaires pour remplacer la personne dans ses obligations familiales, matérielles et immédiates, c'est-à-dire, des services de garde à domicile.

Il ne faut donc pas mélanger les genres - assurance-salaire, assurance auto - comme on l'a fait avec le régime des rentes et l'allocation de conjoint survivant, sorte d'aide sociale, ou l'assurance-chômage, qui est devenue aide sociale dans certains cas.

En attendant un régime de revenu minimum garanti, qui mettrait de l'ordre dans un système socio-fiscal devenu une sorte de piteuvre qui nous glisse coûteusement entre les doigts, il faut éviter de travestir les divers régimes, créant de profondes iniquités et un fouillis inextricable.

Mme Dolment: Il y a deux options qu'on peut avoir. Soit l'option remplacement du revenu, qui est basée uniquement sur la valeur de l'argent, alors que nous, comme vous l'avez vu, on veut la baser sur la valeur des activités, point. Si on prend cette option, voici ce qu'il faudra faire pour que ce soit équitable.

Cependant, si on veut à tout prix transformer l'assurance automobile en une forme d'assurance-salaire, il faudrait, à tout le moins, graduer la prime à payer en se servant, comme on le fait pour l'assurance-maladie, de l'impôt sur le revenu. Il faudrait alors calculer, par exemple, avec beaucoup de soin les équivalences, pour que ce ne soit pas seulement symbolique, mais qu'il y ait vraiment une équivalence entre ce qu'on paye comme prime et ce qu'on ramasse au bout du compte en fait de remplacement du revenu. C'est cela une assurance automobile, ce n'est pas une assurance-salaire. On trouve qu'il s'agit plutôt de la perte d'activités, c'est un accident. On perd nos activités. C'est cela qui doit être compensé. Alors, l'option basée sur la perte d'activités et non sur les montants de revenus, c'est notre option. On demande instamment à tous les législateurs de faire disparaître l'expression "personne au foyer". On a beaucoup lutté, nous, depuis quatorze ans, pour la personne au foyer. On s'aperçoit que le monde a évolué. La personne au foyer, c'est du passé.

Maintenant, ce sont des parents qui doivent rester au foyer ou ce sont des travailleurs ou des travailleuses qui sont soit en chômage, ou en attente de quelque chose; mais la personne au foyer, ça disparaît; sauf pour les personnes d'une certaine génération qui ont un statut particulier, parce que dans ce temps-là, on était obligé de rester au foyer. Dans un tel contexte, on voudrait que cela disparaisse. Les activités de ces personnes ont autant de valeur que celles de n'importe qui sur le marché du travail et rémunérées. Essayer de décortiquer ce qu'elle fait au foyer pour évaluer, c'est une

intrusion dans la vie privée et cela va contre la Charte des droits et libertés de la personne.

Quand on lit les articles, je vous le dis; les cheveux vous dressent sur la tête. On dit que la femme au foyer, ce qu'elle fait, c'est l'alimentation de sa maisonnée ou qu'elle s'adonne au ménage de sa demeure; c'est à l'article 34. Et un peu plus loin, on dit: Les indemnités prévues à l'article 34 s'élèvent à 70 \$ pour la personne incapable d'accomplir la majorité des tâches reliées à la garde de personnes qui vivent avec elle, les enfants - bon, une femme au foyer, c'est une gardienne - ou bien 50 \$ pour la victime incapable d'accomplir la majorité des tâches reliées à l'alimentation. Est-ce qu'elle fait le déjeuner ou si c'est son mari qui fait le déjeuner ou le dîner? Achète-t-elle des "TV Dinners"? C'est 50 \$ pour la victime incapable d'accomplir la majorité des tâches reliées au ménage. Madame, vous avez une femme de ménage, vous faites de l'époussetage ou c'est votre mari qui le fait, vous n'avez droit à rien. C'est aberrant. En tout cas, jamais on a été aussi insultées de notre vie.

En outre, je ne sais pas qui a rédigé cet article, mais j'aimerais beaucoup le savoir parce qu'on aurait quelque chose à lui dire.

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait qu'il lève la main, s'il vous plaît.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Dolment: L'accès à l'information, si on a le droit de l'avoir...

Mme Beaulieu: Ce sont tous des hommes, il doit y avoir un homme, c'est certain.

Mme Dolment: Ce sont peut-être des femmes au travail qui en veulent beaucoup aux femmes au foyer. On a déjà remarqué cela aussi. Oui, c'est souvent vrai. Ce sont parfois des femmes qui sont au travail qui méprisent les autres. C'est malheureux à dire, mais c'est un peu ça. Cela arrive parfois.

M. Garon: Vous ne savez pas à quel point vous avez raison.

Mme Dolment: En tout cas, des gens évolués, ce n'est pas nécessairement d'un sexe. Les gens évolués, il y en a partout.

Une voix: ...pas de sexe.

Mme Dolment: C'est ça. Bon. Maintenant, il y a aussi l'article 36 qui ne permet pas de cumuler, une autre discrimination. Pourquoi a-t-on permis de

cumuler quand des gens avaient deux ou trois emplois? On pouvait les cumuler et évaluer le revenu par rapport au cumul. Pourquoi une personne... Cela arrive souvent qu'une mère au foyer travaille à temps partiel et en plus reste à la maison pour prendre soin des enfants ou fasse du bénévolat, peu importe. Pourquoi cette personne ne peut-elle pas cumuler son travail à temps partiel et ce qu'on prévoit lui remettre comme perte d'activités? Alors, une discrimination contre la charte.

En outre, comme nous l'avons mentionné plus haut, les personnes au foyer peuvent être bien autre chose que ménagères ou gardiennes d'enfants; elles peuvent être bénévoles, artistes, administratrices, collaboratrices. Les artistes sont des personnes au foyer, les écrivains ou les écrivaines aussi; comment va-t-on évaluer leur activité qui ne rapportera peut-être que dans dix ou vingt ans ou après leur mort? Ces gens-là n'auront droit à aucune compensation pour leur perte d'activités?

On ne peut que constater des pièges d'une telle catégorisation fort coûteuse administrativement. Imaginez, commencer à évaluer tout cela! Quand on lit votre projet de loi, combien cela va coûter et combien de fonctionnaires cela va prendre? Sans compter que lorsque l'on veut l'appliquer aux personnes à la maison stéréotypées, il devient tout simplement farfelu et insultant en plus d'aller contre la Charte des droits et libertés de la personne quant au respect de la vie privée: ménage ou cuisine?

Autres personnes. L'âge des victimes est cependant un élément déterminant pour évaluer la compensation à verser de même que l'est la perte de scolarité. Il est entendu qu'un adulte a plus de responsabilités, c'est normal qu'il ait un peu plus de revenus qu'un enfant. Nous recommandons que l'enfant ait droit à une rente; on l'a fait sauter avec le nouveau projet de loi. L'enfant ne va avoir qu'une compensation parce qu'il a perdu son année d'école ou sa session, mais nous, nous recommandons que l'enfant qui perd ses activités normales et sa qualité de vie ait droit à une compensation. En plus, il recevrait une compensation pour sa perte scolaire, qui est une perte de plus. Alors, vous voyez qu'on n'a pas du tout la même approche pour la compensation relativement aux pertes.

C'est une amélioration que d'avoir mis la perte d'une année scolaire, mais d'avoir fait sauter la rente, non, parce qu'il ne faut pas oublier que la mère va probablement prendre soin de l'enfant. Ce que l'on a recommandé, ce qui n'est pas le cas actuellement, c'est que la mère, parce qu'en général c'est la mère... Souvent, elle va laisser son travail pour prendre soin d'un enfant invalide, supposons qu'il a eu un gros accident. Elle ne peut pas actuellement, du

moins c'est ce qu'on nous avait dit, avoir un montant de l'argent qui est versé à l'enfant pour compenser; souvent, elle va peut-être avoir besoin de plus de vacances ou enfin plus d'aide. Elle ne peut pas prendre ce montant d'argent pour elle-même, il faut que ce soit versé dans une espèce de fiducie. C'est ce qu'on nous avait dit. Peut-être que ce n'est pas cela d'après les règlements qu'on ne connaît pas, mais d'après la loi.

Alors, nous demandons que l'enfant continue à avoir une rente, mais qu'une partie de la rente puisse être donnée à la mère comme compensation pour le travail qu'elle fait et qui lui coûte très cher et que le montant qui est pour l'année perdue soit déposé en fiducie et, plus tard, il pourra l'avoir. Alors, il y a deux éléments là-dedans.

Aussi, ce que nous demandons, c'est que les services d'aide à la famille soient accessibles et remboursés adéquatement. Le montant qui a été prévu, 100 \$ par semaine avec des reçus, comme on dit, je pense qu'il n'y a pas beaucoup de gens qui ont des enfants parmi ceux qui ont rédigé cela parce qu'il n'y a personne qui peut avoir une gardienne pour 100 \$ avec des reçus, c'est absolument impossible. On a fait le calcul, cela revient à environ dix heures, c'est le moins; de 8 heures à 18 heures au salaire minimum, cela fait environ 40 \$ par jour, sept jours par semaine, cela fait 280 \$ par semaine. Je pense qu'il faudrait les ajuster, donner moins aux gens riches qui vont avoir de gros revenus et plus à des gens qui ont des responsabilités familiales.

Nous recommandons une rente compensatoire d'un montant minimum comparable au minimum actuel pour les enfants. Alors, pour les enfants, cela va être ce qu'ils ont actuellement, le revenu minimum pour un enfant invalide, avec ce qu'on a dit pour la mère et le montant forfaitaire; une rente un peu plus élevée pour l'enfant de 16 ans et plus qui est aux études avec compensation pour la personne qui en prend soin, - c'est toujours la même chose - et un montant forfaitaire pour l'année perdue.

Pour les autres victimes de 16 ans et plus qui ne sont pas aux études, une rente équivalente à 50 % du salaire moyen hebdomadaire parce qu'ils n'ont pas encore 18 ans, donc entre 16 et 18 ans, seulement 50 %. S'ils étaient sur le marché du travail, ils auraient moins d'argent de toute façon.

Pour les adultes, on veut que ce soit un montant uniforme pour tout le monde. Toute personne, seule, avec ou sans travail, peu importe ce qu'elle fait, on n'a pas à se mêler de ce qu'elle fait, qui perd sa mobilité, ses activités, a droit, si elle est fonctionnelle, à 75 % du salaire moyen hebdomadaire. Si cette personne désire plus de protection pour son revenu, elle n'a qu'à

prendre une assurance de remplacement de revenus, cela existe, une assurance-salaire.

Pour les adultes qui ont une perte d'activité normale avec conséquences sur les obligations familiales et sans faire de distinction encore une fois entre celui qui rapporte l'argent à la maison et la personne qui prend soin des enfants à la maison, ils ont droit à 100 % du salaire moyen hebdomadaire. Cela fait sauter l'article qui parle de la femme qui fait de la popote ou du ménage.

(15 h 30)

Pour chaque enfant, ce qu'on a fait sauter et ce qu'on déplore actuellement dans le projet de loi, c'est qu'il n'y a plus un montant supplémentaire par enfant, ce qui existait auparavant. Avant, c'était, si j'ai bien lu, 5 % ou 10 % de plus pour les personnes à charge. Cela a sauté. Nous, nous restons avec le nombre d'enfants, c'est plus lourd et il y a plus de charges familiales, 5 % par enfant, ce qui pourrait faire 105 %, 110 % ou 120 % du salaire moyen.

Les services d'aide aux parents - c'est ce qu'on a dit tout à l'heure - pendant sept jours à 40 \$ par jour, cela fait un minimum habituellement de 280 \$ si la femme est tout à fait invalide et, évidemment, si elle est moins invalide et qu'elle a un peu de mobilité, c'est 200 \$ par semaine, on pense que c'est raisonnable. Si les enfants sont un peu plus âgés et donc qu'ils peuvent prendre soin d'eux, c'est 175 \$, de 12 à 16 ans, on pense que c'est raisonnable parce qu'ils ne vont quand même pas faire leur repas s'ils vont à l'école, il doit quand même y avoir quelqu'un à la maison.

On insiste sur le fait qu'il est important d'avoir ces montants pour les frais de garde, parce que prendre une petite fille de 12 ou 13 ans pour venir aider, ce n'est pas ce qu'il faut. Une mère qui est très malade, qui est invalide, a besoin d'une garde de qualité. Est-ce que ça compte, pour vous, les enfants, la famille? Est-ce que vous voulez mettre le "motton" là-dessus ou si vous voulez le mettre sur les gens qui sont riches? C'est ça votre choix de société? Que voulez-vous comme société? Et c'est très important.

Un autre élément qui était très dangereux, on ne l'a pas mis là-dedans. Mais c'étaient les articles 22 et 28 je crois où l'on disait que la personne qui était invalide, qui restait à la maison et qui prenait une gardienne d'enfants, ne pouvait pas l'avoir si l'autre conjoint n'était pas au travail, n'était pas malade ou invalide. Prenons, par exemple, une famille où la mère travaille à l'extérieur et le mari est alcoolique - peu importe ce qu'il est, il reste à la maison, il ne travaille pas ou il est temporairement en chômage, on sait qu'il y a beaucoup d'inceste, on sait qu'il y en a énormément d'inceste et qu'il y a des hommes aussi qui

ne savent pas prendre soin des enfants, qui sont violents, enfin peu importe, il y en a qui battent leurs enfants - elle, elle sait qu'elle a besoin d'une gardienne. Mais elle ne pourra pas l'avoir parce que l'homme est à la maison en chômage et elle ne peut pas aller dire: Bien vous savez, mon mari, il y a l'inceste et toutes sortes d'affaires... Je ne peux pas lui confier mon jeune enfant. Je pense que s'il y a un accident et qu'elle avait une gardienne avant, on doit lui payer sa gardienne. C'est normal et c'est nécessaire. On n'a pas à évaluer si oui ou non il y avait des raisons, que le mari était invalide, l'autre conjoint ou la conjointe. On compense pour ce qu'il y a eu de perdu à cause de l'accident. C'est ça le fond du problème. Il faut absolument tenir compte de la qualité de vie de la société. Cela a été dit d'ailleurs quand cela a été mis en place: l'approche était sociale. Alors, il faut garder l'approche sociale.

Maintenant, les indemnités lors d'un décès. Nous, on est logique avec notre position féministe. On fait sauter - peut-être que les gens vont être surpris - les indemnités qui sont versées à la conjointe ou au conjoint lorsqu'il y a un décès et qu'il n'y a pas d'enfant. Alors, votre annexe où l'homme de 45 ans peut avoir son revenu quasiment multiplié par cinq, soit 150 000 \$ versés à sa femme, cela saute si elle n'a pas d'enfant. Chacun pour soi. Sauf si la femme est née avant 1944 parce que ces femmes-là on les forçait quasiment à rester... Ce sont des femmes qui ont à peu près 45 ans maintenant. Alors, les femmes qui sont nées avant 1944, c'est une génération à qui, pour la plupart, le mari disait: Tu restes à la maison, je suis capable de te faire vivre. Ces femmes-là, même si elles retournent sur le marché du travail, sauf exception, elles n'ont pas beaucoup. Donc, c'est normal, on les met dans le même bateau que les conjointes qui ont des enfants. Ces personnes-là ont droit à la même affaire parce que c'est la société qui les a discriminées. C'est comme l'action positive, il faut compenser.

Mais les conjointes et les conjoints n'ont aucun droit à avoir une compensation parce qu'il y a la perte d'un être cher. Autrement, vous allez avoir le même problème qu'on a déjà eu en commission parlementaire avec les gens qui sont des homosexuels ou des lesbiennes et qui ont demandé que le conjoint - en s'appuyant sur la charte, il ne doit pas y avoir de discrimination par rapport au choix sexuel - ait droit à la rente de conjoint survivant. Ils l'ont demandé pour le régime des rentes. Et le ministre, dans le temps, était très mal pris parce qu'il disait: Bon, c'est vrai que la charte est là. Alors, si vous le faites pour la conjointe simplement parce qu'elle est mariée, vous êtes obligés de le donner aux

gens qui ne sont pas mariés. Vous êtes obligés de le donner aux homosexuels ou même aux gens qui vivent avec un frère, une soeur. Ils ont perdu un être cher. Pourquoi est-ce qu'ils n'auraient pas une compensation? Ils vivent ensemble, bon. Alors nous, nous faisons sauter ça. La seule raison pour donner une compensation, une indemnité lors d'un décès, c'est lorsque la mère, il y a un parent gardien... Nous ne voulons pas d'indemnité, nous voulons une rente qui continue jusqu'à ce que l'enfant, le dernier enfant ait 18 ans ou 25 ans s'il est aux études.

Alors le parent gardien lors d'un décès, que ce soit l'homme ou la femme - parce que si c'est l'homme, il va être obligé de prendre quelqu'un pour l'aider - qu'il ait droit, lui, à une rente et non pas un montant forfaitaire, une rente; et là on donne un petit peu le détail. Et si ce sont des couples divorcés - on sait très bien maintenant qu'il y a beaucoup de couples divorcés - les enfants auront droit à une pension alimentaire si le juge l'a octroyée, si les enfants ont été reconnus, parce que cela peut être des conjoints de fait. Le parent conjoint de fait aura la même chose. Il n'y aura pas de différence entre un parent conjoint de fait ou un parent marié. Ils pourront continuer à voir leur pension alimentaire établie par le juge et la mère pourra l'avoir, avec certains détails que vous avez probablement lus.

Ce qui nous a scandalisées, ce qu'on trouve inacceptable, c'est le fait d'avoir défini l'enfant - surtout dans les cas d'enfants de famille monoparentale - comme étant l'enfant dont la victime prenait soin pour plus de 50 % au point de vue des besoins vitaux et des frais d'entretien, ce qui exclut à peu près toutes les familles monoparentales où c'est la mère - c'est souvent la mère - qui garde l'enfant. Ce qui veut dire qu'avec votre projet de loi, vous éliminez ce qui sera versé à l'enfant d'une famille monoparentale, à supposer que la mère... Admettons que le père ne payait pas, on le sait, la plupart des pensions alimentaires ne sont pas payées, 85 % ne le sont pas, et les pensions sont ridiculement basses. Cela veut dire qu'à peu près tous les enfants de famille monoparentale ne sont pas couverts. C'est un scandale. En fait, c'est antifamilial et antisocial de A à Z.

Je ne veux pas trop m'attarder parce que je sais que vous avez probablement des questions à poser. Je pense qu'il n'y a pas autre chose. On a pris cela article par article. Il y aussi, évidemment, le fait qu'on trouvait que les exigences, quand un renseignement faux et inexact avait été donné, étaient très dangereuses parce que vous n'avez pas spécifié si c'était de mauvaise volonté. Admettons qu'une personne a donné un renseignement faux et inexact

sans le vouloir, on peut lui couper ses allocations, et on ne mentionne pas que ce doit être de mauvaise foi. C'est très important parce que cela fait un gros trou, on peut l'invoquer comme on veut.

L'autre élément, c'était le déductible de 100 \$. Si vous avez un accident, que vous avez des vêtements qui ont été brisés, que vous devez subir des traitements à l'extérieur, il faut que vous payiez les premiers 100 \$. C'est inadmissible. Si une personne des îles-de-la-Madeleine n'est pas riche, qu'elle a un accident et qu'elle est obligée d'aller à l'extérieur, elle est obligée de payer les premiers 100 \$. Cela ne tient pas debout.

Je pense qu'on a couvert les principales choses, parce que je vois le temps passer. Cela me paraît être les principaux points. On pourrait juste lire la conclusion, si vous voulez.

Il nous apparaît que les modifications proposées au régime de l'assurance automobile sont une attaque presque sauvage contre la protection raisonnable qu'accordait avant cette couverture sociale. Les abus et les injustices ont très peu été corrigés: les riches reçoivent deux, trois ou cinq fois plus que les pauvres dans certaines situations, comme avant, même si tout le monde paie également sa part. Proportionnellement, pour les moins fortunés, cette part prend de plus... En plus, cela leur coûte encore plus cher dans leur budget. Ce n'est même pas égal, les pauvres paient plus, d'une certaine façon, puisque la part qu'ils paient en prime, cela coupe leur budget plus que les personnes riches. Les personnes à la maison sont traitées toujours aussi injustement avec, en plus, l'indignité de se voir traitées en ménagères dont les activités sont scrutées à la loupe - on l'a dit tout à l'heure - pour dégager combien de temps elles consacrent au ménage.

Par contre, on enlève une sécurité combien nécessaire aux survivants avec enfant qui n'auront droit qu'à des montants forfaitaires plutôt qu'à une rente, formule inadéquate financièrement puisque, selon la table, un enfant d'un an n'aura que 25 000 \$ de protection de son parent décédé - c'est le maximum qu'il peut avoir - quand on sait qu'un enfant a coûté plus de 100 000 \$ rendu à 18 ans. Des calculs ont été faits, cela coûte 100 000 \$ rendu à 18 ans, et le maximum qu'il peut avoir, à un an, s'il a un an lorsque le père meurt, c'est 25 000 \$ au maximum. On perd 75 000 \$, n'est-ce pas? Alors, la dénatalité...

Ces 25 000 \$ ne seront pas nécessairement investis par le parent survivant. Et il y a aussi un danger, quand on reçoit 25 000 \$; peut-être que la personne va l'investir et que ce sera mal investi, elle dira peut-être: J'ai 25 000 \$, je peux dépenser cela. C'est préférable d'avoir une rente. Ce montant

peut disparaître assez rapidement surtout après un décès qui entraîne bien des perturbations et des dépenses. Il serait plus sécuritaire pour l'enfant d'avoir une rente régulière indexée, une compensation pour cette famille monoparentale qui verra ses coûts de gardiennage et autres coûts accrus en même temps qu'un manque à gagner important.

