



Assemblée nationale

journal des Débats

Deuxième session — 31^e Législature

Le mardi 8 novembre 1977

Vol. 19 — No 114

Président: M. Clément Richard

Table des matières

| | |
|---|------|
| Motions non annoncées | |
| Félicitations aux maires et conseillers municipaux élus ou réélus. | 3955 |
| Projets de loi au nom du gouvernement | |
| Projet de loi no 75— Loi modifiant le Code de la route | |
| M. Lucien Lessard. | 3956 |
| Dépôt de documents | |
| Rapport du ministère des Affaires intergouvernementales pour l'année 1975/76 | 3956 |
| Questions orales des députés | |
| Situation du chômage. | 3956 |
| Dossier de l'amiante. | 3962 |
| Travaux parlementaires. | 3964 |
| Motion pour faire siéger deux commissions permanentes. | 3965 |
| Vote sur la motion. | 3965 |
| Travaux parlementaires (suite). | 3966 |
| Projet de loi no 67— Loi sur l'assurance automobile | |
| Deuxième lecture (suite). | 3967 |
| M. Michel Le Moignan. | 3967 |
| M. Guy Bisailon. | 3969 |
| M. Yvon Picotte. | 3970 |
| M. Richard Verreault. | 3973 |
| M. Zoël Saindon. | 3975 |
| M. Julien Giasson. | 3977 |
| M. Armand Russell. | 3982 |
| M. George Springate. | 3985 |
| M. John O'Gallagher. | 3986 |
| M. Fernand Grenier. | 3987 |
| M. André Marchand. | 3992 |
| M. Michel Clair. | 3994 |
| M. Bryce Mackasey. | 3996 |
| M. Robert Lamontagne. | 3999 |
| Mme Thérèse Lavoie-Roux. | 4001 |
| Ajournement. | 4004 |

*L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Cheque à l'ordre du Ministre des Finances
Adresse: Service des Documents Parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement, Québec.
G1A 1A7*

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 8 novembre 1977

(Quinze heures douze minutes)

M. Richard (président): A l'ordre, mesdames et messieurs!

Je voudrais demander aux personnes qui sont dans les galeries, dans les tribunes de s'abstenir de manifester.

Affaires courantes.

Dépôt de rapports de commissions élues.

Dépôt de rapports du greffier en loi sur les projets de loi privés.

Présentation de motion non annoncées.

M. le leader parlementaire du gouvernement.

Motions non annoncées

Félicitations aux maires et conseillers élus ou réélus

M. Burns: Je voudrais présenter une motion... Le député de Verdun aurait pu retarder son entrée de quelques instants, il aurait été probablement encore plus ovationné. J'avais l'intention de formuler une motion, avec le consentement de la Chambre, de félicitations à l'endroit de tous les maires et de tous les échevins ou conseillers municipaux, selon le nom qu'on leur donne d'un endroit à l'autre, pour leur élection qui a eu lieu le 6 novembre dernier. En particulier, je voulais, de façon très spécifique, signaler que l'un des membres de l'Assemblée nationale, le député de Verdun, a été élu maire de Verdun.

Je souhaiterais l'unanimité sur ma motion afin de féliciter non seulement tous les maires, non seulement tous les échevins de toutes les municipalités qui les ont élus le 6 novembre, mais également le député de Verdun pour son élection à la mairie de Verdun.

Le Président: Y a-t-il unanimité pour la présentation de cette motion?

M. Levesque (Bonaventure): Oui.

M. Lavoie: Oui.

Le Président: Il y a unanimité.

M. le chef de l'Opposition officielle..

M. Levesque (Bonaventure): Rien ne me fait plus plaisir, à ce moment, que de me joindre au leader du gouvernement pour présenter des félicitations, de la part de l'Opposition officielle, à tous les maires et à tous les échevins qui ont été élus lors des récentes élections municipales.

Je voudrais, en particulier, comme l'a d'ailleurs fait le leader du gouvernement, féliciter le député de Verdun pour sa magnifique et éclatante victoire électorale dans Verdun. Nous sommes très heureux d'avoir comme collègue le vainqueur de Verdun.

Une Voix: Il va être décoré de la Légion d'honneur.

M. Burns: Cela mérite des applaudissements.

M. Levesque (Bonaventure): Peut-être pourrait-il être décoré d'une façon particulière, mais chose certaine, il a l'admiration et l'amitié de tous ceux qui le connaissent. La meilleure preuve en a été les résultats qu'il a obtenus, tant comme député que comme maire. Je voudrais simplement, sans malice aucune, indiquer au leader du gouvernement qu'il a été sage pour lui de prendre cette initiative. L'offensive est peut-être la meilleure défensive. Je vois le ministre des Finances qui trouve cela particulièrement drôle. Sans vouloir, M. le Président, tourner le couteau dans la plaie, je puis assurer cette Chambre qu'il a été très facile, pour celui qui vous parle, de se lever sur cette motion, d'autant plus facile que nous avons tous à l'esprit les succès considérables remportés par les libéraux au cours de cette dernière campagne électorale.

Le Président: M. le leader de l'Union Nationale.

M. Bédard: Voulez-vous les résultats dans Chicoutimi?

M. Bellemare: M. le Président, c'est une motion que j'accepte avec beaucoup de plaisir, parce que le maire de ma municipalité du Cap-de-la-Madeleine a été élu, malgré qu'il avait affaire à quelqu'un de difficile à battre, par une majorité de 607. Je voudrais me joindre à cette motion pour offrir nos félicitations les meilleures à tous ceux qui ont été élus, mais en particulier à mon excellent ami de Verdun qui siège ici depuis de nombreuses années. Il a eu un chef qui a été différent du mien quand je me suis présenté à la mairie. Mon chef, dans le temps, était contre les doubles mandats.

M. Lavoie: Cela a changé.

M. Bellemare: Je n'ai pas besoin de vous dire que "other days, other ways", c'est vrai. Connaissant bien le député pour son zèle et surtout pour sa ponctualité et sa présence en Chambre, je pense qu'il a véritablement reçu un témoignage d'estime de la part de ses concitoyens et je m'unis de tout coeur avec ceux de mon groupe qui sont d'accord pour lui offrir nos plus sincères félicitations.

Le Président: M. le député de Beauce-Sud.

M. Roy: Merci, M. le Président. A mon tour, je suis heureux de joindre ma voix à mes collègues qui m'ont précédé pour offrir à tous les dirigeants municipaux qui ont été élus dimanche dernier mes meilleurs voeux d'un fructueux et excellent mandat. Je voudrais en profiter pour également souligner la grande victoire de notre collègue, le député de Verdun, le féliciter, et lui souhaiter à lui aussi un excellent et fructueux mandat.

J'aimerais souligner tout simplement que, si c'était possible de modifier cette motion, il y aurait peut-être lieu d'ajouter des remerciements à ceux qui se sont dévoués pendant de nombreuses années au service de leurs concitoyens. On est porté à fêter les gens lorsqu'ils accèdent à la vie publique, à leur rendre des hommages tout à fait particuliers, mais, après l'exercice d'un mandat, parfois après avoir sacrifié de nombreuses années de sa vie personnelle, après s'être imposé de nombreux sacrifices, il arrive parfois que ceci soit marqué par une défaite. Alors, je ne voudrais pas que cette défaite soit un signe manifeste d'ingratitude, mais que l'Assemblée nationale du Québec soit quand même consciente de la collaboration et de la contribution que ces personnes ont pu apporter à la vie publique québécoise.

Le Président: Est-ce que cette motion sera adoptée?

M. Brochu: Adopté.

Le Président: Présentation de projets de loi au nom du gouvernement.

M. le leader parlementaire du gouvernement.

M. Burns: M. le Président, je vous prierais, s'il vous plaît, d'appeler l'article h).

Projet de loi no 75

Première lecture

Le Président: M. le ministre des Transports propose la première lecture de la Loi modifiant le Code de la route.

M. le ministre des Transports.

M. Lucien Lessard

M. Lessard: M. le Président, j'ai le plaisir de proposer le projet de loi no 75, Loi modifiant le Code de la route. L'article 1 du projet de loi redéfinit les expressions "véhicule de ferme" et "véhicule de commerce" et définit le mot "agriculteur". Les articles 2, 4, 5, 6 et 7 convertissent au système métrique les unités de vitesse qui apparaissent au Code de la route. L'article 5 réduit à 100 kilomètres-heure la vitesse maximale permise sur les autoroutes. L'article 3 apporte les correctifs législatifs nécessaires à l'implantation de nouvelles mesures relatives à l'immatriculation des véhicules automobiles. Enfin, l'article 8 confère au gouvernement le pouvoir de désigner des personnes qui pourront effectuer, pour le compte du Bureau des véhicules automobiles, les opérations relatives à l'immatriculation des véhicules automobiles.

Le Président: Cette motion de première lecture sera-t-elle adoptée?

M. Lavoie: Adopté.

Le Président: Adopté.

Le Secrétaire adjoint: Première lecture de ce projet de loi.

Le Président: Présentation de projets de loi au nom des députés.

M. Burns: Deuxième lecture...

Le Président: Deuxième lecture, prochaine séance ou séances subséquentes.

M. Burns: D'accord.

Le Président: Présentation de projets de loi au nom des députés.
Déclarations ministérielles.
Dépôt de documents.

M. le ministre des Affaires intergouvernementales.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Rapport du ministère des Affaires intergouvernementales

M. Morin (Louis-Hébert): M. le Président, je dépose le rapport du ministère des Affaires intergouvernementales pour l'année 1975/76.

Le Président: Rapport déposé.

Période de questions orales.

M. le chef de l'Opposition officielle.

QUESTIONS ORALES DES DÉPUTÉS

Situation du chômage

M. Levesque (Bonaventure): M. le Président, ma question s'adresse à l'honorable premier ministre. Face à une situation relativement au chômage et à l'emploi, situation qui est devenue catastrophique et qui est devenue un record, si l'on se fie aux chiffres publiés ce matin par Statistique Canada, depuis les années 1930, le premier ministre pourrait-il nous dire — et cela au Québec en particulier, je tiens à le rappeler, car la situation s'est améliorée ailleurs, alors qu'elle se détériore davantage au Québec — si son gouvernement envisage des mesures additionnelles autres que celles déjà connues, à savoir les \$65 millions d'ici le 31 mars 1978, c'est-à-dire un demi de un pour cent du budget annuel, pour éviter que l'hiver qui s'en vient soit le plus dur que les travailleurs québécois n'aient jamais connu sur le plan de l'emploi?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): M. le Président, je suis d'accord, dès le départ, avec une affirmation du chef de l'Opposition. C'est dramatique et c'est même catastrophique. Cela on le sait tous.

C'est également partagé, ce qui indique que ce n'est pas relié au Québec, je pense que le chef

de l'Opposition l'admettra. Cela ne nous console pas, mais c'est un fait dont il faut tirer peut-être certains enseignements. Cela a augmenté, sauf erreur, de 0,6% encore au Québec, de septembre à octobre, d'après les statistiques qui sont sorties; cela a augmenté davantage, et je pense qu'il est important de le souligner, dans trois des provinces maritimes qui nous sont voisines: l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick, où l'augmentation du nombre homologué des sans-emplois va de 1,3% à 1,9% avec des sommets, des plafonds qui étaient encore plus intolérables que le nôtre.

Il y a quatre autres provinces, dont la Saskatchewan qui n'est pas loin du Québec au point de vue du pourcentage d'augmentation. Donc, en tout, huit sur dix dont le sous-emploi se trouve à avoir augmenté, d'après les statistiques qui enregistrent les résultats de septembre à octobre, tout cela faisant une moyenne d'au-delà de 8% de chômage. Ce qui est particulièrement dramatique, c'est ce qui arrive aux jeunes gens, les jeunes hommes, surtout, de 15 à 24 ans. Cela, c'est un motif d'inquiétude profonde, je pense, ici comme dans d'autres sociétés, mais on n'y échappe pas.

Maintenant, je disais que la moyenne est de 8,3%. Il y a six provinces, dont le Québec, qui atteignent ou qui dépassent la moyenne nationale, pancanadienne de 8,3%.

Il y a le Québec, bien sûr, et il y a une province qui se situe exactement sur cette moyenne, c'est-à-dire qu'elle est collée dessus, c'est la Colombie-Britannique, et il y en a quatre, à part le Québec et la Colombie-Britannique, qui se situent dans la même zone intolérable où nous sommes, nous aussi, qui dépassent depuis deux ou trois mois les 10%. Il y en a deux qui sont dans un état pire que le Québec: Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick; il y en a deux qui sont à peine dans un état moins grave, on peut dire que cela correspond: l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse.

Ce qui veut dire que cette stagnation économique est centrée — et cela, ce n'est pas nouveau — plus dramatiquement que jamais, parce que la situation générale est dramatique, sur l'Est canadien tout entier, partout, autrement dit, à l'est de l'Outaouais. Cela est très nettement le résultat — je pense que n'importe quel homme ou personne de bonne foi l'admettra, si ce n'est pas le seul, en tout cas, c'est le premier des facteurs qui ont joué là-dessus — de l'orientation traditionnelle, classique et, hélas! voulue trop longtemps des politiques fédérales de développement ou de sous-développement, comme on préférera.

C'est le résultat de l'orientation déséquilibrée de l'ensemble canadien lui-même. C'est pourquoi nous avons offert et nous offrons encore avec insistance, aussi bien dans l'immédiat que pour le moyen terme, à l'État fédéral de prendre conscience de ce fait et, concrètement, pour le temps qu'il lui reste, d'aider à en corriger les résultats. Je prends à témoins tous ceux qui n'ont pas de lien spécial du fait qu'on s'est efforcé depuis un an à deux reprises, de façon systématique, et plus insistante il y a quelques semaines seule-

ment, de faire aussi bien tout le travail d'urgence qu'il nous paraît possible avec les disponibilités actuelles que d'étudier aussi tous les dossiers de restructuration ou de relance économique plus permanente que la situation du Québec nous dictait.

Je rappelle également, pour le souligner simplement, le fait que du côté des investissements et de la confiance qu'inspire le Québec au point de vue économique, en dépit de toutes les propagandes politiques inspirées, ce n'est pas la période de transition que nous vivons en ce moment qui est à l'origine du mal. Pour résumer — ce n'est pas une consolation, mais je crois qu'il faut faire une analyse précise — cette analyse précise que mes collègues pourront détailler, si le chef de l'Opposition ou d'autres insistent là-dessus, je dirais ceci en terminant: Il y a la conjoncture générale du monde occidental qui affecte tout le monde, bien sûr. Mais, cela étant dit, le mal dont souffre le Québec au point de vue économique, comme une bonne partie de l'Est du Canada ou tout l'Est du Canada, d'abord et avant tout, c'est un mal structurel sur deux plans qui, malheureusement, se conjuguent depuis des années.

Un mal structurel sur deux plans, c'est-à-dire le plan du sous-développement et, dans bien des cas, du vieillissement de nos structures industrielles québécoises. Cela n'est pas d'hier. Cela fait longtemps que cela a été entretenu, ce mal. Le deuxième plan, c'est le plan de l'orientation économique générale du régime fédéral.

Le Président: M. le chef de l'Opposition officielle.

M. Levesque (Bonaventure): M. le Président, si je consulte le petit livre rouge intitulé: Citations de René Lévesque, je lis en la page 64 l'extrait suivant:

"Il faut s'enlever de la tête qu'on va régler le problème du chômage en quelques mois. Tout ce qu'on peut faire, c'est d'empêcher qu'il augmente".

M. le Président, ma question est celle-ci: Lorsque le premier ministre disait cela, le 11 décembre 1976 — il était alors premier ministre — est-ce qu'il avait à l'esprit, à ce moment, qu'il pouvait, par des mesures appropriées, faire en sorte que le chômage n'augmente pas, comme il s'engageait à ce moment à le faire? Quelles sont les mesures qu'il a prises en dehors du projet de loi no 101, en dehors du projet de loi no 45, en dehors du projet de loi no 53, en dehors des projets de loi nos 67, 22, 31? En dehors...

M. Burns: 24.

Des Voix: 22.

M. Levesque (Bonaventure): ... de ces mesures...

M. Burns: Bingo!

M. Levesque (Bonaventure): ... incluant des déclarations sur le plan international relativement

à la séparation du Québec et à la situation des colonisés québécois, en dehors de cela, quelles sont les mesures que le gouvernement actuel a prises pour que le chômage n'augmente pas?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): M. le Président, sous toute réserve, j'accepte la citation de ce petit livre rouge sur lequel — je pense que le chef de l'Opposition le sait — on ne m'a pas consulté. Chaque fois qu'on en parle, j'ai un frisson parce que je ne l'ai pas lu encore moi-même.

M. Levesque (Bonaventure): Est-ce que c'était exact comme citation?

M. Lévesque (Taillon): Oui. Je pense que oui et cela reste vrai. Celle-là reste vraie.

Pour répondre à la question très simplement, c'est vrai que je crois qu'un gouvernement provincial, pour autant que les circonstances le lui permettent et à condition de faire tous les efforts, peut empêcher quelque peu le chômage d'augmenter. On n'est pas seul au monde; je pense que le chef de l'Opposition le sait. Le chef de l'Opposition sait également — là, il faisait l'innocent tout à l'heure — que ce n'est pas par des lois qu'on corrige le chômage. C'est bien beau de donner une avalanche de lois. Il sait sacrement bien que cela ne se fait pas par des lois, mais par les mesures qu'on peut prendre dans le domaine économique qui, assez peu souvent, exigent des lois, sauf celles du budget. Par exemple, il y a eu...

M. Levesque (Bonaventure): Est-ce qu'il n'y a pas une implication dans ces lois?

Le Président: A l'ordre!

M. Lévesque (Taillon): Je n'ai pas interrompu le chef de l'Opposition quand il a posé des questions. Je vais répondre à sa question spécifique: Qu'est-ce qu'on a fait? Ce qu'on a fait, c'est, premièrement, deux fois dans nos prévisions budgétaires, d'identifier, d'isoler des tranches substantielles de fonds publics afin d'aider à créer de l'emploi, de lancer un programme tout récemment sur lequel je demanderais à mes collègues d'ajouter les détails et les précisions qu'ils veulent, mais aussi de mettre en marche, que ce soit le domaine de l'amiante, etc., ou d'autres domaines de restructuration du Québec, y compris du côté du gouvernement fédéral, qui a la seule responsabilité dans les secteurs mous.

Des Voix: Ah!

M. Lévesque (Taillon): Oui, ah! Je vais dire comme le chef de l'Opposition, ah! Ah oui! parce que c'est là que se trouve la responsabilité! Que ce soit dans le domaine des secteurs traditionnels, où on a perdu, c'est vrai, des milliers d'emplois depuis quelques années, ou que ce soit dans le domaine de l'amiante ou dans d'autres domaines, depuis onze mois et bientôt un an, ce qu'on a fait,

c'est reprendre presque à zéro, la plupart du temps, le travail qui avait été négligé systématiquement par le gouvernement dont le chef de l'Opposition a fait partie.

Le Président: M. le chef de l'Opposition.

M. Levesque (Bonaventure): Question additionnelle. Le premier ministre du Québec, en dehors de ce sur quoi il peut s'accrocher, sur l'ancien gouvernement et sur le gouvernement fédéral, a-t-il une politique économique autre que celle que son vocabulaire, très riche, lui permet d'essayer d'identifier, mais qui est directement proportionnel à la pauvreté de cette politique, une politique qui nous conduit là où on s'en va et rapidement?

Je veux que le premier ministre du Québec réponde à la question suivante: Croit-il qu'en faisant ce qu'il fait depuis des mois, et par la législation, et par les mesures et surtout par des déclarations relativement à l'avenir du Québec, en particulier des déclarations sur la scène internationale, croit-il qu'à ce moment-là il traduit la volonté populaire du Québec et pense-t-il...

Des Voix: Oui, oui, oui.

M. Levesque (Bonaventure): Jamais!... qu'il aide présentement la situation économique dans le contexte présent où c'est la confiance qui doit régner, où le premier ministre n'a pas le droit...

Le Président: M. le chef de l'Opposition!

M. Lévesque (Taillon): La réponse à toutes les questions du chef de l'Opposition est oui et en particulier à la dernière partie de sa question à propos de mes déclarations à l'extérieur. Je suis allé à l'extérieur, encore ces jours derniers, dans un pays qui est un de nos amis, dans une perspective de continuité — je pense que le chef de l'Opposition devrait le savoir, celui qui a dirigé le gouvernement dont il a fait partie a même fait deux de ces voyages — j'y suis allé comme chef de gouvernement, j'y suis allé également comme chef d'un mouvement politique qui n'a pas à cacher ses couleurs nulle part dans le monde. On a été reçu d'égal à égal, ce qui serait peut-être une bonne leçon pour le Canada lui-même.

On a été reçu comme les représentants d'un peuple qui a le droit de traiter avec les autres d'égal à égal. On a été reçu en pleine amitié et on a été reçu aussi par des gens qui sont intéressés à développer la coopération avec le Québec sur tous les plans.

M. Lavoie: Michelin! SOMA!

M. Lévesque (Taillon): D'autant plus, maintenant, que dans ce pays qui nous comprend, comme de plus en plus on commence à comprendre ailleurs dans le monde, on a une étude et une connaissance suffisante du dossier pour savoir — et cela se relie aux premières questions du chef de l'Opposition — que tant qu'on est dans un

état de dépendance politique, on ne peut pas faire notre maximum au point de vue économique.

Le chef de l'Opposition devrait comprendre cela.

M. Levesque (Bonaventure): Une question de privilège, M. le Président. Une question de privilège. M. le Président, je fais une question de privilège d'une déclaration que vient de faire le premier ministre du Québec, de son siège. Lorsqu'il dit qu'en France...

M. Burns: Quoi donc?

M. Levesque (Bonaventure): ... il représentait le gouvernement et le Parti québécois, je m'inscris en faux, M. le Président, parce qu'il ne peut pas utiliser les fonds publics pour promener le président du Parti québécois. Lorsqu'il était à Paris, il parlait comme chef de gouvernement et ce qu'il essaie de faire présentement, contrairement aux privilèges des députés de cette Chambre, contrairement à ses propres privilèges et à ses propres droits et devoirs, c'est de se camoufler comme chef de gouvernement derrière sa fonction de président du Parti québécois.

Le Président: A l'ordre! Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Deuxième question principale.

M. Raynauld: Une question additionnelle.

M. Russell: Une question additionnelle.

Le Président: Je regrette, on pourra...
M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président.

Le Président: Il en fait une question principale, je n'ai pas d'objection, M. le député d'Outremont, pour passer le plus rapidement...

M. Brochu: C'est une question additionnelle.

Le Président: Je n'ai pas d'objection, mais je vous souligne, messieurs les membres de l'Union Nationale, que s'il manque de temps après vous aurez participé à cela.

Alors, M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: M. le Président, je pense que c'est important cette question de chômage. Le premier ministre a fait une démonstration en se servant de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve pour minimiser le chômage au Québec. Il faudrait peut-être demander au premier ministre quelles sont les mesures qu'il va prendre pour corriger le chômage dans des régions qui sont aussi étendues que l'Île-du-Prince-Édouard et peut-être plus que Terre-Neuve, comme les régions du Lac-Saint-Jean et de l'Abitibi où le chômage est rendu à 25%. Quelles sont les mesures que le gouvernement préconise actuellement pour enrayer le chômage dans ces régions?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): Je ferais remarquer au député que j'ai parlé des autres provinces pour souligner une chose dont, je pense, tout le monde doit être conscient. En particulier dans l'Est du Canada, c'est un malheur partagé et qui dépend par conséquent, au moins en grande partie, à moins d'être de très mauvaise foi, de la façon dont l'ensemble canadien est actuellement organisé et administré, donc beaucoup du niveau fédéral. Cela étant dit, je demanderais au ministre des Finances, s'il le veut bien, d'ajouter peut-être des réponses spécifiques à la question que vient de poser le député, puisqu'il vient d'y avoir un budget supplémentaire qui reflète un effort qui, je crois, est réel, mais qui ne peut pas donner ses effets du jour au lendemain.