Les recommandations qu'on fait, si vous remarquez, vont compenser largement pour les coûts qu'on demande. Avec ce qu'on fait couper et ce qu'on demande, vous allez même être gagnants. Or, le colmatage des larges trous percés dans le tissu du régime avec la possibilité de ne pas verser les indemnités s'il y avait eu la moindre information inexacte et celui encore plus grand et antisocial de la définition d'un enfant liée à la preuve du plus de 50 % d'entretien et de prise en charge des besoins vitaux évitera de rendre cette loi un exemple d'administration injuste et de social-démocratie à rebours. Il serait dommage qu'au lieu de bonifier l'assurance automobile, ce qui est votre but, on la rende encore plus inique qu'elle ne l'était, et c'est beaucoup dire.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Madame.

M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair, M. le Président, qu'à la lecture du mémoire, à la fois du texte ancien et du texte nouveau, il y a des choix de société qui sont, de part et d'autre, différents. À la base de l'action que nous avons menée, il faut bien le préciser, c'est un avant-projet de loi. Ce n'est pas un projet de loi qu'on dépose à l'Assemblée et qu'on veut voir adopté. C'est une démarche qui verra par la suite le dépôt d'un projet de loi modifié à la lumière des conversations qu'on a eues pendant deux jours et des suggestions de part et d'autre.

L'objectif était de tenter d'apporter des améliorations au régime à la lumière du vécu de neuf années de la Régie de l'assurance automobile. Peut-être que des suggestions contenues dans le projet de loi ou des idées ne rejoignent pas, sur le plan fondamental, la philosophie des vôtres. À tout le moins, il tentait de donner réponse non pas à une solution globale de régime car on l'a bien dit, dans ce cas-ci, c'est un ajustement de parcours, ce n'est pas une remise en cause du régime de manière fondamentale.

Vous employez dans votre mémoire des termes qui sont extrêmement durs à l'égard du régime lui-même et que nous ne croyons pas justifiés. Je vais en prendre un seul, sinon on passerait probablement toute la journée à discuter sans jamais en arriver à se comprendre ou, finalement, à s'entendre. Vous dites que c'est une tare. Je pense que

c'est un mot qui est assez chargé d'expression avec ce qu'il veut dire. Je suis d'autant plus à l'aise que ce n'est pas nous qui avons instauré le régime. Je me sens toujours très à l'aise dans ces situations. On était contre à l'époque et on l'a dit. Depuis ce temps-là, on est pour. Il a fait ses preuves. Il a quand même réglé un certain nombre de problèmes. Quand vous qualifiez de tare un régime qui, aujourd'hui, indemnise toutes les victimes alors que sous le régime antérieur, 28 % des victimes blessées n'avaient droit à aucune indemnité, je trouve que vous employez des mots... Si c'est pour choquer ou, comme on dit dans certains cas, pour brasser la cage, je pense que vous avez peut-être raison d'employer ces mots-là, mais je ne crois pas que ces mots-là, à ce moment-ci, employés aussi durement soient justifiés à l'égard du régime parce que 28 % des gens qui ne recevaient rien auparavant et qui reçoivent quelque chose aujourd'hui, c'est quand même quelque chose d'assez substantiel.

C'était l'entrée en matière que je voulais faire parce qu'il y a, sur le plan fondamental, des divergences d'opinions quant à la philosophie. On l'a dit, pour nous, c'est davantage un régime d'assurance qu'un régime d'aide sociale.

Votre mémoire, globalement, a au moins le mérite - vous avez conclu avec cela - de dire: On vous propose des choses, des ajustements, mais on vous dit aussi qu'il y a des places où vous pouvez aller en récupérer. Selon vos évaluations, cela s'équilibre. Le mémoire a au moins ce mérite-là et ce n'est pas souvent que les gens arrivent avec des solutions sur le plan financier. Ils arrivent toujours avec des charges additionnelles sur le plan financier. Il a ce mérite-là.

Il y a un certain nombre de questions et de dossiers qu'on pourrait régler immédiatement. Il y a quelques éléments qu'on a déjà réglés en commission. On va en profiter pour en régler un autre parce qu'il nous apparaît à ce moment-ci, compte tenu des informations que nous avons, qu'on peut déjà dire: On va régler ces dossiers.

À la page 3 de votre mémoire...

Une voix: Quelle page?

(15 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Page 3 - on fait état de l'article 83.35; vous avez très bien campé la situation. Je ne sais pas si vous étiez ici à ce moment-là, mais on a accepté d'ajouter "sciemment". Je pense que cela répond à l'interrogation que vous avez évoquée, à ce moment-là, et cela en demande davantage à la régie dans les preuves à apporter, et cela m'apparaît important.

Un autre élément où vous parlez de 50 % des besoins vitaux et des frais

d'entretien lors de l'accident. Vous dites que c'est un recul par rapport à la situation actuelle, que c'est plus odieux. Ce n'est pas dans la loi actuelle, mais dans le règlement.

Mme Dolment: C'est cela, on n'a pas les règlements.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On a au moins la clarté de l'inscrire dans la loi au lieu de l'avoir seulement dans les règlements.

Mme Dolment: Oui, mais ce n'est pas mieux.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais ce n'est pas du droit nouveau.

Mme Dolment: On ne le savait pas quand on lisait la loi.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait. Je voulais vous le dire parce que ce n'est pas une donnée nouvelle. On l'inscrit dans la loi maintenant.

Mme Dolment: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a un autre élément sur lequel on peut...

Mme Dolment: Mais quelle est votre position par rapport à cela, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): J'ai écouté vos propos. Il y a toute une série de choses que nous allons décanter au lendemain de la commission parlementaire sur les recommandations de chacun. Si on prenait chacun des points, je pense qu'on serait encore ici à minuit ce soir. Je pense que vous avez exprimé des points de vue. Il y aura des situations...

M. Garon: Je ne suis pas pressé.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Je ne suis pas pressé.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends le député de Lévis. Je comprends qu'il est aussi à même, à cause de son expérience passée, de comprendre ma situation. Non pas sur le plan politique, parce que je suis capable de faire mes choix et de vivre avec. Ils viendront à partir du moment où l'éclairage sera fait. Là où cela peut me paraître clair et où je peux décider maintenant, je n'ai pas de cachette, je le dis, ce sera le cas dans ce qui s'en vient.

M. Garon: Il y a de l'ouvrage au bureau.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Garon: Il y a de l'ouvrage au bureau.

M. Côté (Charlesbourg): Un peu, oui.

À la page 6, à l'article 36, vous dites: "La victime qui a droit - parce que c'est le libellé de l'article -..."

Mme Dolment: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): ... à la fois à l'une des indemnités prévues à l'article 34 et à l'indemnité du remplacement du revenu accordée en vertu de l'article 24 à une victime exerçant un emploi temporaire ou un emploi à temps partiel ne peut les cumuler." Vous vous opposez à cet article.

Mme Dolment: À tout l'article.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je veux bien qu'on regarde davantage la possibilité du cumul **qui tiendra** compte davantage d'une vraie situation.

Mme Dolment: Mais pas juste le cumul, c'est la façon de répartir: 70 \$ pour la garde, 50 \$ pour faire la popote et 50 \$ pour épousseter.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, il faut partir quelque part. Si on n'était pas parti de là, vous n'auriez pas pu critiquer. Au moins, cela vous a permis de critiquer et de nous donner votre opinion.

Mme Dolment: Il y aurait eu d'autres façons de **partir**.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais, finalement, vous aviez raison, tantôt, quand vous avez dit qu'il y avait peut-être une femme là-dessous parce que le texte initial a été rédigé par une femme. C'est pour cela qu'on est assez à l'aise.

Mme Dolment: C'est pour cela que je dis que ce n'est pas la question de sexe. Des gens évolués, ce sont des gens évolués et des gens **pas** évolués, ce **sont** des gens **pas** évolués.

M. Côté (Charlesbourg): Il y aura de l'ouverture chez nous quant à revoir la portée de cet article-là en tenant compte en particulier du cumul. Dans le texte qui sera déposé à l'Assemblée, qui deviendra un texte que nous voudrions voir adopté, cela tiendra compte de ce phénomène-là.

Finalement, je vous dirais qu'à la lumière de tout cela on a tenté de dire: On met l'article 34... Comme l'a dit le député **de Lévis**, ce n'est pas un cadeau, c'est de l'argent des citoyens qu'on remet dans le

régime. On a tenté de favoriser davantage les blessés graves parce que l'expérience de neuf années du régime nous démontre que les principales plaintes ayant trait à l'insatisfaction à l'égard du régime proviennent en particulier des blessés graves. C'est un choix que nous avons fait et j'aimerais avoir votre opinion là-dessus. Croyez-vous que nous avons raison de considérer davantage ceux qui sont les blessés graves et qui ont à subir des séquelles des accidents d'automobile?

Mme Dolment: J'aimerais répondre à cette question-là, mais je vais revenir un peu à votre préambule parce que je voudrais juste préciser certaines choses. Par rapport à cela, oui les blessés graves c'est sûr. On trouve que ce n'était pas suffisant; quand ils allaient en cour, ils pouvaient obtenir plus, mais l'un n'empêche pas l'autre. Ce n'est pas parce que vous donnez plus à des blessés graves - ce avec quoi on est d'accord - que vous devez traiter les gens **qui ont** des enfants et surtout les personnes qui ont mis de côté leur travail pour rester avec leurs enfants, quelle que soit la raison, qu'on leur enlève leur droit parce qu'il y a une perte d'activités...

On est d'accord, mais cela ne veut pas dire que cela implique que vous ne devez pas donner aux autres ce qui leur revient. D'accord?

M. Côté (Charlesbourg): Je suis d'accord, mais on va y arriver. Je veux y aller par étapes. Quant à moi, je suis la logique de ce qu'on a dans l'avant-projet de loi.

Mme Dolment: On est entièrement d'accord. Mais là, j'aimerais souligner un point. Vous avez fait un préambule qui m'a un peu blessée, en ce sens que, quand on parle de tare, ce n'est pas d'avoir un régime d'assurance automobile. On est 100 % d'accord avec le fait d'avoir un régime d'assurance automobile, plutôt que l'assurance privée. Le 28 %, on est 100 % d'accord, comme on demande qu'il y ait un régime public pour la perception des pensions alimentaires, pour la même raison. Ce n'est pas cela, la tare. C'est la façon dont il est fait et non pas le fait d'avoir implanté un régime d'assurance automobile. Quant **aux** mots un peu durs, je ne veux pas vous envoyer une pointe, je vous assure que nous sommes d'une politesse, d'une courtoisie absolument raffinée, comparé à ce qu'on entend à l'Assemblée nationale.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis surpris.

Mme Dolment: On écoute vos débats, quelquefois, et je vous assure que...

M. Côté (Charlesbourg): Je suis surpris parce que le président est quand même le maître de jeu et n'accepte pas qu'il y ait...

Une voix: Si peu.

M. Côté (Charlesbourg): Et même beaucoup. Il peut y avoir des choix. À partir du moment où il y a un système, il peut y avoir des choix à l'intérieur, qu'on peut partager ou pas. Chacun travaille par la suite pour tenter de les rendre selon ses volontés. C'est la règle de la démocratie. Tout le monde vit avec cela et je suis très à l'aise là-dedans. Il n'y a pas de problème.

Ce que nous avons davantage voulu faire, d'entrée de jeu, quant aux amendements à la loi, c'est de compenser davantage les blessés graves. Si j'ai bien compris, vous nous dites: Oui, on est d'accord avec cela, mais pas de manière égale à tout le monde.

Mme Dolment: Non. Cela dépend. Les blessés graves, qui va jusqu'à 125 000 \$, c'est pour une perte - comme on a mis dans un des chapitres - cela peut être psychique, cela peut être physiologique, cela peut être esthétique. Oui, c'est une chose et le remplacement du revenu, c'est une autre histoire. Nous ne basons pas du tout les indemnités qui sont versées de cette forme sur l'argent, c'est sur la perte d'activité. Cela nous paraît fondamental. Un accident d'automobile, c'est quoi? C'est illogique, autrement. L'approche est tout à fait illogique. Vous mêlez assurance-salaire avec assurance automobile.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. On va prendre un exemple. Lorsque vous assurez une maison à sa valeur de remplacement...

Mme Dolment: Tant les 1000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Disons que j'ai une propriété qui vaut 100 000 \$. La valeur de remplacement, c'est 100 000 \$. Je l'assure pour 100 000 \$. Est-ce qu'on doit s'attendre que l'assurance va nous donner 110 000 \$ ou 115 000 \$? Ou est-ce qu'elle va nous compenser, pas pour activités relatives à la maison? Elle va nous compenser pour la maison elle-même, qui est la perte.

Mme Dolment: C'est un bien stable, c'est un objet. L'objet vaut tant, cela ne va pas plus loin. Les activités d'une personne, c'est comme les souffrances endurées, vous l'avez monté à 125 000 \$, justement, parce que cela fluctue. Vous me parlez d'une maison. Je vous ferai remarquer qu'avec l'assurance - tout le monde en a pris - si vous voulez être assuré pour 100 000 \$, vous payez plus que si vous êtes assuré pour 10 000 \$. Là, tout le monde paie le même

montant. Donc, vous avez fait de cela un régime social. Tout le monde paie le même montant. Alors, il va falloir s'attendre que tout le monde ait droit à la même justice. Mais, là, non. Tout d'un coup vous changez de registre et vous tombez dans l'assurance-salaire.

M. Côté (Charlesbourg): Vous venez de répéter une fausseté qui est dans votre mémoire. Ce n'est pas vrai que tout le monde paie le même prix. Vous l'avez à la page 4, j'ai inscrit à côté: C'est faux.

Mme Dolment: La prime est sur le permis de conduire et sur l'immatriculation.

M. Côté (Charlesbourg): Un taxi paie plus, un camion paie plus, une moto paie plus.

Mme Dolment: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): 11 y a des différences.

Mme Dolment: Ce n'est pas cela. Je parle des automobilistes. Il y a des classifications. Ce n'est pas par rapport au revenu, c'est parce que les taxis, les camions sont plus souvent sur la route. Cela n'a rien à voir avec le revenu. Nous parlons de revenus, nous. Cela n'a rien à voir avec le revenu.

M. Côté (Charlesbourg): Vous pourriez être propriétaire d'un taxi qui resterait dans votre cour, qui ne serait pas dans la rue, vous allez payer plus cher pareil.

Mme Dolment: Oui, parce que votre voiture circule plus. Ce n'est pas cela. Nous parlons du revenu. Vous basez ce que vous versez sur le revenu, alors que tout le monde, peu importe le revenu, a payé le même montant d'argent. Ce n'est pas comme l'assurance-maladie, quand je vous dis où, là, plus on a de revenu, plus on paie. Si vous aviez échelonné vos primes par rapport au revenu ou différents plans, cela pourrait se justifier. Là, vous mêlez des carottes et des zèbres, c'est encore pire que des carottes et des épinards, ce sont des carottes et des zèbres, c'est complètement différent.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a des niveaux d'incompréhension qui nécessiteraient bien des heures pour les faire comprendre.

Mme Dolment: On n'est pas les seuls à le dire.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez pris tantôt la RAMQ, en disant que le régime était, lui, plus juste, plus égalitaire. Peu importe...

Mme Dolment: Social-démocrate, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais peu importe votre revenu, en fin de compte, à la RAMQ, il y a des limites dans le paiement.

Mme Dolment: Non, mais ce n'est pas cela. Tout le monde a droit aux mêmes services, on ne tient pas compte du revenu, mais, pour payer, on en tient compte. C'est même l'inverse. Alors, on ne donne pas les services par rapport au revenu. On dit: Tout le monde y a droit. Qu'il y ait des limites, c'est normal. Comme dans cela aussi, il y a des limites.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais là c'est parce qu'on parle de primes.

Mme Dolment: Ce n'est pas par rapport au revenu. Là, vous sautez d'un Régime d'assurance automobile, pour perte d'activités, c'est cela, un accident, et vous tombez dans l'assurance-salaire. Vous faites payer les pauvres pour les riches. Je suis surprise qu'un gouvernement libéral fasse cela. Je dois le dire.

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on part de 39 000 \$ qu'on monte à 125 000 \$, cela doit englober quelque chose.

Mme Dolment: Ce n'est pas la même affaire. C'est pour la perte d'un bras, vous évaluez un bras. Là, ce n'est pas le revenu. Là, c'est normal parce que c'est un accident. C'est dans la logique de l'accident. Votre accident vous a fait quoi? Vous avez perdu un bras, vous avez perdu une jambe, de l'esthétique.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une perte d'activités. C'est comme cela que c'est entendu.

Mme Dolment: Oui. C'est aussi la perte d'un membre. Il n'y a pas seulement cela. Il y a la souffrance à endurer parce que c'est écrit, comme vous l'avez dit. On dit: Cela a été plus douloureux ou moins douloureux. Mais enfin, on n'est pas les seuls à le dire aussi. Le BAC dit la même chose. On n'est pas les seuls à faire la remarque. Je pense que, fondamentalement, la philosophie du régime est tordue à la base. Elle n'est vraiment pas correcte.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, sauf que, d'après ce que je peux comprendre, vous pouvez peut-être dire la même chose et vous entendre tous les deux, vous et le BAC, mais après, vous prenez deux tangentes à l'opposé.

Mme Dolment: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Vous prenez

deux tangentes à l'opposé.

Mme Dolment: Cela se peut, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Il faut dire cela aussi parce que c'est important. Dans le cas du BAC, ces gens n'en ont pas assez et ils veulent que cela retourne au privé, alors que vous, vous voulez qu'on en mette.

Mme Dolment: Non, je parle fondamentalement. C'est pour vous dire que même l'assurance privée est plus sociale-démocrate que les libéraux.

M. Côté (Charlesbourg): Jamais. Je pense que si vous avez entendu les intervenants, ce matin, cela ne paraît pas en tout cas. Je comprends le rôle du BAC, s'il joue son rôle et défend son point de vue. Quant à nous, dans la mesure où on se place dans le contexte où la loi veut apporter des changements qui tiennent compte de sa clientèle...

Mme Dolment: Oui, c'est ça.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il y a à l'intérieur de l'avant-projet de loi tient compte des représentations faites par les personnes qui étaient insatisfaites du régime.

Mme Dolment: Oh, mais là, je vous arrête, M. le ministre. Vous savez très bien, et c'est connu, pour les allocations familiales et pour tout, que les femmes qui sont lésées, les gens qui sont lésés, les pauvres, les femmes et tout, surtout les femmes qui sont prises avec des enfants, n'ont pas le temps de se plaindre. Les gens qui se plaignent, ce n'est pas nécessairement parce que vous avez eu des plaintes de telles catégories de personnes, que cela veut dire que les autres ne sont pas lésées. Il faut que vous teniez compte de cela et c'est très important.

M. Côté (Charlesbourg): Non, je comprends.

Mme Dolment: Les personnes âgées à Ottawa se sont plaintes pour la question... C'est toujours les personnes âgées qui se plaignent, mais les gens qui ont de jeunes enfants n'ont pas le temps.

M. Côté (Charlesbourg): Mme Dolment, la Commission des services juridiques a déposé un mémoire assez important qui représente 33 % des cas devant la CAS et 40 % des cas en révision. J'ai l'impression qu'il représente passablement les personnes - écoutez, je m'excuse - dont vous venez de faire allusion tantôt.

Mme Dolment: Pas les femmes

nécessairement. Les femmes n'ont pas le temps. Elles sont habituées de tout accepter. On le sait nous, on travaille avec les femmes. On les voit les femmes. Regardez les femmes battues, elles n'osent même pas se plaindre. Je vous le dis on travaille avec les femmes et nous, cela nous décourage. On dit: Protestez, faites quelque chose. Ah, je suis trop écrasée. Je n'ai pas le temps. J'ai des enfants. Nous, on travaille avec les femmes. Les services juridiques ne travaillent pas seulement avec les femmes. Ils travaillent aussi beaucoup avec des hommes qui ont le temps de se plaindre plus, mais pas les femmes, je vous assure.

M. Côté (Charlesbourg): Je veux revenir à un point spécifique, puisque vous évoquez celui des femmes. On a parlé de femmes au foyer et je pense que c'est un des éléments importants de votre intervention. En quoi l'avant-projet de loi est-il un recul par rapport à la situation actuelle, vis-à-vis de la situation de la femme au foyer?

Mme Dolment: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Si vous dites: On en veut davantage, c'est une autre histoire. Mais, je commencerais d'abord par dire: Nous avons une loi actuellement qui est en application. Vous avez devant vous un avant-projet de loi. En quoi, sur des points spécifiques, l'avant-projet de loi est-il un recul par rapport au projet de loi qui est en application actuellement?

Mme Dolment: Sous deux chefs. D'abord, la définition et, deuxièmement, ce qui y est prévu. Alors, il y a une petite amélioration, je dirais, accessoire. Dans la formulation, la façon dont c'était écrit avant, c'était mis de façon globale. On n'évaluait pas. On n'allait pas voir si la femme avait fait la cuisine ou le ménage. Là, il va falloir demander au mari ou à la voisine - je ne sais pas comment vous allez l'évaluer, cela ne tient pas debout de toute façon, c'est d'un ridicule complet - pour dire: Est-ce qu'elle a fait la cuisine ou si elle a fait le ménage ou si elle a gardé les enfants? Dans l'autre, c'était global, d'accord? Il y avait 150 \$ global. On n'évaluait pas. On n'allait pas mettre le nez dans la famille pour voir. Vous dites que vous ne voulez pas faire cela. J'ai entendu le président, tout à l'heure, dire qu'on ne voulait pas se mêler de la vie privée, eh bien là, on s'en mêle drôlement. (16 heures)

La formulation est effrayante, c'est à faire dresser les cheveux sur la tête. Cela, on le mentionne. On est femmes. Moi, j'ai été femme au foyer et je peux vous dire que c'est extrêmement blessant. Les femmes font d'autres choses que la cuisine et la popote,

de toute façon. La catégorisation, vous nous "ghetto?sez". Alors, la catégorie de femmes au foyer, nous vous demandons de la faire sauter parce que ce sont presque toutes des femmes; c'est de la discrimination quasiment systémique. Prenez une autre formulation où tout le monde va pouvoir embarquer là-dedans. Comme je vous le dis, même les artistes ne pourront pas être là-dedans ou être compensés, ou les gens qui font... Dieu sait que cela compte, le bénévolat, vous comptez beaucoup là-dessus. La formulation!

Deuxièmement, l'approche au point de vue argent. Dans la première loi, l'actuelle loi - comme je vous le dis, je n'ai pas les règlements - on pouvait évaluer ce que la femme valait. On disait: La femme est au foyer, mais avec sa formation, son intelligence, le travail qu'elle a fait, bon, elle était enseignante, elle a laissé cela pour élever ses enfants, en tout cas, théoriquement, parce que je sais que ce n'est pas l'application, des gens qui ont travaillé à l'intérieur, je ne parle pas qui sont ici, cela fait une couple d'années, les gens m'ont dit: Tâchez de faire quelque chose, c'est effrayant comment les femmes au foyer sont dévalorisées... Ils ont dit: On est scandalisés.

Alors, comment cela est appliqué? C'est une autre histoire. Mais, dans la loi qui existait, c'était inscrit qu'on pouvait évaluer le travail qu'elle aurait pu faire. On était censé la compenser, lui donner une indemnité par rapport à sa valeur. Évidemment, si elle n'avait jamais travaillé à l'extérieur, que c'était une femme qui avait aidé sa mère et qu'à seize ans elle s'était mariée, elle avait 150 \$, mais on pouvait au moins évaluer.

Maintenant, la seule affaire qu'on a mise, c'est: jusqu'à six mois. Là, on le lui donne; si elle a le maximum, c'est une bonne petite maîtresse de maison, une bonne petite ménagère qui époussetait et qui faisait sa popote, elle aura 170 \$ par mois. Si elle est obligée parce qu'elle est sur le dos complètement et que le mari, je ne sais pas où il est, en tout cas, peu importe... elle va pouvoir avoir, en supplémentaire, jusqu'à 100 \$ par semaine, ce qui fait 270 \$ par semaine pour avoir quelqu'un pour la remplacer. Mais, ses activités qu'elle a perdues, sa mobilité, on ne compense pas cela, cela vaut zéro. C'est simplement comme si elle était une espèce de vacuum. Alors, l'aspirateur est brisé, on remplace l'aspirateur, cela vient de finir. On l'"objective", quasiment comme la porno.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je sais que mon temps est déjà dépassé, mais, d'abord, votre première intervention dit: C'est sur la définition où cela accroche...

Mme Dolment: L'humiliation de la définition...

M. Côté (Charlesbourg): ...par rapport...

Mme Dolment: ...et le non-réalisme.

M. Côté (Charlesbourg): ...à personne seule. Je pense qu'on se comprend là-dessus, cela cadre bien votre inquiétude là-dessus. On va regarder cela.

Mme Dolment: Faire sauter "personne au foyer", c'est dépassé; on est rendu en 1988 quasiment.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, je vais regarder la définition parce que vous m'avez d'abord parlé de la définition; je vais regarder cela avec toutes les implications. Vous dites que "personne seule", cela peut être discriminatoire. En termes de définition...

Mme Dolment: Pour personne seule, non, je n'ai pas dit cela. Si elle est seule, c'est une personne seule; s'il y a une famille qui dépend d'elle, elle est une personne avec des responsabilités familiales.

M. Côté (Charlesbourg): Mais dans le sens que, finalement, on va revoir la définition et on va tenter de répondre à l'interrogation que vous avez. On va tenter de le voir.

Quant à certaines allégations à propos du barème, je vais laisser M. Clark vous répondre là-dessus; évidemment, comme je vous l'ai dit tantôt, on pourrait en avoir pour une partie de la soirée.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Clark.

M. Clark (Ronald): Vous avez parlé des fonctionnaires tantôt et des coûts d'administration du régime. Actuellement, je peux vous dire que les coûts d'administration du régime sont autour de 12 000 000 \$. Cela implique 264 permanents et 60 personnes-année occasionnelles. Donc, environ 325 personnes font fonctionner le régime. On considère que, compte tenu de la simplification qu'on apporte au régime actuel - parce qu'on simplifie vraiment un certain nombre de choses - on va diminuer nos coûts administratifs et on ne les augmentera pas.

Une deuxième chose, il faut distinguer les coûts administratifs des coûts du régime. Quant aux coûts du régime, vous mentionnez dans votre mémoire un peu partout qu'on semble défavoriser le monde; on diminue la couverture. Ce n'est vraiment pas le cas parce qu'on passe d'un régime qui coûte, actuellement, 576 000 000 \$ et en 1988, il va coûter, selon les calculs de nos actuels, 610 000 000 \$; c'est-à-dire qu'on augmente la couverture totale de 34 000 000 \$, c'est-à-dire de 6 %. C'est exactement cela, M. Garon.

M. Garon: Est-ce que cela comprend les 200 000 000 \$ que le ministre des Finances est venu chercher?

Mme Dolment: Mais, M. Clark, je peux vous dire que même si vous augmentez la couverture, cela ne veut pas dire que c'est équitable. Vous l'augmentez pour certaines personnes qui ne méritent pas de l'avoir...

M. Clark: Non, c'est parce que je n'ai fait que répondre...

Mme Dolment: ...et vous l'enlevez à des personnes qui devraient continuer à l'avoir.

M. Clark: Mme Dolment...

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que vous nous avez dit que, quant au choix fondamental, soit de compenser davantage les blessés graves, vous étiez d'accord.

Mme Dolment: Oui, bien oui. Bien sûr, mais ce n'est pas cela, notre gros point, c'est que vous payez des gens jusqu'à 35 500 \$ alors que tout le monde a payé le même montant et que la personne qui va seulement avoir 10 000 \$ de retour...

M. Clark: Mme Dolment, c'est parce que vous frappez partout en même temps; il faut prendre les cas l'un après l'autre. Mme Dolment, excusez-moi. Quant à la couverture de la personne au foyer, je peux vous montrer statistiquement parlant que, dans sa couverture actuelle - encore là je vous parle financièrement parlant - la majorité des femmes au foyer a une indemnité de remplacement du revenu de 8203 \$; c'est cela dans la majorité des cas. Dans la couverture proposée, on se retrouve avec une indemnité de 8864 \$ au minimum ou une indemnité de 14 000 \$, selon qu'on ajoute les 100 \$ supplémentaires. De sorte que, dans les deux situations, je prends les 8203 \$ qui est la situation de la majorité des femmes actuellement, on grimpe à 8864 \$, c'est-à-dire que vous avez une augmentation de 661 \$ par année.

Mme Dolment: ...10 \$ par semaine.

M. Clark: Je m'excuse, je continue. Si je continue avec la pleine indemnité plus les 100 \$, cela vous donne une indemnité de 14 079 \$ par année; si vous comparez cela au salaire minimum au Québec maintenant - là, je ne calcule pas au taux de 4,55 \$ l'heure qui vient de changer - cela vous donne un revenu net au salaire minimum de 7485 \$. La femme au foyer a soit 8864 \$ ou 14 079 \$, oui madame! Comparé aux 14 079 \$, le revenu moyen était de 14 754 \$, la couverture de la personne au foyer se rapproche sensiblement et est égale

au revenu moyen de l'ensemble de la population. En quoi discrimine-t-on les femmes quand on fait cela?

Mme Dolment: Parce que ce n'est pas versé à elle, il faut qu'elle ait des factures; ce n'est pas elle qui va l'avoir, cela va être la femme de ménage.

M. Clark: Madame... On l'a prévu dans le nouveau projet de loi justement...

Mme Dolment: Mais non!

M. Clark: ...d'enlever les factures.

Mme Dolment: Écoutez...

M. Clark: Présentement, on exige des factures...

Mme Dolment: Elle va être obligée de la prendre, elle n'est pas...

M. Clark: ...et on a prévu de les enlever.

Mme Dolment: Elle n'est pas compensée du tout pour sa perte d'activité. Nous disons que, si elle a des enfants, elle va pouvoir avoir, en plus de ce qu'on demande, des frais de gardiennes, c'est bien évident. On veut qu'elle soit compensée pour sa perte d'activité et sa perte de qualité de vie.

M. Clark: Madame, elle l'est compensée...

Mme Dolment: Là, elle est obligée de le donner à une personne qui va venir l'aider au foyer et la remplacer; elle n'aura pas le salaire moyen ni l'équivalent, pas du tout! Elle est obligée de le donner à une gardienne, elle n'a rien du tout, strictement rien!

M. Clark: Il est prévu que la perte d'activité est compensée via le DAP, c'est-à-dire le déficit anatomo-physiologique qui comprend justement trois choses: le montant des séquelles permanentes comme la perte d'un oeil, comme vous l'avez dit tantôt...

Mme Dolment: Oui, mais cela est une autre histoire.

M. Clark: ...le préjudice esthétique majeur, les douleurs et la perte de jouissance de la vie. C'est là qu'elles sont, les pertes d'activité.

Mme Dolment: Bien voyons donc! Cela n'a rien à voir. Si je vais devant une cour, je vais réclamer en fonction de la perte pour mon oeil et de la perte de mon revenu; je vais demander deux affaires différentes. Vous

ne pouvez pas mêler les deux. Si elle a perdu son oeil, c'est une perte fondamentale...

M. Clark: Madame, les jugements mêlent les deux...

Mme Dolment: ...c'est comme perdre la voiture et perdre son revenu. C'est comme si elle avait un accident de voiture... Si vous perdez votre voiture et votre salaire, vous allez en cour pour vous faire rembourser votre salaire et votre voiture. Il ne faut pas mêler les deux affaires comme cela, voyons donc! Si vous êtes un homme et que vous perdez votre salaire, votre salaire sera remboursé et, en plus, vous allez avoir une gardienne.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Dolment, je m'excuse, le président se doit maintenant d'intervenir pour mentionner que le temps alloué au côté ministériel est écoulé. Je vais maintenant reconnaître M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aimerais savoir quel a été le temps pris par le parti ministériel.

Le Président (M. Saint-Roch): 28 minutes, M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, cela me donne 28 minutes.

Le Président (M. Saint-Roch): On pourrait entamer un débat, si on regarde depuis le début, M. le député de Lévis... Vous pouvez commencer et on essaiera d'être aussi équitable qu'on l'a été depuis le début de la session.

M. Garon: M. le Président, je voudrais remercier Mme Dolment... De quel endroit?

Mme Dolment: De Québec.

M. Garon: De Québec.

Mme Beaulieu: Il veut savoir tes origines.

M. Garon: Et votre collègue...

Mme Dolment: Mme Beaulieu.

M. Garon: De Québec aussi?

Mme Dolment: Oui. Tout près de Lévis.

M. Garon: Tout près de Lévis.

Mme Beaulieu: En banlieue de Lévis.

M. Garon: Je vais vous dire une chose: après vous avoir écouté, je me disais: si elles sont de Lévis, je m'en vais - j'ai mon

carnet de recrutement - parce que vous avez l'air assez enthousiastes, convaincantes et convaincues que vous suscitez sûrement l'adhésion de plusieurs personnes à votre cause. J'ai trouvé très intéressant ce que vous avez fait valoir. J'ai dit que, dans l'Opposition, nous voulons regarder les choses avec un regard neuf en vue de l'avenir et non pas essayer de justifier ce qui a pu se faire en telle ou telle année. On pense que le régime devait commencer quelque part, être le meilleur possible et on s'est rendu compte que même le ministre a trouvé qu'il avait été pas mal et que ceux qui l'avaient analysé avaient pensé qu'il était pas mal. Sauf, qu'après un certain nombre d'années, les gens vous renvoient dans l'Opposition pour commencer à regarder plus dans l'avenir que dans le passé et on constate que ça ne prend pas beaucoup de temps à un nouveau gouvernement pour se retrouver dans le passé plutôt que dans l'avenir. Alors moi, je pense qu'il faut regarder les choses avec un regard neuf en envisageant - les gens regardent plus facilement, disons, l'an 2000 que 1975 ou 1976, qui sont des pages historiques, mais qui sont dépassées maintenant - l'avenir.

Je pense qu'un des points importants que vous mentionnez porte sur toutes sortes de tracasseries qui sont faites aux femmes. À mon avis, je le dis comme... Je ne suis pas un féministe de naissance, mais je vous dirai, étant le père de trois filles et d'un garçon - je dis souvent que je n'ai jamais manqué mon coup - que j'en suis venu un peu à penser qu'il y a des considérations qui posent des handicaps aux femmes parce qu'on essaie de faire toutes sortes de stéréotypes, quels qu'ils soient, Yvette ou non Yvette, par des définitions qui encadrent l'activité d'une certaine façon. Et c'est pourquoi j'ai trouvé intéressant ce que vous avez dit à propos de l'article 35, qui n'a pas de bon sens. Je pense aussi que l'article 35 n'a pas de bon sens. Autrefois, je pense bien, quand nos mères ou nos grand-mères avaient 15 enfants, une grande partie de leur journée se passait à faire la popote, à épousseter, à repasser, à repasser. Mais c'est une époque qui, je pense, était admirable. Mais on n'est plus dans cette époque-là. Il ne faut pas regarder les choses d'aujourd'hui avec les yeux d'hier. Il faut plutôt regarder les choses d'aujourd'hui avec les yeux de demain.

C'est pourquoi, la première question que je voudrais vous poser c'est: Vous avez donné, tantôt, la définition d'une femme seule, à savoir que ça devrait être une personne seule, point. Comme un homme seul, c'est une personne seule. Vous avez parlé, dans les termes, d'une personne à responsabilités familiales. En fait, il y a trois hypothèses au fond. L'hypothèse où la personne est seule, l'hypothèse où elle est seule avec son conjoint et l'hypothèse où elle est seule, j'imagine, avec son conjoint avec

des enfants ou encore des parents âgés, qui que ce soit qui est une personne qu'on appelle une personne à charge. J'aimerais savoir, dans votre esprit, quelle devrait être la définition qui engloberait ou qui différencierait ces trois situations?

Mme Dolment: Pour nous, des conjoints où ce n'est pas une femme qui est née avant 1944 - parce qu'on met cette génération-là à part, ce n'est rien de plus que deux amis qui vivent ensemble, point. Ils n'ont droit à rien de plus. Pour nous, un couple, c'est un couple. Qu'il y ait un bout de papier qui s'appelle "contrat de mariage" ou qu'il n'y ait pas de bout de papier, ce sont deux personnes qui vivent ensemble. La charte interdit de discriminer ou de leur donner plus d'avantage qu'à d'autres, ces gens-là, c'est tout. Même le Code civil a été changé. Avant, l'homme devait faire vivre la femme. Le Code civil a été changé et, maintenant, chacun doit se faire vivre sauf qu'il y a un devoir d'assistance. C'est juste ça, la différence. Alors seuls ou avec d'autres, ils n'ont pas droit plus que les autres.

La seule différence, ce sont les personnes qui ont des charges familiales. Alors, nous, ce qu'on a mis, c'est tellement simple. Monsieur a parlé du nombre de ses fonctionnaires, 325; avec notre proposition - on peut les recycler ailleurs ces fonctionnaires-là - ça va être 225 à peu près. Parce qu'on a deux régimes. C'est-à-dire les personnes seules ont toutes 75 % du salaire moyen. Qu'elles vivent ensemble, qu'elles ne vivent pas ensemble, peu importe, c'est 75 %. Peu important leurs activités, qu'elles gagnent, qu'elles ne gagnent pas. Elles peuvent faire du travail bien plus valable si elles ne travaillent pas que si elles travaillent. Parce qu'elles peuvent faire du bénévolat. On ne sait pas ce qu'elles font. (16 h 15)

Deuxièmement, les autres sortes de personnes qui ont des charges familiales, parents âgés ou enfants, elles vont avoir 100 % du salaire moyen. Et nous, nous maintenons ce qui est actuellement dans la loi, 5 % de plus par enfant ou peut-être par personne à charge. Alors, on appellera ces personnes-là des personnes avec responsabilités familiales sans faire de distinction. On insiste beaucoup là-dessus parce que c'est de la discrimination par rapport à l'activité. On sait très bien que, dans une compagnie, la personne qui va chercher des contrats et l'autre qui produit se séparent, elles ont droit à la moitié des biens, à la même considération, d'autant plus que celle qui va chercher les contrats a un compte de dépenses, et c'est très agréable. Je pense que la personne qui a la responsabilité familiale du soin ou celle d'apporter de l'argent doit avoir le même montant si elle est invalide ou si elle est immobile pour un

certain temps, c'est-à-dire 100 % du salaire moyen plus 5 % et en plus, si elle a de jeunes enfants, si c'est nécessaire - peut-être que ce n'est pas nécessaire - avoir un service de gardiennage.

Pour nous, la définition, c'est personne seule ou personne avec responsabilités familiales. Personne au foyer, c'est un ghetto, cela n'existe plus. C'est aussi simple que cela. Une personne née avant 1944, statut particulier, comme pour le Québec. Spécificité. C'est tout.

M. Garon: Je trouve intéressant...

Mme Dolment: Ce n'est pas mêlant, ce sont deux types de personnes: avec responsabilités familiales et sans responsabilités familiales. Et une catégorie va disparaître, parce qu'on n'a pas mis, comme dans la loi, que c'était 35 ans, que cela restait 35 ans même en l'an 2000. Nous, on a mis "née avant 1944", ce qui veut dire que dans 30 ans, il n'y en aura plus. Il y a juste cette catégorie, c'est comme l'action positive, on compense parce que ces femmes, on les empêchait quasiment de travailler. Leur mari disait: C'est bien de valeur, tu restes à la maison. Elles avaient des enfants et, en général, elles ne pouvaient pas avoir de bons postes. C'est une catégorie qui va disparaître. Il y a cette petite catégorie qui fait en sorte que notre édifice n'est pas tout à fait parfait, mais cela va disparaître.

Mais il reste deux sortes de personnes: personnes seules et personnes avec responsabilités familiales, qui ont des activités. Les activités des personnes seules, c'est 75 % du salaire moyen et les autres, parce qu'elles ont besoin de plus d'argent, elles ont des responsabilités familiales, c'est plus lourd, cela aura plus d'impact, c'est 100 %. Et les enfants, évidemment, ont un peu moins, on l'a mis, c'est le minimum, entre 13 et 18 ans, c'est 50 % du salaire moyen.

Évidemment, il y a les créancières de mesures compensatoires; on n'appelle pas cela "pension alimentaire" parce que c'est infantiliser des femmes, ce sont des mesures compensatoires familiales et pour les enfants, ce sont des pensions alimentaires. C'est bien différent. Les créancières de famille monoparentale, si l'ex-conjoint ou le père des enfants meurt, à ce moment-là, elles auront droit, jusqu'à ce que l'enfant ait 18 ans ou 25 ans, soit à un montant forfaitaire au bout de deux ans ou à un montant de pension alimentaire, ce qui est très peu, et le montant de mesure compensatoire pour la femme, qui est encore minime, qui est quasiment ridicule. Elle pourra continuer à l'avoir tant qu'elle aura la responsabilité des enfants, à moins de préférer avoir un montant forfaitaire. On pourra s'entendre. Je ne veux pas aller dans le détail là-dessus, on

l'a mis.

C'est pour dire que la créancière de pension alimentaire pour l'enfant ou la créancière de mesure compensatoire va obtenir quelque chose, mais je reviens sur la définition de l'enfant. Je ne sais pas si vous êtes d'accord avec cela, M. Garon, mais définir un enfant qui est à la charge de la victime comme devant être débiteur de 50 % de l'entretien de la victime - il faut que la victime ait payé plus que 50 % de l'entretien de l'enfant et vu aux besoins vitaux; si elle n'était pas le gardien, elle ne voyait pas aux besoins vitaux - cela élimine à peu près toutes les familles monoparentales. C'est effrayant.

M. Garon: Je voudrais parler des définitions pour démarquer les termes employés.

Mme Dolment: Il y en a trois: créancière, personne seule et personne avec responsabilités familiales.

M. Garon: L'autre question que je voulais vous poser, c'est: Comment voyez-vous - vous l'avez dit d'une certaine façon - le traitement de personnes qui, au moment de l'accident, étaient sur le marché du travail, à l'extérieur du foyer, et les personnes qui n'étaient pas sur le marché du travail, à l'extérieur du foyer, et qui, à ce moment-là, étaient à la maison, quelle que soit la définition?

Mme Dolment: Pour nous, c'est une assurance automobile, ce n'est pas une assurance-salaire. On l'a dit tout à l'heure, toutes les activités sont valables pour nous. Un écrivain ne gagne peut-être pas... On le sait, les artistes ne gagnent pas, c'est souvent après leur mort. On ne peut pas l'évaluer. Les gens qui font du bénévolat - et Dieu sait qu'il y en a - auront le même...