Le Président: M. le ministre des Finances.

M. Parizeau: M. le Président, je pense que l'exemple que choisit ou un des exemples choisis par le député de Brome-Missisquoi n'est pas très approprié, en ce sens que le Saguenay-Lac-Saint-Jean dont il parlait est une des seules régions au Québec où, effectivement, depuis un an, le chômage a baissé.

M. Lavoie: Il y a eu Saint-Félicien.

Une Voix: C'est la faute de l'ancien gouvernement, n'oubliez pas.

Le Président: A l'ordre! M. le leader parlementaire de l'Opposition, à l'ordre, s'il vous plaît! M. le leader parlementaire de l'Opposition, j'aimerais vous demander de laisser le ministre formuler sa réponse.

M. Burns: Cela fait mal.

M. Caron: Non, c'est à vous que cela fait mal. Je l'ai vécu. C'est à vous que cela fait mal!

Le Président: A l'ordre!

M. Caron: ... de le dire. J'en ai fait du porte à porte. C'est à vous que cela fait mal.

Le Président: M. le député de Verdun, je vous demande votre collaboration.

M. Burns: Je voudrais soulever une question de privilège au nom des conseillers municipaux de Verdun... Cela va faire un beau conseil municipal cette affaire-là. Cela va être effrayant.

M. Caron: Ne vous inquiétez pas pour Verdun.

Le Président: M. le ministre des Finances, vous avez la parole.

M. Parizeau: M. le Président, il y a donc dans le programme de relance un certain nombre de

programmes qui justement sont destinés à créer de l'emploi dans des régions qui ne sont pas celles de Montréal et Québec, où le niveau de chômage est, comme le disait le député de Brome-Missisquoi, très élevé. Il n'en reste pas moins qu'il y a une dimension que, à mon sens, on oublie un peu trop souvent depuis quelque temps dans ce programme de relance, qui n'est pas, à proprement parler, budgétaire, mais qui est néanmoins extraordinairement importante.

Ce que le Québec a perdu comme emplois depuis un an est dans une bonne mesure concentré dans le secteur manufacturier et, jusqu'à un certain point, moindre cependant dans l'industrie de la construction. Dans l'industrie de la construction on peut, non pas tellement par le truchement budgétaire, d'ailleurs, que par le canal extrabudgétaire et en collaboration avec les programmes fédéraux, faire redémarrer la construction domiciliaire; on en a vu des exemples assez copieux depuis quelque temps. Mais sur le plan industriel, manufacturier, il est évident que les plus grandes pertes d'emplois existent dans les secteurs traditionnels. Nous avons déjà fait un bon bout de chemin avec le gouvernement fédéral. J'ai eu l'occasion de dire à quel point je pense que cette collaboration a été intéressante pendant quelque temps.

Je pense, cependant, qu'il faut, toujours dans le prolongement de cette action commune que nous cherchons à avoir avec le gouvernement fédéral, que nous obtenions, par exemple, des décisions assez rapides dans le domaine de la chaussure. Ce qui s'est fait pour les textiles et vêtements n'a pas encore d'effets, mais, je pense, est susceptible d'en avoir assez rapidement, dès que les quotas établis par le gouvernement fédéral commenceront, si on me passe l'expression, à mordre. Il faut maintenant qu'en particulier dans le domaine de la chaussure, le gouvernement fédéral nous indique ce qu'il a l'intention de faire à l'égard des importations.

Dans la mesure, encore une fois, où l'essentiel de la perte d'emplois est concentré dans le secteur manufacturier, où la majeure partie est due à la perte d'emplois dans les secteurs traditionnels, il est évident que les décisions du gouvernement fédéral quant aux quotas d'importation jouent un rôle absolument crucial. Nous avons jusqu'à maintenant proposé des choses au fédéral, on a fait un bout de chemin ensemble. Tout ce que je souhaite c'est que le gouvernement fédéral, dans les semaines qui viennent, va continuer.

Le Président: M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Russell: Juste une petite question, M. le Président. D'ailleurs, je félicite le ministre des Finances. Dans la région du Lac-Saint-Jean, c'est vrai que le projet Donohue était commencé depuis déjà dix ans, mais il n'a cité aucun projet pour la région de l'Abitibi que j'ai mentionnée tout à l'heure. Je pourrais peut-être simplement lui demander s'il pourrait intervenir auprès de son collègue de l'environnement qui tente d'apeurer les

industries avec des déclarations fracassantes et complètement inutiles qui donnent plus d'importance aux poissons qu'à la population.

Le Président: M. le ministre des Finances.

M. Parizeau: M. le Président, je pense qu'on reconnaîtra qu'alors que le ministre de l'environnement doit s'assurer que le contrôle de la pollution soit solidement tenu en main néanmoins, par exemple, sur le plan de l'exploration minière en Abitibi, la collaboration du ministère des Richesses naturelles et de la compagnie Noranda en Abitibi a déjà donné lieu à un certain nombre de déclarations conjointes et de projets conjoints de premier ordre. Quant à savoir si la chute du chômage au Saguenay-Lac-Saint-Jean est due à Saint-Félicien seulement, je rappellerai que l'Alcan a annoncé un programme important dans ce domaine qui n'est certainement pas dû à l'ancien gouvernement.

M. Lamontagne: Ce ne sont pas les annonces qui baissent le chômage.

M. Parizeau: Non, mais, enfin, le projet est là.

Des Voix: Oui.

Des Voix: Les chômeurs aussi.

M. Parizeau: Non, M. le Président. Dans le cas du Saguenay-Lac-Saint-Jean, je dois dire qu'effectivement le chômage a été réduit de façon assez nette. Par exemple, les programmes faits cet été dans ce domaine par des ministères comme les Terres et Forêts, le Tourisme, Chasse et Pêche et les Transports ont eu effectivement un impact sur le niveau de chômage dans cette région, qui est passé, je vous le rappellerai, de 15,9% en octobre 1976 à 10,5% en octobre 1977.

Le Président: M. le député d'Outremont, question principale.

M. Raynauld: Question principale, M. le Président, qui s'adresse au premier ministre. Je voudrais demander au premier ministre comment il pourrait nous expliquer que le vieillissement des structures et l'Etat fédéral peuvent expliquer une hausse du chômage qui est récente et qui s'accroît de mois en mois depuis un an. Est-il possible de mettre en relation des phénomènes de structures de très longue durée avec l'augmentation du chômage qui, rappelons-le, au point de vue des écarts avec le Canada est de 3,1% pour ce mois-ci, de 4,6% avec l'Ontario, ce qu'on n'a jamais vu probablement de mémoire d'homme, même pendant la crise économique? Comment peut-on mettre en rapport une hausse vraiment à court terme du chômage cette année avec des politiques de très longue durée comme celles qui nous ont été présentées tout à l'heure, soit le vieillissement des structures ou l'Etat fédéral?

Deuxième question: Au point de vue de la propagande que le premier ministre a encore men-

tionnée, est-ce qu'il a vu la propagande mensongère qui est présentée par Québec en bref, par exemple, sur les investissements? A-t-il pris connaissance des rapports statistiques qui ont été faits la semaine passée dont on a fait état ici et qui montrent que les investissements ont baissé de 78% à Montréal et qu'ils montent de 40% à Toronto? Pourtant, les politiques fédérales n'ont pas changé à ce point en quelques semaines.

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): M. le Président, je pense que je n'ai pas besoin d'insister longuement auprès d'un savant ancien président du Conseil économique du Canada pour dire que, quand j'ai mentionné tout à l'heure la conjoncture qui est mauvaise de façon générale, j'essayais de tracer simplement et le plus rapidement possible l'espace de cadre dans lequel tout cela se poursuit. Mais, comme le ministre des Finances l'a évoqué, si on a perdu plusieurs milliers d'emplois dans des domaines structurellement vieillissants et inadéquats actuellement, auxquels on ne donne aucune chance de se recycler ou de se rationaliser convenablement s'il n'y a pas les mesures fédérales qui ont été évoquées, il me semble que cela ne prend pas la tête à Papineau, ni même un ancien président du Conseil économique pancanadien pour comprendre que ces facteurs structurels, s'ajoutant à une mauvaise conjoncture, de la même façon que le vieillissement constaté par la commission que les ministres des Richesses naturelles et des Terres et Forêts ont convoquée sur les pâtes et papiers — quand c'est relié à des usines comme celle d'East Angus où il n'est peut-être pas entré de nouvelles machines depuis la guerre de 1914; il en est passé des gouvernements depuis ce temps, y compris un qui, pendant six ans, n'a pas eu l'air de noter que cela continuait à vieillir — tout cela, ce sont des facteurs ou, comme on le dit en anglais, des poules qui reviennent au poulailler quand la conjoncture est particulièrement mauvaise.

Tout cela a été également encadré par une politique essentiellement axée sur plus de développement à l'ouest de l'Outaouais, et plus ou moins selon la dépendance entretenue — on aurait dit que c'était cela, l'orientation du fédéral — à l'est de l'Outaouais. Tout cela rejoint ce que je disais tout à l'heure, qui mêle à la fois la conjoncture qui est mauvaise, ce vieillissement de nos structures qu'on a négligées systématiquement pendant trop d'années au point de vue économique, et une orientation fédérale que — on espère peut-être, dans les secteurs les plus menacés — on pourrait aider à corriger avec eux d'ici quelque temps.

M. Raynauld: Question additionnelle, M. le Président.

Le Président: M. le député d'Outremont.

M. Raynauld: M. le Président, est-ce que le premier ministre pourrait expliquer à cette Chambre pourquoi la conjoncture est si mauvaise cette

année quand elle est meilleure en Ontario, si on veut s'en tenir à cela? Comment se fait-il que cette conjoncture soit plus mauvaise en 1977?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): Je demanderais au ministre des Finances qui a déjà...

Le Président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Lévesque (Taillon): Tout simplement pour ne pas avoir à répéter certains clous qu'il a déjà riviés au député d'Outremont qui, apparemment, aime cela, se les faire river à plusieurs reprises.

Le Président: M. le ministre des Finances.

M. Parizeau: M. le Président, lorsqu'on nous signale que la conjoncture est meilleure en Ontario, j'imagine qu'on se base sur le chiffre récemment publié du mois d'octobre dans cette province. Or, l'indice désaisonnalisé en Ontario, en octobre, est de 6,8%. Effectivement, c'est plus faible que le mois précédent, mais on a connu 6,8%, en juillet, on a connu 6,8% en février, toujours en Ontario. Alors, quand c'est la troisième fois que c'est à 6,8% dans l'année, je veux bien que le député me dise que cela s'améliore en Ontario, mais je ne suis pas convaincu.

D'autre part, je signale à nouveau qu'en 1960/61, l'écart entre le Québec et la moyenne canadienne du chômage était de 2,1% en points de pourcentage, qu'en 1969/70, c'est encore de 2,1%, qu'en 1977...

M. Raynauld: 3,1%.

M. Parizeau: Non, 2,1%.

M. Raynauld: Ce mois-ci, c'est 3,1%.

M. Parizeau: Entre le Canada et le Québec.

M. Marchand: Il va apprendre à compter.

M. Parizeau: Je répète pour la troisième fois. J'ai dit qu'en 1960/61 c'était 2,1%; en 1969/70, c'était 2,1%; en 1977, pour tous les mois jusqu'en octobre, c'est toujours 2,1%. La caractéristique commune de ces trois périodes, c'est quoi? Est-ce que ce sont trois gouvernements séparatistes ou est-ce trois récessions?

Le Président: M. le leader parlementaire de l'Opposition officielle.

M. Lavoie: Je crois que le premier ministre, dans une des réponses, tout à l'heure, a mentionné, et à juste titre, qu'il y a plus d'activités, plus d'investissements, peut-être moins de chômage dans les provinces de l'Ouest que dans les provinces de l'Est. Je crois qu'il aurait pu même dépasser la frontière américaine. Tout le monde reconnaît qu'autant aux États-Unis qu'au Canada il y a une certaine attraction des populations et

des investissements sur la côte ouest américaine au détriment de la côte est américaine, et au Canada la même chose. Mais je me demande si le projet de séparation va nous drainer un peu plus vers l'Ouest.

De toute façon, est-ce que le premier ministre ne pourrait pas répondre clairement en cette Chambre que cette période de flottement, au point de vue constitutionnel, cette période depuis le 15 novembre, au point de vue de la décision du peuple québécois sur son avenir—s'il restera strictement québécois et perdre son nom de citoyen canadien, ce qui est une des possibilités—que cette période d'incertitude historique...

Une Voix: Ce n'est pas drôle de les entendre rire!

M. Lavoie: Est-ce que le premier ministre ne pourrait pas nous dire—et si ce référendum n'a lieu qu'en 1979, ce qui fera une période de deux ans—s'il ne reconnaît pas, comme nous, que cette période de flottement fait un tort énorme aux investissements et à la création d'emplois au Québec?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): Je ne crois pas du tout que ce que dit le leader de l'Opposition soit justifié.

Ni les investissements courants ne le justifient, ni la situation qui, économiquement, c'est évident, est tragique, mais elle est tragique de façon générale. Comme le disait le ministre des Finances il y a un instant, c'est une période de récession qui nous cogne plus durement ici, mais qui cogne plus durement, on peut dire, tout le monde occidental que n'importe quand depuis la grande dépression. Au contraire, comme on a pu le voir ces jours derniers dans un pays ami, quand on a dit clairement quel est le terme possible, si les Québécois le veulent, de leur évolution politique prochaine, c'est-à-dire la chance de pouvoir négocier d'égal à égal avec un peuple qui sera toujours notre voisin et avec lequel un nouveau "partnership" peut s'établir. Même le premier ministre du Nouveau-Brunswick vient d'admettre, contrairement à la propagande maladroite qu'on entend tout le temps, que ce genre d'association, si les Québécois la veulent, cela se négocie et cela permettrait de prendre un nouveau départ ensemble.

C'est la première fissure dans cette espèce de propagande caricaturale du négativisme auquel, malheureusement, certains de cette Chambre ont participé aussi. Le premier ministre du Nouveau-Brunswick commence à l'admettre; à l'échelle internationale, cela est accepté, non pas comme la fin du monde, mais comme une perspective de bon sens pour deux peuples. Je crois, au contraire, si on va jusqu'au bout de cette transition dans l'équilibre dans lequel on est en ce moment, qu'on pourra assurer un avenir rentable pour le Québec et en même temps plus stimulant pour nos partenaires d'aujourd'hui.

Le Président: M. le député de Richmond.

M. Lévesque (Taillon): Et ce n'est pas du tout en cédant aux paniques qu'on essaie de nous inspirer.

Le Président: M. le député de Richmond.

M. Lavoie: On paie la note et on n'a pas fini de la payer.

Le Président: A l'ordre. M. le leader parlementaire, à l'ordre, s'il vous plaît!

M. le député de Richmond.

Dossier de l'amiante

M. Brochu: Merci, M. le Président. Comme par hasard on ne donne pas le temps au premier ministre de chômer, ma question s'adresse également à lui et concerne les déclarations qu'il a faites il y a quelque temps relativement à l'intention arrêtée de son gouvernement d'oeuvrer dans les projets d'amiante par l'acquisition d'une compagnie d'amiante au Québec. Après un certain recul, est-ce que le premier ministre est en mesure de nous dire maintenant quelle est l'évolution du dossier en ce qui concerne la section d'achat gré à gré avec l'entreprise? D'autre part, est-ce que le premier ministre pourrait nous dire où en est l'étude de faisabilité, d'expertise de la part du gouvernement en matière des chances de succès d'une industrie de transformation de l'amiante comme telle en sol québécois?

M. Lévesque (Taillon): Pour ce qui est de la première partie de la question, on va reprendre contact avec ce dossier ce soir, entre autres, à une réunion du comité de priorité du Conseil des ministres et, demain, au conseil. Les opérations continuent à se dérouler tel que prévu, je crois. Mais en tout cas, pour donner ce qui peut être donné de réponse sur le premier plan, c'est-à-dire les négociations, le ministre des Finances pourrait peut-être répondre. Pour ce qui est des perspectives de transformation, le responsable du dossier général de l'amiante, qui est le ministre des Richesses naturelles, pourrait peut-être ajouter ses lumières. J'avoue que je vais être aussi intéressé que le député à les entendre.

Le Président: M. le ministre des Finances.

M. Parizeau: M. le Président, comme on le sait, le gouvernement du Québec a demandé à la maison Kidder, Peabody, de New York de servir à la fois de consultant et d'intermédiaire dans les tractations avec l'actionnaire majoritaire d'Asbestos Corporation. On sait que, pour des raisons fort compréhensibles, l'actionnaire majoritaire n'était pas très intéressé à vendre, avait pas mal de réticence. Mais il reste que, compte tenu des gestes posés par le gouvernement du Québec, l'actionnaire majoritaire a demandé à une banque new-yorkaise de le représenter et ce sont maintenant les consultants des deux côtés qui vont se parler.

La banque newyorkaise en question, c'est Lazard Frères qui, au même titre que Kidder, Peabody est considérée comme une espèce d'expert dans ce type de transaction. Alors, dans ces conditions, ce sont en fait deux maisons de New York qui vont servir d'intermédiaire à chacune des deux parties. Dans ce sens, je pense que, comme les tractations s'amorcent, les premiers pas sont faits, on ne peut pas dès maintenant commenter quant au résultat qu'on peut en attendre. Ce qu'on peut dire, en tout cas, c'est que les premières approches sont faites de part et d'autre.

Le Président: M. le député de Richmond.

M. Brochu: Question additionnelle, M. le Président. Le ministre des Richesses naturelles avait probablement une réponse à donner sur la deuxième partie de la question.

Le Président: M. le ministre des Richesses naturelles.

M. Bérubé: M. le Président, je pense qu'il est peut-être un peu tôt pour parler de projet immédiat dans le domaine de la transformation dans la mesure où la politique d'amiante a été acceptée par le gouvernement, il y a quelques semaines seulement, et que nous sommes présentement à former notre bureau de l'amiante dont l'objectif sera justement d'évaluer les possibilités de transformation.

Je peux cependant souligner qu'en élaborant la politique, nous avons dû examiner les possibilités de développement dans le secteur de la transformation. Nous avons donc pu ainsi identifier des possibilités par suite de l'expansion du marché, des possibilités dans des domaines comme le matériel de friction, comme le tuyau d'amiante-ciment, comme les matériaux d'amiante-ciment pour la construction, comme les feutres d'amiante. Il y avait également trois autres produits dont j'ignore présentement les noms. Donc, il y avait un certain nombre de produits qui avaient été identifiés comme offrant un potentiel de développement. Je dois souligner aussi que l'industrie, l'Association des mines d'amiante, avait financé une étude auprès de la Société SORES qui est arrivée finalement exactement aux mêmes conclusions que le gouvernement. Néanmoins, je dois dire que ce sont des études de marché, de prospective de marché et non des études de faisabilité sur des projets spécifiques. Mais je suis au courant qu'il existe un certain nombre de projets qui sont négociés présentement à l'intérieur même des sociétés minières, en particulier, je pense, un projet portant sur le feutre d'amiante.

Le Président: M. le député de Richmond.

M. Brochu: Une question additionnelle. Cette fois-ci, je m'adresserai au premier ministre puisqu'il s'agit d'une question sur les politiques générales du gouvernement en ce qui concerne la transformation de l'amiante et l'acquisition des entreprises. On sait qu'éventuellement, le gouverne-

ment devra déboursier plus ou moins une centaine de millions de dollars pour se porter acquéreur des actions des Américains dans cette industrie d'ici. Est-ce que le premier ministre a pris des dispositions ou entend prendre des mesures précises pour prévoir des mécanismes afin que ces sommes d'argent puissent être réinvesties chez nous, afin de produire un certain effet d'entraînement en sol québécois?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): Non. Je pense que commencer à parler de \$100 millions est prématuré. Je réfère le député à la réponse que le ministre des Finances a faite tout à l'heure, c'est-à-dire que les négociations sont à peine amorcées; ce n'est donc pas le moment de commencer à lancer des chiffres. Pour ce qui est de forcer des actionnaires qui sont à l'étranger — surtout ceux qui sont à l'étranger, évidemment — à prendre l'argent et le réinvestir ici au moment où on décide une forme d'expropriation — tant mieux si c'est de gré à gré — je pense que le député admettra lui-même que ce serait plutôt caricatural. Ce qui est prévu, c'est qu'après des années et des années où on a "taponné", tourné autour du pot, escamoté la question, à tous les stades du développement de la ressource amiante aussi bien sur les marchés internationaux que chez nous, on pense, comme l'a dit le ministre des Richesses naturelles au moment où cela a été annoncé à Thetford, qu'on cesse d'être seulement parmi les trous et puis qu'on rentre dans le club international, le club de l'amiante à tous les stades du développement, de façon à créer un maximum de résultats aussi bien dans les profits que dans les emplois que cela doit créer chez nous.

Je pense que, quel que soit le prix qui sera payé pour l'acquisition, ce ne sera pas payer trop cher pour une perspective d'avenir qui en est une de développement et de participation comme jamais auparavant.

Le Président: Le député de Richmond.

M. Brochu: Une question additionnelle, M. le Président. J'aimerais revenir sur la deuxième partie de la question. Indépendamment de la volonté politique du gouvernement d'intervenir et d'entrer dans ce club de l'amiante, est-ce que le premier ministre peut maintenant nous dire s'il a prévu ou entend prévoir des mécanismes pour faire profiter un peu de nos capitaux ici, étant donné que ces entreprises ont quand même fonctionné au Québec durant plusieurs décennies? Est-ce que le premier ministre a l'intention de créer une certaine vélocité avec ces fonds québécois qu'il va investir pour acheter l'entreprise, quel que soit le montant?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): Enfin, si le député veut se donner la peine d'étudier un peu — on n'entrera pas dans le détail aujourd'hui, je pense qu'il est

déjà trop tard — les articulations essentielles de la politique de l'amiante qui a été définie depuis bientôt un an, ce n'est pas seulement l'achat d'une grande société, ce qui nous paraissait essentiel pour entrer de plain-pied dans toute l'industrie et y être chez nous, comme c'est notre droit, mais ce sont également des mécanismes d'investissement, soit seul ou conjointement avec d'autres, en essayant au maximum de privilégier les investissements de transformation qui se font au Québec dans tous les secteurs qui ont été identifiés comme étant possiblement, quant à nous, les plus rentables pour le Québec, les plus créateurs d'emplois, sans compter évidemment des instruments de recherche qui vont également être mis au point, aussi bien du côté de la santé — et on sait à quel point c'est important — que du côté de la recherche dans le sens des nouveaux produits, des nouveaux développements de production.

Je pense qu'on peut dire que la politique a été conçue comme un ensemble qui ne peut pas se développer en quelques brèves semaines après son annonce, mais qui, si on l'étudie, donne des perspectives de développement extraordinairement intéressantes pour tout ce secteur et pour les populations concernées.

Le Président: M. le député de Jean-Talon, une dernière question là-dessus.

M. Garneau: M. le Président, lors de l'annonce de cette décision du gouvernement de nationaliser, d'exproprier ou d'acheter de gré à gré des actions d'Asbestos Corporation, j'avais souligné les variations en Bourse des actions d'Asbestos Corporation. On se rappellera qu'elles étaient à \$23 l'action; quelques jours avant l'annonce, il y a eu des fuites et elles sont montées à \$27, et maintenant on me dit que les actions sont rendues à \$35 ou \$37.

Ma question est la suivante au premier ministre. Le mandat confié par le gouvernement à Kidder, Peabody est-il d'acheter les actions d'Asbestos Corporation au taux actuel ou au taux auquel les actions se transigeaient sur le marché avant l'annonce qui a été faite? Sur ce point, évidemment, j'ai dû témoigner, ici en cette Chambre, de mon étonnement sur la façon dont le gouvernement a procédé et qui fait faire des profits à des gens, certainement, étant donné que les actions sont passées de \$23 à \$37.