M. Garon: Ce n'est pas de cela que je veux parler.

Mme Dolment: Non, non, mais ils auront le même montant. Vous dites: Quelqu'un qui travaille à l'extérieur et quelqu'un qui n'a pas d'argent, en somme, qui ne gagne pas, pour nous, il aura le même montant. La seule différence, c'est les responsabilités familiales ou l'âge, soit moins de 18 ans. Mais il aura le même montant. Pourquoi est-ce qu'il aurait plus? On ne peut pas évaluer les activités que la personne fait. Sa valeur... La personne qui vient d'avoir un accident perd sa qualité de vie - c'est cela, elle a perdu sa qualité de vie, ses activités. C'est la même chose pour tout le monde, sauf que les conséquences pour celle qui a des responsabilités familiales doivent être compensées par plus d'argent, comme

l'enfant aura moins parce qu'il a moins de responsabilité. C'est uniquement cela. C'est une assurance automobile. On a tellement été habitué à la voir comme assurance-salaire qu'on a de la misère à raisonner autrement, mais c'est une perte d'activités.

C'est comme pour un bras. On ne demandera pas à une personne qui a perdu son bras, quand on va évaluer le bras: qu'est-ce que vous faisiez avec votre bras avant, vous? Ah! Vous ne travailliez pas, bien votre bras vaut moins que la personne qui travaillait avec son bras. Vous faisiez un travail qui vous rapportait 50 000 \$ et vous, vous faisiez un travail qui vous rapportait seulement 10 000 \$, c'est bien de valeur, monsieur, mais je vous donne moins pour vous et plus pour l'autre. C'est cela.

M. Garon: C'est parce que la régie considère qu'après un certain nombre d'années, vous pouvez devenir gardien d'un terrain de stationnement.

Mme Dolment: Puis? Vous méprisez les gardiens de stationnement? Pas moi.

M. Garon: Non, ce n'est pas dans ce sens-là...

Mme Dolment: Pas moi.

M. Garon: Dans le sens que...

Mme Dolment: Je connais des gens qui...

M. Garon: Si vous avez une capacité de travailler...

Mme Dolment: Ah oui.

M. Garon: ...comme gardien de stationnement et qu'un gardien de stationnement gagne tant, on vous donne la différence et on dit: Trouvez-vous une "job" comme gardien de stationnement.

Mme Dolment: Ce n'est pas cela du tout.

M. Garon: C'est le raisonnement qui est là-dedans.

Mme Dolment: Pour nous, ce n'est pas basé du tout sur le fait qu'elle puisse être active ou non. Les financiers ne foutent rien, ils sont assis et ils parlent au téléphone pour dire: vends-moi ci et vends-moi cela. Ils ont tant de revenus et ils vont se faire rembourser, voyons donc! Ils ne font rien, ils sont assis comme le gardien de stationnement. Le gardien de stationnement fait plus, ce n'est pas de sa faute s'il n'a pas d'argent. C'est de la discrimination que d'évaluer les activités des gens. Ce qu'il

faut, par exemple...

M. Garon: Ne le faites pas évaluer comme un financier à la place d'un gardien de stationnement parce que là, il n'aura plus droit à rien. C'est parce que la régie dit qu'elle doit payer... On dit que le système...

Mme Dolment: Elle n'a pas le droit de le faire...

M. Garon: ...paierait la différence seulement.

Mme Dolment: ...c'est même illégal ce qu'elle fait actuellement, parce que tout le monde paie le même montant. Vous, si vous payez pour un même service, vous n'avez pas le droit de recevoir un plus gros service sous prétexte que vous êtes mieux habillé, parce que c'est ce qu'elle fait. Si vous payez le même montant d'argent, vous allez avoir le même repas au restaurant. Ce n'est pas parce que vous êtes bien habillé, avec un manteau de 2000 \$, qu'on va vous donner mieux; en tout cas, ce n'est pas correct, si c'est fait.

M. Garon: Vous êtes mieux de ne pas vous adresser à moi parce que je porte un trench l'hiver.

Mme Dolment: Non, mais je donne un exemple, en fait.

M. Garon: C'est parce que je ne suis pas frileux.

Mme Dolment: Mais vous comprenez l'idée, c'est-à-dire que c'est la perte d'activités qui doit compter. Maintenant, s'il y a des obligations familiales, parce que cela a été dit quand cela a été mis sur pied, et je peux reprendre les déclarations de la ministre - parce que c'était une ministre - qui a dit que, de la façon dont c'était fait, c'était justement un peu une approche sociale parce que, autrement, ce n'est pas une approche sociale, mais ce ne serait pas du "no fault". Même cela, c'est quasiment un peu antisocial parce que, enfin, pour 50 % des gens, c'est arrivé par leur faute, parce qu'ils ont trop bu. Je pense qu'au moins, on devrait bien traiter les gens qui ont des responsabilités familiales, c'est cela qui compte. La seule différence qu'on fait, c'est pour la responsabilité familiale; ceux-là doivent avoir plus.

M. Garon: Vous avez dit qu'entre un montant forfaitaire et une rente, vous privilégiez nettement la rente.

Mme Dolment: Oui, pour plusieurs raisons. D'abord, quand on a fait le calcul, s'ils le prennent globalement, peut-être qu'ils

vont dire qu'ils investissent plus d'argent dans cela, mais, comme je le dis, c'est parce qu'il y a des gens qui sont plus riches et qui vont avoir plus. Mais au point de vue de l'équité, ce n'est pas vrai. Si vous regardez l'annexe ici, vous allez voir que c'est à 45 ans que l'homme vaut le plus cher: il vaut 150 000 \$ et c'est multiplié par cinq s'il meurt, d'accord? À 45 ans. C'est sûr que là, il va peut-être y avoir plus d'argent qui aura été mis. Mais cela ne veut pas dire que pour la personne qui faisait seulement 9000 \$ ou 10 000 \$ et dont l'enfant reste sans aucune rente, parce que l'enfant n'aura pas de rente, c'est seulement un montant forfaitaire qui sera versé. L'enfant d'un an n'aura que 25 000 \$ jusqu'à 18 ans, alors qu'on sait que cela coûte 100 000 \$.

La rente actuelle qui est versée - mais là, nous, ce n'est pas tout à fait notre philosophie - c'est 40 %, quand ce sont des personnes à charge, plus tel pourcentage, mais on pense que les familles pauvres vont y perdre avec cela. De la façon que c'est fait, avec le montant forfaitaire, ce n'est pas **vrai qu'ils** vont gagner plus, les gens riches vont peut-être gagner plus, mais pas les gens pauvres.

De toute façon, il y a un danger aussi, parce qu'on l'a dit: Supposons que la personne reçoit 25 000 \$ d'un coup sec et qu'elle ne sait peut-être pas comment l'investir ou s'il n'y a pas de conjoint, de père, on sait comment la Curatelle administre les biens publics, on a vu les scandales. Si les 25 000 \$ étaient déposés et mal placés et qu'après cela, il n'y ait plus d'argent pour l'enfant, on préfère qu'il y ait une rente régulière pour aider l'enfant jusqu'à l'âge de 18 ou de 25 ans, s'il est aux études, et qu'il y ait un montant évidemment pour la personne qui en prend soin. Avoir un enfant, ce n'est pas comme être célibataire. On sait la différence. On sait combien cela coûte de garderie et de gardienne. Les vêtements d'enfants, on sait combien cela coûte. La rente n'arrivera pas à payer tout cela, même la rente pour l'enfant. Ce n'est pas sage, c'est imprudent et c'est injuste. C'est inéquitable. D'ailleurs, si vous le remarquez, les montants forfaitaires sont encore basés sur le revenu.

M. Garon: Je suis plutôt de votre avis là-dessus. Je l'ai dit hier. Même dans le cas de la CSST, où il faut demander l'autorisation de verser un montant forfaitaire plutôt qu'une rente et justifier pourquoi on veut avoir un montant forfaitaire plutôt qu'une rente. Des gens viennent nous voir à nos bureaux de comté pour différents cas. Souvent, j'ai même tenté de dissuader des gens de prendre un montant forfaitaire. Je leur ai dit: La nature humaine étant ce qu'elle est, parfois on peut se retrouver avec un montant qui n'est plus là. Parfois, il y a

de bonnes raisons.

Mme Dolment: Oui.

M. Garon: Je vous le dis à l'avance, je suis plutôt de votre avis, non pas plutôt, je suis de votre avis. Il y a les arguments de ceux qui sont contre, ceux qui disent: En quoi un organisme gouvernemental... Je voudrais vous demander, plutôt que de fournir votre argumentation là-dessus, pour avoir plus d'arguments... Ils disent: On est en face de personnes adultes; pourquoi choisirait-on de leur donner une rente plutôt qu'un montant forfaitaire? Remarquez bien que c'est un peu théorique; c'est un peu comme le libre-échange. Dans les livres d'économie, le libre-échange, c'est ce qu'il y a de mieux, mais, en pratique, on se rend compte que ce n'est pas toujours ce qu'il y avait dans les livres. C'est un peu la même chose pour le montant forfaitaire par rapport à la rente. Ceux qui sont contre, qui disent: On devrait verser un montant forfaitaire, vont vous dire: La Régie de l'assurance automobile n'est pas le gardien de la population. Si la personne a droit à tel montant, pourquoi décideraient-ils de lui donner telle chose, une rente plutôt qu'un montant forfaitaire, alors qu'elle préférerait avoir un montant forfaitaire?

Mme Dolment: Parce que ce ne sont pas des adultes. Dans notre approche, ce ne sont pas des adultes. Les adultes ont simplement à prendre soin d'eux-mêmes.

M. Garon: Il n'y a pas seulement dans le cas des adultes.

Mme Dolment: Non, mais nous...

M. Garon: L'avant-projet de loi parle également pour les...

Mme Dolment: C'est ce que je dis. Notre approche vise les enfants. Si l'adulte a quelque chose, c'est dans le cas de décès. On parle toujours dans le cas de décès. On ne parle pas dans le cas de remplacement du revenu. On parle seulement, dans le cas de décès, des seules personnes qui ont droit à un montant d'argent. Le conjoint n'a pas droit à de l'argent. On a fait sauter cela. Il n'a pas d'affaire à avoir de l'argent. La perte d'un être cher, cela ne se paie pas. Nous l'avons fait sauter. C'est simplement s'il y a des enfants.

Oui, l'État a une responsabilité. La responsabilité, c'est précisément de voir à ce que cet enfant ait le montant nécessaire qui remplace le père, ni plus ni moins, ou la mère. Il faut que le montant vienne régulièrement. C'est une espèce de responsabilité de l'État. C'est pourquoi, aux assistés sociaux, il va donner un montant

tous les mois. Même dans le cas d'un remplacement du revenu, pourquoi ne donnerait-on pas un montant forfaitaire à la personne qui vient d'avoir un accident en lui disant: Arrangez-vous avec cela? Non, on remplace le revenu parce qu'il faut que cela vienne régulièrement. Il y a une responsabilité sociale de l'État. C'est la seule raison.

L'assurance automobile, c'est une responsabilité sociale, sans cela, il n'y aurait pas de "no fault". Ceux qui ont mis ce régime en place ont dit: Les gens, cela leur prend tellement de temps, même s'ils étaient coupables, à avoir de l'argent - ils nous citaient des cas à faire pleurer - qu'ils ont été obligés d'aller - cinq ou six ans - jusqu'en Cour suprême avant d'avoir un montant d'argent. Ces pauvres gens, on va les aider. C'est une approche sociale. Là, il faut aider les enfants. Nous, ce sont les enfants et les parents n'ont de l'argent que parce qu'ils sont parents gardiens. C'est uniquement cela. On a fait sauter le reste. Les adultes, je suis bien d'accord avec vous, feront bien ce qu'ils voudront, mais nous, on ne leur donne rien. C'est seulement parce qu'ils ont des responsabilités familiales qu'on leur donne quelque chose. Je parle toujours dans le cas de décès parce que s'il n'y a pas décès, la Régie de l'assurance automobile ne donne pas de montant forfaitaire. Elle donne un remplacement de revenu. Elle ne l'a même pas fait pour le présent. Quand il n'y a pas de décès, elle ne donne pas un montant forfaitaire en disant: Vous êtes un adulte; arrangez-vous avec cela. Elle remplace le revenu tous les mois, à tous les quatorze jours. Elle ne le fait pas.

M. Garon: Vous dites, à la page 1: "Pourtant, malgré la dénatalité, signal que lui lancent les femmes, le gouvernement continue à ignorer le sort que le système qu'il révisé périodiquement leur fait. Il le maintient et l'aggrave. Son avant-projet de loi en est un bel exemple." Pourriez-vous indiquer en quoi vous considérez qu'il l'aggrave, en plus de ce que vous avez déjà dit en réponse aux questions qu'on vous a posées?
(16 h 30)

Mme Dolment: Oui. Le fait de dire qu'il n'y aura plus, selon la famille... Avant, c'était 5 % de plus par enfant à charge. Ils ont fait sauter cela. Donc, cela aggrave énormément la situation. La famille ne compte plus. On se lamente qu'il n'y a plus d'enfants et ils font pire. Si on a trois ou quatre enfants, cela coûte plus cher et ils n'en tiennent pas compte. Avec cela, c'est comme si tout le monde était célibataire. La seule valeur, c'est l'argent. On trouve qu'actuellement, ils ont mis l'importance uniquement sur l'argent. On ne tient pas compte des enfants, on méprise les enfants.

Un enfant qui perd ses activités, c'est une perte de qualité de vie. La qualité de vie n'existe pas, c'est le signe de piastre qui compte dans cela. L'enfant ne peut plus jouer. C'est écrit que les activités normales d'un enfant, la perte de jeux, on compensait cela et là, ce n'est que l'année perdue. Il y a donc un recul.

On me dit que la définition d'un enfant est la même définition, c'est 50 %. Ce n'est pas une excuse, mais on pensait que c'était pire, alors que c'est la même affaire. Pour les femmes, on a dit pourquoi c'était très insultant ce qu'ils faisaient en se mettant le nez dans la définition des tâches ménagères. C'est un recul, c'est arriéré, ce n'est pas possible par rapport à la définition.

Les personnes sans emploi avaient droit à un minimum, elles n'ont plus droit à rien du tout. Avant on pouvait évaluer et dire cette personne-là était enseignante, on va lui donner tel montant d'argent. Si on veut maintenir la question du remplacement du revenu, on n'a pas cette approche-là, mais à supposer qu'on la garde pour pouvoir discuter, ils pouvaient évaluer - même s'ils le faisaient mal - que la femme aurait pu avoir tel poste sur le marché du travail. Ce n'est plus cela. Si elle est au foyer, ils vont le faire seulement après six mois, soit 180 jours. En attendant, on dit: Faisais-tu le ménage ou autre chose? C'est seulement ce qui va compter et non pas ce qu'elle aurait pu faire, pas du tout. C'est un recul sur toute la ligne. La seule amélioration avec laquelle je suis d'accord à 100 %, c'est quelqu'un qui perd jusqu'à 125 000 \$. J'aimerais beaucoup voir les règlements aussi. On ne les a pas, c'est un peu difficile de parler.

Une autre affaire, c'est l'indexation. C'est la même chose, on a indexé tous les montants. Pourquoi n'a-t-on pas - on s'était plaint à Lise Payette, d'ailleurs - indexé les 150 \$? Quand ils l'ont mis en application, c'était à 150 \$ et c'est encore à 150 \$. C'est bizarre, on a indexé tous les autres montants, mais dès que cela concerne la femme, comme les pensions alimentaires, ce n'est pas indexé automatiquement. On voudrait que ce soit indexé. Le montant pour les gardiennes et même le montant pour quelqu'un qui meurt, ils n'ont même pas indexé le montant pour les funérailles. Pourquoi ne le font-ils pas?

M. Côté (Charlesbourg): On me dit que c'est rendu à 294 \$. Donc, c'est indexé.

Mme Dolment: Ils ont changé les approches, c'est différent, mais ce n'est pas indexé et cela va rester tel quel. C'est comme dans la fiscalité, si on n'indexe rien, cela veut dire qu'on perd. Chaque année, cela va perdre de sa valeur.

M. Garon: J'aimerais poser une question. Elle s'adresse autant au ministre. Jusqu'à maintenant, le ministre a indiqué qu'il donnera l'occasion à des groupes de rencontrer la Régie de l'assurance automobile et les gens de son ministère dans la confection d'un projet de loi, c'est-à-dire la Commission des services juridiques, le Barreau du Québec, le Bureau d'assurance du Canada, les camionneurs. Je me demande si le ministre accepterait de rencontrer le Réseau d'action et d'information pour les femmes, dans ce cadre-là, et si vous seriez disponibles si vous étiez convoquées?

Mme Dolment: C'est une excellente idée. D'ailleurs, quand on entendait les camionneurs qui étaient convoqués à des réunions, les chauffeurs de taxi, on a vu aussi, dans les journaux, que le Barreau était convoqué. On s'est dit: Peut-être qu'on a une chance. Je vous remercie, M. le député. À moins que le ministre ne veuille pas nous voir...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Au contraire! Au contraire!

M. Garon: J'ai pensé qu'il l'avait simplement oublié.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai toujours...

Mme Dolment: Mais à cause des vives discussions que nous avons eues...

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas. Je pense qu'il ne faudrait tirer aucune espèce de...

Mme Beaulieu: À cause de notre tort d'être une femme.

Mme Dolment: À cause de notre tort d'être une femme.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il ne faudrait tirer aucune espèce de conclusion. On a pris, d'ailleurs, plus de temps pour discuter avec vous qu'avec nul autre.

Mme Dolment: On l'apprécie.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que c'est peut-être une indication de notre bonne volonté, mais il y a quand même des distinctions à faire. La Commission des services juridiques et le Barreau sont intervenus avec des points juridiques importants et il y avait des questions de libellé qui pouvaient parfois porter à confusion. J'ai invité, en effet, la Commission des services juridiques et le Barreau à une rencontre très prochaine, pour être capables de vérifier si le sens qu'on

donne à un libellé est bien celui qu'ils donnent. Il faut au moins se donner la chance de dire qu'on a telle visée, si notre libellé ne traduit pas cela, on va tenter de le changer, de le vérifier avec des juristes, premièrement. Je pense que c'est important. Deuxièmement, pour la catégorie des camionneurs et des taxis. Ce qu'ils ont demandé, c'est davantage une rencontre pour avoir accès à de l'information. Dans le cas des taxis...

Mme Dolment: Nous aussi, nous aimerions cela.

M. Côté (Charlesbourg): ...pour régler une partie des problèmes inhérents à l'assurance; dans le cas du camionnage, pour vérifier un certain nombre de données. Les données de la Régie de l'assurance automobile, ce sont des données, quant à moi, qui sont publiques. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on puisse aller vérifier des données à la régie pour vérifier un certain nombre de choses. C'est payé à même l'argent des citoyens. De mon vécu, je n'ai pas compris que la régie avait caché ou refusé de donner des choses. Là-dessus, il n'y a pas de problèmes majeurs. Je ne suis pas fermé à avoir une rencontre avec vous ultérieurement.

Mme Dolment: Nous aimerions beaucoup cela, justement, pour la définition de personne au foyer, je pense que nous sommes spécialistes des personnes au foyer et que nous pouvons...

M. Côté (Charlesbourg): Voici ce que je vais faire. Cela va nécessiter une séance de travail ou deux avec la régie pour décanter ce qu'on a fait jusqu'à maintenant, pour voir le sens à donner à certains propos. Faire le bilan de ce qu'on peut aménager, là où on ne peut pas aller et là où on ne veut pas aller. Il ne faut pas se faire d'illusions. Je ne sortirai pas par la porte d'en arrière. Je vais sortir par la porte d'en avant et vous allez savoir où je vais. Je peux avoir une rencontre avec vous, très certainement, et avec plaisir. On fera le tour d'une partie du dossier. Il n'est pas cinq heures, on se comprend bien. On fera le tour du dossier. C'est avec plaisir que je vais vous recevoir chez nous. Vous allez voir, on n'en sortira certainement pas avec la conclusion que l'un ou l'autre est une tare.

Mme Dolment: J'espère.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais faire diligence pour une dernière question, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce n'est pas une question. Je vais vous dire pourquoi, je trouve cela

important. Vous allez peut-être dire que j'ai des préjugés ou non. Dans le passé, j'ai toujours eu le sentiment que les organismes féministes défendaient beaucoup plus la femme sur le marché du travail que la femme à la maison, la femme qui n'est pas sur le marché du travail, quelle que soit la définition. Ce qui m'a frappé aujourd'hui, je dois dire, avec beaucoup de satisfaction... Tous ceux qui ont été député pendant plusieurs années se sont rendu compte facilement que les femmes sur le marché du travail sont souvent beaucoup mieux organisées, mieux structurées, et que les femmes qui ne sont pas sur le marché du travail sont habituellement sans voix et ne sont pas organisées.

Les femmes à la maison ou les femmes qui ne sont pas sur le marché du travail ou qui vont y être plus tard, mais n'y sont pas actuellement sont très touchées par cet avant-projet de loi. Il n'y a pas souvent de gens qui parlent pour elles.

Ce qui m'a frappé dans votre intervention, et cela m'a fait grandement plaisir de le voir, c'est que vous avez pris une grande partie de votre temps, aujourd'hui, pour parler des femmes à la maison, qui ne sont pas sur le marché du travail et qui ne sont absolument jamais représentées, qui sont presque toujours oubliées ou encore, en faveur de qui, il n'y a pas de pression, en aucune façon. Comme vous avez dit à la page 1, cela m'a frappé, dans une époque où on a un des taux de natalité les plus bas au monde, il va falloir commencer à penser aussi - non pas seulement à elles, mais aussi - aux femmes qui sont à la maison, dans le même cadre que vous le dites, quand vous dites que c'est un signal que lancent les femmes.

C'est pourquoi je trouve cela important, de la même façon - il n'y a aucune honte à cela - que les chauffeurs de taxis s'occupent de leurs intérêts. Au contraire, il n'y a pas de honte à ce que les camionneurs s'occupent de leurs intérêts. Il n'y a pas de honte à ce que les gens du Barreau tiennent compte de leurs clients, dont font partie différentes catégories de femmes, ou encore la Commission des services juridiques, mais il n'y a surtout pas de honte à ce que les femmes qui représentent les femmes puissent être entendues au même titre que ceux qui représentent leurs intérêts. Je trouve cela très important que vous ayez voix au chapitre.

Mme Dolment: Je dois vous dire, M. le député, que justement, si vous aviez assisté aux commissions parlementaires sur la justice - cela fait quatorze ans que nous les suivons - vous auriez vu que cela fait très longtemps qu'on défend toutes les femmes et plus peut-être les femmes au foyer, parce que, justement, on s'est aperçu que les femmes au

travail avaient leurs syndicats pour les défendre et que les femmes au foyer, très souvent, parce qu'elles sont prises par leurs problèmes, n'en avaient pas. C'est pour cela que nous insistons. Nous sommes contentes de voir qu'on a votre appui et on vous remercie de la suggestion. On remercie aussi M. le ministre de vouloir recevoir le RAIF. Je pense qu'on peut bonifier, comme vous dites si bien dans vos débats parlementaires, le projet de loi pour qu'il soit acceptable pour tout le monde.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous avez vu, il y a de la bonté dans mon attitude et dans la vôtre.

Des voix: Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): C'est avec plaisir qu'on va vous recevoir. D'ici le début de la semaine prochaine, je vous donnerai la date.

Mme Dolment: Eh bien, je vous remercie beaucoup. Oui.

Mme Beaulieu: Merci au nom des femmes.

Mme Dolment: Oui, veux-tu ajouter quelque chose?

M. Garon: Au cas où vous accepteriez qu'un membre de l'Opposition assiste à la rencontre.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a été ma ligne de conduite jusqu'à maintenant...

M. Garon: Non...

M. Côté (Charlesbourg): ...et Mme Harel vous l'avait très bien signifié. Je ne vois aucune espèce de problème de ce côté.

M. Garon: Je vous remercie.

Mme Dolment: Ah! On tient à vous remercier vraiment. Justement, cela nous fait plaisir quand les gens posent des questions, des objections, même si c'est un peu vif, comme je vous le dis, et je pense que vous êtes un peu aguerré par rapport à cela. Claudette a peut-être...

Mme Beaulieu: Non, moi je vous remercie au nom de toutes les femmes, qu'elles soient au foyer ou à l'extérieur, je pense que c'est important qu'il y ait des oreilles masculines qui les écoutent.

Mme Dolment: Oui, parce que ce n'est pas comme, évidemment, en Norvège, comme on a vu à la télévision hier soir. Ce n'est pas encore la moitié du cabinet qui est

formée de femmes, mais on compte quand même sur l'évolution des mentalités.

M. Côté (Charlesbourg): De ce que j'ai compris, peut-être que vous...

M. Garon: En Norvège?

Mme Dolment: En Norvège.

M. Côté (Charlesbourg): De ce que j'ai compris...

M. Garon: En Norvège? Si vous remarquez, la Norvège, c'est un pays qui est devenu indépendant par référendum autour de 1905.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Mme Dolment: Et la première ministre, c'est une femme.

M. Côté (Charlesbourg): De ce que j'ai compris, il faut aussi se méfier des femmes.

Mme Dolment: 11 faut se méfier, c'est-à-dire que vous n'avez pas la conscience en paix.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas cela. Je reprends vos propos.

Mme Dolment: Vous voulez dire, c'est par rapport... Non. C'est-à-dire qu'il faut se méfier des gens qui ne sont pas évolués. Non pas des femmes.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse. J'aimerais remercier le Réseau d'action et d'information pour les femmes pour certains éclairages nouveaux apportés, dans ce dossier, à la commission de l'aménagement et des équipements.

M. **Garon:** Je voudrais vous remercier. Je peux vous dire que vous défendez avec beaucoup de conviction la cause que vous venez nous présenter.

Mme Dolment: Merci. Venant de vous, M. le député, c'est un beau compliment.

Le Président (M. Saint-Roch): Je demanderais maintenant à Me Marc Bellemare de bien vouloir prendre place, s'il vous plaît.

Me Bellemare, bienvenue à la commission de l'aménagement et des équipements. À ce moment-ci, je vous céderai la parole en vous rappelant que vous avez maintenant 20 minutes pour déposer votre mémoire.
(16 h 45)

M. Marc Bellemarre

M. Bellemare (Marc): Cela fonctionne? Merci, M. le ministre, messieurs, mesdames les parlementaires d'avoir accepté de me permettre d'être entendu devant cette commission. Je pense que quelques-uns d'entre vous ont sûrement pris quelques minutes pour lire le mémoire. Je vais quand même m'attarder, si vous le permettez, à vous en faire une lecture de certains passages principaux qui m'apparaissent pertinents.

Depuis plus de huit ans que je pratique le droit, donc depuis 1979, j'ai eu l'occasion de représenter plus de 400 victimes de la route. Dès 1978, année d'entrée en vigueur du régime public d'indemnisation, je complétais ma formation professionnelle au Barreau. Je suis donc de cette génération d'avocats qui n'a pas vraiment connu l'ancien régime de responsabilité avec faute qui a permis à tant de collègues de s'illustrer devant les tribunaux civils, à la recherche désespérée d'un conducteur fautif.

Les avantages du régime actuel sont bien connus: indemnisation assurée, règlement rapide, coûts modestes de financement, etc.

L'avant-projet de loi vise, semble-t-il, à réaménager certaines indemnités en privilégiant une hausse des indemnités pour incapacité permanente et en limitant la durée et le quantum de l'indemnité de remplacement de revenu dans la plupart des classes de victime.

Il permet donc de favoriser les grands blessés, ceux qui, toute leur vie, auront à supporter un handicap permanent. Il est évident que l'écart demeure souvent immense entre les indemnités consenties par les tribunaux civils et celles prévues même à l'avant-projet de loi. Mais il faudrait probablement modifier en profondeur tout le régime de financement pour corriger ces injustices et indemniser une victime pour le préjudice entier qu'elle vit.

Quant à l'objet du présent mémoire, il se limitera à quelques propositions concrètes visant à améliorer le sort des victimes.

La première proposition: dans le cas où un accident résulte d'un acte criminel au volant, la victime devrait pouvoir exercer son recours civil en responsabilité contre le conducteur fautif.

Explication: la loi actuelle abolit tous les recours civils contre les automobilistes responsables. C'est le régime de responsabilité sans faute, le "no fault". Plusieurs croient qu'on encourage ainsi les automobilistes insoucients à conduire délibérément de façon à compromettre sérieusement la sécurité d'autrui.

En fait, tous les conducteurs d'automobile sont, peu importe leur conduite, à l'abri de tout recours civil. Seuls les recours criminels devant les tribunaux criminels, pénaux, bien sûr, menacent les

fous du volant. La victime, elle, sera indemnisée par la régie, soit par la société en somme.

Je propose qu'on crée une exception à la règle du "no fault" pour ces cas précis. La victime aurait le droit de choisir, à la suite d'un accident causé par un conducteur reconnu coupable d'un acte criminel au volant. La victime pourrait donc réclamer directement à la régie; ou, deuxième choix, poursuivre le conducteur coupable directement en responsabilité civile, ou réclamer à la régie et poursuivre au civil pour l'indemnité additionnelle que le recours civil pourrait lui procurer. Dans ces cas, la régie serait subrogée dans les droits de la victime jusqu'à concurrence du montant qu'elle a versé.

Dans un autre régime de responsabilité sans faute en vigueur au Québec, le deuxième, soit dans la Loi sur les accidents du travail et la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, cette mécanique existe déjà. En principe, un travailleur accidenté ne peut pas poursuivre en responsabilité civile un employeur, autre que le sien, assujetti à cette loi. Mais si l'accident est le résultat d'un acte criminel, il y aura recours civil possible.

J'ai reproduit, en annexe A, les dispositions pertinentes de la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles qui introduisent le recours civil du travailleur accidenté dans les cas d'actes criminels.

Cette première proposition comporte les avantages suivants. Premièrement, répression et prévention accrue des accidents résultant d'actes criminels, par exemple, facultés affaiblies, alcool au volant, délit de fuite, tentative de meurtre. Deuxièmement, justice pour les automobilistes cotisant au régime et qui n'ont pas à financer les fautes lourdes et les criminels de la route. Troisièmement, respect des droits d'une victime innocente en diversifiant ses recours et ses possibilités d'obtenir la meilleure indemnité possible. Quatrièmement, indemnité assurée pour les victimes et, cinquièmement, économie pour la régie et les cotisants.

Maintenant, la deuxième recommandation: le remboursement des frais d'expertise encourus par la victime. Je propose que la victime qui conteste son indemnité devant la régie, en révision ou en appel, et qui obtient gain de cause devrait se voir rembourser intégralement les frais d'expertise encourus dans le cadre du litige.

Explication. L'avant-projet de loi augmente la discrétion de la Régie de l'assurance automobile du Québec. C'est la régie qui décide de tout. À l'intérieur du dossier d'une victime, on peut souvent retrouver une dizaine de décisions, même plus, dans certains cas. Le gouvernement ne décide pas beaucoup à l'intérieur de cet avant-projet de loi. Il trace de grands

principes dont il confie l'application intégrale aux fonctionnaires de la régie, si bien que la qualité des services, l'étendue des indemnités, leur quantum, l'admissibilité en réadaptation relèvent de leur entière discrétion. De plus, une foule de décisions administratives concernant, par exemple, le remboursement des frais de déplacement, la transmission du dossier médical, la transmission d'informations diverses seront rendues régulièrement. Selon le tempérament de l'agent d'indemnisation, le dossier sera traité de façon adéquate ou d'une manière irrégulière et préjudiciable à la victime.

Que le gouvernement augmente le pouvoir discrétionnaire des fonctionnaires n'a rien en soi de scandalisant. C'est là une caractéristique des législations modernes en matière d'indemnisation. Mais, il faudrait donner aux victimes tous les moyens pour faire rétablir leurs droits lorsque la décision rendue est douteuse ou préjudiciable. Il faut en somme instaurer des mécanismes faciles d'accès et susceptibles de faciliter la défense de leurs droits. Dans son état actuel, l'avant-projet de loi ne prévoit aucune mesure susceptible d'assurer la primauté des droits de la victime.

Par exemple, le régime actuel ne prévoit rien concernant le remboursement des frais d'expertise lorsqu'une victime a gain de cause devant la régie en révision ou en appel devant la Commission des affaires sociales. La victime doit nécessairement assumer à même ses propres deniers des frais d'expertise considérables nécessaires au rétablissement de ses droits. Voilà qui est au départ difficile à supporter pour une victime qui doit déjà surmonter un handicap physique ou psychique.

Les victimes de la route ont une caractéristique particulière. Elles sont rarement porteuses d'une lésion unique comme c'est le cas, par exemple, chez les accidentés du travail. Elles sont généralement polytraumatisées, c'est-à-dire qu'elles doivent être traitées dans plusieurs disciplines médicales. Avant de décider de la fin de l'indemnité de remplacement du revenu, par exemple, ou du taux de déficit anatomo-physiologique, la régie doit nécessairement faire évaluer la victime par un de ses experts médicaux dans la discipline dans laquelle la victime a reçu des traitements. La régie demandera donc plusieurs expertises compte tenu que les blessures sont souvent multiples et font appel à l'orthopédie, la neurologie, la chirurgie esthétique, la psychiatrie, la physiothérapie, l'ophtalmologie, l'oto-rhino-laryngologie et j'en passe.

Si la victime est insatisfaite de la décision rendue par l'agent de réclamation, elle pourra certes en demander la révision. Mais avec quelle preuve? Les contre-expertises coûtent au minimum 250 \$ sur le

marché privé. Mais il n'est pas rare de voir des frais de 400 \$ ou 500 \$ pour certaines catégories, comme par exemple la psychiatrie où les examens sont généralement plus longs et plus coûteux. Je pense à ce client de la Beauce qui a reçu en mai dernier une décision de la Régie de l'assurance automobile lui accordant 6,5 % d'incapacité pour: 2 % en neurologie; 2 % en orthopédie; 2,5 % en oto-rhino-laryngologie et 0 % en psychiatrie.

Évidemment, le dossier de la régie contient quatre expertises différentes pour justifier son taux. La victime, elle, n'en revient pas de voir qu'on ne lui accordera qu'une indemnité de 1889,01 \$ - j'insiste sur le sou - pour les traitements, toutes les douleurs qu'elle doit supporter et pour lesquelles on lui accorde 6,5 % d'incapacité.

Elle décide donc de contester devant le Bureau de révision. Mais pour faire contrôler la justesse des conclusions des experts de la régie, la victime doit obtenir quatre contre-expertises ce qui lui coûtera, au bas mot, 1150 \$. Sinon, les évaluations de la régie seront maintenues par défaut. Pour chaque pourcentage d'incapacité que les contre-expertises lui permettraient d'obtenir en sus de ce que la régie lui accorde, la victime se verrait verser à peu près 300 \$ pour chaque pourcentage. Voilà qui est particulièrement dissuasif surtout lorsqu'on sait que tous ces frais seront entièrement à la charge de la victime même si la régie est déboutée en révision ou en appel.

Autre exemple courant. La victime subit un "whiplash", la blessure probablement la plus courante chez les victimes de la route, c'est-à-dire un traumatisme en hyper-extension du rachis cervical. À la suite de la convalescence où la victime a reçu une indemnité de remplacement de revenu pendant quelques mois, la régie évalue son DAP (incapacité permanente). Si elle reconnaît que les douleurs sont permanentes, elle accordera 2 %, à peu près 600 \$. Mais si elle refuse, elle n'accorde aucun DAP. La victime insatisfaite devra contester en révision. Mais souvent il y aura renonciation. Elle y renoncera à cause des coûts non remboursables des expertises. Le dossier officiel de la régie révélera donc que cette victime n'est porteuse d'aucune incapacité permanente, ce qui est faux. C'est plutôt que la victime s'est butée à un système injuste et pour le reste de ses jours on considérera qu'elle n'a plus mal au cou, qu'elle est guérie. En cas de rechute ou d'aggravation future, la régie aura d'excellents motifs pour refuser la nouvelle réclamation de la victime puisqu'en se référant à l'expertise non contestée on conclura que la victime n'était porteuse d'aucune séquelle permanente lors de l'évaluation initiale.

Je recommande donc que la loi prévoie

expressément que lorsque la victime a gain de cause devant la régie, en révision ou en appel, les frais d'expertise soient remboursés par la régie sur présentation des factures. En terminant sur ce point, j'ajouterais que les accidentés du travail ont droit, dans le même contexte, à un remboursement jusqu'à concurrence de 150 \$ par expertise.

En outre, dans les rapports annuels de la Commission des affaires sociales 1980-1981, on voit que cette commission avait déjà recommandé que la Loi sur l'assurance automobile soit modifiée dans le sens que nous proposons. Aucune suite n'a été donnée à cette recommandation.

Troisième proposition: amendement à la Loi sur le Barreau pour permettre à la victime d'être représentée par la personne de son choix. J'ai reproduit en annexe C l'extrait pertinent de la Loi sur le Barreau. Il prévoit que seuls les avocats ont le privilège de conseiller ou de représenter une victime relativement à ses droits d'accidenté de la route devant la Régie de l'assurance automobile, en révision ou en appel.

La victime n'a donc pas le libre choix de son représentant, contrairement aux accidentés du travail devant la CSST ou la Commission des affaires sociales, aux locataires ou aux travailleurs face à l'arbitrage. Pourtant, tous les gens qui oeuvrent en santé au travail peuvent reconnaître que l'intervention de représentants divers autres qu'avocats devant les tribunaux administratifs de ce secteur a contribué grandement à promouvoir les droits des victimes du travail. On a assisté alors à l'émergence de spécialistes en la matière - pas nécessairement avocats - de regroupements et d'associations voués à la promotion des intérêts de leurs membres.

L'accidenté du travail peut donc se faire représenter par son conseiller syndical, son agent d'assurances, son médecin de famille, son association d'accidentés du travail ou encore son beau-frère qui connaît ça. Les locataires, eux, bénéficient également d'un amendement à la Loi sur le Barreau qui leur permet d'être représentés devant la Régie du logement à peu de frais par leur association, par leur comptable ou encore la personne qu'ils croient assez compétente pour défendre leurs intérêts.

Loin d'être pénalisés, les avocats ont soudainement vu ce champ de pratique se développer considérablement. Ils ont pu y jouer un rôle plus actif sur le plan professionnel. Leur clientèle a généralement augmenté compte tenu qu'une meilleure connaissance de leurs droits amenait les accidentés à revendiquer une meilleure indemnité.

Selon moi, le libre choix du représentant est encore plus nécessaire pour les victimes de la route que pour les accidentés du travail, par exemple, qui

bénéficient déjà de ce droit. L'accidenté du travail verra souvent un représentant syndical intervenir pour soutenir ses démarches face à la CSST. Par sa position sur le marché du travail, il a accès à une série de ressources qui sont susceptibles de l'aider: le médecin sur les lieux du travail, l'infirmière, le syndicat, le compagnon de travail, l'agent de grief. Par définition, l'accidenté du travail avait un emploi lors de l'accident.

La victime de la route, elle, peut être une femme au foyer, un étudiant, un assisté social, une personne âgée. Elle est totalement démunie lorsque l'accident survient. Elle n'a aucune ressource. Un amendement à la Loi sur le Barreau permettrait la formation de regroupements des victimes à qui elle pourrait s'adresser. Avec la loi actuelle, aucun tel regroupement ne peut conseiller ou représenter la victime sans commettre une infraction à la Loi sur le Barreau.

Si je peux ouvrir une parenthèse là-dessus, c'est probablement ce qui explique le fait qu'aucune association de victimes de la route ne s'est adressée à vous depuis mardi.

Chez les accidentés du travail et les locataires, de nombreuses associations existent actuellement et rendent des services innombrables aux bénéficiaires. Et ceci n'a jamais empêché les avocats vraiment intéressés d'y recruter une clientèle appréciable.

Actuellement, à peine 19,9 % des victimes insatisfaites sont représentées par avocats. Les autres ne sont pas représentées et se retrouvent seules face à la régie. Ce système est lourd et complexe. Il est impossible, dans ce contexte, de soutenir que les victimes sont en position d'équilibre face à la régie. La victime seule sera généralement déboutée par le Bureau de révision présidé par des avocats embauchés par la régie ou par des fonctionnaires formés et spécialisés dans ce secteur médico-légal.

Qui plus est, si la victime toujours seule se prévaut de son droit d'appel devant la Commission des affaires sociales, elle aura à faire face à un avocat permanent de la régie superspécialisé. Contrairement à la victime, la régie n'a aucune contrainte financière et peut retenir les services d'avocats et d'experts pour faire sa preuve. Le rapport annuel 1984-1985 de la Commission des affaires sociales indique que seulement 30,7 % des victimes qui en appellent devant la Commission des affaires sociales ont gain de cause contre la régie. Devant la division des accidents du travail, le taux est de 49,4 %.

Par le passé, en 1982 et 1983, un organisme nommé Mouvement d'aide aux accidentés du travail inc., représentant quelque 2000 accidentés du travail dans la province, a tenté de représenter certaines victimes de la route. En quelques mois

seulement, cet organisme a obtenu plus de 200 mandats de représentation de la part des victimes. Il veillait à conseiller les victimes, formuler des contestations, référer à des médecins qualifiés et commander des expertises. Le service juridique de la régie a tôt fait de les mettre en demeure de cesser de contrevenir ainsi à la Loi sur le Barreau. Cette attitude m'apparaît inacceptable.

Actuellement, la victime qui répond aux critères d'admissibilité à l'aide juridique se verra régulièrement refusée par ce service sous prétexte que le recours qu'elle entend exercer avec l'aide d'un avocat est susceptible de lui procurer une somme d'argent. Le refus sera alors basé sur l'article 68 de la Loi sur l'aide juridique, une véritable plaie. Je reproduis en annexe E un document qui expliquera à tout le monde ce que je veux dire exactement. La victime aura alors à trouver un avocat intéressé et compétent dans ce secteur complexe, mais elle devra chercher.

(17 heures)

Le règlement sur la publicité des avocats récemment modifié permet maintenant aux avocats d'afficher leur spécialité. On y retrouve 38 champs de pratique, allant du droit des accidentés du travail au droit aérien. Rien cependant concernant les accidents d'automobile. Je vois couramment dans ma pratique des victimes qui abandonnent tout lorsqu'elles réalisent les coûts d'expertise qu'elles devront engager sans espoir de remboursement et les honoraires d'avocat, même réduits au minimum, 300 \$ par exemple. J'aimerais bien, dans ces cas, pouvoir les référer à des organismes compétents qui pourraient les aider gratuitement, ou à un moindre coût. C'est ce que je fais pour les accidentés du travail, mais pour les victimes de la route, c'est impossible. Elles devront se résigner, la régie gagnera par défaut. Et la crédibilité de la régie dans tout cela? Une grosse machine contre laquelle on n'a pas les moyens de se battre, dit-on. Un service de réclamation qui n'a pas grand respect pour la victime démunie qui cherche à comprendre seule pourquoi on lui verse si peu. Les appels téléphoniques demeurent sans retour. Une bataille, somme toute, pour laquelle on a besoin de l'assistance de gens compétents. On respecte un homme debout, disait Félix Leclerc. Donnons aux victimes les moyens pour qu'elles puissent faire triompher la justice.