M. Lévesque (Taillon): Tout ce que je peux répondre au député de Jean-Talon qui, je le crois, comprendra la brièveté de la réponse, c'est que le dossier sur lequel nous avons procédé a été évalué à partir de toutes les approches imaginables — n'importe qui qui a vécu ces cas sait à peu près tous les facteurs auxquels je peux référer — le mieux possible. On a essayé d'établir, dans notre esprit d'abord, un prix qui paraîtrait équitable. Les négociations sont à peine amorcées et, quand le prix sera annoncé, il le sera en pleine lumière, quand ce sera conclu. Si ce n'est pas conclu, cela reviendra devant cette Chambre de

toute façon, parce qu'il faudra prendre d'autres moyens. A ce moment-là, le député de Jean-Talon, comme toute l'opinion publique, pourra évaluer l'équité de l'opération pour savoir si, d'une part, il n'y a pas une spoliation qui donnerait une mauvaise réputation du Québec à l'étranger et, d'autre part, s'il n'y a pas de cadeaux indus, qui sont faits à des gens à qui il ne faut pas en faire.

M. Garneau: Le premier ministre pourrait-il nous dire si le mandat qui a été confié à Kidder, Peabody est d'acheter les actions à la valeur aux livres, à la valeur au marché ou d'une autre façon? Il a dû y avoir un mandat donné et c'est là-dessus que je posais ma question: Quel genre de mandat a été donné à Kidder, Peabody?

M. Lévesque (Taillon): Le ministre des Finances répondra, si vous le permettez.

M. Parizeau: Le mandat qui a été donné à Kidder, Peabody comporte, parmi un certain nombre de volets, un volet qui consiste à déterminer quel serait un prix correct pour les actions en question. Nous avons, bien sûr, un certain nombre d'idées à nous là-dessus, mais c'est clair que nous voulons, par une maison qui a l'habitude de ce type de transactions, c'est-à-dire d'achat de contrôle d'entreprise, avoir son évaluation de ce que serait un prix correct.

Comme le député de Jean-Talon le sait fort bien, il n'y a pas qu'une seule mesure d'un prix correct; il y a cinq, six ou sept façons d'évaluer la valeur des actions. Un prix correct, très souvent, représente une combinaison de plusieurs méthodes. On ne va quand même pas restreindre le mandat de nos conseillers en leur disant: Parmi toutes les méthodes possibles et imaginables, voulez-vous vous spécialiser dans une seule?

M. Garneau: Très bien, vous avez donné un mandat et peu importe le prix, vous êtes prêts à payer ce que cela va coûter? C'est ce que ça veut dire!

Des Voix: A l'ordre!

M. Garneau: C'est ce que le premier ministre a dit.

Le Président: Fin de la période des questions.
M. le leader parlementaire du gouvernement.

M. Burns: M. le Président...

Travaux parlementaires

M. Lavoie: La semaine dernière, j'ai exprimé un vœu à l'adresse du leader parlementaire du gouvernement qui devait en parler au ministre des Affaires municipales relativement à une commission parlementaire pour entendre les parties dans le cas de Val-Martin, autant les locataires que les propriétaires etc. Après avoir étudié ce projet de loi, surtout — je voudrais le répéter — après trois ou quatre projets de loi semblables, il serait dans

l'intérêt de toute l'Assemblée, autant des députés ministériels que de ceux de l'Opposition, d'entendre les parties. Le leader aurait-il une réponse?

M. Burns: Je vous ai promis une réponse cette semaine, mais malheureusement — et le leader de l'Opposition va le comprendre — j'étais en commission parlementaire de la présidence du conseil ce matin et le ministre des Affaires municipales était à la commission des affaires municipales, de sorte que nous n'avons pas eu l'occasion de nous consulter, sinon très brièvement, il y a quelques secondes, relativement à un problème très particulier qui n'est pas celui-là. Je ne suis pas en mesure de vous donner la réponse immédiatement sauf que, maintenant que le ministre des Affaires municipales est ici, je pense qu'il sera plus facile pour nous de nous consulter et de vous donner une réponse demain.

M. Lavoie: Demain?

M. Burns: Demain.

M. Lavoie: Très bien.

M. Burns: D'accord?

M. Lavoie: Oui.

Le Président: M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Lalonde: J'avais demandé s'il était possible de déposer le contrat entre la Société d'habitation du Québec et deux compagnies. Je pense que le leader avait pris cela en délibéré ou m'avait dit que ce serait considéré...

M. Burns: Même réponse.

M. Lalonde: Même réponse.

M. Burns: La même réponse que je viens de donner au leader, c'est un phénomène de communication. Le ministre des Affaires municipales n'était pas ici la semaine dernière, et je ne pouvais pas communiquer avec lui.

M. le Président, demain matin, nous aurons trois commissions parlementaires. Demain matin, M. le Président, nous aurons trois commissions. A compter de 10 h 30 — et je spécifie celle-là, parce que c'est la seule qui ne commence pas à dix heures — à 10 h 30, nous aurons la commission de l'Assemblée nationale qui étudiera à nouveau les règlements qui ont été soumis ou les amendements aux règlements qui ont été soumis, à la salle 91-A. Nous aurons également, au salon rouge, à compter de dix heures — c'est pour cela que je tiens à faire la distinction, les deux autres commissions se tiennent à dix heures alors que celle que je viens de mentionner se tiendra à 10 h 30 — la commission des affaires municipales pour poursuivre, si c'est possible, si ce n'est pas terminé, l'examen du projet de loi no 200, Charte de la ville de Montréal. Et à la salle 81-A, à dix heures

également, la commission de la justice étudiera les projets de loi nos 32, 64 et 65. Toutes ces commissions, M. le Président, devront, selon l'entente qui existe actuellement avec les partis d'oppositions, se terminer à midi, étant donné que la plupart des partis tiennent des caucus à ce moment-là.

Motion pour faire siéger deux commissions

Quant à cet après-midi, M. le Président, au salon rouge, immédiatement, et j'en fais motion, la commission des affaires municipales poursuivra son étude du projet de loi no 200, la Charte de la ville de Montréal. Je comprends qu'il y a une espèce d'entente entre les partis, via le ministre du Travail, pour que le projet de loi no 45 également puisse continuer à être examiné en commission à la salle 81-A. Si c'était le cas, c'est-à-dire si j'ai ce consentement, M. le Président, ma motion sera à l'effet que ces deux commissions, respectivement au salon rouge et à la salle 81-A, puissent siéger immédiatement dans le cadre de leur mandat respectif.

Le Président: M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Lalonde: Est-ce que je pourrais poser une question? A propos de la commission de la justice, est-ce que le leader va s'arranger pour qu'il y ait des députés ministériels qui se présentent à l'heure?

M. Burns: C'est déjà fait.

M. Lalonde: Merci.

Le Président: Est-ce que cette motion sera adoptée?

M. Lavoie: Nous allons donner notre consentement, sans que cela crée un précédent, M. le Président.

Le Président: Bon alors, motion...

M. Lavoie: Vote enregistré, par contre. Consentement pour les deux commissions.

M. Burns: Dans ces cas ce n'est jamais un précédent, M. le Président, vous avez toujours le droit de retirer votre consentement.

Le Président: Qu'on appelle les députés.

Vote sur la motion

Mme le Vice-Président: A l'ordre, s'il vous plaît, mesdames et messieurs! C'est maintenant la mise aux voix sur la motion du leader du gouvernement pour faire siéger au salon rouge, à partir de immédiatement après le vote jusqu'à 18 heures et de 20 heures à 23 heures, la commission des affaires municipales sur le projet de loi no 200,

Charte de la ville de Montréal, et, à la salle 81-A, jusqu'à 18 heures, la commission du travail, de la main-d'oeuvre et de l'immigration sur le projet de loi no 45, Loi modifiant le Code du travail. Que ceux et celles qui sont en faveur de cette motion veuillent bien se lever, s'il vous plaît!!

Le Secrétaire adjoint: MM. Lévesque (Taillon), Burns, Morin (Sauvé), Morin (Louis-Hébert), Landry, Léonard, Couture, Tremblay, Bérubé, Johnson, O'Neill, Mme Ouellette, M. de Belleval, Mme Payette, MM. Lessard, Proulx, Duhaime, Lazure, Léger, Tardif, Garon, Chevrette, Michaud, Paquette, Vaillancourt (Jonquière), Alfred, Vaugeois, Martel, Fallu, Rancourt, Grégoire, Bertrand, Laplante, Bisailon, de Bellefeuille, Guay, Gendron, Mercier, Laberge, Marquis, Lacoste, Ouellette, Perron, Brassard, Clair, Gosselin, Lefebvre, Dusault, Charbonneau, Beauséjour, Desbiens, Baril, Bordeleau, Boucher, Gravel, Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Gagnon, Jolivet, Lévesque (Bonaventure), Lavoie, Vaillancourt (Orford), Lalonde, Forget, Garneau, Mailloux, Goldbloom, Saindon, Saint-Germain, Mme Lavoie-Roux, MM. Raynauld, Lamontagne, Giasson, Blank, Caron, O'Gallagher, Picotte, Ciaccia, Marchand, Gratton, Verreault, Springate, Grenier, Russell, Goulet, Fontaine, Brochu, Shaw, Le Moignan, Dubois, Cordeau, Roy.

Mme le Vice-Président: Contre? Abstentions?

Le Secrétaire adjoint: Abstention, M. Belle-mare.

Le Secrétaire: Pour: 91 — Contre: 0 — Abstentions: 1

Mme le Vice-Président: Motion adoptée.
M. le leader du gouvernement.

Travaux parlementaires (suite)

M. Burns: Mme le Président, je signale simplement, évidemment, par la suite nous procéderons à l'étude du projet de loi no 67. Si jamais le projet de loi no 67 était adopté avant la fin de la séance, nous pourrions procéder à l'examen des projets de loi nos 60, 61 et 63, inscrits au nom du ministre des Finances, soit respectivement la Loi modifiant la Loi de la taxe sur les repas et l'hôtellerie, la Loi modifiant la Loi de l'impôt sur la vente en détail et la Loi de la taxe sur la publicité électronique. Si, par hasard, toutes choses étant normales, nous adoptions ces trois projets de loi, par la suite, nous pourrions passer au projet de loi no 69, inscrit au nom du ministre du Travail, c'est-à-dire la Loi modifiant la Loi sur la mise en tutelle de "International Union of Elevator Constructors, locals 89 and 101".

M. Levesque (Bonaventure): C'est peut-être possible d'offrir notre collaboration pour passer cela assez rapidement à condition qu'on enlève la taxe sur les vêtements d'enfants.

M. Roy: Mme le Président...

M. Burns: Ecoutez, on va prendre les problèmes les uns après les autres, comme ils viennent. D'accord?

Mme le Vice-Président: Monsieur...

M. Burns: Vous nous ferez cette offre au fur et à mesure...

M. Levesque (Bonaventure): ...

M. Roy: Je suis peut-être en retard, Mme le Président...

M. Burns: Là-dessus, Mme le Président...

M. Roy: Mme le Président, je m'excuse auprès de mon collègue, le leader du gouvernement. Je suis peut-être en retard pour invoquer l'article 34. De toute façon je ne veux pas que vous vous formalisiez davantage. J'aimerais savoir quand on a l'intention d'entreprendre l'étude des crédits du budget supplémentaire.

M. Burns: Je pense bien au cours de la présente semaine. Je ne peux pas pointer exactement le moment. Le député de Beauce-Sud va comprendre que cela va dépendre énormément de révolution des travaux que je viens de désigner, mais cela devrait être, normalement, dans les projets immédiats que je pourrais vous soumettre. Je n'ai pas osé vous dire que cela aurait lieu cette semaine à cause du fait qu'il y a quand même un certain nombre de projets de loi qui doivent être discutés avant en ce qui nous concerne.

M. Roy: Si j'ai bien compris, le leader du gouvernement veut informer la Chambre que les projets de loi qu'il vient de mentionner devront être adoptés en deuxième lecture avant que nous entreprenions l'étude des crédits du budget supplémentaire. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Burns: Oui. Au moment où je vous parle, mais cela peut changer. Comme on s'est toujours entendu, il peut arriver un certain nombre de situations qui font qu'à un moment donné on doit changer le programme. Le programme que j'annonce est toujours très conditionnel et j'espère qu'on ne me forcera pas à m'en tenir à cet ordre. Ce n'est que dans le but d'aider nos collègues de l'Assemblée nationale, tant du côté ministériel que du côté de l'Opposition, que j'annonce les travaux. Autrement, je pourrais me tenir coi et dire: Vous prendrez les travaux comme ils arriveront. Je vous les dis comme on les prévoit au moment où je vous parle, mais il peut arriver qu'en cours de route on soit obligé de changer l'ordre à cause de la disponibilité des ministres ou pour quelque autre raison que ce soit.

Au moment où je vous parle vous avez parfaitement raison, je prévois appeler les projets de loi que je viens de mentionner avant la soumission du budget supplémentaire.

M. Shaw: Une autre question en vertu de l'article 34.

Mme le Vice-Président: M. le député de Pointe-Claire.

M. Shaw: Could you tell me, Mr leader, what is the exact situation about the hearing of briefs on bill no 9? Has a date been decided when the briefs will begin to be heard? And if there is a date determined, which date will it be?

M. Burns: Mme le Président, je suis à discuter de cette question. Je viens d'en discuter dans les minutes qui ont précédé avec le ministre des Affaires sociales. Je pense qu'à cause de la surcharge des travaux des commissions parlementaires actuellement il sera difficilement possible — je dis difficilement possible; si c'est possible, tant mieux, on ajustera notre programme — qu'avant la fin de novembre cette commission puisse siéger.

Mme le Vice-Président: Article 2).

M. Burns: Mme le Président, je vous demanderais d'appeler l'article 3).

Projet de loi no 67

Deuxième lecture (suite)

Mme le Vice-Président: A l'article 3) du feuillet d'aujourd'hui, ce sera la reprise du débat sur la motion de Mme le ministre des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières proposant que le projet de loi no 67, Loi sur l'assurance automobile, soit lu la deuxième fois. M. le député de Gaspé, c'est vous qui aviez demandé l'ajournement du débat.

M. Michel Le Moignan

M. Le Moignan: Merci, Mme le Président. Avant de commencer à formuler mes remarques sur le projet de loi no 67, je crois qu'il serait sage de rendre hommage à la ponctualité, à la persévérance et, surtout, à la patience de Mme le ministre qui écoute, depuis plusieurs jours, les différents opinants qui lui prodiguent de sages conseils.

D'une oreille très attentive, elle semble savourer les remarques qui lui sont formulées et, parfois, à l'occasion, on la voit, crayon en main, prendre des notes. Je crois que cela est de nature à nous encourager parce que ce projet de loi qui intéresse toute la population nous fait songer qu'il y a des moments pour tout dans la vie. On connaît très bien l'adage: Il y a un temps pour semer et il y a un temps pour moissonner.

Mme le ministre a eu le geste très large, elle a semé à pleines mains. Elle est ailée en province faire une tournée de consultation — on appelait cela comme cela — une tournée de promotion. En bon vendeur, elle a voulu expliquer à la population tout ce que contenait son projet de loi. Je crois qu'il était très normal pour elle d'agir de même dans les circonstances. Mais, après avoir regardé

le projet, après avoir essayé d'en scruter les forces et les faiblesses, il semble que, pour le ministre, le temps est venu de séparer l'ivraie du bon grain.

Je me souviens très bien qu'au mois d'août dernier, c'était le 24 août, dans le journal *Montreal-Matin*, on nous disait ceci, en parlant de la baisse des primes d'assurance automobile: "Copie de journaux en main et sourire de triomphe aux lèvres, c'est la première fois que Mme Payette se permettait cette prédiction". Evidemment, la prédiction consistait dans cette baisse des primes d'assurance automobile. Je ne sais pas si Mme le ministre a des dons de prophétesse, si elle a voulu semer de l'espoir ou de la confusion dans son auditoire, mais il reste qu'après avoir écouté plusieurs députés, parmi lesquels un très grand nombre étaient très sérieux, et quand on voit ces gens se poser des questions, quand on lit les articles dans les journaux, quand on voit des personnes qui semblent très désintéressées faire des recommandations, je crois que le moment est venu, puisque le projet de loi 67 est presque à la fin de subir ce contre-interrogatoire, si je peux m'exprimer de cette façon, d'attirer l'attention du ministre, aujourd'hui, sur plusieurs points.

On sait que, dans le programme du Parti québécois et lors de la dernière campagne électorale, on a parlé de l'assurance automobile. C'est un sujet qui préoccupe toute la population. Quand nos gens regardent ce projet de loi, évidemment dans leur optique, ils l'ont regardé dans le sens de la baisse des primes. Et quand on regarde agir Jean-Baptiste le Canayen, c'est toujours de cette façon qu'il va regarder un projet du gouvernement. Il va se demander si cela lui donne \$1 ou \$2 de plus ou de moins. Et s'il y a chez lui un avantage à retirer il va être d'accord avec le gouvernement. Maintenant, à ce moment-ci, la première question est justement: Est-ce qu'il y aura réellement une baisse dans le coût des primes d'assurance?

Nous savons que nous aurons à faire face à deux régimes: un régime d'Etat et, de l'autre côté, l'entreprise privée. On se demande pourquoi, puisqu'on voulait commencer à étatiser l'assurance automobile, on n'en a retenu simplement que la moitié. Est-ce que nos gens pourront se débrouiller plus facilement, d'autant plus qu'ils ne comprennent pas à ce jour toutes les implications qu'il y a de cachées sous ce projet de loi 67? Si le gouvernement a retenu les blessures corporelles, les cas de mortalité, et s'il a voulu laisser à l'industrie privée le côté matériel, il reste qu'à ce moment encore c'est toujours la même question que les gens se posent: En définitive, quelle est la somme que l'automobiliste aura à déboursier?

Je parlerai un petit peu plus loin de tous ces retards, de cette régie qui ne fonctionne pas encore dans le moment et de tout ce que cela peut entraîner peut-être d'imbroglio, de méli-mélo, de retard et surtout d'angoisse un peu du côté de la population.

Je ne veux pas dire que je suis contre le principe de l'assurance automobile. Nos gens l'ont souhaité, nos gens l'ont désiré. Mais je voudrais, par exemple, qu'au moment où la loi soit votée les

gens puissent la recevoir avec beaucoup de joie, et je dirais même beaucoup d'allégresse. Quand on étudie un projet de loi, quand on fait certaines suggestions au ministre et quand on a écouté un peu ce qui s'est dit ici, il reste que, d'après les chiffres qu'on nous a présentés, il y a 67% de la population qui vont payer certainement plus cher pour devoir se prévaloir de l'assurance automobile.

J'ai apprécié les remarques du ministre des Transports en fin de semaine. Le ministre nous a élaboré dans ses grandes lignes cette politique routière qu'il plaçait à la disposition des jeunes dans les écoles. Quand il nous a présenté ce personnage qui s'appelait, je crois, mascotte Clignotobusagix, il a adopté des mots qui s'ajustaient bien au vocabulaire des enfants. Le tout aurait peut-être pu se résumer dans le grand mot Astérix, et à ce moment les enfants auraient été plus portés à suivre les conseils du ministre. De toute façon, je suis parfaitement d'accord.

Mais ce que je voudrais, comme l'ancien ministre des Transports aussi l'a mentionné, c'est que le gouvernement avec des mesures très sévères, avec une rigoureuse application du Code de la route en arrive à prévenir le plus grand nombre possible d'accidents. Encore en fin de semaine, je crois que les mortalités dans le Québec se chiffrent par environ une quinzaine et encore la Sûreté du Québec devra redoubler de vigilance et de précaution, si on veut vraiment en arriver un jour à être capable de contrôler un peu les abus qui se font sur les routes.

Ce projet de loi va nécessairement pénaliser les chauffeurs prudents. Quand on pense aux taxis, aux camionneurs, aux cultivateurs et à toutes ces personnes qui, jadis, attendaient jusqu'au dernier instant pour se prévaloir de leurs plaques d'immatriculation, parce que les déboursés de \$25 ou \$30 leur paraissaient énormes, alors voici qu'à ce moment ils auront à donner peut-être \$115 pour la part du gouvernement. Ils auront à verser 30% de cette plaque d'immatriculation aux municipalités. Comme il y a 20% de la population dans le moment qui ne sont pas assurés, j'ose croire que, dans le nouveau projet de loi, tous les détenteurs, tous les possesseurs d'automobile ou de véhicule devront observer les dispositions de la loi, ce qui va soulager, dans une certaine mesure, le fardeau de tous les contribuables. Il y a peut-être une question que je voudrais poser au ministre en cause, ce sont les personnes de 65 ans et plus. Je me demande s'il est vrai qu'on va leur enlever le montant de l'assurance sur les rentes du Québec. Il me semble qu'à ce moment ce serait compliquer un peu la vie de ces personnes.

Il y a un autre problème aussi qui concerne le gouvernement, c'est le problème des assistés sociaux qui possèdent une automobile. Je n'ai aucune objection à ce que ces personnes puissent avoir aussi des moyens de déplacement. Mais elles vont se présenter à leur agent social et vont exiger le montant additionnel pour couvrir la différence sur l'augmentation des plaques et aussi sur la couverture pour les dommages à autrui. Combien cela va-t-il coûter à la province alors que beau-

coup d'assistés sociaux nous disent dans le moment qu'ils n'ont pas assez du montant alloué pour être capables de faire face à leurs obligations? Comment vont-ils faire pour payer ces \$115 ou \$120 de plus? A moins que ce montant ne soit compris dans les 6% de fonctionnement que le gouvernement nous a annoncés.

Je crois qu'on a mentionné vaguement dans le projet de loi les motoneigistes; quand on pense qu'ils sont au nombre de 225 000 dans la province de Québec, cela va certainement constituer un problème très sérieux.

Le motoneigiste qui aura un accident, qui tuera une personne sur la route ou qui entrera en collision avec une automobile ou qui se tuera peut-être lui-même, dans un champ quelque part, comment va-t-il s'assurer? De quelle façon sera-t-il protégé quand il se promènera soit dans les endroits publics ou encore dans des endroits privés? Il semble que la loi n'est pas tellement explicite à ce chapitre.

Nous allons bientôt entendre, encore là en fin de semaine, les journaux, la radio nous mentionner cette longue interminable série d'accidents de motoneige survenus en fin de semaine.

Maintenant, on nous dit que la loi va donner une meilleure indemnisation aux victimes. Ici encore nous ne sommes pas d'accord. Il n'y a rien dans la loi pour nous en convaincre. On sait que souvent les responsables d'accidents seront mieux rémunérés, seront mieux récompensés que les victimes elles-mêmes; s'il y a 72% de victimes dans les accidents dans la province, il n'en reste pas moins que les responsables, eux, se chiffrent à 28%. Si on doit indemniser une victime d'après son revenu, quand une personne gagne de \$15 000 à \$20 000 par année, si nous faisons la supposition suivante, que cette personne ne retire que de l'assurance-chômage, si elle est indemniée suivant le barème qui veut que la personne ne reçoit que la prime d'assurance-chômage, les victimes pourront en souffrir pendant de nombreuses années. Ce point n'est pas tellement clair non plus dans le projet de loi no 67.

Le point le plus embêtant c'est qu'on nous dit qu'il y aura la suppression du délai dans le paiement des indemnités. Quand le gouvernement, avec sa lourde machine, commence à enquêter, à faire remplir des formules de toute sorte et quand on connaît les tracasseries que cela suppose dans bien des cas, on ne peut pas comprendre comment cette régie va fonctionner de façon tellement efficace. D'autant plus que cette loi devra être votée pour le 1er janvier. Comment la régie pourra-t-elle organiser à temps tout son mécanisme de fonctionnement? Comment pourra-t-elle entrer en contact avec toutes les compagnies d'assurances? Comment pourra-t-elle détailler la question des primes et des indemnités, les rétributions à donner aux garagistes, les ententes avec les médecins et les hôpitaux?

Il semble, comme je l'ai dit la semaine dernière, qu'il y a là beaucoup de précipitation, que c'est une loi qu'on nous impose un peu à la légère; que les gens vont être appelés à endosser et même les députés — si la chose se maintient — à

voter un projet de loi sur lequel nous ne sommes pas suffisamment renseignés. S'il survenait une grève à la régie, comme la chose se produit au gouvernement, à la Fonction publique, dans les compagnies, et si cette grève devait durer pendant plusieurs mois, quel est le mécanisme prévu pour répondre aux réclamations des victimes? D'un autre côté, qui va remplir les formules en cas d'accident si un assuré se retrouve sur un lit d'hôpital et s'il n'est pas en état, pendant des jours et des semaines, de répondre au questionnaire, de donner les détails de l'accident? Si cette personne est un père de famille, on peut déjà imaginer tous les ennuis que ceci va causer, quand on sait qu'un retard de trois ou quatre semaines dans l'assurance-chômage oblige beaucoup de familles à recourir au bien-être social, à contracter un emprunt qu'elles devront rembourser plus tard. Les mêmes problèmes que nous retrouvons dans tous les autres secteurs vont nécessairement se retrouver dans le secteur de l'assurance automobile.

La population se pose une question: Est-ce que l'automobiliste paiera plus ou moins? Quand on regarde les opinions du gouvernement, celles des courtiers, celles des avocats, celles de tous les intéressés, on assiste à un véritable match de ping-pong; chacun se relance la balle. Ce qui serait important là-dedans, c'est que le ministre nous dise un jour que le projet de loi n'est pas là pour contrecarrer les avocats et les courtiers d'assurances. On en parle beaucoup; on fait grand état de ces choses-là. Le ministre devra préciser justement qui sont les gagnants et qui sont les perdants dans cette course que nous faisons vers l'adoption du projet de loi no 67.

Je crois qu'il serait bon, en terminant, Mme le Président, que nous puissions avoir l'opinion des experts, l'opinion du ministre afin que les membres de cette Chambre puissent se former un jugement impartial. Je l'ai dit tout à l'heure et je le répète: Je ne suis pas contre le principe, mais je voudrais que Mme le ministre, dans sa réplique à la fin, avant de retourner en commission parlementaire pour l'étude article par article, rassure les membres de cette Chambre, qu'elle réponde aux nombreuses questions qui lui ont été formulées déjà depuis le début de nos audiences. Peut-être que ceci va nous aider, nous, à voir clair, si le ministre veut venir nous illuminer de sa science, de son intelligence; cela, je n'en doute pas du tout. Je crois, et je l'ai déjà dit, qu'elle a l'ambition de donner au peuple du Québec non pas la loi Payette, mais la loi du gouvernement du Québec. Mme le ministre responsable de ce projet de loi sera très fière, très heureuse, si elle nous donne quelque chose que nous allons être prêts à accepter ici dans cette Chambre. Personnellement, j'aimerais bien déjà être capable de voter positivement; ma nature n'est pas négative. Pour voter de façon positive, ce sont les arguments du ministre qui vont nous éclairer et c'est ce que nous attendons. Je vous remercie, Mme le Président.

Mme le Vice-Président: M. le député de Sainte-Marie.

M. Guy Bisailon

M. Bisailon: Mme le Président, j'interviens dans ce débat entourant le projet de loi 67 non seulement parce que je considère que la réforme proposée est une étape essentielle vers un plus grand partage social, vers une plus grande mise en commun des risques routiers, mais encore et surtout parce qu'au cours des dernières semaines nous avons tous été témoins de toutes les formes de charriage possibles, tant de la part de l'Opposition qui met de l'avant toutes sortes de positions contradictoires que de la part des groupes intéressés eux-mêmes, ceux qui, comme le disait le ministre, "craignent pour leur pain et voudraient encore plus de beurre."

Mme le Président, il fallait assister à cette commission parlementaire où tout le monde tirait son bout de couverture, où tout le monde se disait d'accord avec une réforme de l'assurance automobile, où tout le monde était même d'accord en gros avec la réforme proposée, mais — et c'est là l'important — à condition d'en être, à condition d'en profiter. Je défie chaque membre de cette Assemblée de se présenter devant ses électeurs, en disant les choses telles qu'elles sont, avec les vraies statistiques, les vrais coûts, les vrais chiffres. Le projet de loi 67 se prête mal à la politique partisane.

Combien de victimes pour la seule année 1977 compte-t-on dans le comté de Jacques-Cartier et dans celui de Beauce-Sud? Bien sûr, la nouvelle autoroute de la Beauce allégera les récriminations au bureau de comté du député de Beauce-Sud, mais osera-t-il vraiment, Mme le Président, dire ouvertement chez lui qu'il veut encore donner sa chance au système actuel? Osera-t-il répéter à ses commettants qu'il s'est dit sympathique aux courtiers qui trouveraient le régime proposé excellent s'ils y participaient davantage? Osera-t-il, Mme le Président, répéter qu'il s'est dit sympathique aux assureurs qui, eux aussi, seraient d'accord avec le gouvernement s'ils ne perdaient pas le marché des blessures corporelles?

Osera-t-il aussi dire à ses électeurs qu'il s'est aussi dit sympathique aux représentations du Barreau, qui aimerait bien le système proposé à condition qu'on y maintienne le droit de recours et leur participation financière?

Je suis déçu, Mme le Président, que le député de Beauce-Sud, entre autres, se soit laissé aller dans ce dossier à des politocaileries qui n'ont rien à voir avec la défense du meilleur intérêt des Québécois. Il ne s'agit pas là de grands principes. La plus grande justice sociale que nous défendons ici, j'ai toujours cru que le député de Beauce-Sud la défendait aussi, et ce, en dépit de certains de ses égarements constitutionnels. Homme d'expérience dans cette Chambre, le député de Beauce-Sud, Mme le Président, aurait dû nous aider à rendre le projet encore plus équitable et plus conforme au désir de la plupart des membres de cette Chambre, un désir qui vise à donner au Québec un régime d'assurance automobile d'abord humain, juste, efficace, avant que d'être aussi moins coûteux.

Le député de Beauce-Sud, en commission parlementaire, et depuis quelques jours, dans cette Chambre, le très distingué député de Pointe-Claire, et dans son discours de deuxième lecture, le député de Jacques-Cartier, donc, Mme le Président, toute l'Opposition s'est portée, sans jamais avoir la décence de le dire carrément, à la défense du projet AutoBAC du Bureau des assurances du Canada, un projet mi-figue, mi-raisin, fabriqué sur mesure pour les mieux nantis.

L'Opposition veut défendre, me semble-t-il, la libre entreprise. Mais à quel prix, Mme le Président? N'importe lequel, semblent dire nos amis d'en face.

Je me permettrai de me référer à certains chiffres déjà cités par le ministre, au sujet du système actuel, celui que vivent actuellement, que subissent actuellement tous les Québécois. Savez-vous, Mme le Président, que les primes pour blessures corporelles représentaient, en 1976, 38% de la masse globale des primes de \$800 millions, c'est-à-dire, \$304 millions? De ces \$304 millions, il faut enlever les \$111 millions qui représentent 34% de coûts d'administration et de profits, pour un retour, finalement, aux assurés d'indemnités de l'ordre de \$193 millions.

S'il fallait qu'une administration gouvernementale perde ses dollars dans une aussi lourde machine, on crierait, et à juste titre, au scandale. Cet argent sert actuellement à engraisser la lourde machine du système actuel avec ses impondérables, ses deux poids deux mesures, ses systèmes qui servent à faire rouler le régime de responsabilité particulièrement lourd actuellement en ce qui a trait aux blessures corporelles.

Faut-il souligner qu'actuellement on assiste aux doubles évaluations, aux doubles expertises de ceux qu'on appelle encore les ajusteurs, et ultimement, la présence d'avocats pour toutes les parties en cause, le jeu subtil des négociations sous la table de ceux qui tenteront de se consoler d'un accident en tentant d'obtenir le gros lot, de ceux qui les épuiseront à force de les faire attendre. Ce n'est pas ma conception de la libre entreprise.

Le député de Beauce-Sud ne trouve-t-il pas que ces 34% dont sont privés les Québécois, que ces 28% d'accidentés qui ne reçoivent pas un cent, que 40% de pertes économiques de victimes non responsables qui ne sont jamais compensées, c'est payer bien cher cette libre entreprise qui a toutes les caractéristiques de l'arrogance du monopole le plus scandaleux? D'ailleurs, si les compagnies avaient vraiment voulu intervenir, sans y être obligées, par des mesures draconiennes venant du gouvernement, elles auraient pu le faire.

Le gouvernement précédent dénonçait la situation de l'assurance automobile dès 1971. Qu'est-ce qu'elle veut l'Opposition, Mme le Président, à part le maintien de l'entreprise privée? Le député de Pointe-Claire veut, entre autres choses, un "no fault" de base, le "no fault" partiel du BAC et du Barreau.

Savez-vous, Mme le Président, dans la réalité de tous les jours, ce que cela veut dire un "no

fault" partiel? Le "no fault" partiel n'est pas un beau compromis de négociateurs où tout le monde est content d'avoir reçu son bonbon. Un tel système obligerait finalement tous les conducteurs à se munir, en plus de l'assurance obligatoire de base, d'une protection supplémentaire au cas où ils blesseraient des mieux nantis qu'eux, les mieux nantis que le régime de base ne couvrirait pas.

Dans le régime proposé, Mme le Président, ces mieux nantis pourront se prévaloir de toute façon d'une protection supplémentaire sans égard à la responsabilité pour couvrir leur perte de revenu. Je ne voudrais jamais devoir obliger 85% des automobilistes à s'assurer au cas où ils blesseraient quelqu'un se situant dans les 15% des mieux nantis. Cela aussi c'est la mise en commun des risques et surtout des responsabilités. Cela aussi c'est une forme de justice sociale. Soyez certains, Mme le Président, que je n'accuse pas ici certains députés d'en face. Comment pourrait-on accuser finalement ceux qui n'ont rien, tout à fait rien compris? Il suffit de constater que ceux, les rares d'en face, qui ont compris la réforme se sont contentés jusqu'à présent d'évoquer dans leurs discours les questions de sécurité routière. Le député de Charlevoix, ni celui de Marguerite-Bourgeoys et encore moins le député de Montmagny-L'Islet, qui semble tellement mal à l'aise ces jours-ci d'être dans l'Opposition, je ne les ai jamais entendus parler contre quoi que ce soit qui relève des principes et du fond de la réforme proposée. Ils ont laissé les autres se débrouiller avec les politicaileries habituelles, la vataille était à l'oeuvre.

Bien sûr, le dossier est complexe, la population est inquiète parce qu'elle se pose des questions qui sont normales. Bien sûr, elle est soumise à toutes les affirmations contradictoires des groupes d'intérêts. Je comprends tout cela, Mme le Président. Ce que je comprends moins, cependant, c'est l'irresponsabilité et l'ignorance des opposants. Je suis certain que dans les circonstances cette réforme doit être mise en application le plus tôt possible. Nous ne voudrions pas avoir sur la conscience — nous sommes quelques-uns à en avoir encore — des milliers de victimes non indemnisées parce que nous aurions retardé un projet de loi essentiel pour les Québécois, un projet de loi qui constitue une étape certaine vers la prise en main par les Québécois de leurs propres intérêts.

Mme le Vice-Président: M. le député de Maskinongé.

M. Yvon Picotte

M. Picotte: Mme le Président, vous me permettez, comme je l'ai fait lorsque nous discutons de la motion d'amendement du député de Pointe-Claire, de participer à ce débat de deuxième lecture concernant la loi no 67.

Tel que j'ai eu l'occasion de le mentionner en cette Chambre, nous sommes en face du projet de loi le plus important qu'il nous est donné d'étudier

non seulement depuis le 15 novembre dernier, mais depuis plusieurs années, projet que je qualifie de plus important pour les raisons suivantes. En étudiant une nouvelle loi concernant l'assurance automobile au Québec, nous devons constater que nous légiférons pour tout le public adulte du Québec, et, quand je dis adulte, c'est à partir au moins de seize ans à aller au moins jusqu'à 80 ans. Ce projet de loi, que nous serons appelés à voter dans les quelques heures qui suivront cette session, va toucher exactement toute la population du Québec. Comme représentants officiels d'un comté, lorsque nous sommes appelés à rencontrer nos électeurs les fins de semaine, nous sommes appelés à répondre à l'inquiétude de notre population. Je dois vous mentionner que, parmi les nombreuses inquiétudes que peut avoir présentement la population du Québec, il y en a une entre autres qui retient l'attention. C'est celle sur la loi de l'assurance automobile.

Nous sommes obligés, en maintes et maintes occasions, de mentionner à nos commettants que nous ne pouvons pas, malheureusement, à cause du manque de données, à cause du manque de détails, à cause du non-dépôt de certaines grilles de la loi, à cause du non-dépôt de certains règlements que nous les gens de l'Assemblée nationale serons appelés à voter, nous sommes forcés, dis-je, de dire à nos commettants que nous ne pouvons pas répondre à leurs questions.

Tantôt, un de mes collègues préopinants a mentionné que les cultivateurs, évidemment, dans toute cette grande réforme se posaient énormément de questions; il a aussi mentionné que les assistés sociaux connaîtraient certains problèmes avec cette nouvelle loi de l'assurance automobile. Je sais, pour avoir discuté avec des gens qui sont amateurs de camping au Québec — des gens qui possèdent ce qu'on appelle communément des Winnebago, des gens qui possèdent des roulottes, qui doivent s'assurer uniquement pour six mois de l'année parce que leurs installations ne servent que d'une façon saisonnière — qu'ils nous posent des questions, à savoir s'ils auront, lorsqu'ils devront renouveler leurs plaques d'immatriculation à payer pour toute l'année alors que cela servira uniquement pour six mois et ce sont toutes là des questions auxquelles nous ne pouvons pas répondre. Alors, comment ne pas — chacun des membres de cette Assemblée nationale qui désire jouer son rôle avec sérieux, qui désire jouer pleinement son rôle — non pas s'opposer à un projet de loi semblable parce que je pense que tout le monde est contre le statu quo concernant l'assurance automobile au Québec et la façon dont c'est administré présentement, mais comment ne pas jouer pleinement notre rôle et comment ne pas exiger qu'on vide toute la question, qu'on dépose toute la réglementation nécessaire avant que nous, les élus du peuple, nous ne nous prononcions sur un tel projet de loi? Mme le Président, je pense qu'il serait bas pour un député en cette Chambre de penser que certains membres de cette Assemblée nationale désirent faire de la partisanerie politique avec un projet de loi. Je n'ai entendu aucun député de cette Assemblée qui, jusqu'à maintenant,

a accepté de se prononcer sur ce projet de loi, aucun député dire qu'il était favorable au statu quo et disposé à laisser exactement le problème des assurances tel qu'on le vit présentement au Québec.

Ne serait-ce qu'au niveau de l'assurance obligatoire, je pense que tous les membres de cette Assemblée nationale, tous les Québécois qui ont le simple sens des responsabilités au Québec, sont d'accord pour mentionner qu'un des bons effets de ce nouveau projet de loi est tout simplement de rendre l'assurance obligatoire au Québec, chacun des Québécois qui a à utiliser un véhicule motorisé au Québec devant avoir une assurance automobile. Je pense que c'est faire preuve uniquement de la plus élémentaire des responsabilités que de reconnaître qu'à ce chapitre et qu'à ce niveau il est important que le gouvernement québécois — aurait-il uniquement légiféré sur ce point — légifère. Les gouvernements précédents qui ne l'ont pas fait sont à blâmer, et je suis d'accord pour qu'à ce niveau on réforme l'assurance automobile.

S'il n'y avait que ce point, je l'ai mentionné précédemment, ce serait déjà un avantage, ce serait déjà quelque chose d'additionnel. Mais il n'y a pas seulement ce point, il y a une foule d'autres questions qui vont être posées avec ce projet de loi et auxquelles les Québécois sont en droit d'avoir des réponses. Je vous mentionnais tantôt que, strictement au point de vue humain, c'est un projet de loi important. Si j'ai parlé du point de vue humain, c'est que je pense que mon expérience de député en cette Assemblée nationale me prouve que dans plusieurs domaines, nous avons eu, nous, les membres de cette Assemblée, à faire affaire avec la Commission des accidents du travail, pour nommer uniquement cette commission.

Je pense que chacun des membres de cette Chambre, qui a de l'expérience et qui s'occupe de ses électeurs, peut apporter des dizaines de dossiers qui ont finalement retenu l'attention de la Commission des accidents du travail, mais combien de mois après qu'il y avait eu des accidents. J'ai des dizaines d'électeurs qui communiquent avec moi chaque semaine pour me mentionner qu'ils ont eu un accident de travail, il y a cinq, six ou sept mois, et qu'ils n'ont pas encore reçu de chèque d'indemnisation de la Commission des accidents du travail.

On me dit, M. le Président, que c'est une régie d'Etat qui aura à indemniser les victimes d'accidents d'automobiles. Vous me permettez de douter fortement de l'efficacité de cette régie et de douter de l'efficacité de la Commission des accidents du travail, parce que j'ai trop de cas, comme je vous l'ai mentionné, qui me prouvent le contraire. A ce moment, c'est trop facile, soit pour la Commission des accidents du travail, soit pour une régie d'Etat de mentionner qu'elles ne peuvent pas expédier un chèque à l'accidenté parce que le médecin traitant n'a pas encore fait son rapport, parce que le rapport était incomplet, parce que le rapport ne s'est pas rendu tel qu'il devait s'acheminer à cette commission. A ce moment, c'est encore le Québécois, c'est encore lac-

cidenté qui doit payer la note pour les retards. C'est trop facile, M. le Président.

Je pense même qu'on ne devrait pas faire des campagnes d'information en disant: La Commission des accidents du travail s'approche de vous. Tant que moi, comme député, je n'aurai pas la certitude que des cas concrets ont été réglés rapidement avec toutes les nouvelles structures qu'on pourra donner à une commission ou à une régie, je me permets d'en douter. A ce moment, tel que je le mentionnais tantôt, c'est le point de vue humain qui entre en ligne de compte. Quand l'accidenté attend son chèque, il ne se pénalise pas nécessairement lui-même seul — en effet, s'il est dans un hôpital, on lui donne les soins requis et on le fait manger au moins trois fois par jour — mais sa famille pour laquelle il a des obligations, ses enfants qu'il doit nourrir chaque jour, sont aussi pénalisés.

Ce n'est pas, à ce moment, le bien-être social et le ministère des Affaires sociales qui viendront l'aider par un chèque en attendant que son cas soit réglé. C'est tout simplement la Saint-Vincent-de-Paul ou d'autres organismes qui verront à compenser et on sait jusqu'à quel point ce sera pénible pour les individus. M. le Président, je vous soulignais aussi, dernièrement, que le rôle des courtiers d'assurances était des plus importants dans cette réforme de l'assurance. Même s'il y a des députés farfelus qui essaieront de nous mentionner que, parce qu'on parle du rôle important que peuvent jouer les courtiers d'assurances dans cette réforme de l'assurance, nous voulons défendre l'entreprise privée et protéger les intérêts de ces gens, je vous dirai tout simplement que, quand on parle de politiciannerie, les gens qui utilisent ces termes, ce sont les vrais politicianners. Ces gens qui parlent de conscience en Chambre, il faudrait justement qu'ils fassent un examen de conscience pour savoir si vraiment ils en ont une.

M. le Président, je pense que les gens les mieux informés, autant de l'ancienne méthode de l'assurance automobile au Québec que de la nouvelle qui pourra s'instaurer, ce sont justement ces courtiers d'assurances qui, eux, ont eu affaire, avec le public, ont eu à de multiples occasions à s'occuper d'accidents. Ce sont eux qui peuvent tout simplement nous renseigner sur le sujet. Je ne dis pas, M. le Président, qu'ils n'ont pas d'intérêt là-dedans. Ils ont de l'intérêt comme, à chaque campagne électorale, chaque député a de l'intérêt à se faire réélire dans son comté. Cela aussi c'est un intérêt. Le courtier d'assurances a de l'intérêt. Le cultivateur présentement qui se voit pénalisé dans l'industrie laitière a aussi de l'intérêt et il demande au gouvernement de l'aider.

Je pense que, tant qu'on ne vivra pas chacun au détriment de l'Etat, il y a peut-être uniquement l'assisté social qui n'a pas d'intérêt présentement, qui ne veut pas nécessairement prendre d'ampleur parce qu'il vit directement aux frais de l'Etat. Mais tous ceux qui, au Québec, gagnent un salaire et paient de l'impôt ont tous et chacun des intérêts.

C'est vrai que le courtier d'assurances peut avoir de l'intérêt, mais c'est aussi vrai qu'à toutes les occasions où nous, Québécois, avons eu un

accident, avons eu un accrochage, la première personne qu'on a consultée, c'était notre courtier d'assurances. Je vous disais, la semaine dernière, que je serais surpris de demander à chacun des membres de cette Assemblée nationale ici même de déposer en Chambre le nom de sa propre police d'assurance avec qui il fait affaires, et il n'y a pas 10% des membres de cette Assemblée nationale qui savent avec quelle compagnie d'assurance ils sont assurés. C'est tout à fait normal parce qu'on se dit: On paie un certain pourcentage de services à notre courtier d'assurances et lorsqu'on a besoin de lui, on peut s'y référer. On fait simplement une petite équation bien simple, on a un accident, on se réfère à notre courtier d'assurances et on lui dit: Arrange-toi avec cela, débrouille-toi avec cela et essaie au moins de m'indemniser de la façon la plus équitable où je peux et je dois l'être, dans les circonstances où ma police d'assurance me permet d'être indemnisé.

Ces gens sont au courant de tous les petits problèmes, de tous les aspects humains de ce que peut comporter un accident pour un accidenté. Il serait absurde qu'on néglige de consulter, à l'intérieur de tout ce processus, les courtiers d'assurances. Je pense qu'ils peuvent facilement nous renseigner, nous éclairer, sans pour autant que le gouvernement en place ou n'importe quel autre gouvernement qui soit là puisse faire la courbette devant ces courtiers d'assurances et puisse leur accorder ce qu'ils demandent. Je pense qu'il y a un juste milieu à établir.

Tous les gouvernements précédents qui ont commandé des études concernant l'instauration au Québec d'une nouvelle politique de l'assurance automobile avaient, je pense, comme but premier, la diminution des primes concernant l'assurance automobile. C'est évident que plus les gouvernements avançaient dans le temps, plus on se rapprochait de 1977, plus cet objectif était valable parce qu'avec l'inflation, avec le nombre d'accidents d'automobiles — et malheureusement, nous avons le triste championnat des accidents d'automobiles au Québec — avec le nombre toujours grandissant d'accidents d'automobiles, c'est évident que les primes augmentaient, et l'inflation faisait aussi augmenter ces mêmes primes. C'est évident que cela devenait important de légiférer dans ce domaine.

Il faut se demander, au moment même où nous nous apprêtons à voter cette loi, si vraiment l'objectif premier de tous les députés qui sont passés en cette Chambre, c'est-à-dire le fait de baisser les primes d'assurance automobile au Québec va s'avérer lorsque cette loi sera adoptée.

C'est pour cela que, considérant que, depuis à peu près un an, certaines compagnies d'assurances ont déjà mentionné qu'elles diminueraient les primes d'un certain pourcentage, considérant aussi que, depuis un an, les statistiques, en ce qui concerne les accidents d'automobiles, nous ont démontré qu'il y avait pas mal moins de blessés au Québec avec la nouvelle politique de sécurité routière, considérant aussi qu'il y avait non seulement moins de blessés, mais moins de mortalités à

cause d'accidents d'automobiles au Québec, je pense que je peux mentionner qu'il serait peut-être hâtif d'adopter à la vapeur cedit projet de loi sans considérer cet élément.