Cette proposition d'amendement à la Loi sur le Barreau comporte donc les avantages suivants: premièrement, plus de victimes seront représentées; deuxièmement, la victime pourra toujours avoir recours aux services d'un avocat; troisièmement, plus de victimes seront mieux conseillées; quatrièmement, les victimes seront plus satisfaites d'avoir eu l'occasion de faire valoir tous

leurs moyens; cinquièmement, les victimes pourront se regrouper en associations représentatives, comme c'est le cas pour d'autres groupes de citoyens qui bénéficient déjà d'un amendement à la Loi sur le Barreau et sixièmement, la crédibilité de la régie n'en sera que haussée.

Je n'ai pas l'intention d'élaborer longtemps sur les quatrième et cinquième points. Le quatrième point, c'est que je demande à cette commission d'écarter le deuxième alinéa de l'article 83.49 qui prévoit qu'avec une demande de révision, la victime devra joindre un chèque de 20 \$. J'explique brièvement qu'au Québec, devant les tribunaux de cette nature, on a deux exemples de ce qu'on peut appeler un ticket modérateur, c'est devant la division des petites créances à la Cour provinciale et devant la Régie du logement. J'explique que devant ces deux tribunaux, on règle généralement les litiges entre individus: les locataires qui poursuivent les propriétaires, une personne qui poursuit devant la division des petites créances une personne de qui elle prétend pouvoir réclamer des sous. Ce sont des litiges entre individus et on veut éviter que les tribunaux ne deviennent des outils de combat. On a alors prévu un ticket modérateur, un montant d'argent qu'une personne doit verser à la division des petites créances ou à la Régie du logement.

En matière d'assurance automobile, je pense qu'on est dans un contexte tout à fait différent. On est devant un cas où une victime demande la révision de son dossier, simplement pour avoir plus d'information, pour avoir une meilleure indemnité. Je ne vois pas en quoi l'obligation de payer un montant de 20 \$ peut aider la régie ou encourager les gens de mauvaise foi à ne pas contester. Dans la pratique, je ne vois vraiment pas pourquoi on va introduire un ticket comme celui-là ou 20 \$ à payer, d'autant plus que devant toutes les commissions et toutes les régies qu'on connaît actuellement au Québec, la CSST pour les accidentés du travail, la Régie des rentes pour les invalides, les veuves, les orphelins et les personnes âgées, la commission fédérale des pensions pour les vétérans de l'armée, la plupart du temps, il n'y a pas de ticket modérateur. C'est une première au Québec, une première loi d'indemnisation dans laquelle on essaie d'introduire ce montant. Je m'y oppose et je demande à la commission de l'écarter.

Cinquième point: les directives et les politiques d'indemnisation. Je fais encore une fois un parallèle avec la CSST parce que je représente aussi plusieurs accidentés du travail. Je suis donc familier avec les deux régimes. Je vis quotidiennement dans ces deux régimes: la RAAQ, pour l'assurance automobile, et la CSST, pour la santé au travail. La CSST serait sûrement frère de

prendre connaissance du mémoire, parce pour les cinq recommandations, je vous dis qu'à la CSST cela fonctionne déjà comme cela. J'ai un précédent à vous soumettre, c'est celui de la CSST. Dans le cas de la cinquième proposition, je demande qu'on introduise dans la loi une disposition qui prévoit qu'une victime aurait accès à toutes les politiques d'indemnisation en vigueur à la régie. À la CSST, on a un volume qui s'appelle le "manuel de la réparation, qui a à peu près deux pouces d'épais et qu'on peut obtenir pour une somme d'environ 50 \$. On obtient un volume complet où on a toutes les politiques, pas juste la loi, la façon de l'appliquer, les politiques et les directives internes. C'est très important parce qu'en réalité, la loi, c'est souvent cela. C'est cela que les fonctionnaires suivent.

Pour un accident d'automobile, mon expérience est plutôt l'inverse. C'est très difficile d'obtenir les fameuses directives au Bureau de révision. J'ai même fait un essai il n'y a pas plus de deux semaines. J'ai essayé d'obtenir les politiques internes de la régie et on m'a dit que c'était secret. Je demande qu'on introduise dans la loi une disposition qui prévoit que c'est accessible, qu'une victime a accès non seulement à son dossier médical mais également à toutes les politiques internes en vigueur à la régie. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, Me Bellemare.

M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne commencerai pas par la fin parce que j'ai sursauté. Merci, M. Bellemare, je pense que c'est une contribution très intéressante qui s'inspire d'un vécu et qui soulève des points très importants que je voudrais aborder immédiatement.

Commençons par la première proposition où vous revendiquez un peu ce qui se passe à la CSST, la possibilité d'avoir un recours pour des actes criminels qui sont définis dans le Code de la sécurité routière, si ma mémoire est fidèle. Je n'ai pas d'objection fondamentale à cela parce que c'est quand même un acte criminel. On a eu des exemples précis au cours de l'été qui pourraient s'appliquer dans ces cas-ci et qui mériteraient effectivement d'avoir un recours additionnel pour être capable d'atteindre ceux qui sont irresponsables et qui commettent de ces actes.

Ma question est la suivante. Est-ce que vous ne croyez pas que, finalement, cela ne donnera pratiquement rien? Plaçons-nous dans la situation où quelqu'un est en boisson, cause un accident par rapport à son état, un délit de fuite ou prenons les 11 ou 14 points dans la définition d'acte criminel. Il est arrêté et on le poursuit par la suite devant

les tribunaux mais il n'a rien. Cela ne nous mène pas plus loin. Est-ce qu'il n'y a pas ce danger de l'insolvabilité de la personne qu'on voudrait poursuivre?

M. Bellemare: Assurément. Dans la plupart des cas, on peut peut-être s'attendre à avoir des victimes insolvable de l'autre côté. Mais quand je dis qu'on devrait permettre à la victime d'exercer le recours, c'est qu'il existe dans la réalité des cas où il y a une condamnation pour acte criminel chez un conducteur automobile solvable. Dans ce cas particulier, on ne choisit pas le conducteur qui va nous écraser délibérément mais dans les cas où il est solvable, la victime pourra exercer son recours. Dans les cas où il est insolvable, la victime n'exercera pas son recours. Mais strictement au niveau de la loi, je pense qu'il devrait être possible pour une victime de poursuivre et elle jugera. On conseille nos clients quotidiennement. Il me doit 15 000 \$, qu'est-ce que je fais? Il n'est pas solvable, ferme ton dossier et laisse tomber. Il y aura à ce moment-là un conseiller qui dira à la victime: Cette personne-là a des biens, elle est condamnée pour un acte criminel, allons-y!

En accident du travail, je peux vous dire personnellement que cela se fait. Il y a des victimes du travail qui sont blessées à l'occasion d'un acte criminel commis par un employeur autre que le leur. Les victimes exercent le recours civil. Cela existe à l'article 7 de l'ancienne loi. J'ai reproduit dans l'annexe A, je pense, la mécanique qu'on a en accident du travail. À l'annexe A, c'est un projet de loi qui a été adopté en 1985; de mémoire, l'entrée en vigueur est le 19 août 1985; c'est l'expression récente de la volonté du législateur. On prévoit à l'article 441 ce recours. Je dis: introduisez-le dans la loi, ce seront des économies pour la régie et pour les cotisants lorsque le conducteur fautif est solvable. C'est tout.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une idée que j'aime. Je peux vous garantir qu'on va l'examiner de très près avant même de déposer le projet de loi à l'Assemblée. Il y a quand même un principe extrêmement important, c'est une ouverture assez importante et je veux en mesurer toute l'importance.

Dans la pratique, est-ce qu'il y a effectivement beaucoup de cas qui ont été inscrits à la CSST?

M. Bellemare: Pas beaucoup.

M. Côté (Charlesbourg): À l'inverse, la distinction est qu'il y a peut-être de fortes chances qu'il y ait plus de personnes solvables dans la situation de la CSST que cela pourrait être le cas pour l'automobile.

M. Bellemare: D'accord. Je sais qu'il y a quand même de nombreux cas - je ne peux pas vous donner de chiffres là-dessus - où la victime, l'accidenté du travail pourrait poursuivre, mais ne l'a pas fait par ignorance. Il y a très peu de gens qui savent, même chez les avocats, qu'un accidenté du travail a un recours possible contre un employeur. Il peut aussi arriver que l'employeur ne soit pas poursuivi au criminel, même quand c'est un acte criminel. Il y a tout un scénario. Dans le cas où tous les éléments sont en place, on peut prendre action dans l'année suivant l'accident, parce que c'est une action civile qui est prescrite pour un an. Il y a des cas où cela existe. Je trouve que c'est un principe, au point de vue de la population, qui est reconnu. Souvent, on entend les gens dire: Oui, c'est le "no fault", on peut faire tout ce qu'on veut sur la route, on peut écraser tout le monde. Il n'y a pas de problème. On ne sera pas poursuivi, on n'a pas à payer. C'est un peu vrai. Là, il y aurait au moins une exception réaliste.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une idée qui est intéressante et qui va dans la logique que nous avons imposée au Code de la sécurité routière en faisant une distinction quant à l'acte criminel et au reste. Cela m'apparaît dans la même lignée. Je veux au moins me donner une bonne semaine ou deux de recul pour être capable d'en évaluer les impacts et de revenir là-dessus. Il y a lieu de faire preuve d'ouverture pour voir s'il y a une possibilité, compte tenu de ce qui se passe ailleurs. La deuxième proposition était celle de faire en sorte que les gens qui vont en appel, qui gagnent, puissent être dédommagés pour les frais encourus. Pour ma part, c'est oui. Cela m'apparaît élémentaire sur le plan de la justice. Si les gens vont en appel et qu'ils gagnent, ils ont démontré que la régie avait tort. Ce n'est pas à eux d'assumer les frais et cela me paraît très élémentaire comme décision de la part de la régie. Cela va être corrigé dans ce cas-là. C'est clair.

Si on continue dans la même veine, cela ne sera pas nécessairement cela partout...

M. Bellemare: Continuez, continuez.

M. Côté (Charlesbourg): Par contre, ce qu'il faut dire avec l'exemple que vous avez illustré, avec ce que nous proposons maintenant, les 6,5 % correspondraient davantage à 8125 \$ qu'aux 1889 \$. Dans l'exemple que vous avez soulevé, il y aurait...

M. Bellemare: Vous avez raison.

M. Côté (Charlesbourg): ...un gain

appréciable pour l'individu.

Représentation des victimes. D'abord, il y a deux choses. Je ne veux pas m'immiscer dans les affaires du Barreau et de la justice, c'est son problème. Quant à moi - et, je pense, la régie aussi - je l'ai vécu dans mon bureau de comté. Vous avez raison de dire que ce n'est pas dans tous les cas. Il faut quand même faire attention. Mettons cela entre guillemets. Il y a probablement, dans bien des cas, des personnes qui seraient plus compétentes que des avocats pour défendre des individus. Il y a des avocats qui sont meilleurs que d'autres aussi. Mais ce n'est pas unique. Il y a tellement de spécialités, aujourd'hui, que, en effet, pouvoir permettre à un individu de se faire représenter par une autre personne qu'un avocat, cela m'apparaît aussi, chez nous, pas très contestable quant à la régie. Il y a une affirmation à l'intérieur de cela qui m'a fait un petit peu sursauter aussi et je suis allé aux informations. Surtout à la page 10 ou 9, lorsque vous parlez des accidentés qui ont voulu se faire représenter et qui ont été informés par la régie qu'il n'y avait pas de possibilité, l'information est simple: Cela va à l'encontre de la loi. La régie se devait de faire respecter la loi. C'est uniquement cela qui s'est produit quant à la régie. Dans la mesure où cela est changé, il n'y a pas d'objection. Ce n'est pas la régie qui va s'opposer à ce qu'un individu puisse être représenté par un autre qu'un avocat. Cela dépend davantage de la justice et du Barreau, quant aux décisions à prendre à cet effet. Quant à nous, nous n'avons pas d'objection, nous sommes même favorables à **cela**. Jusque-là, cela va bien.

M. Bellemare: Je m'excuse. Ce que j'ai tenu à dire dans cet exposé, à la page 9, concernant la question de la représentation, c'est que les mises en demeure ne sont pas venues du Barreau, elles sont venues de la régie.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais c'est à nous à faire respecter la loi.

M. Bellemare: Elle était bien contente.

M. Côté (Charlesbourg): On n'était quand même pas dans une situation facile.

M. Bellemare: Cela faisait son affaire.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cela faisait l'affaire de la régie, bien sûr. Je comprends, mais l'expression actuelle, c'est que, finalement, on n'a pas d'autre choix que de faire respecter la loi. À partir du moment où elle est changée, on n'a pas d'objection à ce qu'elle soit changée. On est même prêt à prêter notre concours pour la changer. Mais cela dépend d'un autre niveau

de responsabilité qui n'est pas le nôtre. C'est davantage là qu'il faut que la demande soit adressée. Loin de nous l'idée de s'opposer à cela. Il y a une référence à un mouvement que je connais bien, à l'intérieur du paragraphe, où j'ai vu, moi aussi, ce côté, des injustices parce qu'il y avait des références à des spécialistes qui coûtaient aussi cher et ça ne donnait pas grand-chose. Alors, chacune des formules a ses vices, mais c'est à l'individu de choisir. Je pense que c'est cela davantage le droit fondamental de l'individu de pouvoir choisir. Là-dessus, j'accroche. Si on peut apporter un appui quelconque à ce niveau, il n'y a pas de problème.

(17 h 15)

Juste une petite correction relativement à vos chiffres. Les victimes qui sont représentées sont de 19,9 % et je pense que c'est plutôt 40 %.

M. Bellemare: C'est 19,7 %.

M. Côté (Charlesbourg): La Commission des services juridiques, hier, nous a dit que c'était 40 %.

M. Bellemare: C'est 40 % des gens qui étaient représentés • par des avocats qui appartenaient à l'aide juridique. Moi, je vous dis qu'il y a 19,7 %. Mon erreur doit être ajustée à la baisse, 19,7 %. Je vais vous donner les chiffres. Les statistiques, M. le ministre, ne sont pas meilleures que celles de la régie. Vu que, dans le rapport annuel 1986 que j'ai sous les yeux, on dit, à la page 32, qu'en 1986, 6780 décisions ont été rendues par l'instance de révision, ce qui fait 1337 victimes qui étaient représentées par avocats, ce qui fait 19,7 %.

Mais, le jeu des statistiques, j'y fais attention. J'ai téléphoné au service de la recherche de la régie et on m'a sorti un chiffre; j'en ai parlé avec plusieurs personnes depuis et le chiffre est toujours différent. On n'en parle pas dans les rapports annuels parce qu'il y a des statistiques pour les gens qui sont représentés par un avocat. J'étais intéressé à savoir dans quelle proportion les gens insatisfaits étaient représentés par un avocat, et le chiffre était inférieur à 20 %. Mais qu'il y ait des avocats de l'aide juridique qui interviennent dans une proportion de 30 % à 40 % - remarquez que je trouve ces chiffres, quant à moi, très élevés - je ne suis pas en mesure de les contester.

Je sais qu'il y a sous-représentation des victimes de façon marquée en rapport avec d'autres groupes de citoyens comme les accidentés du travail et les locataires. Cela est clair.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Clark.

M. Clark: Selon nos données de gestion à nous, sur 100 dossiers qui viennent en révision, il y en a 35 % où l'aide juridique intervient. Il y en a 10 % où ce sont des avocats privés. Finalement, 55 % où il n'y a pas de représentation. Ce sont les données qu'on a.

M. Bellemarre: D'accord. Je peux vous répondre...

M. Clark: Donc, vos 19 % se comparent à mes 45 %. C'est 45 % en fait.

M. Bellemarre: D'accord. C'est parce que, malheureusement, vous ne tenez compte que des cas où il y a eu des auditions pour calculer le pourcentage d'avocats. Mais moi, je vous dis qu'il y a eu des cas où il y a eu des auditions. Il y a des auditions dans 41 % des cas. Il y a quand même 59 % des cas où il n'y a pas d'audition. Il y a une proportion d'à peu près 15 % des dossiers où il y a désistement, règlement, retour à l'indemnisation. Ce sont des victimes insatisfaites.

M. Clark: À cet égard, c'est possible que vous ayez raison.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, ce que je comprends, c'est qu'on a les mêmes chiffres sauf qu'il y en a un pris sur le total...

M. Bellemarre: C'est faible. Il n'y a pas beaucoup d'avocats. C'est faible.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Je pense que cela a permis au moins de distinguer. On a les mêmes chiffres, en fin de compte. Il y en a qui sont plus conservateurs que d'autres.

M. Bellemarre: C'est plus facile de s'entendre là-dessus que sur un pourcentage d'incapacité.

M. Côté (Charlesbourg): Sûrement. Si on continue sur des points, on en arrive à la recommandation 4 qui est le ticket modérateur de 20 \$. Je prends bonne note de vos avis. Ils sauront certainement inspirer les décisions à venir. Quant aux directives et politiques d'indemnisation, je ne vois pas les cachettes qu'on pourrait faire là; je suis un peu étonné qu'on vous ait répondu que cela était secret. Je pense que ce sont des choses qui ont affaire au public. Selon ce qu'a dit M. Vézina tantôt, il m'apprenait qu'un manuel, qui est en préparation, va être disponible à ceux qui représentent les individus, mais vous allez devoir payer pour l'obtenir.

M. Bellemarre: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait. Le but...

M. Bellemarre: Payer là ou payer ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): ...n'étant pas l'argent, ce que j'ai compris c'était l'avantage d'avoir l'information; ça répondrait, je pense, à vos appréhensions. Voilà, cela fait le tour passablement de ce que vous aviez à l'intérieur du mémoire. Il s'agira en homme averti de surveiller ce que sera le projet de loi une fois déposé.

M. Bellemarre: Cela m'intéresse.

M. Côté (Charlesbourg): Il aura probablement beaucoup changé.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Garon: Alors, est-ce qu'il y a des points sur lesquels vous aimeriez revenir, étant donné la discussion que vous venez d'avoir avec le ministre des Transports?

M. Bellemarre: Moi, en tout cas, dans l'ensemble des recommandations qui sont faites, celle qui m'apparaît la plus importante, si vraiment on vise à permettre aux victimes de se défendre et d'obtenir justice, c'est la troisième, la représentation. Peu importe ce qu'on met dans le projet de loi... Le contenu du projet de loi dit 60 % ou 90 % qu'on paie pendant 180 jours ou pendant un an; pour moi, c'est secondaire, parce que la loi n'est pas nécessairement le reflet fidèle de ce qui se passe en pratique.

Une façon de s'assurer que cette loi va être respectée, c'est de permettre aux victimes de se défendre quand il y a des injustices, tout simplement. Actuellement, il y a un nombre considérable de victimes qui ne contestent pas, parce qu'il faut payer l'avocat, les experts; cela va changer, à ce qu'on me dit, mais une personne qui croit qu'elle a été victime d'une injustice et qui engage des frais pour une expertise, cela coûte des sous: tu ne sais pas si tu vas gagner, au départ. Des fois, tu as une bonne cause et tu perds quand même. Le libre choix va permettre l'émergence de l'association. Un des seuls secteurs au Québec où il n'y en a pas actuellement, c'est pour les victimes de la route; on parle de 35 000 à 50 000 victimes par année.

Est-ce qu'on trouve cela normal qu'après neuf ans d'existence de ce régime au Québec, d'un régime universel, il n'y ait pas d'association, il n'y ait pas de regroupement, il n'y ait personne qui soit le porte-parole de ceux et celles qui, aujourd'hui, ne peuvent pas retourner travailler, parce qu'ils

ont été des victimes de la route? Cela peut être vous, cela peut être moi, demain. On ne choisit pas. Comment se fait-il que, devant cette commission, on fasse intervenir des regroupements d'avocats et d'administrateurs, des regroupements de carrossiers, des regroupements de taxi et des regroupements de femmes? Cela est bien, mais comment se fait-il qu'on ne retrouve pas aujourd'hui, neuf ans plus tard, d'association de victimes de la route? Comment se fait-il qu'il n'en existe pas? C'est simple, c'est parce que seuls les avocats peuvent conseiller. Je me dis, si on amende la Loi sur le Barreau et si on permet aux avocats de demeurer les conseillers probablement les mieux formés pour aider les victimes de la route, eh bien, qu'on permette à ceux qui ont peut-être moins de moyens ou qui sont moins organisés de se faire représenter par des associations.