Je suis convaincu, pour me rallier à certains collègues qui m'ont précédé, qu'au Québec on pourrait appliquer encore beaucoup plus sévèrement les normes de sécurité routière, les normes de vitesse sur nos routes. Dans la plupart des régions du Québec, les routes que nous avons, surtout en milieu rural, faisant abstraction des autoroutes, sont tout simplement — pardonnez-moi l'expression — des casse-gueule. Ce serait peut-être le meilleur moyen de réduire les taux d'assurances. Le gouvernement pourrait demander à la Sûreté du Québec de faire appliquer avec sévérité les normes de vitesse sur nos routes au Québec.

Je fais une parenthèse pour féliciter le ministre des Transports, qui nous a annoncé un projet de loi, cet après-midi, concernant la diminution des limites de vitesse sur nos autoroutes. J'aurais aimé qu'il le fasse aussi sur les différentes routes au Québec parce que nos autoroutes sont quand même assez sécuritaires.

Si on applique sévèrement les normes de vitesse, si on applique sévèrement le port de la ceinture de sécurité au Québec, je pense qu'on sera en mesure de constater, d'ici six mois, qu'il y a encore moins d'accidents mortels au Québec et moins d'accidentés. Peut-être qu'à ce moment-là on pourrait trouver un régime qui favoriserait l'ensemble des Québécois et qui nous permettrait de faire comprendre à la population que, si nous légiférons en ce domaine, nous le faisons dans le but de mieux la protéger.

En terminant, j'aimerais vous dire qu'il est important qu'une nouvelle loi de l'assurance automobile au Québec entre en vigueur; je ne suis pas certain qu'il soit important qu'elle fonctionne dès le mois de janvier, ce pourrait être aussi bien au mois de mai, au mois de juin ou au mois de juillet. Tous, en ce qui nous concerne dans cette Assemblée nationale, hors de toute partisanerie politique, sommes d'accord que cette loi devrait être des plus bénéfiques pour chacun des Québécois et nous avons le devoir d'être éclairés sur le sujet, nous les premiers, les représentants du peuple, ce qui nous permettra par la suite d'éclairer notre population. Une loi, si elle est adoptée dans une inquiétude générale, débute, à mon avis, dans un mauvais climat.

Le Président suppléant (M. Vaillancourt, Jonquière): Merci beaucoup, M. le député de Maskinongé.

M. le député de Shefford.

M. Richard Verreault

M. Verreault: Mon collègue, le député de Jacques-Cartier, déclarait, lors de son discours en deuxième lecture du projet de loi no 67, Loi sur l'assurance automobile, que la réforme de l'assurance automobile doit poursuivre trois objectifs: Le premier, le coût de cette assurance doit être le plus bas possible; le second, la réforme doit don-

ner lieu à des indemnités justes et équitables et, enfin, elle doit permettre une rapide indemnisation des accidentés.

Le député de Jacques-Cartier disait de plus que le Parti libéral constate que le régime actuel de l'assurance automobile, dans le système concurrentiel, est inacceptable par la population qui en fait actuellement les frais. L'assurance automobile, disait-il, doit être obligatoire, établir une responsabilité de base sans égard à la faute, pour les dommages corporels, maintenir le droit de recours et d'appel aux tribunaux et établir un système d'indemnisation directe, rapide et sans droit de subrogation.

C'est là, je crois, en résumé un consensus acceptable par l'ensemble de la population québécoise car tous désirent une réforme dans le domaine de l'assurance automobile, mais les automobilistes québécois ne sont pas prêts à accepter cette réforme à n'importe quel prix. Le ministre, parrain de cette loi, nous parle de certitude lorsqu'il nous réfère à son projet de loi, mais il ne peut répondre à aucune question posée par les membres de cette Assemblée ou bien par la population en général. A certaines questions, le ministre donne des réponses obscures et vagues et des chiffres hypothétiques. Lorsque les membres de cette Assemblée lui demandent de déposer les règlements auxquels il a fait allusion à maintes reprises, le ministre répond que ces règlements seront déposés au moment opportun et lorsqu'il le jugera à propos.

Le projet de loi no 67 n'atteint pas les objectifs que s'est fixés l'ensemble de la population et ne répond en rien aux besoins actuels. Je ne comprends pas la hâte qu'a le ministre à vouloir adopter, à grande vitesse, un projet de loi aussi incomplet et aussi obscur avant même que le ministre ait déposé et fourni à cette Assemblée toutes les données, tous les chiffres nous permettant de mieux apprécier le projet de loi 67.

Il est dommage, M. le Président, que le député ministre de Dorion ainsi que le gouvernement péquiste aient refusé la proposition du député de Pointe-Claire ayant pour effet de reporter à six mois la deuxième lecture de ce projet de loi.

Le projet de loi que propose le ministre des Institutions financières est le début d'une étatisation gouvernementale de l'assurance automobile. Des expériences vécues dans certaines provinces et ailleurs démontrent très bien les dangers d'agir trop vite et à la légère dans ce domaine. Il semble presque évident que le grand gagnant dans ce régime est le gouvernement, parce que ce régime, dis-je, augmente sa juridiction, ses pouvoirs et également ses caisses en lui procurant une nouvelle source de fonds et en agrandissant son champ d'activité. Cette réforme du projet de loi 67 ouvre la porte à une étatisation complète.

M. le Président, nous sommes en train de revivre, et cela sans que nous le voulions, des événements qui ressemblent fort étrangement à ceux qui ont été vécus dans les années soixante, alors que l'ancien ministre des Richesses naturelles, maintenant premier ministre péquiste, préconisait l'étatisation de l'électricité au Québec. Tous se

rappellent les périples qui ont entouré cette étatisation, les slogans tels que électricité pour tous dans toutes les régions, baisse plus qu'importante des coûts de l'électricité, amélioration des services, efficacité des services et de l'administration, enfin, à peu de choses près, le même scénario que nous propose le parrain ou la marraine du projet de loi 67.

M. le Président, l'histoire nous a démontré que le dossier de l'Hydro-Québec, bien qu'il offrait des avantages reconnus aujourd'hui, était loin de ce que le ministre responsable de l'époque préconisait fondamentalement et que, finalement, le ministre n'a pas respecté les objectifs fixés. M. le Président, le ministre des Institutions financières veut hâter les choses, et c'est une mauvaise affaire. Le gouvernement dont il fait partie, spécialiste des référendums, prêche à qui veut l'entendre leurs bienfaits, alors pourquoi ce gouvernement n'expérimente-t-il pas une consultation populaire sur la réforme de l'assurance automobile?

Ce gouvernement se sent-il capable d'oser un tel geste et serait-il capable de répondre à toutes les questions qui lui sont posées et qui sont sans réponse, toujours dans le domaine des coûts et de l'administration? M. le Président, ce gouvernement s'en va à l'aveuglette. Le député de Rimouski s'est levé la semaine dernière pour déclarer que les libéraux ont eu peur de déposer en cette Chambre quelque réforme que ce soit relative à l'assurance automobile et que cette peur a créé des retards qu'il qualifiait de tous les maux disant qu'ainsi de nombreux Québécois étaient pénalisés.

Il ne faudrait pas que les gens d'en face s'imaginent être les sauveurs de la nation et les seuls à s'être penchés sur la question que nous débattons aujourd'hui. Le gouvernement libéral de l'époque ne pouvait garantir aux Québécois que les objectifs, tous les objectifs seraient intégralement respectés et que les réformes proposées seraient les meilleures. Le gouvernement actuel se croit fort de tous ces arguments et de ce semblant de réforme et veut que les Québécois acceptent inconditionnellement le projet de loi 67, que le ministre nous soumet aujourd'hui. Ce n'est pas acceptable.

Pour appuyer le ministre des Institutions financières, le ministre des Transports a expliqué à cette Chambre que son ministère se propose de faire dans ce dossier des réformes et des améliorations. Le ministre des Transports, alors qu'il était dans l'Opposition était un excellent charrieur; maintenant qu'il est ministre, il l'est au superlatif. Pendant plus d'une demi-heure, il s'est vanté de tout et aussi de rien. Cependant il n'a pu nier l'excellent travail fait par le député de Charlevoix, mon collègue, alors qu'il occupait ce ministère.

Quant au ministre des Communications et du reste, il s'est contenté de dire que les libéraux et l'Opposition étaient jaloux de la présentation de ce projet de loi. Mme le Président, je vous dirai: jaloux de ce projet de loi mon oeil!

Les automobilistes québécois, qui vont devoir payer très cher ce projet de loi, devront aussi payer l'emballage et les pots cassés. Il est presque

évident que, pour la première année, le Père Noël des Institutions financières leur offrira un taux de prime alléchant. Cependant, il est prévisible que, dès la seconde année, les automobilistes auront tôt fait de réaliser la supercherie. Il sera alors trop tard.

Rien n'a été tenté afin de connaître ce que pourront être les résultats d'une telle loi. Le gouvernement, Mme le Président, aurait pu procéder par étapes; d'abord, rendre obligatoire l'assurance automobile. Il circule sur nos routes au Québec des millions de véhicules automobiles et il est anormal de constater le pourcentage de véhicules qui ne sont pas assurés. Lors d'accidents, ces automobilistes créent des torts et des dommages tant corporels que matériels aux personnes, et combien de gens en subissent les effets.

L'assurance obligatoire que propose le ministre ne fait aucune distinction entre le bon et le mauvais conducteur et permet à n'importe qui d'obtenir des assurances, peu importe si le candidat est un assassin en puissance. Une fois de plus les bons paieront pour les mauvais. De plus, nos routes regorgent de voitures qui circulent dans un état mécanique des plus pitoyables. Les règlements élémentaires de la sécurité, de la prudence et les dispositions du Code de la route ne sont pas respectés.

Des mesures seront prises, nous déclare-t-on, mais quand? En ne distinguant pas les bons conducteurs des mauvais nous ne réduirons pas le taux de mortalité et le nombre croissant d'accidents. Demain, de nouveaux conducteurs s'ajouteront au nombre des automobilistes actuels. Quelle formation leur donnerons-nous? Des cours de conduite préventive et de sécurité seront-ils obligatoires et quand? Et que dire de ceux qui conduisent en état d'ébriété?

Mme le Président, le gouvernement en procédant par étapes pourrait s'ajuster au fur et à mesure que chacune d'elles seraient franchies, et ce gouvernement n'irait pas à tâtons. Un ministre péquiste déclarait dans cette Chambre que cette loi était loin d'être parfaite et qu'elle demandait d'être bonifiée. D'après ses aveux, nous devrions procéder par étapes et expliquer clairement aux Québécois ce qu'il leur en coûtera, expliquer tout cela avant, mais non après.

Lorsque le ministre nous dit que le coût d'administration, afin de régir cette réforme, sera d'environ 6%, personne ne le croit, surtout pas quand on sait qu'ailleurs le taux varie de 16% à 19%. Surtout quand on sait que le ministre se propose de confier le tout à la CAT, à la Commission des accidents du travail, nous pouvons tous nous permettre d'en douter. La CAT est en pleine réorganisation. Elle n'a pas le personnel suffisant présentement pour répondre aux demandes. Que l'on charrie que la paie, cela n'attend pas à ce service et que l'on pense qu'une rapide indemnisation des accidentés pourrait être exécutée, tout cela semble insensé. Je ne parlerai pas, Mme le Président, de la triple protection que les automobilistes québécois auront à se procurer et de ses inconvénients.

En terminant, la loi 67 ne permet aucun re-

cours de la part de l'accidenté. Cela est inadmissible. Trop de gens considèrent que le projet de loi ne répond pas aux attentes des Québécois. Trop de gens considèrent cette loi comme très obscure. C'est pourquoi, après consultation avec les électeurs de mon comté, il m'est impossible de voter favorablement pour cette loi en deuxième lecture. Mme le Président, lorsque le ministre déposera une loi qui répondra parfaitement aux objectifs fixés, j'y souscrirai sans hésitation.

Mme le Vice-Président: M. le député d'Argenteuil.

M. Zoël Saindon

M. Saindon: Mme le Président, le ministre des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières prétend, par la réforme proposée par le gouvernement en matière d'assurance automobile dans son projet de loi 67, viser une meilleure justice sociale et faire en sorte que le coût de l'assurance automobile soit le plus bas possible. Si ces objectifs étaient réellement et honnêtement poursuivis par le ministre, et rien d'autre, je serais d'accord avec le ministre et, par conséquent, avec ce projet de loi, mais tel n'est pas le cas.

Le ministre continue purement et simplement à mettre en place les échelons les uns après les autres qui conduiront, avant longtemps, à un état socialiste intégral. Sachant que la population de la province de Québec n'est pas socialiste, le ministre et le gouvernement sont en train de mettre en place toutes les activités de la vie quotidienne des Québécois afin de les contrôler.

Avant de s'attaquer à l'aspect matériel de la vie des Québécois, on a commencé par meubler leur esprit par un lavage de cerveau prosocialistes dans nos écoles, cela depuis le début des années soixante. La propagande et la planification ont été bien faites et scrupuleusement suivies. C'est pour cela qu'encore dernièrement j'entendais dire à un enfant de la maternelle, à l'école de Lachute: "Méchants capitalistes, bons socialistes".

Je le répète, Mme le Président, la population de la province de Québec n'est pas socialiste et ce gouvernement péquiste le sait. L'histoire de la séparation du Québec d'avec le reste du Canada est un moyen comme un autre pour ce gouvernement d'arriver à ses fins, c'est-à-dire à un régime socialiste pour ne pas dire plus.

On pense tromper la population québécoise en se servant du sentiment profond d'un nationalisme canadien-français pour créer du mécontentement et arriver ainsi à la séparation. On se sert à outrance de la devise "Diviser pour mieux régner". Ne vous en faites pas, la population se rend compte des intentions réelles du Parti québécois et elle nous le prouvera aux prochaines élections.

Je pense bien que tout le monde est d'accord pour dire que le régime actuel de l'assurance automobile est loin d'offrir un service idéal à la population du Québec. Il est donc évident qu'une nouvelle réglementation s'impose. A cette fin, le nouveau régime d'assurance automobile devrait tout simplement assurer toute la réduction possible

dans le coût d'assurance et rendre cette assurance obligatoire. Ces deux objectifs, réduction du taux d'assurance et assurance obligatoire, ne sont pas compliqués. Ils sont clairs et précis. Il n'y a donc pas lieu de chercher midi à quatorze heures. Les autres objectifs supposément recherchés par le nouveau régime d'assurance automobile seraient automatiquement atteints.

Un régime d'Etat est-il vraiment et honnêtement nécessaire pour atteindre ces objectifs? Je dis que non. L'étatisation de l'assurance automobile au Manitoba et en Saskatchewan, par ces régimes, a un coût d'administration de 16% à 19%. Le ministre prétend que le coût d'administration de son régime sera de 6%. La différence entre son régime et ceux des autres provinces au pays est tellement grande qu'il faut nécessairement douter des motifs avoués du ministre.

Il faut se rappeler qu'en Colombie-Britannique, après une année de service de son régime étatique d'assurance automobile, le déficit du régime était de quelque \$111 millions, et cela pour une population deux fois moindre que la nôtre et pour un taux d'accidents deux fois moins élevé. Ceci veut donc dire que, par comparaison normale et toutes proportions gardées, le régime d'assurance automobile du ministre pourrait avoir un déficit de \$444 millions.

Ce déficit n'apparaîtra nulle part comme tel parce qu'il sera camouflé par le biais de l'assurance-maladie, par le biais de la Commission des accidents du travail, de la Régie des rentes et de l'assurance sociale. Ce régime d'assurance automobile est astucieux si l'on considère l'objectif ultime de toute la législation de ce gouvernement qui est l'instauration d'un régime gouvernemental socialiste intégral.

Mme le Président, le ministre, dans tout ce qu'elle fait, se prétend le défenseur de l'ouvrier, du petit et de l'opprimé. Son attitude mentale découlerait de ses origines. Elle serait originaire de Saint-Henri, à Montréal, et son attitude mentale serait une conséquence de l'expérience vécue dans Saint-Henri. Elle endort une partie de notre population avec ses faussetés, ses malhonnêtetés. C'est de la poudre aux yeux et de la bouillie pour les chats. Elle se fiche des petits et des moins nantis.

Qu'on se rappelle son voyage de pêche l'été dernier au lac Douville, plus précisément...

M. Burns: Mme le Président, je m'excuse, je soulève une question de privilège au nom du ministre. Même si le discours du député a été préparé probablement par quelqu'un d'autre que lui qui est plus capable que lui de rédiger des discours et de les faire de façon peut-être plus efficace que lui, je ne peux pas accepter, au nom du ministre, ce qu'il a dit. J'ai le droit, comme membre de l'Assemblée nationale, de soulever une question de privilège relativement à au moins un qualificatif qui vient de nous apparaître dans le discours du député lorsqu'il traite ainsi le ministre des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières et lui impose des motifs qui sont absolument inacceptables en vertu de notre règlement.

Cela peut changer le cours de son discours, mais, à ce moment-là, il dira à ses recherchistes de rédiger ses discours de façon différente et, aussi, de lire, entre autres, l'article 99 de notre règlement selon lequel il est absolument anormal et même impossible, dans nos interventions à l'Assemblée nationale, d'imputer des motifs indignes à qui que ce soit.

Je pense que le ministre a, jusqu'à maintenant, démontré une ouverture d'esprit qui est absolument inégalée, et c'est peut-être pour cela que le député d'Argenteuil ne reconnaît pas cette possibilité d'ouverture d'esprit. A mon avis — et c'est cela, l'objet de ma question de privilège — on n'a pas à discuter les intentions cachées du ministre dans la présentation de son projet de loi. Le ministre, actuellement, présente — et cela, je tiens à le dire — un projet de loi au nom du gouvernement. Peut-être que le député d'Argenteuil ne sait pas cela aussi que, lorsqu'un projet de loi comme celui-là est présenté à l'Assemblée nationale — cela fait l'objet de ma question de privilège — ce n'est pas Mme le ministre qui présente ce projet, c'est le gouvernement qui délègue ses pouvoirs à Mme le ministre qui prend charge de ce projet. Et Dieu sait que c'est une lourde charge, ce qu'elle a décidé d'accepter à la suite du mandat qui lui a été donné.

Je dis tout simplement, Mme le Président, à l'endroit du député d'Argenteuil: Quand même un peu de décence! Et il faudrait peut-être se rendre compte comment un projet de loi arrive en Chambre et, par la suite, ce que veut dire un projet de loi public présenté par un ministre, c'est-à-dire que ce n'est pas le projet unique de Mme Payette, c'est quelque chose, évidemment, dont elle s'est chargée, mais ce sont également tous ses collègues qui l'appuient là-dessus. Cela, c'est drôlement important qu'on se le rappelle.

Mme le Vice-Président: M. le député de Charlevoix, sur une question de règlement.

M. Mailloux: Je ne sais pas si mon collègue de Maisonneuve a terminé, mais il me semble que, depuis fort longtemps, la question qu'il a invoquée était déjà passablement expliquée, et c'est un discours à l'intérieur du discours.

M. Burns: Ce n'est pas un discours à l'intérieur d'un discours, ce sont des choses que je ne peux pas accepter, sauf que...

Mme le Vice-Président: M. le ministre, à l'ordre, s'il vous plaît! De toute façon, une question de privilège ne doit pas soulever de débat. Votre intervention est déjà faite, M. le ministre.

M. le député d'Argenteuil.

M. Saindon: Je vous remercie, Mme le Président, je voudrais féliciter le leader du gouvernement pour son beau discours. Une chose certaine, c'est que j'ai le droit de faire un parallèle et de dire ce que je pense du projet de loi du ministre.

M. Burns: Mais arrêtez de parler du ministre, s'il vous plaît! Parlez du projet de loi.

M. Saindon: C'est le ministre qui présente le projet de loi.

Mme le Vice-Président: M. le ministre, à l'ordre, s'il vous plaît! A l'ordre, s'il vous plaît, M. le député de Laurier! Je vous rappelle à l'ordre pour la deuxième fois, M. le député de Laurier! M. le député de Laurier, je vais vous demander de vous excuser si vous continuez vos interventions.

M. le député d'Argenteuil.

M. Saindon: Mme le Président, je voudrais faire remarquer au leader du gouvernement que le discours, je l'ai préparé moi-même. Ensuite de cela, je crois...

M. Burns: Je prends note de l'aveu.

M. Saindon: ... que j'ai le droit de dire ce que je pense.

Mme le Vice-Président: M. le député d'Argenteuil, votre intervention sur la deuxième lecture du projet de loi sur l'assurance automobile, s'il vous plaît.

M. Saindon: Mme le Président, je prétendais que le voyage de pêche du ministre avait trait au fond de ma question, c'est pour cela que j'en ai parlé.

Mme le Vice-Président: A l'ordre, s'il vous plaît! Veuillez revenir à la pertinence du débat, je vous en prie.

M. Saindon: Mme le Président, si le ministre veut honnêtement réduire les coûts de l'assurance automobile et de l'administration du régime tout en fournissant une meilleure indemnisation à toutes les victimes de dommages corporels, elle n'a qu'à rendre l'assurance obligatoire et offrir aux Québécois un service concurrentiel d'assurance. Mme le Président, la concurrence est saine et nécessaire dans tous les domaines si l'on recherche le progrès économique et social. C'est la seule façon. Enlevons la concurrence de toutes les activités de notre vie et que reste-t-il? Pas grand-chose. Nous perdons même le goût d'une vie meilleure.

La concurrence dans l'assurance automobile favoriserait le développement des entreprises québécoises. Il s'ensuivrait une indemnisation plus rapide et plus juste des victimes d'accidents. Cette concurrence amènerait aussi un meilleur contrôle de l'évaluation des dommages matériels. En somme, cette concurrence assurerait une meilleure justice sociale. Mme le Président, le ministre n'a pas prouvé que son régime d'état de l'assurance automobile coûtera moins cher à l'assuré et elle ne peut pas le prouver. Elle ne nous donne aucun chiffre à cet effet. Au contraire, le taux de la prime d'assurance sera augmenté au départ.

Comme partout ailleurs, le coût de ce régime sera de beaucoup supérieur aux prévisions, ce qui veut dire qu'il y aura déficit et que ce déficit réel nous ne le connaissons pas parce qu'il sera camouflé à l'intérieur d'autres régimes sociaux du

gouvernement. Rappelons-nous, Mme le Président, qu'au départ il nous faudra deux polices d'assurance et qu'il en faudra une ou deux additionnelles pour celui qui voudra sortir de la province avec un véhicule automobile et être protégé comme on le veut. De plus, ce que le nouveau régime du ministre ne dit pas, c'est la partie qu'aura à jouer celui qui ne conduit pas un véhicule automobile, celui qui n'en possède pas, ceci par le biais des autres services sociaux du gouvernement.

Est-ce là la justice que recherche le ministre? Cela ressemble étrangement à l'incident du lac Douville. Mme le Président, les Québécois se posent bien des questions. A quoi sert toute cette réforme dans l'assurance automobile si le ministre ne peut affirmer qu'il y aura une diminution des primes, s'il n'y a pas de diminution globale du coût de l'assurance, si le coût d'administration n'est pas diminué, si son étatisation va à l'encontre de ses prétendus objectifs recherchés, louables en soi et supposément voulus, si son étatisation, non seulement défavorise les entreprises québécoises d'assurance, mais finit par éliminer complètement l'industrie de l'assurance automobile et même de l'assurance générale? L'étatisation ne réglera rien, au contraire.

Nommez-moi une seule régie d'Etat dont les services rendus le sont à meilleur marché que ceux de l'entreprise privée. Il n'y en a pas.

Ce sera encore le Québécois à faible revenu qui en assumera les frais, qui paiera pour détruire sa propre liberté, pour détruire ce qui lui appartient.

Le ministre en créant une régie d'Etat, non seulement ne protège pas le petit, mais l'élimine. Prenons, par exemple, le courtier. Cette régie aura aussi pour effet de diminuer la confiance des investisseurs dans la province. Dans un autre ordre d'idées, cette régie ouvrira toutes grandes les portes au favoritisme pour autant que c'est possible, puisqu'elles le sont depuis le 15 novembre 1976 dans tous les ministères.

La question capitale que tout le monde se pose concernant ce régime d'état de l'assurance automobile a trait au rôle et à la place du gouvernement dans ce régime. Sous un régime démocratique, le seul, vrai, honnête rôle du gouvernement dans l'assurance automobile, c'est de décourager les abus dans le secteur privé au moyen de réglementations et d'aider le citoyen ordinaire à acquérir la maturité et le sens des responsabilités qu'il devrait avoir. Le ministre n'aurait qu'à intensifier les programmes de sécurité routière et à favoriser la concurrence. Rien n'empêche le gouvernement de s'engager dans l'administration du régime de base en dommages corporels en concurrence avec l'entreprise privée. Les consommateurs n'auront aucun choix; ils seront dorénavant obligés à l'Etat assureur. Le public sera seul devant un monopole d'Etat. Comme quelqu'un le faisait remarquer, ce sera David en face de Goliath. Ce projet d'assurance est absurde. On veut le mettre en place à compter de mars 1978 et, pourtant, on dit que cette hâte est justement une des raisons pour

lesquelles le régime de la Colombie-Britannique a été un fiasco extrêmement dispendieux.

En terminant, je crois sincèrement qu'une véritable concurrence dans le marché de l'assurance automobile aurait les avantages suivants: premièrement, une utilisation optimale des ressources de notre économie; deuxièmement, la diminution considérable du coût de l'assurance en se rapprochant le plus possible du risque que représente chaque groupe d'assurés ayant des caractéristiques communes; troisièmement, des effets positifs sur le marché des réparations de véhicules; quatrième, l'assurance d'une meilleure qualité des services donnés.

Pour toutes ces raisons, je voterai donc contre toute forme d'étatisation de l'assurance automobile.

Mme le Vice-Président: M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Julien Giasson

M. Giasson: Mme le Président, j'aurais pu, tout à l'heure, soulever une question de privilège lorsqu'au cours de son discours le député de Sainte-Marie a fait référence à l'attitude du député de Montmagny-L'Islet. Comme il n'est pas dans mes habitudes de vouloir intervenir intempestivement au cours d'une allocution ou d'une intervention de mes collègues, j'ai passé outre. Vous me permettrez tout de même, en dépit du fait que la procédure aurait voulu que j'intervienne immédiatement, d'indiquer au député de Sainte-Marie que je suis très à mon aise dans ma peau et que ce n'est pas le projet de loi no 67 qui peut me déranger dans la conduite de ma vie, qui peut me créer des problèmes ou des difficultés de conscience.

Par habitude, j'ai toujours eu cette liberté d'action, de penser et d'agir en fonction des raisonnements qui sont miens; j'ai l'impression que cela a bien servi ma vie et j'ose croire que cela va continuer de la servir de la même manière dans l'avenir.

En intervenant dans le débat de deuxième lecture sur la loi qui fait l'objet de nos discussions, je crois qu'il ne serait même pas nécessaire d'indiquer que la nécessité d'une réforme dans le secteur de l'assurance automobile ne fait plus de doute pour la majorité des Québécois. Nous parlons de ce champ d'activités depuis des années au Québec et beaucoup de gens, chez nous, ont été en mesure d'évaluer ce que j'appellerais la force et les faiblesses du régime que nous connaissons traditionnellement.

Pour ma part, je suis en mesure également, à la suite d'une longue pratique d'un métier à l'intérieur de l'industrie de l'assurance, de déclarer que j'ai dû constater, trop souvent, que les modes de fonctionnement du régime de l'assurance automobile dans notre province comportaient des faiblesses assez évidentes. D'ailleurs, la grande majorité des intervenants ou des agents qui travaillent à l'intérieur de l'industrie de l'assurance, avec qui il m'a été donné d'échanger souventefois,

d'avoir des conversations assez poussées, m'ont permis de découvrir qu'à peu près tous ces intervenants, à l'intérieur de l'industrie de l'automobile, jugeaient qu'il fallait apporter des améliorations et des changements valables dans ce régime pour corriger les faiblesses qui existaient et qui causaient des préjudices parfois même à des victimes qui n'avaient aucune responsabilité dans les accidents.

Ces années que j'ai consacrées au monde de l'assurance m'ont permis en même temps de suivre d'assez près ce milieu particulier. J'ai toujours été un individu qui a suivi de près toute l'information qu'on pouvait obtenir dans ce champ d'activité. Depuis que je suis en assurance, je reçois des revues telles que Canadian Underwriter et également une revue très bonne qui est éditée au Québec, soit la revue Assurance qui est publiée depuis de nombreuses années. Dans cette revue, nous avons pu prendre connaissance des représentations ou des commentaires des personnes les plus autorisées, les grands spécialistes du monde de l'assurance au Québec, entre autres M. Gérard Parizeau, qui est le frère de l'actuel ministre des Finances, qui est un de nos Québécois les plus férus en assurance générale comme en assurance-vie.

Ces revues spécialisées dans le monde de l'assurance nous ont permis à chaque année de comparer les différents régimes du Canada grâce aux commentaires qui nous étaient faits sur les régimes en vigueur dans certains Etats américains et même dans d'autres pays, particulièrement les pays d'Europe. En suivant l'information venant de ces documents, il y a une constante qui ne manque pas de nous étonner, de nous ébahir. C'est cette différence notoire et énorme qui a toujours existé au Québec, depuis le développement du parc automobile, c'est-à-dire depuis environ 25 ans, parce qu'il s'agit là d'un phénomène d'après-guerre. Il y a eu cette différence notoire qui a toujours existé entre l'expérience vécue au Québec, par les assureurs du Québec, toujours dans le champ de l'automobile, et l'expérience vécue souventefois par les mêmes assureurs dans d'autres provinces ici au Canada, comme dans des Etats américains.

Il est évident que les expériences vécues dans chacune des provinces nous ont indiqué qu'il y avait chez nous une faiblesse, au-delà des accusations qu'on a pu porter à l'endroit des compagnies d'assurances, de la structure du régime, parce que souventefois ces mêmes assureurs travaillaient selon un même régime d'une province à l'autre. Le phénomène qui nous a fait réaliser qu'il y avait vraiment une faiblesse chez nous, c'est celui de nos habitudes ou de nos aptitudes comme usagers d'automobile par rapport au comportement que nous constatons chez les automobilistes des autres provinces.

J'ignore si c'est l'état de notre tempérament latin qui fait que nous n'avons pas été en mesure de nous donner personnellement, comme citoyens, comme automobilistes, cette discipline que se sont donnée les citoyens des autres provinces au pays. Serait-ce également que nous étions, comme gouvernement, dans l'application

de la législation et de la réglementation, beaucoup plus tolérants que les gouvernements des autres provinces dans l'application de tout ce qui constituait la sécurité routière, le Code de la route, l'amélioration du réseau routier, mais toujours est-il que cette constante a toujours été permanente à la suite d'une appréciation de la part de celui qui vous parle, qui s'est intéressé, bon an, mal an, aux expériences vécues dans les différents Etats.

Je voudrais vous indiquer, dans un premier temps, Mme le Président, que pour ma part, je souscris de tout coeur au contenu du projet de loi qu'a déposé en première lecture le ministre des Transports aujourd'hui même. Puisque, au fond de tous les problèmes qu'on cherche à résoudre, selon moi, le plus important de tous — on peut penser à l'indemnisation de toutes les victimes d'accidents d'automobile au Québec, cela a sûrement un caractère important; on peut penser également à une meilleure indemnisation de ces victimes par rapport au système traditionnel — ce qui m'apparaît encore plus important que tout cela, c'est la possibilité de sauver des vies humaines chez nous, des vies humaines qui ont disparu tragiquement, beaucoup trop nombreuses, par suite d'accidents de la route dans la province de Québec.

Si la réforme proposée par le ministre des Transports, les amendements au Code de la route et les indications qu'il nous a données, l'intensification de la campagne de sécurité routière dont il a fait mention lors de son discours de deuxième lecture, si cela se traduisait par le salut de plusieurs vies humaines au Québec, cela me paraîtrait l'objectif le plus important à atteindre, non sans inclure également la possibilité d'éliminer un grand nombre de gens qui ont subi ou qui pourraient subir des blessures corporelles importantes, ce qui se traduit souventefois par une incapacité partielle et même totale ayant pour l'être humain comme tel des conséquences tout aussi grandes que celles d'une plus large indemnisation s'étendant à toutes les victimes de blessures corporelles chez nous.

J'avais eu l'occasion de l'indiquer lors de la motion qui avait été présentée pour reporter à six mois le débat de deuxième lecture. Si on le compare à l'expérience vécue par chacune des provinces dans le secteur de l'utilisation de l'automobile, il est évident que nous constatons un nombre beaucoup plus élevé d'accidents d'automobiles par 100 véhicules circulant sous les routes chez nous. Il y avait également le phénomène du coût moyen par accident. Les indemnités payées, que ce soit pour les blessures corporelles ou pour les dommages matériels, sont d'un coût moyen toujours plus élevé au Québec que dans les autres provinces au pays. On pourrait peut-être faire exception dans ce coût moyen de certains Etats américains, puisque dans ces Etats les tribunaux, depuis environ dix ans, se sont habitués à accorder des indemnités que je qualifierais, dans certains cas, de vraiment excessives. Lorsqu'on étudie les modes d'indemnisation dans certains Etats américains et surtout lorsqu'on voit le cheminement des montants d'indemnités qui ont été

versés à certaines victimes d'accidents d'automobiles aux Etats-Unis, cela devient effarant. Dans certains dossiers qu'il nous a été donné de voir, il était évident que cela devenait presque de la folie furieuse, ces montants fantastiques qu'on allouait à des victimes là-bas.

J'ai voulu examiner, dans un premier temps, le livre bleu déposé par le ministre comme le contenu de la loi no 67, puisque cela devenait fondamentalement plus important que l'étude de la loi no 49 qui créait tout simplement l'organisme qui devait procéder à la mise en application et à l'administration du contenu de la loi no 67. J'ai voulu tenter en toute impartialité d'examiner ce livre bleu comme le contenu de la loi no 67 sans préjugé au départ, qu'il soit favorable ou défavorable. Cela m'apparaît extrêmement important. Lorsque nous partons, dans l'examen d'une situation ou d'une chose, avec un préjugé, qu'il soit favorable ou défavorable, cela indique immédiatement que nous avons jugé avant de l'état d'une situation. C'est pourquoi, même si je me sentais quelque peu impliqué par cette longue expérience vécue à l'intérieur, j'ai voulu me dégager le plus possible, pour autant qu'un humain puisse le faire, pour faire un examen assez objectif afin de découvrir tout ce qu'il y avait de bon dans ces principes de réforme.

J'ai tenté également, objectivement, de me poser des questions sur des éléments qui, pour moi, étaient sans réponse. C'est pourquoi je vous indique que les propos que je tiendrai à la reprise du débat — puisque l'heure est venue de suspendre nos travaux pour le dîner — je pourrai vous indiquer l'appréciation que je puis porter sur l'ensemble du régime qui nous est proposé. Je propose donc la suspension de nos travaux jusqu'à l'heure déterminée par le leader gouvernemental.

Mme le Vice-Président: Cette Assemblée suspend ses travaux.

M. Burns: Mme le Président, je souhaiterais...

Mme le Vice-Président: M. le leader du gouvernement, vous aviez une intervention.

M. Burns: ... que nous revenions à 20 heures. Maintenant, je sais qu'il y a une habitude de revenir à 20 h 15, mais si c'était possible de revenir à 20 heures, peut-être que, par ce petit quinze minutes, que nous irions chercher par le retour à 20 heures, cela nous permettrait d'adopter le projet de loi no 67 ce soir.

Je vous suggérerais, Mme le Président, à moins qu'on me donne de bonnes raisons, du côté de l'Opposition, pour retarder le retour à 20 h 15, je souhaiterais, en tout cas, que nous revenions à 20 heures.

Mme le Vice-Président: M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Giasson: Mme le Président, je sais que, du côté de l'Opposition officielle, il y a certaines activités qui doivent se tenir à l'heure du souper. Je pourrais être disponible à 20 heures, mais je ne sais pas si, chez mes collègues qui veulent intervenir après moi, cela peut causer des problèmes.

Mme le Vice-Président: Cette Assemblée suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 3)

Reprise de la séance à 20 h 6

Mme le Vice-Président: Assoyez-vous. C'est la reprise du débat sur la motion de Mme le ministre des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières sur la loi 67, Loi sur l'assurance automobile. M. le député de Montmagny-L'Islet, il vous reste dix minutes sur le temps qui vous est alloué.

M. le député.

M. Giasson: Mme le Président, au moment de proposer la suspension de nos travaux pour le dîner, j'étais à indiquer le rôle primordial que devait prendre l'application d'une véritable politique de sécurité routière chez nous, la nécessité d'amendement et de modification aux dispositions du Code de la route, la nécessité de campagnes d'information et d'incitation auprès du public, d'instaurer un programme d'inspection obligatoire des véhicules sur nos routes, enfin tout ce qui constitue les mesures qui touchent la sécurité routière. Il ne faudrait pas oublier, non plus, Mme le Président, la nécessité réelle de continuer l'effort qui a été fait au cours des dernières années par les titulaires du ministère des Transports qui, par un programme d'amélioration, de rénovation de notre réseau routier en province, ont contribué à diminuer dans une mesure réelle le nombre d'accidents en province.

Je me souviens, dans la pratique de ma profession, d'avoir eu à déplorer à chaque année une multitude d'accidents qui survenaient constamment à des endroits précis, c'est-à-dire de vilaines courbes, courbes qu'on retrouvait sur certaines routes de la région, des intersections de routes mal aménagées ou mal équipées en matière de feux de circulation, que ce soient des feux changeants ou des feux clignotants. Je voudrais rappeler la collaboration que mon collègue des Transports, le député de Charlevoix, ministre des Transports à l'époque, a apportée dans mon comté et dans plusieurs comtés du Québec pour consentir des budgets et des crédits qui ont servi à modifier certaines routes qui étaient des causes flagrantes d'accidents permanents, c'est-à-dire des routes qui faisaient qu'à chaque année nous étions témoins de quatre, cinq, six accidents, et c'était d'une régularité inacceptable.

Dans ce domaine du côté réseau routier, il est clair que l'actuel ministre des Transports devra encore soutenir la possibilité de budgets et de crédits pour continuer cette rénovation qui a été faite par ses prédécesseurs puisque j'y vois un élément certain qui va contribuer à la réduction des accidents d'automobiles.

Il y a également le cas de routes au Québec qui étaient devenues assurément trop étroites, compte tenu de l'augmentation de la circulation. La densité s'était accrue constamment avec les années et les correctifs apportés dans la nouvelle structure à donner à ces routes sont là un autre élément qui peut s'ajouter à tout ce qui constitue les remèdes ou les améliorations au problème des accidents chez nous.

Evidemment, le gouvernement a fait un choix; il a choisi le nouveau régime d'assurance automo-

bile qu'il propose à la population du Québec par la loi 67. C'est là son choix. Pour être objectif, il faut reconnaître que, parmi les différents éléments de la réforme proposée par le gouvernement, il y en a d'excellents. Nous retrouvons là des principes qui correspondent aux besoins réels du Québec de 1977. Je l'ai indiqué au début de mon intervention, à peu près tous les intervenants qui sont venus devant les commissions parlementaires, tant la commission parlementaire qui avait étudié les recommandations de la commission Gauvin que la commission parlementaire qui a commenté largement le livre bleu et surtout la loi 67 — on peut facilement le reconnaître à la lecture de la transcription des débats de ces commissions parlementaires — à peu près tous les intervenants ont reconnu, à des degrés divers, d'excellents éléments de réforme à l'intérieur du projet de loi qui nous est soumis.

Cependant, il y a également des points obscurs, il y a des points sur lesquels on ne peut véritablement, en toute objectivité, partager l'optimisme du gouvernement. Je me demande encore s'il était absolument nécessaire — j'ai des doutes sérieux là-dessus — de créer un genre de cartel étatique pour indemniser les dommages corporels subis à la suite d'accidents d'automobiles chez nous. Il y avait certainement des possibilités de procéder à une réforme et d'atteindre les objectifs, à peu près tous les objectifs poursuivis par l'actuel gouvernement en prenant d'autres moyens.

C'est le ministre, je crois, qui nous avait déclaré qu'une réforme dérange toujours des choses. Je souscris à cette affirmation puisqu'il est difficile de procéder à une réforme sans rien changer, sans rien déranger. Mais est-ce qu'une réforme doit nécessairement "bulldozer" les hommes? La création du présent régime comporte également cette dimension.

Je vois sourire le député de Sainte-Marie. La réforme ne fait pas que déranger des choses; elle change également des situations pour beaucoup de personnes qui étaient directement impliquées dans le régime de l'assurance automobile tel que nous le connaissions. On aurait pu procéder à une vraie réforme du régime d'assurance automobile chez nous par des moyens qui auraient dérangé beaucoup moins et qui auraient associé davantage, je ne dirais pas tous ceux qui intervenaient dans l'industrie de l'assurance automobile, mais une majorité de ceux qui intervenaient dans le secteur de l'automobile chez nous.

On a prétendu que tout le monde profitait du régime, que tous ceux qui intervenaient à l'intérieur du régime profitaient grassement ou largement de ce régime. Il y a des éléments de vérité si on veut identifier certains intervenants. Je le dis par connaissance personnelle, parce que j'ai eu à examiner beaucoup de dossiers faisant suite à des accidents d'automobiles et j'ai été en mesure de me faire une opinion sur bien des dossiers, sur les questions de temps, sur les questions de coûts, enfin sur tous les éléments qui composent un dossier de réclamation. Je pense qu'on a oublié qu'il y avait une possibilité d'associer véritablement des gens qui avaient oeuvré sur une base professionnelle à l'intérieur de ce régime, qui avaient, au

cours des ans et en cours de route, été appréciés dans le travail, dans l'aide ou le service qu'ils avaient voulu donner à une clientèle ou aux automobilistes du Québec. Ces gens ont voulu, dans le passé, travailler de façon très professionnelle non seulement avec l'idée de s'enrichir ou de profiter d'un système, mais avec une notion profonde du service à donner à une clientèle; ils ont donné véritablement, je ne crains pas de le dire, le meilleur d'eux-mêmes à l'intérieur d'une profession pour servir les Québécois.

Or, ces gens ne se sentent pas véritablement associés au régime. Nous les avons entendus en commission parlementaire. Je crois qu'on aurait pu intégrer davantage les courtiers d'assurances du Québec au régime en leur laissant une dimension où ils auraient pu donner encore de véritables services.

On me dira sans doute que les services, on pourra les donner dans le secteur qu'on laisse à l'industrie privée, mais je crois qu'il n'était pas nécessaire d'apporter un changement dans la mise en marché telle qu'on nous la propose, la régie voulant procéder par le biais de certaines caisses populaires au Québec ou encore par d'autres bureaux, là où les caisses populaires ne voudront pas accepter la fonction ou le rôle qu'on leur demande de jouer. Il aurait été physiquement possible et en assurant autant de sécurité aux gens, d'intégrer ou d'associer directement les courtiers d'assurances, soit à la remise des plaques automobiles, soit à la perception de l'argent qui sera nécessaire à la régie pour le financement de l'ensemble du régime.

On a tendance à croire, souvent, que le courtier d'assurances est un bonhomme qui a vécu grassement, en faisant du neuf à cinq, dans son bureau, et en prenant des appels à l'intérieur du réseau régulier d'heures d'affaires. C'est peut-être vrai dans le cas d'exceptions de bureaux de courtiers d'assurances. J'ai vu fonctionner des dizaines de bureaux de courtiers d'assurances, surtout en région rurale, moins du côté urbain, et je puis vous assurer, je puis assurer cette Chambre qu'un courtier d'assurances qui veut vraiment réussir, être à la hauteur du mandat que sa clientèle lui fournit ne peut pas se limiter à donner du service dans une période de temps qui se situerait entre neuf heures du matin et cinq heures du soir.

Un courtier d'assurances qui réussit d'ailleurs est un homme qui est constamment à la disposition de la collectivité qu'il veut desservir. Non seulement il tente de bien la servir sur le plan des régimes d'assurances qu'il veut lui offrir, mais il la sert, bien souvent, dans d'autres champs d'activité, en rendant des services qui n'ont rien à voir à beaucoup de ses clients directement avec le champ professionnel, soit celui d'être un intermédiaire entre l'assuré et les assureurs. Que de fois il est arrivé à des courtiers d'assurances de rendre service à des clients, même parfois à des gens qui ne sont même pas ses clients en assurance, qui viennent le consulter sur les sujets les plus divers, les plus variés. C'est ainsi, souvent, que les courtiers d'assurances en province ont pu bâtir une entreprise qui, avec le temps, a dépassé la capacité

d'utiliser les services d'un seul homme, soit ceux du courtier lui-même. Il a développé une petite ou moyenne entreprise, selon les lieux en province, et aujourd'hui, beaucoup de nos courtiers d'assurances se demandent s'il y a une capacité de survie pour plusieurs des bureaux que nous avons.

Mme le Vice-Président: M. le député de Montmagny, vous allez devoir conclure maintenant.

M. Giasson: Pas déjà, Mme le Président?

Mme le Vice-Président: C'est déjà passé.

M. Giasson: Je considère, Mme le Président, on me permettra de le dire, que parmi des éléments très intéressants dans la réforme il y a d'abord celui de rendre l'assurance obligatoire pour tous les gens.

Deuxièmement, il m'apparaît également très intéressant de permettre que toutes les victimes d'accidents qui subissent des dommages corporels puissent être indemnisées. C'est là un élément qui est supérieur par rapport à ce que nous avions traditionnellement, quoi qu'en pensent ceux qui étaient favorables au système d'indemnisation en vertu de la responsabilité.

Il y a également des possibilités, c'est réel, dans le programme qui nous est soumis, d'avoir des règlements plus rapides dans beaucoup de cas à l'endroit des victimes de blessures corporelles. Il y avait, je le reconnais, beaucoup d'indemnisations qui se faisaient rapidement mais, par contre, que de dossiers devaient attendre des mois et des années avant que la victime puisse toucher une indemnité à laquelle elle avait droit.

Au-delà de cela, il y a également d'autres aspects sur lesquels nous n'avons pas eu de véritables réponses et qui demeurent des zones grises. Sans doute, on pourra me dire qu'en commission parlementaire, lorsqu'on étudiera (a loi 67 article par article, certaines réponses qui n'ont pas été données jusqu'à maintenant pourront être transmises aux membres de la commission parlementaire. En dépit de cela, il reste qu'il faut reconnaître que beaucoup d'automobilistes au Québec auront à assumer des coûts à l'intérieur du nouveau régime qui seront plus élevés que les coûts qu'ils devaient assumer dans le régime actuel. Je pense à tous ces conducteurs qui dépassent 30 ans, qui ont eu l'avantage de n'être impliqués dans aucun accident au cours des dernières années, qui utilisent leur véhicule pour la promenade. Tous ces gens, il est facile de constater qu'ils devront payer plus cher qu'auparavant.

Par contre, certaines catégories d'automobilistes, reconnaissons-le, pourront bénéficier d'un coût moindre. Je pense aux jeunes, je pense aux mauvais conducteurs, à ceux qui sont impliqués de façon quasi régulière dans des accidents d'automobiles. J'ai à l'idée les propriétaires de véhicules qui les utilisent surtout pour affaires, qui étaient catégorisés comme tels; ils pourront profiter d'un coût moindre. Il devient assez évident, à moins de modifications qui seraient apportées

par le ministre lors de l'étude article par article, que beaucoup plus d'automobilistes québécois devront payer plus cher le coût de l'indemnisation globale qu'on aura au Québec, à la suite de la mise en application du nouveau régime, que le pourcentage de ceux qui pourront être avantagés par la réduction des taux.

Mme le Président, je termine là-dessus. Après avoir analysé les différentes hypothèses qui s'offraient, il m'apparaît que les recommandations globales telles que proposées par la commission Gauvin nous auraient donné un régime qui aurait atteint à peu près toutes les fins recherchées par le présent gouvernement. A mon sens, cela aurait été plus efficace. Cela laissait beaucoup moins de points obscurs.