Quand on a modifié la Loi sur le Barreau pour permettre à des associations et aux conseillers syndicaux de représenter les accidentés du travail devant la Commission des affaires sociales et devant le Bureau de révision, on se demandait qui allait bien assumer cette responsabilité. Je dois vous dire que, aujourd'hui, il y a des conseillers syndicaux qui excellent dans ce secteur, qui rendent des services innombrables aux victimes et qui contribuent à rétablir la justice. C'est ce qu'on cherche. Qu'est-ce que cela donne de faire une loi avec des pouvoirs, genre "la victime pourra obtenir une indemnité tant qu'elle sera inapte au travail", par exemple, si, au bout de quatre mois, on dit à la victime: Tu dois retourner travailler, alors qu'elle n'est pas rétablie? À ce moment-là, il faut qu'il y ait un mécanisme de révision et d'appel qui soit accessible à tout le monde, le plus possible. Dans le domaine des accidents du travail, on a dit: On va permettre à des gens qui ne sont pas avocats d'y aller aussi, parce qu'il y avait des pressions des milieux syndicaux. Les milieux syndicaux ne sont pas présents dans cette réforme, parce que cela ne touche pas le monde du travail. Alors, cette recommandation doit venir d'ailleurs, cela doit venir de gens qui s'intéressent au sort des victimes, cela doit venir des députés et de l'Assemblée nationale pour qu'on permette aux victimes de la route d'avoir les mêmes droits, rien de plus, rien de moins que les victimes du travail qui, aujourd'hui, sont grandement favorisées. Cela n'a pas enlevé d'ouvrage aux avocats.

Si vous regardez le règlement sur la publicité qui vient d'être adopté il a quelques mois à peine et que j'ai reproduit intégralement en annexe, parce que je trouvais que c'était une belle démonstration... Alors, regardez à l'annexe F de mon mémoire, j'y ai reproduit in extenso le règlement sur la publicité des avocats: 38 champs de compétence. À l'article 2.05, on

retrouve, dans la colonne de droite, en haut, droit social, aide sociale, accidents du travail... Accidents du travail, cela fait des années que les avocats ont perdu le privilège exclusif de représenter les victimes et pourtant cela fait partie des champs de spécialisation. J'en fais une spécialité et plusieurs confrères et consoeurs en font une spécialité, ce n'est pas réservé exclusivement aux avocats. À gauche, je pense que c'est à gauche, le droit du logement, locataires et locataires; je m'excuse, c'est encore à droite, le cinquième avant la fin: relations locataires-locataires. Cela fait des années que les avocats ont perdu le privilège de représenter en exclusivité les locataires et les locataires. Pourtant, il y a des avocats qui se spécialisent là-dedans et cela a augmenté au contraire le volume.

Mais il faut permettre cela à une majorité de gens. En matière d'accidents de la route, 81 % des victimes sont insatisfaites et sont seules. Ou tu choisis l'avocat ou tu es seule. N'arrive pas avec ton comptable ou - je ne sais pas - un représentant quelconque qui connaît cela ou ton agent d'assurances, non! C'est un avocat ou ce n'est rien alors. Les avocats, c'est 19 % des cas de représentations et 81 % sont tout seul. Qu'est-ce que tu veux faire tout seul, dans un domaine aussi complexe, quand tu veux faire rétablir tes droits et que tu veux prouver que, non, tu n'étais pas capable de retourner travailler après quatre mois, il a fallu un an. Qu'est-ce que vous pensez qui arrive en pratique? Les gens sont désabusés et ils n'y vont pas. Alors, après 60 jours, le délai de révision est fini et là, ils laissent tomber et ils végètent. En fin de compte, on dit: C'était à toi de te prendre un avocat. Mais en pratique, ce n'est pas si simple que cela. Il y a l'aide juridique. Oui, mais elle a ses caprices aussi. Ce n'est pas tout le monde. Tu n'entres pas à l'aide juridique comme tu veux, même si tu es bénéficiaire de l'aide sociale. Le régime n'est pas administré de la même façon selon les régions. Mais il y a aussi ceux qui ont une maison, dont l'époux ou l'épouse travaille et qui ne sont pas admissibles à l'aide juridique. L'immense majorité des Québécois qui n'est pas admissible à l'aide juridique, que fait-elle? C'est l'avocat. Et, comme avocats, nous ne pouvons même pas afficher notre champ de spécialité en accidents d'auto; il faut dire que ce n'est peut-être pas ce qui fait l'objet de la pratique la plus intense. Je vous le dis et c'est ce que je pense. Je ne suis pas bâtonnier, mais c'est ce que je pense.

M. Garon: Celui qui a été député pendant un certain temps sait que vous manifestez là un point sérieux. Celui qui vient vous voir à votre bureau, il a des problèmes et, s'il a été à la Régie de

l'assurance automobile, il s'est rendu compte qu'on lui demande des expertises et qu'il y a une grosse machine en face de lui. Alors, la première chose qu'un député demande, c'est: êtes-vous dans les conditions pour avoir accès à l'aide juridique? S'il vous dit non, vous vous rendez compte que le gars a un problème, qu'il a des droits à faire valoir. Combien cela va-t-il lui coûter pour les faire valoir?

Quand il y a une expertise contre lui et que le gars est tout seul avec vous ou en tout cas - je dis le gars ou la femme - parfois, ils sont les deux ensemble parce qu'ils sont un peu désespérés, surtout quand ils vous montrent le rapport de l'expert, vous le lisez et vous avez de la misère à le comprendre, vous vous dites que le pauvre diable qui est devant vous ne doit pas le comprendre beaucoup plus que vous, parce que c'est rédigé entièrement dans un langage technique. Le gars vous dit: En tout cas, je ne sais pas ce que cela veut dire complètement ce qui est écrit là, mais moi je sais que je ne suis pas capable de fonctionner. On est un peu désespéré là-dedans. Parfois, je les envoie faire un tour chez le Protecteur du citoyen pour voir si tous leurs droits ont été respectés...

Il y a certainement un point là. Je pense à un type d'associations qui rendent beaucoup de services, les ACEF. Les gens qui ont des problèmes comme consommateurs peuvent aller là. Il y a des experts en endettement et en consommation. Quand quelqu'un a un certain niveau de revenus ou encore un certain niveau de connaissances, il peut se démêler plus facilement, mais beaucoup de citoyens sont mal pris. Dans ce cas, les ACEF peuvent leur donner un coup de main concernant leurs droits comme consommateurs. Mais, concernant les accidentés de la route, ceux qui ont entrepris des démarches avec la régie, ce qui me frappe, c'est qu'ils se sentent seuls en démon. Ils se retrouvent devant une grosse machine. Je ne dis pas cela méchamment: la machine. Qu'est-ce que vous voulez? Quand quelqu'un est pris face au gouvernement, il se dit: eux autres peuvent me traîner longtemps et moi, je ne peux pas les traîner longtemps. Il y a un déséquilibre dans les rapports. Je ne sais pas de quelle façon il doit être rétabli, je n'ai pas la recette, mais je trouve que vous vous êtes donnés beaucoup de peine pour faire un mémoire. Ceux qui écrivent des papiers savent que cela ne s'écrit pas tout seul.
(17 h 30)

M. Bellemare: Cela n'a pas été long pour l'écrire.

M. Garon: Non, mais vous vous êtes donné la peine en tout cas de faire une synthèse des questions. Je trouve que vous soulevez un point important. Vous indiquez

des avenues.

Le problème du gars... Moi, je me rappelle toujours une histoire que mon père m'avait contée quand j'étais petit. Il y avait un gars qui avait poursuivi parce qu'une corde de bois était déboulée sur lui. Ça se passait il y a plusieurs années, il a pris un avocat et il a poursuivi, et il avait gagné parce que la corde avait été mal empliée. Il a eu 300 \$. Il a dit à l'avocat: Comment vous dois-je? L'avocat a dit: 200 \$. Il a dit: Écoute donc! La corde bois, est-ce que c'est sur toi ou sur moi qu'elle est déboulée?

L'autre problème qu'il y a, ce sont les frais. Je sais comme vous que, quand vous allez faire des démarches, ça coûte cher. On sait que la moitié des frais d'un avocat, c'est son bureau qui les prend et tout ça. Le problème, c'est de donner l'accessibilité à des gens qui n'ont pas droit à l'aide juridique, qui ne sont pas sur l'aide juridique, mais qui sans avoir droit à l'aide juridique ne sont pas des millionnaires. C'est l'équilibre entre les deux: donner accès à un service sans que ça coûte une fortune. Je pense que c'est dans cette voie-là qu'il faudrait trouver quelque chose. Vous faites des propositions, mais, vous, votre réaction à ce point de vue-là, pour que quelqu'un puisse aller... quand même que ça serait juste aller voir quelqu'un pour lui demander un renseignement. Les gens ont peur, parce qu'ils disent: Est-ce qu'il va m'arracher les yeux? Est-ce que ça va me coûter tellement cher? Les gens ne savent pas combien ça coûte. Il y a des gens qui me demandent, mais je ne veux pas donner de référence: Si je vais voir un avocat, comment est-ce que ça va me coûter? Les gens ont peur. Ils disent: J'ai peur que ça me coûte trop cher. Alors, quelle réponse avez-vous à ça?

M. Bellemare: Moi, ce que je peux vous dire, c'est que, dans le secteur de l'assurance automobile, pour le secteur de l'indemnisation, la révision et l'appel devant la Commission des affaires sociales, la régie, elle, de son côté est très bien équipée. Quand on va en révision, on parle avec des gens qui connaissent ça. Et je m'imagine - parce que je n'ai jamais assisté à des audiences sauf quand j'étais moi-même un acteur important comme avocat de la victime - je ne m'assois pas là pour voir comment ça se passe avec les victimes, mais je m'imagine ce qui doit se passer quand la pauvre personne de 64 ans se présente là. Elle vient d'avoir un accident et elle n'est pas satisfaite. Elle ne comprend rien aux rapports médicaux et la loi pour elle, c'est mer et monde. Elle n'a jamais fait affaire avec le gouvernement plus que pour la peine. J'imagine ce que ça doit être.

Après la révision, il y a possibilité d'aller en appel à la Commission des affaires sociales. La Commission des affaires sociales

joue un rôle un peu de juridiction d'appel. Elle peut renverser les décisions du Bureau de révision de la régie. Elle joue un rôle impartial, un rôle important, comme elle le joue d'ailleurs en matière d'accidents du travail et d'aide sociale. Sauf que, devant la Commission des affaires sociales, la victime qui est encore seule - les 81 % - a devant elle la régie qui est représentée par avocat. Moi, en tant qu'avocat, quand je vais à la Commission des affaires sociales et qu'il y a un confrère de l'autre côté, ça ne me dérange pas. Je trouve ça un peu normal. La régie vient justifier ses décisions comme l'aide sociale le fait, comme la Régie des rentes le fait aussi. Sauf que je m'interroge sur les 80 % de gens qui se présentent là seuls. Qu'est-ce qu'ils font? Cela ne doit pas être long. Cela ne doit pas être long, parce que les gens ne savent pas comment s'organiser pour se défendre.

Alors que, lorsque vous regardez les statistiques de la Commission des affaires sociales, ce sont des lois qui sont différentes, certes, mais on est quand même au Québec dans les deux cas. Ce sont des lois sociales dans les deux cas et devant la Commission des affaires sociales qui a une division d'appel en accidents du travail et une division d'appel en accidents d'auto, le taux de réussite des appelants, des victimes insatisfaites des décisions de la CSST est de 20 % supérieur à ce qu'il est en accidents d'auto. Je ne vous dis pas nécessairement qu'il faut qu'il soit le même dans les deux divisions. Mais je me dis, ce sont deux régimes d'indemnisation; dans les deux cas, on fait affaire avec des papiers médicaux complexes; dans les deux cas, on est en matière de remplacement de revenu ou d'incapacité totale temporaire. Il y a aussi de l'incapacité permanente, ce sont généralement des experts en orthopédie qui font les rapports. Mais il reste que le taux de représentation des victimes du travail est beaucoup plus élevé devant la Commission des affaires sociales qu'il ne l'est devant la division assurance auto. Dans le domaine des accidents du travail, il y a beaucoup d'avocats qui y vont pour représenter des victimes ou des employeurs, mais il y a, à côté des avocats, des représentants syndicaux qui ne font pas toujours un bon travail. Certes, il y en a qui font un excellent travail et le libre choix implique qu'on ait le choix de son représentant. Cela implique aussi que, si on trouve que notre avocat ne semble pas savoir trop trop ce qu'il fait là-dedans, on peut se faire représenter par une association en qui on a confiance. Peut-être a-t-on tort d'avoir confiance en elle, mais on peut avoir confiance en elle et obtenir un résultat. On a le choix.

Dans ce secteur, on apprend sur le tas, on apprend à force d'en faire. On n'apprend pas cela dans les écoles, comment défendre

une victime de la route. Moi, en 1979, dans ma formation professionnelle au Barreau, j'étais dans la foulée de la réforme et on a eu un cours sur l'assurance automobile; cela a duré une semaine, on a peut-être eu une quinzaine d'heures de cours. Dans la pratique, on en fait, on rencontre des victimes, on lit des expertises et on sait ce qu'est une entorse lombaire et ce qu'est une bursite, parce qu'on rencontre des gens.

Quand on va devant le tribunal, on dit: Mon client est porteur d'une entorse lombaire et on en fait la preuve, parce qu'on sait comment lire les rapports. On a un réseau d'experts, on connaît les experts, on y a accès et on réussit à faire une preuve de qualité équivalente à celle de la régie et on réussit à obtenir justice pour nos clients. On apprend cela à force d'expérience. En accidents du travail, c'est comme ça que des gens en sont venus par dizaines, au Québec, à apprendre le fonctionnement de la CSST, à représenter des victimes du travail devant la Commission des affaires sociales et à faire un excellent travail.

J'aimerais bien qu'on me démontre que cela va enlever du travail aux avocats. Je pense que c'est tout à fait l'inverse, parce que cela a permis une prolifération du nombre de cas et, si c'est cela qu'on recherche, si on veut que la loi soit bien appliquée, on n'est pas obligé de faire des modifications de virgule et de bout de phrase pour que la loi soit plus juste. On peut le faire simplement en donnant aux principaux acteurs, aux victimes entre autres, les outils - juste cela - pour leur permettre de se défendre. On aura beau faire la loi qu'on voudra, changer les délais - j'ai lu le projet de loi avec beaucoup d'intérêt, 180 jours, c'est sûr que pour les personnes âgées ça va arrêter à 68 ans comme pour les accidentés du travail, c'est sûr que ce sera différent pour les étudiants, pour les personnes qui ont un emploi temporaire, je trouve que ce n'est pas correct, mais ce n'est pas là-dessus que j'ai fait mon mémoire - peu importe que ce soit 180 jours, 30 jours ou 50 jours, si, quelque part, un fonctionnaire se trompe et dit: C'est 40 jours, alors que tu as droit à 180, ce n'est pas une loi qui va changer cela. C'est le droit de se défendre et de prouver que c'est 180 jours et non pas 40.

Ce n'est pas dans une loi qu'on va le spécifier, c'est en permettant l'augmentation des représentants de qualité. C'est un marché. Le marché de l'indemnisation au Québec est énorme. Les expertises, les frais d'avocat... C'est une industrie, les dommages corporels au Québec. Si on regarde à la Régie des rentes, à la CSST, à la Régie de l'assurance automobile, les frais d'expertise sont astronomiques. C'est une industrie. Je ne vois pas pourquoi on ne le permettrait pas comme c'est le cas ailleurs; cela s'est fait en accidents du travail et cela a donné

de très bons résultats, je pense que tout le monde en convient.

M. Garon: Le secrétaire vient de me dire que mon temps est écoulé. Je vous remercie de vous être donné la peine de venir nous rencontrer, d'avoir présenté ce mémoire pour faire en sorte que le système d'assurance automobile au Québec fonctionne mieux et d'avoir apporté vos commentaires par rapport à l'avant-projet de loi présenté par le ministre.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre, pour de brèves remarques de conclusion.

M. Côté (Charlesbourg): Je voudrais remercier M. Bellemare. Je pense que c'est un mémoire qui a une logique du début à la fin et qui fait état de certaines situations qu'on va tenter de corriger. Il y a juste un élément dont je voudrais parler à ce moment-ci. Je pense qu'on ne peut pas présumer, au départ, que les fonctionnaires de la régie appliquent mal le régime en matière d'indemnités. Ce n'est pas cela que vous avez voulu dire, sauf que les gens pourraient en tirer certains avantages malgré leur ignorance de la loi elle-même, en étant appuyés par des gens qui pourraient les accompagner.

Il est clair qu'il y a toutes sortes de situations. On me signalait qu'il y a certaines causes supportées par l'aide juridique où on va en révision, alors que les gens ont même eu le maximum. C'est peut-être malhonnête de prendre des causes comme celle-là, de continuer et de faire accroire aux gens qu'on peut en avoir plus, alors que les barèmes ont été accordés au maximum à l'individu. Il y a toutes sortes de situations comme celle-là de part et d'autre.

Je suis très intéressé au fait - je l'ai dit tantôt - que les gens puissent être éventuellement représentés par d'autres que des avocats. C'est comme les politiciens, les avocats, ce n'est pas une fin en soi. Ils n'ont pas nécessairement la solution à tous les maux non plus. En ce sens-là, je suis ouvert pour appuyer les démarches et même en entreprendre auprès de mes collègues pour tenter de régulariser cette situation. Merci de votre collaboration. Vous retrouverez probablement beaucoup de choses dans les changements qui seront apportés.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre.

M. le député de Lévis, de brèves remarques en conclusion.

M. Garon: M. le Président, voulez-vous dire les conclusions générales?

Le Président (M. Saint-Roch): Non, les

conclusions pour ce mémoire-ci.

M. Garon: D'accord. Je voudrais remercier M. Bellemare du travail qu'il a fait et lui indiquer que nous sommes très heureux qu'il ait pris le temps de venir nous rencontrer, nous faire une analyse, comme il l'a indiqué, à partir des 400 cas et plus qu'il a eus depuis qu'il pratique et nous faire état des propositions qu'il envisage pour améliorer la pratique dans le domaine de l'assurance automobile, et également de ses réactions face à l'avant-projet de loi présenté par le ministre pour que des erreurs additionnelles ne soient pas commises concernant l'administration de l'assurance automobile.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le député de Lévis.

M. Bellemare, de brèves remarques en conclusion.

M. Bellemare: Non, c'est tout. Tout a été dit.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. Bellemare, de votre contribution aux travaux de la commission de l'aménagement et des équipements.

J'aurais besoin à ce moment-ci du consentement des membres de la commission pour déposer le mémoire du Conseil du statut de la femme qui nous a été envoyé ainsi que celui présenté par Serge P. Forest.

Une voix: Consentement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a consentement?

M. Garon: Consentement.

Le Président (M. Saint-Roch): Dans un deuxième temps, je constate qu'il est presque 17 h 45, M. le député de Lévis. Tout en respectant les droits des deux formations politiques, soit un temps de parole d'un maximum de 20 minutes, nous allons dépasser 18 heures et nous aurons alors besoin d'un consentement pour ce faire. Est-ce qu'il y a consentement pour respecter les droits de parole et ainsi dépasser 18 heures? Dans le cas contraire, on pourra diviser le temps qui reste entre les deux formations politiques?

Une voix: ...

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a consentement pour dépasser légèrement 18 heures.

Cela dit, M. le député de Lévis, je vais vous reconnaître pour vos remarques en conclusion finale.

Remarques finales

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, je voudrais dire que j'ai été impressionné par la qualité, par le temps qui y a été consacré et par le sérieux des textes qui nous ont été présentés. Je voudrais relever, en même temps, les nombreuses réserves qui ont été émises par tous les groupes dans le cadre de cette commission parlementaire concernant l'avant-projet de loi qui a été déposé le 22 juin dernier devant l'Assemblée nationale. Qu'il s'agisse de la Commission des services juridiques, du Barreau du Québec, du Réseau d'action et d'information pour les femmes ou encore de la part de Me Bellemare par les remarques qu'il vient de faire à titre personnel concernant sa pratique dans ce domaine. Je pense que ces nombreuses réserves qui ont été indiquées sont le signe qu'il reste encore beaucoup de travail à faire face à une modification éventuelle de la Loi sur l'assurance automobile. Qu'on veuille améliorer un régime, le meilleur soit-il, qui a été adopté il y a un certain nombre d'années, qu'on veuille faire des amendements pour le corriger, pour qu'il corresponde davantage aux besoins du jour, il n'y a rien d'anormal là-dedans, je pense. Il faut avoir été un certain nombre d'années en politique pour voir que la réalité change, elle est mouvante et les besoins d'hier ne sont pas nécessairement exactement ceux d'aujourd'hui ou de demain.

Cependant, si on se rend compte qu'il y a des choses à améliorer dans le régime actuel il faut faire attention de ne pas apporter des remèdes qui créeront plus de problèmes qu'ils n'apporteront de solutions. C'est pourquoi je pense que les objectifs visés par les amendements doivent être très clairs pour qu'ils soient bien compris, pour que la solution à apporter corresponde à un besoin. On a parlé, par exemple, du ticket modérateur de 20 \$. La personne qui a eu un accident, elle a eu ou n'a pas eu d'accident. Qu'est-ce qu'on veut modérer avec 20 \$, alors qu'elle veut simplement faire valoir ses droits auprès de la Régie? Comme on l'a indiqué cet après-midi, au fond, il ne s'agit pas de deux personnes qui se combattent l'une l'autre et qui vont devant un tribunal d'arbitrage pour qu'il arbitre entre elles. Au fond, la personne n'a pas le choix d'aller devant la Régie quand elle est victime d'un accident d'automobile. Il faut qu'elle y aille. Ce n'est pas une question de vouloir ou de ne pas vouloir, mais elle doit y aller. Dans ce cas-là - je donne cela comme exemple parce que je ne veux pas passer tout le projet de loi - quel était le besoin? Je ne sens pas le besoin, je ne le vois pas. Quand on veut changer une loi, il faut savoir ce qu'on vise.