Je voudrais également indiquer au ministre en terminant qu'elle attache son nom au régime, qu'elle le veuille ou non. Il s'agit de discuter avec une multitude de citoyens pour se rendre compte que ces gens voient là un projet du gouvernement et qu'à ce projet ils attachent le nom du ministre des Consommateurs. Elle devra se rappeler que son nom va rester accolé au régime pour le meilleur comme pour le pire. Nous souhaitons au ministre, pour l'ensemble des Québécois et pour tous nos automobilistes, que ce soit pour le meilleur et non pour le pire. Merci, Mme le Président.

Mme le Vice-Président: M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Armand Russell

M. Russell: Mme le Président, vous me permettez, pendant quelques minutes, par votre entremise, de m'adresser au ministre responsable de la loi no 67. Je sais que cet après-midi le leader parlementaire du gouvernement a voulu tenter d'exonérer le ministre de sa responsabilité vis-à-vis de cette loi, mais comme pour toute autre loi qui a un parrain, je pense bien que le ministre qui va être parrain de cette loi va certainement passer dans les annales politiques du gouvernement actuel.

Quel était le but de cette loi, Mme le Président? Je pense qu'il y avait d'abord deux principes qui semblaient être reconnus. Un auquel je souscris, c'était d'abord d'être certain que tout le monde soit protégé; il est évident qu'il fallait s'assurer que tout le monde ait une assurance. A ce principe, je crois que la plupart des députés vont souscrire pour être certains que tous ceux qui circulent sur les routes seront protégés. Le bill no 67 pourvoit à cela.

Mais quel est l'autre grand principe que nous examinons et dont on avait discuté durant la campagne électorale?

C'est que tout le monde semblait d'accord pour reconnaître le fait que les primes d'assurance payées par ceux qui étaient assurés étaient beaucoup trop élevées et qu'avec un nouveau régime on ferait en sorte que ces primes seraient diminuées; en somme, cela coûterait beaucoup meilleur marché. Actuellement, le ministre n'a pas pu faire la preuve, ni devant la commission, ni devant

cette Chambre, ni à la télévision, à la face de la population, que cette garantie était donnée. Je crois que la députation de cette Chambre, ce soir ou demain ou pendant les heures qui vont suivre, aura à voter pour ce projet de loi. Je pense bien que Mme le ministre serait heureuse si elle pouvait recueillir l'unanimité de la Chambre pour appuyer ce projet de loi. Nous serions d'accord si, au moins, le ministre avait exposé, lorsqu'elle a présenté son projet de loi, les données qui forment ce chiffre imaginé de \$300 millions à \$400 millions qui va représenter ce que va coûter ce projet de loi tout simplement pour la partie des blessures corporelles de l'assuré. Le reste n'est pas couvert et ça va être administré par la Commission des accidents du travail.

Mme le Président, je peux vous dire que les employés, chez nous, lorsqu'ils pensent que cela va être la Commission des accidents du travail qui va représenter leur assurance pour les dommages corporels, pour employer un terme qui est souvent utilisé, cela les fait frissonner. Plusieurs d'entre eux ou plusieurs des membres de leur famille ont eu à subir la lenteur avec laquelle la Commission des accidents du travail règle les problèmes des ouvriers qui ont des accidents actuellement.

On va dire: Par sa façon d'agir, cela va coûter beaucoup meilleur marché. Je voudrais dire au ministre qu'elle ferait peut-être mieux de réviser les chiffres qui existent actuellement. Je peux vous dire que la plupart des scieries, actuellement, paient en prime — oui, le régime de la CAT qui assure les employés des scieries — presque \$1000 par employé et on n'est pas trop bien assuré. Aucun employeur ne peut aller s'assurer ailleurs, on n'a pas le choix. Les règlements sont d'une lenteur indescriptible, à moins que l'employeur n'ait un comité ou quelqu'un qui s'occupe activement de chacun des cas.

Imaginez, Mme le Président, qu'une commission comme celle-là, qui était censée être la propriété des employeurs et qui protège l'employé, est rendue avec des taux aussi onéreux que ceux que nous voyons aujourd'hui. J'ai fait un relevé et je peux vous dire qu'il y a une série qui, depuis dix ans, n'a jamais soutiré plus que 25% des primes. Donc, cela veut dire que si une série paie \$200 000 de primes, cela coûte à peu près 25% de cette prime que la CAT va déboursier pour ses assurés. 75%. On s'est posé des questions. Où cela allait-il? J'espère qu'on ne viendra pas tenter de nous faire croire que c'est ce que cela coûte pour administrer cette boîte, la CAT.

Je sais qu'on a là un organisme qui est bien couronné d'employés, mais je pense qu'on pourrait peut-être commencer à corriger les lacunes qu'il y a à la CAT avant de lui donner d'autres responsabilités. En ce qui me concerne, avec l'expérience vécue de la CAT, je préférerais que le ministre prenne d'autres dispositions et donne la responsabilité d'administration à d'autres. On change quoi? Est-ce qu'on veut baisser les coûts lorsque je sais que demain je peux m'assurer à meilleur marché avec l'entreprise privée que je pourrais le faire avec ce régime actuel? La seule chose qui est différente, ce sont les blessures corporelles qui vont

me coûter supposément entre \$100, \$110, \$125, on ne le sait pas. Pour cela, on n'a pas eu la déclaration, la preuve ferme de ce que cela va coûter. Mais, c'est à peu près cela par véhicule. Imaginez-vous, le cultivateur chez nous qui a deux ou trois tracteurs, qui est obligé de passer sur la route, pour chacun de ses tracteurs cela va lui coûter \$100, \$110 ou \$125.

Je n'ai pas vu de réglementation qui me démontre ce que cela va coûter. Ce n'est pas un "char", mais c'est un véhicule. Une automobile, une camionnette, combien cela va-t-il coûter? Combien cela va-t-il coûter à ceux qui ont 10, 15, 20 camions? Est-ce qu'on a une réglementation qui nous le démontre? On ne l'a pas vue en Chambre, ce n'est pas attaché à la loi, j'ai la loi ici. A moins qu'il y ait une nouvelle réimpression, que je n'ai pas vue, quelque part, et que le règlement ait été déposé à une autre place, mais pas en Chambre. D'abord, je pense que le ministre aurait dû étaler, d'une façon très claire, la réglementation, le coût par véhicule, pour être certain que chacun des députés va être renseigné d'une façon certaine.

Il y a peut-être deux sortes de députés. Il y a peut-être eu la partie ministérielle qui a eu dans son caucus toutes les explications détaillées, et que la partie de l'Opposition qui représente la majorité de la population n'a pas eu droit à ce traitement privilégié. C'est peut-être cela qui est arrivé. Si c'est cela qui est arrivé, Mme le Président, je pense que le ministre devrait réviser sa position. On a le droit d'avoir ces détails, nous autres, comme tout le monde, afin de se former une idée ferme. J'aimerais voter pour cette loi si j'y avais confiance. J'ai cherché ce qu'il y avait de bon. J'ai trouvé seulement une chose qui était bonne. C'est d'être certain que tout le monde va être assuré. Quant au coût, cela va me coûter plus cher que cela me coûtait dans le passé. Je suis moins assuré que je l'étais dans le passé. Je suis moins garanti que je l'étais dans le passé, à moins qu'il y ait quelque chose que je n'ai pas vu. Donc, actuellement, si le ministre possède ces détails, on a le droit de les avoir.

Si elle ne les possède pas, elle n'a pas le droit d'affirmer que cela va coûter \$350 millions, \$360 millions, \$380 millions, c'est tromper la population.

Donc, Mme le Président, je pense qu'on aurait dû l'autre jour accepter la motion pour retarder le projet de loi et donner une chance au ministre de ramasser toutes ses données d'information, non simplement pour la députation, mais au moins à la députation, pour renseigner la population et arrêter ce tollée actuellement de mécontentement qui existe parmi la population. Elle est toute mêlée, elle ne sait pas ce qui va se passer avec cette nouvelle loi de l'assurance automobile, projet de loi 67. Chose certaine, c'est que la population semble être contre une chose qu'elle ne connaît pas. Imaginez-vous si cela va bien aller, je vais être obligé d'aller chez mon courtier d'assurances chercher une feuille qui dit: Tu es assuré. Je vais à la caisse populaire — celles qui acceptent, elles

n'acceptent pas toutes apparemment — mais à la caisse populaire pour mon enregistrement. Je vais arriver avec mon petit papier, leur montrer cela et dire: Là, je suis assuré, vous allez me vendre une police d'assurance; là je vais être obligé de débours \$100, \$110 ou \$125 pour chacun des véhicules que je possède pour obtenir mon enregistrement. S'il arrive un accident, comme cela va certainement arriver à quelque part, il va y avoir deux réclamations. Qui va s'occuper des réclamations? Ce sera moi? Je ne suis pas un avocat, je ne suis pas un comptable, je ne suis pas un professeur, je n'ai pas eu la chance de fréquenter les écoles trop...

M. Grenier: Tu n'es pas PQ, tu n'es pas professeur.

M. Russell: Comment vais-je faire pour remplir ces formules compliquées? Pour m'adresser à la CAT, il faudra que je sache comment m'y adresser parce que je n'aurai pas une réponse trop rapidement; il y a des fonctionnaires qui ont une habitude, s'ils ne comprennent pas quelque chose, ils perdent les papiers.

Une Voix: Parlez-en à M. Bellemare.

M. Russell: Peut-être et à part cela on a M. Bellemare, cela va marcher.

Mme le Président, c'est sérieux à ce point là, je pense qu'on pourrait simplifier cette chose et avoir un régime. On aurait simplement pu dire: A l'avenir, pour un an ou deux ans, l'assurance va être obligatoire. Un régime étatique serait toujours mieux que celui-là parce que là ce sera un régime boiteux, personne ne saura où il va avec cela.

Imaginez ceux qui vont dans les autres provinces, eux vont avoir la police d'assurance qu'ils vont prendre de leur courtier; la compagnie d'assurance va être obligée de les assurer dans les autres provinces. Donc, celui qui ne sort pas de son village, l'homme âgé, le rentier, lui va être obligé de payer une prime comme s'il allait dans les autres provinces même s'il ne sort pas de son village. Egalité à tout le monde, tout le monde paye et on va se ramasser à la fin de l'année...

M. Guay: A l'heure actuelle tout le monde paye.

M. Russell: Tout le monde paye. Mais on est pas mal plus assuré par exemple.

M. Guay: Oh non!

Une Voix: Pas également.

Mme le Président: A l'ordre! A l'ordre!

M. Russell: Un instant, le grand savant, pas le professeur, l'avocat, il veut me donner un cour en droit, il pourra se lever tout à l'heure pour parler. Il a le droit de parler, Mme le Président, il a le droit, c'est son privilège; qu'il se lève, qu'il parle et qu'il

nous explique cela, on va l'écouter avec beaucoup d'attention, mais qu'il ne vienne pas essayer de donner un cour parce que je ne suis pas un avocat. Je n'ai pas eu le privilège de suivre un cours d'avocat. Dans mon temps on a suivi seulement des cours d'eau, mais...

Mme le Vice-Président: A l'ordre! Me permettriez-vous de passer un message aux députés? Les députés qui ont l'intention d'intervenir peuvent toujours se lever et demander le droit de parole. Actuellement, M. le député de Brome-Missisquoi a la parole.

M. Russell: Merci, Mme le Président. Je suis certain que le ministre avait hâte que je fasse mon intervention pour entendre ce que j'ai à dire, ce que je ressens et ce que ressentent les électeurs de chez nous. Plusieurs viennent me voir au bureau et me disent: Qu'est-ce qui arrive avec le projet de loi no 67? Qu'est-ce qui va nous arriver? Je leur dis: Attendez que la loi soit adoptée, on a parlé d'amendements. Je pensais que des amendements seraient déposés ou que la loi serait réimprimée, comme on l'a fait pour le projet de loi no 2. Autant que je sache, c'est encore la vieille loi, on ne l'a pas réimprimée et je n'ai pas la copie des amendements. Est-ce que les amendements ont été déposés? Je ne les ai pas vus. Est-ce qu'on m'a oublié? Les amendements auraient-ils été discutés avec la députation privilégiée, à l'occasion d'un caucus? Je ne le sais pas.

Quels sont ces amendements?

M. Bisailon: ... les ministériels, vous les passez tous!

M. Russell: Le ministre aurait dû en faire état lorsqu'il a présenté son projet de loi. Les règlements, quels sont-ils? On ne les a pas vus. On en a parlé, on a dit différentes choses, on a fait maintes hypothèses, d'accord, mais il faut avoir toute une imagination pour pouvoir expliquer à nos électeurs exactement ce que sera la loi 67! S'il fallait les induire en erreur, c'est nous qui en prendrions la responsabilité? C'est le ministre actuel qui en prendra la responsabilité, le parrain du projet de loi. C'est celle qui est allée en campagne pour en faire la publicité et qui est allée à la télévision dire que cela coûterait environ \$300 millions.

Si le ministre a les chiffres, le bilan qui compose ces chiffres globaux de \$350 millions ou \$380 millions, qu'il les dépose en Chambre, j'aimerais les voir. Il doit y avoir un bilan, ces chiffres sont composés de quelque façon. Le ministre n'a pas pris ces chiffres dans l'air! J'ai le droit de connaître le détail de ces chiffres, comme député de cette Chambre. Si Mme le ministre ne les a pas, elle n'a pas le droit de faire des affirmations gratuites. Elle devrait assumer ses responsabilités de ministre responsable au nom du gouvernement. C'est injuste de nous demander de voter une loi quand on n'a pas les détails pour appuyer ses déclarations, celles qu'elle a faites dans diverses réunions, à la télévision et dans la publicité qui a été faite.

Deuxièmement, des règlements vont exister. Cela devrait être déposé si c'est prêt, comme on le fait pour d'autres projets de loi, pour éclairer la députation. S'ils ne sont pas prêts et qu'on ne les connaît pas, on n'en parlera pas; mais il y en a d'autres qui en parlent et qui semblent connaître tout le système, eux. S'ils en parlent, c'est qu'ils les ont vus.

M. Grenier: Petits cachottiers!

M. Russell: Mais s'ils ne les ont pas vus, ils n'ont pas le droit d'en parler eux non plus. C'est clair, c'est là l'attitude d'un ministre responsable. Mme le ministre devrait dire à ses collègues: Les règlements ne sont pas encore écrits, n'en parlez pas.

M. Grenier: Taisez-vous!

M. Russell: C'est moi qui déciderai des règlements avec mes fonctionnaires. Je les présenterai devant le Conseil des ministres et vous les accepterez ou vous les modifierez et, après cela, on en parlera.

On a fait toutes sortes d'hypothèses, toutes sortes de déclarations. Nous, les députés de ce côté-ci de la Chambre, ne sommes pas encore certains de ce sur quoi on vote. Je regrette, mais je ne pourrai pas voter pour cette loi. Ce serait injuste, j'induirais mes électeurs en erreur en votant pour quelque chose que je ne connais pas à fond.

Une Voix: ... dans l'erreur.

M. Russell: Oui, dans l'erreur. Est-ce que le député aurait quelque chose à dire?

Une Voix: Non.

M. Russell: Je vais vous céder ma place, tout à l'heure, et vous pourrez vous lever et faire votre exposé.

M. Grenier: Vingt minutes.

M. Russell: Si vous possédez toutes les informations, vous avez un devoir en cette Chambre comme député, surtout du côté du gouvernement, vous êtes un député privilégié! Vous pouvez vous lever et en parler; sinon, continuez à faire ce que les autres font, taisez-vous! Plus un mot! C'est parce que vous ne semblez pas comprendre, c'est pour cela qu'il faut répéter. Comme professeur, vous connaissez cela. Il faut continuer à répéter constamment; ce sont des enfants qui ne comprennent pas.

Mme le Vice-Président: M. le député de Brome-Missisquoi, à l'ordre, s'il vous plaît!

M. le député, vous allez devoir conclure.

M. Russell: Mme le Président, il me fait plaisir de me soumettre à vos directives, mais j'avais quelques remarques à faire et je croyais qu'il était de mon devoir de le faire. En terminant je voudrais

faire un souhait. Tout à l'heure, le ministre va parler au nom du gouvernement, elle va conclure. Elle devra nous donner des informations sur ce dont elle a parlé à la télévision à l'occasion de ces assemblées et nous dire ce que contiennent les règlements eux-mêmes; elle devra les déposer avant que nous soyons appelés à voter cette loi. Si elle ne le fait pas, un des députés savants qui ont été privilégiés devra se lever et en parler.

Je suis heureux de m'asseoir, Mme le Président. Mon temps est écoulé, même s'il y a eu des interventions coûteuses qui m'ont privé de mon droit de parole. Il y a d'autres choses que j'aurais aimé dire au ministre, mais je le ferai dans d'autres circonstances. Je serai heureux de m'asseoir et d'écouter tout à l'heure le ministre qui va nous informer, afin que je puisse informer la population de mon comté.

Mme le Vice-Président: M. le député de Westmount. A l'ordre, s'il vous plaît!

M. George Springate

M. Springate: Merci, Mme le Président. Les objectifs du régime proposé par Mme le ministre, c'est, premièrement, de réduire le coût d'administration de l'assurance automobile; deuxièmement, de rendre l'assurance accessible à tous; troisièmement, de diminuer la fréquence ou la gravité des accidents; quatrièmement, d'assurer une meilleure justice sociale; cinquièmement, d'avoir une compensation plus rapide et meilleure et aussi avoir un meilleur contrôle de l'évaluation des dommages matériels.

Comme objectif, "excellent, lady, excellent". Excellent pour vous. Nous, de notre parti, nous croyons que l'assurance automobile doit, premièrement, être obligatoire; deuxièmement, qu'il faut établir une responsabilité de base sans égard à la faute pour les dommages corporels, troisièmement, maintenir le droit de recours et d'appel aux tribunaux et, quatrièmement, établir un système... J'ai vingt minutes, Mme le Président?

M. Chevette: Est-ce que vous vous êtes trompé de ligne, M. le député?

M. Springate: ... d'indemnisation rapide, directe et sans droit de subrogation. Mme le Président, le régime qui a été proposé par Mme le ministre va nous coûter combien? Elle parle d'un coût d'administration de 6%. Si je ne me trompe pas, dans l'Ouest de notre pays, le Canada, au Manitoba et en Saskatchewan, le coût d'administration est de 16% et de 19%. Peut-être que Mme le ministre est trop optimiste. C'est bien beau, Mme le ministre parle toujours d'une diminution du coût d'administration, mais elle ne peut pas nous affirmer s'il y aura une diminution des primes et cela, c'est le vrai problème de l'assurance automobile. Son coût est trop élevé et, ici au Québec, ce régime va nous donner quoi?

Dans un document intitulé "Hypothèses sur les tarifications", on suppose qu'une prime paya-

ble à la régie va varier entre \$100, \$110, \$120, \$130 et cela pour une voiture de promenade.

Aussi, si ma mémoire est bonne, le Bureau des assurances du Canada nous a dit, ici en commission parlementaire, que si la prime variait de \$120 à \$130 payable à la régie, 65% des automobilistes assurés subiraient une augmentation de coûts pour cette portion de la prime qui couvre seulement les dommages corporels. Aussi, il faut l'admettre, la réforme du ministre va compliquer la vie des automobilistes parce que ces derniers se verront dans l'obligation de se procurer plusieurs assurances à des sources complètement différentes.

Premièrement, vous avez le monopole d'Etat pour les blessures corporelles, et un régime privé pour les dommages matériels. Autrement dit, deux systèmes de perception des primes. Un par le gouvernement et un autre par les courtiers. Deux systèmes d'indemnisation aux victimes. L'Etat va assurer des blessures corporelles. L'entreprise privée va assurer des dommages matériels. Pour plusieurs et même pour beaucoup de citoyens de notre province, ils auront recours à une troisième police pour assurer des risques qui ne seront pas inclus dans les deux régimes, soit gouvernemental ou privé, pour des dommages corporels ou matériels. Cela, il faut l'admettre, va rendre la vie très compliquée pour quelqu'un qui sera victime d'un accident. Il faut penser—je sais que vous ne pensez pas très souvent—mais il faut penser aux pauvres victimes.

M. Bisailon: ... penser longtemps.

M. Springate: Vous pensez. Ils disent qu'ils pensent. Comment pouvez-vous croire réellement qu'un système, dont le citoyen est obligé d'être assuré par trois personnes à la fois, va coûter moins cher que maintenant? Cela n'a aucun sens. C'est impossible et vous le savez comme moi. Autrement dit, il faut l'admettre — il rit parce que les citoyens du Québec vont payer plus cher — le fardeau des primes ne sera pas réduit. Peut-être, M. le député...

M. Guay: C'est à madame que vous vous adressez.

M. Springate: ...vous pourriez penser à nos victimes. Je dis "nos victimes" parce que le citoyen du Québec d'aujourd'hui est victime. La victime serait, en toute première instance, sous la responsabilité d'un fonctionnaire. C'est le fonctionnaire qui va décider. Si jamais la pauvre victime exige une révision de son dossier, elle sera prise en charge par d'autres fonctionnaires. Et enfin, si, en dernier ressort, elle désire exercer son droit d'appel, ce sera devant la Commission des affaires sociales.

Et aussi, dans cette loi, on abolit le droit de recours des citoyens devant nos tribunaux de droit commun. On donne trop de pouvoirs à nos fonctionnaires. C'est eux, les fonctionnaires, qui vont décider du montant de l'indemnité, de l'incapacité

de la victime. Les mêmes fonctionnaires, ou peut-être d'autres, mais ce seront des fonctionnaires quand même, entendent la révision des plaintes. Enfin, une autre organisation, créée par l'Etat, entendra, en dernier ressort, d'autres appels de la Commission des affaires sociales. Les citoyens seront à la merci des fonctionnaires et de la bureaucratie.

M. Bisailon: ... contre la loi 53.

M. Springate: Nos pauvres consommateurs n'auront aucun choix. Ils seront prisonniers de l'Etat assureur. Le pauvre public assuré sera seul devant un monopole d'Etat. In English, we call that David versus Goliath, and David won once but I wonder how many Davids in the province of Quebec are going to win against that monopoly, that big gigantic system called the assurer of the State. I think they will be very, very few.

Je pourrais continuer longtemps, Mme le Président. J'ai parlé la semaine passée lors d'une motion qui était présentée par le député de Pointe-Claire et j'ai mentionné ce que nous, de notre parti, avons fait pour réduire les accidents, ce que nous avons fait pour la sécurité routière. Ce soir, encore une fois, je veux rendre hommage au député de Charlevoix, celui qui, quand il était ministre, nous a aidés énormément afin de réduire les accidents sur les routes du Québec. Pour cela, et pour d'autres raisons, des raisons évoquées par le député de Brome-Missisquoi, des raisons prononcées par le député de... Jacques-Cartier. Vous le connaissez? Il a fait un discours tellement brillant que vous aussi...

M. Chevette: Jacques-Cartier. C'est pour vous aider. On sait que c'est une lumière. Je le considère comme un philosophe.

M. Bisailon: C'est juste pour vous rendre service.

M. Gratton: Mme le Président, la "pool room" s'agite en arrière. Les sourds-muets commencent à parler. L'aspirant-ministre du Travail.

M. Springate: Je termine en disant, Mme le Président, que, pour les raisons que j'ai évoquées et d'autres, je vais voter contre cette loi en deuxième lecture. Merci, Mme le Président.

Mme le Vice-Président: M. le député de Robert-Baldwin.

M. John O'Gallagher

M. O'Gallagher: Merci, Mme le Président. I promise you a very short speech on this proposed bill. The reason why I am against the principle of this bill is firstly because of the cost. In no way can the government decrease the cost of this insurance. And, secondly, in no way can social justice be served by such legislation.

With regard to cost in insurance there is no

way that the minister or the government can convince me that the public sector can give us an insurance that would be cheaper than that given by private industry.