Je pense aussi que, par rapport au délai de trois ans pour la prescription, le ministre a réagi rapidement. Il s'est rendu compte qu'il faisait fausse route et il a dit tout de suite: D'accord, on va laisser tomber. Encore là, quel était le besoin de raccourcir le délai de prescription? Je ne sens pas qu'il y ait eu un besoin là-dedans.

Il est intéressant de voir, par exemple, l'acceptation du ministre concernant la couverture minimale d'assurance responsabilité de 50 000 \$ pour les camionneurs qui serait haussée à 1 000 000 \$ lors d'une modification prochaine du Code de la sécurité routière pour correspondre aux besoins de l'association. On voit tout de suite qu'il y avait un besoin exprimé, une demande des gens du milieu qui correspond, selon ce qu'ils ont mentionné, à un besoin.

(17 h 45)

Il y a aussi une ouverture qui a été présentée par le ministre concernant la rencontre avec les différents groupes. Je me serais attendu qu'il le fasse avant de présenter son projet de loi, mais mieux vaut tard que jamais. L'avant-projet de loi aurait-il eu comme principal résultat de faire en sorte que, dans les modifications apportées à la Régie de l'assurance automobile, le ministre rencontre les différents groupes comme il l'a dit, il a parlé de la Commission des services juridiques, du Barreau du Québec, des associations du taxi, du Regroupement des lignes de taxi, de l'Association du camionnage du Québec, de même que du Réseau d'action et d'information pour les femmes... Je suis d'accord avec cette façon de faire les choses. Je pense que la consultation est importante, la concertation est importante. Je me rappelle, même si les libéraux nous en faisaient grief dans l'Opposition, je ne leur ferais pas grief d'adopter ces formules que nous avons mises au point au cours des dernières années pour qu'il y ait davantage de concertation et davantage de consensus dans l'administration gouvernementale.

Je ne connaissais pas le ministre, je n'avais pas eu l'occasion de travailler avec lui jusqu'à maintenant. J'ai commencé à travailler avec lui au mois d'août dernier à Montréal à la commission où je venais d'être affecté, dans le secteur des transports. J'avais considéré qu'il avait une attitude d'ouverture quand il a dit: Je vais rencontrer les différents groupes concernés par le transport en commun. Je me rends compte que cela fait deux mois et qu'il n'a rencontré personne. S'il est pour la concertation régionale dans le domaine du transport en commun, qu'il assume le rôle de leadership que tout le monde lui demandait de jouer en rencontrant les différents groupes ensemble pour trouver une solution au transport. Je rencontre les gens à Montréal régulièrement et je leur demande:

Quand vont avoir lieu les réunions? Ils disent: On ne le sait pas. On ne sait pas si cela va être bientôt, mais on n'a pas eu de nouvelles. Je ne dis pas qu'il n'a pas rencontré les groupes individuellement, mais ce n'est pas cela qu'ils ont demandé, ils ont demandé une concertation régionale. Dans le sens de ce qu'il a répondu à la commission parlementaire au mois d'août, ce n'est pas encore en marche. Aujourd'hui, je ne peux pas lui faire de reproches, je pense qu'il a accepté de rencontrer les groupes, mais j'espère que cela va être fait le plus rapidement possible et que cela va avoir lieu.

J'ai été très heureux de constater dans les mémoires, les propositions intéressantes qui ont été présentées par les intervenants. Il y a beaucoup de propositions qui font preuve d'originalité et qui valent la peine d'être examinées, non pas seulement par les fonctionnaires - et pas parce que j'ai quelque chose contre les fonctionnaires - mais aussi par les clients. Les fonctionnaires vont tenir compte de l'aspect administratif, les clients, les usagers vont s'attendre qu'on tienne un peu compte de leur bien-être. Il est toujours mieux que les deux parties soient présentes. Je pense au mémoire des femmes, par exemple, qui contient plusieurs propositions. Je vais le relire, parce qu'il m'apparaît présenter une approche intéressante qui est différente de ce qui a été envisagé jusqu'à maintenant. Elles ont manifesté qu'elles n'étaient pas d'accord avec le système antérieur, qu'il y avait de bons points, mais qu'il y avait aussi de mauvais points, et elles considèrent que l'avant-projet de loi a pour effet d'empirer la situation. Ce qui est intéressant, c'est qu'elles proposent une façon différente de voir les choses. Je pense que ces propositions sont intéressantes et qu'on devrait les analyser avec ouverture d'esprit, pas en disant: On va dire non avant de commencer. À deux ans, un enfant dit non pour montrer qu'il existe. Il s'est rendu compte qu'en disant non, il commençait à démontrer son existence par rapport au milieu qui l'environne. Ayant dépassé cet âge, je pense qu'on peut s'affirmer davantage en ayant une attitude de réceptivité pour étudier les différentes propositions. Ces propositions sont très intéressantes. Comme la population a décidé le 2 décembre 1985 de nous placer dans l'Opposition pour réétudier nos positions, je vais vous dire que j'ai l'intention de revoir ce rapport que le Réseau d'action et d'information pour les femmes a présenté et lui demander de le rencontrer pour mieux voir la dimension des propositions qu'il a faites dans son mémoire. Je pense qu'il y a une bonne base de discussion pour améliorer le système actuel.

Enfin, concernant le projet de loi, je voudrais dire qu'on a de nombreuses réserves. Je n'ai pas voulu, au début de la

commission, passer beaucoup de temps à exprimer les réserves. Je pense qu'il était important d'écouter les gens qui voulaient nous parler. À la lecture des mémoires, j'avais constaté que plusieurs de ces mémoires présentaient des réserves par rapport au projet de loi, des réserves très importantes. Je pense que, dans toute cette question, il y a l'aspect de faciliter l'administration du système actuel, mais il ne faut pas oublier que, derrière tout cela, il y a des victimes qui ont de l'importance. L'administration, c'est une chose, mais il ne faut pas privilégier l'administration du système au détriment des besoins des usagers.

Je ne veux pas dire que c'est ce qui se passe. On a démontré que, dans l'administration actuelle, c'était rapide, qu'il y avait une amélioration considérable par rapport à ce qui se faisait antérieurement. Mais l'amélioration du système, à mon avis, doit privilégier en premier lieu les besoins des victimes, parce que les gens qui ont eu un accident d'automobile, dans certains cas il s'agit d'accidents légers, dans certains cas il s'agit d'accidents graves, mais dans tous les cas il y a des traumatismes, il y a des gens qui sont inquiets, qui ont vécu une période difficile et qui sont nerveux devant le système avec lequel ils doivent faire affaire.

Enfin, je terminerai en disant - j'ai eu l'occasion de le mentionner à quelques reprises - qu'il y avait 200 000 000 \$ dans le pot, dans le fonds des assurés et que le ministre des Finances a senti le besoin de venir chercher 200 000 000 \$ sur deux ans. J'estime que c'est une mauvaise décision. On se rend compte qu'il y a des besoins. Les assurés ont payé. L'argent était rendu dans la caisse des assurés. Le ministre des Finances n'avait pas le droit d'aller chercher la caisse des assurés pour quelque fin que ce soit, puisque les gens ont payé ces montants pour s'assurer. S'il y avait 200 000 000 \$ de trop dans le fonds des assurés et qu'on pensait pouvoir les donner au ministre des Finances... Je pense - puisque le ministre des Finances dit régulièrement, maintenant, qu'il considère que la situation financière du Québec ne pose pas de problème - que les 200 000 000 \$ devraient rester dans le fonds d'assurance et servir soit à baisser davantage les primes, soit à mieux compenser ou à couvrir certains aspects qui n'ont pas déjà été couverts, notamment les femmes qui ne sont pas sur le marché du travail et pour lesquelles tous, sans exception, ont fait des représentations pour indiquer qu'elles étaient mal compensées.

Je ne voudrais pas être plus long, puisque j'ai dit que je ne serais pas trop long. Voilà, dans ces quelques minutes, les remarques que je voulais faire. En terminant, même s'ils ne sont pas tous ici, je voudrais remercier tous les groupes qui sont venus

nous rencontrer pour exposer leur point de vue. C'est de cette façon qu'on peut le mieux travailler pour l'avancement des citoyens, en faisant valoir les points de vue qu'on veut exprimer, d'avoir le courage de venir les défendre et d'avoir pris le temps pour le faire. Je les remercie de l'avoir fait.

Le **Président (M. Saint-Roch)**: Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre.

M. Marc-Yvan Côté

M. Côté (Charlesbourg): Merci, M. le Président. Ce qui est à l'origine de notre commission parlementaire aujourd'hui, c'est une analyse qu'a faite la Régie de l'assurance automobile de sa clientèle et de son degré de satisfaction. Je pense que ceux qui partiraient d'ici, aujourd'hui, et qui diraient, tout de go, que les gens ne sont pas satisfaits du régime actuel auraient une mauvaise interprétation de la réalité. Il y a des instruments qui permettent de le savoir et de mesurer, des instruments reconnus par des scientifiques. Si on prend, au pire, le sondage du BAC, fait par M. Gilles Bernier, et qui portait la signature de GRIP, qui n'est quand même pas ce qu'il y a de plus connu dans le domaine des sondages, on en arriverait à la conclusion que 66 % des gens étaient satisfaits du régime et du traitement reçu par la Régie de l'assurance automobile.

Si on prend des sondages qui, en règle générale, sont un petit peu plus crédibles, 79 % des gens sont satisfaits. Cela se traduit comment dans le quotidien? 66 % de satisfaction à l'égard d'un gouvernement qui irait en élection, ça veut dire une élection pour tout le monde. C'est un niveau très élevé et très peu souvent atteint. Est-ce que, maintenant, la Régie de l'assurance automobile peut satisfaire à toutes les demandes? C'est non. C'est clair. Ce n'est pas l'objectif. L'objectif de ce que nous visons depuis déjà un certain temps, c'est, après neuf années d'entrée en vigueur, de voir ce qui peut être corrigé compte tenu des gens qui sont insatisfaits du régime. Et c'est à partir de ces données-là que des gens de la régie, pas d'hier, pas d'il y a deux ans, pas depuis le 2 décembre 1985, bien avant ça, ont commencé à travailler sur ce que pourraient être les amendements à partir d'un certain nombre de principes, ces principes étant issus d'enquêtes menées auprès de la clientèle qui se disait insatisfaite du régime. Je pense que c'est véritablement placé dans cette perspective-là qu'on devrait comprendre la démarche d'aujourd'hui et des jours qui viennent.

Je suis heureux qu'on ait finalement dit: Bon, parfait, on comprend qu'il n'est pas question de revenir sur l'indemnisation sans égard à la faute en faisant l'ouverture qu'on a faite en ce qui a trait aux actes criminels.

On verra ultérieurement ce que ça donne. L'indemnisation de la perte économique, il faudra la limiter à la perte réelle. Il y a des gens qui peuvent être en désaccord avec ça et c'est leur plein droit. Mais, ça, je pense que ce sont des principes extrêmement importants qu'on a tenté de camper dès le départ et qui n'ont pas nécessairement trop été remis en cause, en cours de route, vu que ce sont des ajustements de régime que nous voulons faire. Au-delà de cela, il est extrêmement important de se dire que ce n'est pas apparu du jour au lendemain, mais que c'est à la suite de rencontres, donc à des consultations que la régie à elle-même menées de son côté. M. le député de Lévis a dit tantôt: Il aurait peut-être été préférable de rencontrer des gens avant l'avant-projet de loi plutôt qu'après ou pendant. On a au moins le mérite de les avoir consultés, livre ouvert, micro ouvert, **Journal des débats** présent, pour être capable de colliger les interventions de chacun, à la fois dans leurs qualités et dans leurs défauts, à la fois pour les parlementaires et pour ceux qui sont intervenus devant la commission. Je pense qu'il y a au moins ce mérite. On n'a pas consulté à partir d'un projet de loi. On a consulté à partir d'un avant-projet de loi qui voulait bien mesurer un certain nombre de choses avec les clientèles visées. Cela m'apparaît extrêmement important, et cela ne se terminera pas là, puisqu'en cours de route j'ai pris l'engagement de rencontrer un certain nombre de personnes des deux groupes pour être capable de parfaire ou de continuer la discussion, pas dans le but d'en arracher, dans le but de bonifier, plutôt dans l'esprit de bonifier le régime que nous avons actuellement. C'est en cela que je crois.

Le principe suivant sera le dépôt à l'Assemblée nationale d'un texte législatif, qui, lui, sera soumis à l'approbation des parlementaires, à la fois dans ses principes, à la fois dans son libellé, article par article, où on aura des discussions ici pour savoir si c'est fidèle aux propos qui ont été échangés ici et si cela correspond à la philosophie qui s'est dégagée. Chacun aura à faire des choix, je ferai les miens, je les supporterai jusqu'au bout. Cela ne veut pas dire que, en deuxième lecture, à l'étude article par article, il n'y aura pas lieu de faire certaines modifications. La démonstration a été faite au moment de l'étude du Code de la sécurité routière, l'automne dernier. Ce n'est pas immuable. Celui qui viendrait avec l'idée que c'est immuable ferait fausse route et n'atteindrait pas les buts qu'il s'est fixés. Donc, par la suite, adoption en troisième lecture et application de ce que deviendrait le projet de loi, mais qui sera fondamentalement différent de ce qu'il était au départ. Sinon, à quoi servirait la concertation, la consultation, sinon un maquillage d'intentions très bien campées au départ, qu'on a tenté

de maquiller en cours de route et qu'on tiendra jusqu'au bout.

La démonstration a été faite que nous avons écouté. Ce n'est pas tout d'écouter, il faut entendre. Dans certains cas, nous avons entendu et nous avons déjà donné des réponses quant à des changements à intervenir, en cours de route. Si ce n'est pas là la démonstration d'une bonne foi et d'une concertation efficace et valable, en respectant les points de vue de chacun des intervenants et les expériences de chacun, je pense que c'est là une démonstration très évidente d'un vécu. C'est clair que, lorsque le député de Lévis a ouvert une porte, je ne pouvais pas laisser un dossier de tout près de 800 000 000 \$ s'évaporer à partir d'une affirmation qu'il a faite, concernant le transport en commun. Encore là, nous avons senti, après sept réunions de travail avec les représentants de l'ATUQ, donc, des gens d'organismes de transport en commun dans tout le Québec, pendant un an et demi... Cela a mené à une commission parlementaire pour consulter les gens, dont vingt-sept mémoires sur l'avenir du transport en commun, tant pour ce qui concerne son exploitation que ce qui concerne ses immobilisations futures, nécessaires à un service de qualité aux citoyens. Pendant trois jours, on a donc, avec la collaboration de l'Opposition, entendu des mémoires.

Les engagements que j'ai pris à la fin de la commission, c'était tout d'abord d'adopter une politique pour cinq ans ferme, qui ne serait pas changée, campée dans un décret. Le décret est devant les instances gouvernementales, deux mois après pour adoption, et il sera adopté la semaine prochaine. Si ce ne sont pas des choses concrètes et qui ne tiennent pas compte de la commission parlementaire, dites-moi ce que c'est. J'ai posé cela dans la logique de la continuité des événements qui doivent survenir: d'abord le décret; ensuite, réunion des intervenants, tant des commissions que des sociétés de transport, pour enclencher le mécanisme de concertation, qui, lui, va mener à une intégration du transport en commun, à un interface, au plus grand bénéfice, pas de ceux qui organisent et dispensent le transport en commun, mais au bénéfice de celui qui a à prendre le transport commun. Il y a une distinction très nette. Il n'y a pas eu de concertation. La semaine dernière, j'ai recommencé à la base, la base étant les CIT qui sont tout autour de la grande agglomération de Montréal; celles-ci ont une interconnexion avec la Société de transport de la rive sud de Montréal, avec la Société de transport de Laval et, par la suite, de la Société de transport de Laval et la Société de transport de la rive sud de Montréal avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal. Du temps où des gens tiraient des coups de canon en

l'air sur le transport en commun, je rencontrais des gens qui avaient interfaces à faire. Cette rencontre a eu lieu et on va d'abord faire l'interface sur la rive sud et dans le nord de Montréal et on fera l'interface du nord et du sud avec l'île de Montréal. Je pense que c'est cela, finalement, le respect de la concertation.

Je ne pouvais pas laisser passer cette occasion puisque, effectivement, il y a eu trop d'efforts d'investis là-dedans pour tenter d'en arriver à une solution, pas pour la gloriole de qui que ce soit sur le plan politique, mais pour le plus grand bénéfice des usagers du transport en commun et de ceux qui, quotidiennement, attendent très longuement avant de pouvoir utiliser le transport en commun et paient des prix fort différents. On aura certainement l'occasion d'en rediscuter éventuellement. La Chambre commençant la semaine prochaine, certainement qu'on aura beaucoup de plaisir à en discuter et à s'échanger des propos mielleux, virils et tout ce que vous voulez.

Pour en revenir à notre processus, nous avons finalement campé, à l'intérieur de l'avant-projet de loi, un certain nombre de choses qui avaient comme principe premier de compenser davantage les blessés graves par rapport aux blessés légers. Cela est une ligne de conduite, je vous le dis maintenant, qui ne changera pas. C'est la base majeure de la critique envers l'actuel régime et des cas qui, de temps à autre, font l'objet d'articles de journaux quant à des gens qui se sentent lésés à ce chapitre. C'était la base du régime et cela ne changera pas.

Je comprends que, dans ce que nous avons fait ou tenté de faire dans l'avant-projet de loi, en ce qui concerne - continuons avec ces expressions tant et aussi longtemps qu'il n'y en aura pas de plus neutres - les femmes au foyer ou les personnes âgées, il y a des problèmes avec ce qu'on a mis sur la table. Alors, il y a eu de l'ouverture tout au long de la commission quant à revoir un certain nombre de choses à ce chapitre, y apporter les modifications nécessaires pour que ce soit beaucoup plus conforme à des ajustements au bénéfice des usagers et non pas contre les usagers.

L'esprit de l'intervention était de bonifier la loi et non pas d'emmerder les citoyens. Dans ce sens-là - je terminerai là-dessus parce qu'on aura certainement l'occasion d'y revenir avec encore beaucoup plus d'emphasis au moment de la deuxième lecture et au moment de l'étude article par article - la contribution de tous ceux qui sont venus a été, en tout cas pour moi, au-delà de mes espérances. Même si je m'étais attendu, au départ, à un plus grand nombre de mémoires, il reste que les neuf mémoires qui ont été déposés sont de qualité et, sur le plan philosophique, peuvent aller à l'encontre de notre propre philosophie. C'est le droit de

chaque individu et de chaque regroupement d'exprimer sa philosophie et de la faire valoir. Dans ce sens-là, ce que j'ai compris, c'est que, dans chaque mémoire déposé, il y a du bon. Quant à moi - bien, du bon, selon mon évaluation, bien sûr - je vais tenter de tirer tout ce qu'il y a de bon et qui peut être intégré dans le projet de loi avec les gens de la Régie de l'assurance automobile et faire en sorte que, dans les plus brefs délais, nous ayons les rencontres portant spécifiquement sur le projet de loi, quant aux autres, ultérieurement, que nous puissions déposer très rapidement à l'Assemblée nationale le projet de loi et cheminer, par la suite, pour que ceux qui auront à bénéficier des modifications, puissent le faire le plus rapidement possible.

Alors, je veux remercier tous ceux qui ont mis du temps et des efforts pour préparer les mémoires, les déposer et venir les défendre. C'est quand même une expression démocratique extraordinaire qu'on a la chance de vivre et, même si on échange, à l'occasion, de manière un petit peu plus virile, je pense que c'est peut-être la conviction qui fait lever le ton, mais c'est, néanmoins, le bénéfice de l'usager qui est recherché à la fin.

Je veux aussi remercier les gens de la Régie de l'assurance automobile, qui ont raison d'être fiers du degré de satisfaction que les accidentés de la route leur reconnaissent, et de leur ouverture aussi à vouloir régler les problèmes qui blessent le plus les citoyens qui font affaire avec eux. Et l'ouverture d'esprit que j'ai toujours constatée, depuis les deux ans que j'ai la responsabilité de la part de la Régie de l'assurance automobile, que ce soit dans la sécurité routière ou dans le traitement des cas au chapitre de la Régie de l'assurance automobile, a toujours été manifeste et ça nous apparaît clair d'une administration saine sur le plan du régime. Nous voulons faire en sorte que, finalement, les citoyens puissent avoir accès à un certain nombre de choses. Je comprends qu'on peut être bien servi par des avocats, mais, dit par un avocat, ça vaut la peine de retenir qu'on peut être encore aussi bien servi par d'autres individus lorsqu'on a à défendre des cas. Je trouve ça tout à fait exceptionnel. J'ai hâte de voir ce qu'en pense le Barreau. Mais une chose est certaine, ça méritera de s'y attarder.

Au secrétariat, merci de votre bonne collaboration coutumière. On commence à en avoir l'habitude. À mes collègues de la majorité comme aux collègues de l'Opposition, qui sont des familiers aussi puisqu'ils ont vécu notre commission parlementaire à Montréal comme la commission parlementaire portant sur la Régie de l'assurance automobile, j'imagine que tout ce que nous avons entendu, aujourd'hui, est de nature à alimenter nos débats futurs et à faire en

sorte que les arguments des uns se confondent aux arguments des autres, et que dans la mesure où on réussira à le faire, ce sera pour le plus grand bien-être de ceux qui auront à bénéficier de la loi. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Je vous remercie, M. le ministre. Permettez à la présidence de vous remercier, M. le ministre, ainsi que vos collaborateurs, de même que M. le critique de l'Opposition, ainsi que tous les membres de la commission d'avoir facilité la tâche de la présidence, au cours de ces deux journées.

Sur ce, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 18 h 10)