Nationalization is not the panacea to all our ills. When are we going to stop inflating this public sector, this elephant that is threatening to crush us all? We have the federal public sector, we have the provincial public sector and we have the municipal public sector, as well as all the crown corporations. How can we possibly convince the population that the public sector can come up with cheaper cost? You've got to be kidding.

The situation is so bad, the unbalance at this moment between people working in the public sector against the real workers, the real producers of the gross national product has become so great that the employees of our pulp and paper industry, our textile industry, our furniture industry look at the public sector and are asking for greater wages. So these industries are no longer competitive on the North American or world market.

It is not normal that higher wages and benefits are offered in the public sector than in the private sector.

It has gotten so bad that it is difficult to get our university graduates to work in the private sector. Why should they work in the private sector when the type of government thinking we have now encourages our youth to enter the public sector, where there is less competition, less effort, less hours and less challenge? Is this the type of society that we are heading for? Certainly, we will have a brain-drain.

With this type of thinking, this type of nationalization kick, we have to accept a lower standard of living than the rest of North America. Not only our engineers, not only our financial brains, but our theatrical talents as well will leave this province. So, let us look at the experience that we have had in the last few years, for example, SIDBEC. Just a few months ago, we passed a bill to put more money into SIDBEC, because they are not profitable and they never will be profitable, we all know that. We even had great brains from the United States to make an analysis of SIDBEC. But what is the reason the government gives why they are no longer profitable? Because they bought some used equipment that was, in fact, junk from DOSCO.

The reason why SIDBEC is not profitable is because the equipment is too old. And yet, we had in the House, a few weeks ago, the Minister of Natural Resources who said we are going to expropriate Asbestos Company, and the reason why that is a good deal is because the equipment is old. One is no longer profitable and the other one will be for the same reason. This is the kind of socialistic reasoning that is going to bring us to the verge of bankruptcy, Mme President.

If we talk about Hydro Quebec, certainly, it is the State that owns the enterprise, but is it really efficient? I have been around Hydro Quebec most of my professional life. Is it efficient? And to what do they compare it to? Sure, they come along and

they say: All the reports from the American creditors say that their line of credit is excellent. We know why their line of credit is excellent, they have their hands in our pockets.

So, you cannot convince me nor can you convince the public that this type of legislation or this type of nationalization, this type of interference of the government in the private sector is going to lower costs. I was not born yesterday and I have been in business for a few years as well. The place of the government in the market place is to regulate and not to compete because they cannot compete. The place of the government in labour relations is not to favour one side to the other, but to regulate.

In my notes, about talking about the public sector, I was going to make a comparison with the Quebec Liquor Board. The public is not stupid, you know. For years now, we have been showing up at the Quebec Liquor Board every Christmas. If they are not on strike, we have got to stand in line for hours. This is an example of production in the public sector, and the people realize that, it is a concrete fact. Can you just imagine if Steinberg's had to hire those cashiers, they would not be out of business by the week end they would may be out of business on Thursday night. This is the type of service that you are going to give us at a lower cost! Are you kidding?

And, them, we are asked to go along with the great big deal of social justice. But with this type of legislation, society, at large, becomes the only one responsible for all the individual sins of each individual.

Are we not running the risk of creating a society where individuals become less and less responsible for their personal acts and, thus, by consequence, less and less free? That follows the logical legislation that this government has produced, a basic restriction of our personal liberties. These are the principles that are involved in this type of legislations. We have had bill 101, we have got law 2 that restricts companies. We have got "le livre blanc sur le référendum". They again put restrictions on individuals who wish to form their own groups, restrictions on their liberty of expression. It has been said in the parliamentary committees. We have got bill 45 that is supposed to help regulate the conflicts in labour relations. What does it do? It removes the rights of some of the workers and it hurts "la petite et moyenne entreprise".

As well, Madam President, in this legislation, bill 67, we create a parallel judicial system where the judges who will administer and set the benefits to those victims are completely in the control of the Executive. They depend upon their very existence: they will be named for a year by the Executive of the government, but not for life as in the judicial system. It certainly is Big Brother 1984. Is that what the public wants? Why not attack the real problems that we are faced with? We could have at least, in the first place, rendered automobile insurance compulsory. That would have lowered costs. We could have forced the

compagnies to create their own evaluation centers without cost to be insured.

We could have increased competition in the public sector. We could have found ways of doing that. Even, in fact, I would have considered, perhaps a delimited in time, some partial partnership between the government and the private enterprise, for a short period of time, to increase competition. And then, we should have attacked the problem of our accident record. This type of legislation, in no way, will improve our accident record. We have the worse record in Canada if not in North America. Is it going to make our young male drivers under 25 any more responsible or better drivers than they are at the present time? Will it increase the policing of our traffic laws?

And will it control the abuse of the drunk drivers? These are the questions that should have been attacked by such a legislation, Madam President. In closing, I would ask the minister not to hastily embark upon this socializing adventure that will create only financial problems for the small tax-payer of this province. Thank you.

Mme le Vice-Président: M. le député de Mégantic-Compton.

M. Fernand Grenier

M. Grenier: Mme le Président, bien brièvement, je n'avais pas l'intention d'intervenir sur cette loi, mais ayant rencontré des personnes dans mon comté depuis 15 jours ou trois semaines, j'ai jugé bon d'intervenir ici pour demander au ministre de nous donner plus d'éclaircissements, si cela était possible, avant l'adoption de cette loi.

Jusqu'à la présentation du livre blanc par le ministre, nous avons vu rebondir les assureurs, dans la province de Québec. Encore là, cela pouvait nous laisser un peu indifférents puisque c'était peut-être leur profession qui était attaquée, indifférents dans ce sens que c'étaient peut-être leur profession qui était attaquée, indifférents dans ce sens que c'étaient peut-être les premiers à être désappointés. A ce moment, c'était difficile de juger s'ils avaient raison ou pas. Mais quand ce sont maintenant les assurés qui trouvent la tâche pénible de voir arriver cette loi et l'application de cette loi, nous nous devons, je pense, d'intervenir en tant que membres de l'Opposition.

Le ministre, bien sûr, qui est connue comme une personne fort intelligente, pleine d'esprit, et elle me l'a prouvé il n'y a pas si longtemps, manque peut-être de réalisme, comme d'autres membres du cabinet qui nous ont passé d'autres lois. C'est peut-être, chez ce gouvernement, là que le bât blesse, quand on parle de réalisme et de lois qui doivent coller à la réalité. C'est un manque de réalisme parce qu'une loi qui pénalise, il faut le dire, les deux tiers de la population pour aider le dernier tiers, ou en tout cas près du tiers, je pense qu'il y a un manque de justice. Je comprends mal que les deux tiers de la population qui sont considérés comme de bons conducteurs sur les routes

du Québec soient pénalisés pour certains, je ne dis pas tous, mais certains parmi le dernier tiers de 18 à 25 ans. C'est à cause de certains parmi ceux-là qu'on voit augmenter de façon considérable nos primes. C'est le bout que le public ne comprend pas, dans le moment.

Comme le disait tout à l'heure le député de Brome-Missisquoi, et comme l'avait longuement expliqué notre porte-parole en cette matière, le député de Nicolet-Yamaska, c'est étrange qu'on ne fournisse pas à cette Chambre plus de détails avant de présenter la loi. Bien sûr que le ministre fera un exposé avant le vote que nous prendrons peut-être ce soir. Mais avant cet exposé que le ministre nous fera et qui ne répondra bien sûr pas à toutes les questions qui sont posées, je pense que nous aurions eu avantage à voir déposer les règlements d'une loi. Ces règlements sont essentiels dans une loi aussi importante que la loi 67, comme ils l'étaient, par exemple, lorsque nous avons adopté la loi 43, comme ils l'étaient lorsque nous avons adopté la loi 101 et d'autres lois d'une paraille envergure.

On sait trop bien que les règlements viennent parfois donner une couleur à la loi qui la rendent presque inacceptable après l'avoir votée. Pour exemple, Mme le Président, relisez la loi 43 et sa réglementation. Il y a des gens — et je suis de ceux-là — qui, s'ils avaient connu la réglementation avant de voter la Loi 43, n'auraient peut-être pas voté pour la loi 43. Avec les restrictions et les précisions qu'on a données dans la loi 43, je ne suis pas sûr que la loi aurait eu l'appui de l'Union Nationale, Mme le Président. Quand on voit une loi comme celle-là, que le ministre nous expliquera parce que le ministre est une excellente vendeuse d'idées — je l'ai dit au tout début — comme le premier ministre en a été un également lors de la loi 101, dans son discours de troisième lecture, et qu'on se butte ensuite à des difficultés inacceptables par une bonne partie de la population — ce n'est pas tout de passer un message comme le fera tout à l'heure, demain ou après-demain, Mme le ministre, et tenter d'aplanir chacune des difficultés, mais le seul document qu'on a c'est une loi dont on ne connaît pas encore les amendements et encore moins les règlements — je pense que, vis-à-vis de la population, vis-à-vis de l'Opposition, ce n'est pas correct. On devrait avoir en main ces règlements qu'ont sans doute parcouru les députés ministériels. On aurait dû connaître la réglementation et connaître le train d'amendements qui seront sans doute apportés par le ministre; c'est pour cela qu'on pose actuellement autant de questions.

Ce gouvernement s'attaque, une fois de plus, à des gens prétendus riches que sont les assureurs. Il n'y a pas si longtemps, ce gouvernement s'attaquait à des gens riches qu'étaient les manufacturiers des pâtes et papiers.

On les a fait venir devant nous et on s'est rendu compte, à la fin du dépôt des mémoires de ces gens, que ce n'était pas du monde si riche que cela, si bien que le ministre a donné en conférence de presse, comme c'est la mode dans ce

gouvernement, l'information que cela ne semblait pas dépendre des compagnies, que cela ne semblait pas dépendre du gouvernement, que cela semblait dépendre des travailleurs. C'était sa réflexion sur les pâtes et papiers. Pourtant, quand on est venu devant la commission, les seules questions qui ont été posées aux gens des compagnies, c'était pour leur demander quel pourcentage ils faisaient par année. C'étaient les seules questions. On s'est rendu compte que les parts des compagnies de pâtes et papiers rapportaient peut-être moins que les parts du Canada; c'est là qu'on a compris que les gens qu'on prétendait riches ne l'étaient peut-être pas autant que cela.

On s'attaque aux assureurs, au secteur privé une fois de plus. Ils ne sont à peu près pas intégrés dans la loi, en tout cas, dans le document qu'on a, et on s'ouvre très largement vis-à-vis des caisses populaires. Je respecte Alfred Rouleau et sans doute que le gouvernement le remercie de l'avoir appuyé pendant la campagne électorale, mais ce n'est pas tout pour une saine administration.

M. O'Neill: Pas possible!

M. Guay: Les caisses populaires nous ont aidés?

M. Bisailon: La pertinence du débat.

M. Grenier: Oui, c'est possible, M. le ministre des Affaires culturelles. Vous n'avez pas suivi les mêmes rencontres que moi, j'en ai l'impression. Ce n'est pas tout de tout porter vers les caisses populaires; il y a des Québécois dans les caisses populaires, j'en suis un, j'ai des parts dans les caisses, mais il y a aussi des assureurs dans le Québec et des assurés qui sont des Québécois, qui sont intéressés à la loi et qui ne voudraient peut-être pas la voir tout à fait comme ça.

Il est sûr que maintenant, en se rendant à un comptoir de caisse populaire, on pourra se protéger à tous les niveaux en achetant notre plaque d'immatriculation annuelle. Il est sûr qu'on pourra peut-être être protégé à tous les niveaux, mais je ne suis pas si sûr que le président des caisses en demandait autant que cela. Je n'en suis pas sûr, je trouve qu'on en donne plus que le client en demande. Vous irez voir dans les comtés au lieu de regarder l'élection municipale qui se déroule à Québec devant nos yeux; vous irez voir, dans les comtés, ce qui se passe actuellement. On ne parle pas dans la loi qu'on a transféré le bureau de dépôt des plaques d'immatriculation dans les caisses populaires. On en a encore entendu parler hier soir, en faisant du bureau.

J'entendais le ministre des Transports, l'autre jour, qui venait nous dire que, s'il y avait un changement qui s'effectuait, c'était pour un meilleur service et pour l'abolition du patronage. Ce sont les réponses qu'on a eues en Chambre.

M. Bisailon: La pertinence du débat!

M. Grenier: C'est très pertinent, j'ai parlé des bureaux des plaques; j'ai dit qu'on veut les transporter dans les caisses populaires. C'est là qu'on va acheter notre plaque. On a parlé d'un meilleur service. Le meilleur service va commencer à 10 heures le matin et il va se terminer, dans plusieurs caisses, à 15 heures l'après-midi.

M. Guay: J'invoque le règlement.

M. Grenier: Ce ne doit pas être ça qu'on appelle le meilleur service!

M. Guay: J'invoque le règlement, Mme le Président.

M. Grenier: Je m'excuse, M. le maire, je m'assois.

Mme le Vice-Président: Question de règlement.

M. Guay: J'invoque le règlement parce que nous traitons actuellement de la Loi sur l'assurance automobile et non pas des mesures administratives du ministère des Transports, qui, indépendamment de la Loi sur l'assurance automobile, ont pour but de changer la politique de patronage de l'Union Nationale, jadis, et du Parti libéral, plus récemment. La politique d'implantation des bureaux d'émission des plaques d'automobile, c'est une mesure administrative du ministère des Transports qui n'a rien à voir, comme telle, avec la loi que nous étudions.

Je vous soumetts, Mme le Président, que le député de Mégantic-Compton est complètement en dehors du sujet et à l'encontre du règlement.

M. Roy: Mme le Président, sur le point de règlement qui vient d'être soulevé, je pense que mon collègue aurait intérêt à relire le règlement de l'Assemblée nationale concernant l'étude de deuxième lecture. Lorsqu'on parle de l'émission des plaques d'immatriculation dans les caisses populaires, que ce soit un député de l'Opposition comme un député du côté ministériel, on sait très bien que c'est intimement relié au projet d'assurance proposé par le ministre puisqu'on veut faire souscrire l'assurance en même temps qu'on demandera aux gens de payer leur plaque d'immatriculation.

Le député de Mégantic-Compton était tout à fait dans l'ordre. De plus, Mme le Président, j'aimerais souligner les dispositions de l'article 26 et vous demander de les rappeler à nos collègues qui passent leur temps à interrompre, pour toutes sortes de raisons, ceux qui parlent, les députés qui prennent la parole.

Cela a été la même chose dans le temps du député de Brome-Missisquoi, cela a été la même chose tout à l'heure pendant que les deux députés du Parti libéral ont parlé et on assiste encore au même spectacle lorsque le député de Mégantic-Compton parle. Cela me rappelle le spectacle que nous avons subi et que nous avons vécu ici à l'As-

semblée nationale pendant la période où l'ancien gouvernement...

Mme le Vice-Président: A l'ordre, messieurs, s'il vous plaît! M. le député de Beauce-Sud, c'est non pas une, mais deux questions de règlement que vous avez soulevées. C'est M. le député de Mégantic-Compton qui a la parole et je demanderais aux députés dans cette Assemblée de bien vouloir respecter, comme le règlement le leur demande, le droit de parole du député de Mégantic-Compton.

M. le député.

M. Grenier: Mme le Président, une chance que vous êtes là vous parce que j'aurais du mal.

M. Russell: Pour protéger l'Opposition.

M. Grenier: Je pense qu'on l'a signalé tout à l'heure, c'est absolument dans l'ordre que de parler des bureaux de plaques d'immatriculation qui seront passablement modifiés. Je sais que dans des villes importantes cela pourra être une amélioration et je ne suis pas contre ce fait de proposer aux caisses populaires de donner ces services, mais c'est le fait d'enlever... Ce que disait le ministre des Transports et le député de Taschereau, il n'y a rien de plus faux. Hier soir, madame, je vous le dis parce que c'est pertinent puis je voudrais... Je vais demander au ministre tout à l'heure si elle prévoit quelque chose pour des personnes de ce genre, une personne chez nous qui est aveugle et que son épouse aide à émettre des plaques. C'est trop compliqué, ils sont convoqués. Ils ont eu hier une lettre qui vient du ministre, leur demandant de se rendre prendre des informations pour l'application de la loi 67, à savoir s'ils pourront continuer d'émettre des plaques, mais ils ne le peuvent pas. Alors je vais demander au ministre tout à l'heure, puis je vais la lui demander à d'autres reprises, je vais même lui écrire pour lui demander si, pour une personne qui a trente ans... Bien sûr qu'il y a trente ans ce n'est pas le Parti québécois qui était là, je ne pense pas, mais cela fait trente ans qu'ils émettent des plaques d'immatriculation dans le comté chez nous, qu'ils vivent avec cela. C'est quoi leurs ressources financières...

Une Voix: La pertinence.

Mme le Vice-Président: M. le député de Mégantic-Compton, j'aimerais qu'il m'apparaisse plus évident que vous en tenez à la pertinence du débat comme tel, parce que vous parlez maintenant des bureaux d'émission des plaques et que vous faites une projection de ce que cela deviendra, je pense que vous parlez davantage sur la troisième lecture du projet de loi. Je vous réfère-rais à l'article 120 qui parle de l'à-propos, du bien-fondé, des principes et de la valeur intrinsèque du projet de loi, alors, si vous voulez bien...

M. Roy: Mme le Président, sur le point de règlement qui a été soulevé, j'aimerais vous rappeler

que dans l'article 120... Sur le point de règlement, l'article 120, et j'invoque le règlement en vertu de l'article 120, Mme le Président.

Mme le Vice-Président: Oui, M. le député de Beauce-Sud.

M. Roy: L'article 120 dit ceci... et vous avez oublié la dernière phrase qui est la plus importante et je me pose des questions...

Mme le Vice-Président: Voilà, "ou à toute autre méthode d'atteindre ses fins", M. le député de Beauce-Sud.

M. Roy: ... "où à toute autre méthode d'atteindre ses fins". Lorsqu'on veut citer un article, je m'explique mal que la présidence ne le cite pas au complet.

Mme le Vice-Président: Je vous demanderais pardon, je l'ai... Voilà, j'ai bien dit en même temps que vous, M. le député de Beauce-Sud, et j'espère que vous ne m'en ferez pas reproche, "ou à toute autre méthode d'atteindre ses fins", les fins du projet de loi.

M. le député de Mégantic-Compton.

M. Grenier: Bien sûr, Mme le Président, je suis fidèle à vos directives, vous le savez depuis longtemps, mais il me semble que pour moi vous parler du bureau de plaques d'immatriculation qui devra émettre ces nouvelles polices, c'est absolument pertinent au débat. Il y aura une transformation importante qui va se faire, au Québec, à savoir que dans des bureaux où c'était relativement facile d'émettre des plaques, le travail devient compliqué maintenant. Pas compliqué pour le ministre, peut-être, pas compliqué pour plusieurs députés de cette Chambre, qui est l'ensemble des députés, mais compliqué pour plusieurs personnes qui ne veulent pas rentrer dans ce système. C'est leur gagne-pain qui est au bout. Je pense bien qu'on a le droit d'en parler.

C'est cela la loi, cela va faire qu'il va y avoir, en tout cas dans mon comté, 4 ou 5 qui vont abandonner leur bureau. Il me semble que c'est une conséquence d'application de la loi 67 puis qu'on a le droit d'en dire un mot.

M. Guay: Mme le Président, j'invoque le règlement.

M. Grenier: Demandez donc au député de Taschereau de s'asseoir puis d'aller écouter la télévision; il y a d'excellents débats sur la mairie de Québec.

M. Guay: J'invoque le règlement, M. le député de Mégantic-Compton.

Mme le Vice-Président: Sur une question de règlement, M. le député de Taschereau.

M. Guay: Mme le Président, vous avez fait lec-

ture tantôt de l'article 120, qui dit bien que "le débat sur toute motion de deuxième lecture doit être restreint à la portée, à l'à-propos, aux principes fondamentaux et à la valeur intrinsèque du projet de loi..."

Je soumets, Mme le Président, que de deux choses l'une: ou bien le député de Mégantic-Compton n'a pas lu le projet de loi dont il est censé parler, puisqu'en aucun cas le projet de loi ne fait référence à ce dont il parle, ou, alors, le député de Mégantic-Compton est hors du sujet. De toute façon, qu'il l'ait lu ou qu'il ne l'ait pas lu, ce dont il parle n'a rien à voir avec le projet de loi et je soumets encore une fois qu'il est hors d'ordre.

M. Roy: Mme le Président, sur le point de règlement qui vient d'être soulevé par le député de Taschereau.

Mme le Vice-Président: Sur la question de règlement, je vous donne la parole, M. le député de Beauce-Sud.

M. Roy: Sur le point de règlement, je serais tenté, Mme le Président, de vous demander une directive. A moins que je n'aie mal compris et que nous n'ayons mal compris — le débat qui a lieu présentement vise quand même à éclairer la Chambre — est-il exact que, dans le projet de loi 67, qui est actuellement en discussion, la souscription de l'assurance devra être faite au bureau des caisses populaires, en même temps qu'on émettra les plaques d'immatriculation? Si c'est ce qui est écrit dans la loi et si c'est ce qui a été dit par le ministre, je comprends mal comment il se fait qu'on ne puisse pas discuter de cette question à l'Assemblée nationale.

J'aimerais demander une directive pour savoir comment on peut départager les deux, alors que les deux sont intimement liés.

M. Brochu: Sur la question de règlement, Mme le Président. Je m'étonne énormément que vous ne vous soyez pas levée immédiatement lorsque le député de Taschereau s'est levé une deuxième fois pour, en quelque sorte, venir à l'encontre de la première décision que vous aviez rendue par votre silence. A la suite de la première intervention du député de Beauce-Sud, vous aviez reconnu, en réaccordant la parole au député de Mégantic-Compton, qu'il était dans son plein droit de parler en deuxième lecture sur le projet de loi no 67, comme il le fait maintenant, en indiquant les conséquences qu'aura l'application de cette loi.

Je dois même rendre un hommage particulier au député de Mégantic-Compton qui se force actuellement pour se restreindre aux seules applications visibles à l'oeil nu du projet de loi.

Mme le Vice-Président: Messieurs les députés, je pense qu'on n'a pas fait de chicane comme celle-là sur bien des interventions qui se sont éloignées carrément du sujet parfois.

J'aimerais quand même vous rappeler que j'avais dit à M. le député de Mégantic-Compton que, pour autant que le sujet qu'il abordait reviendrait à la pertinence du débat, je ne voyais pas pourquoi nous serions intervenu. Bien sûr, quand on dit, dans l'article 120 de notre règlement, qu'il faut s'en tenir aux principes et à la portée du projet de loi, il s'agit de généralités et il ne faut pas s'attacher aux modalités d'application du projet de loi et à la projection de ce que deviendra le projet de loi dans l'avenir.

Je pense que cela pourrait intervenir davantage dans le discours de troisième lecture, mais pour autant que vous apportez ces faits pour ramener la discussion à la deuxième lecture du projet de loi, j'espère que vous en viendrez rapidement à ce sujet.

M. Saint-Germain: Sur cette même question de règlement.

Mme le Vice-Président: Je n'accepterai plus de question de règlement sur le même sujet. Je me sens suffisamment informée et ce que j'ai dit maintenant est une décision. Je pense, d'ailleurs, que l'intervenant, actuellement, est satisfait de cette décision. A moins que vous n'interveniez sur un autre sujet, M. le député de Jacques-Cartier, je n'accepterai pas de question de règlement sur cette même question de règlement.

M. le député.

M. Saint-Germain: Mme le Président, je vous demande une directive. A titre de membre de l'Opposition officielle, j'ai entendu tous ces messieurs discuter du règlement. L'article 120, à mon avis, est clair et précis. J'aurais aimé pouvoir vous donner des explications basées sur les déclarations mêmes des ministres, pour vous soutenir que toute cette question de bureau d'émission de plaques d'immatriculation est absolument dans le débat, parce que c'est une modification complète de la distribution...

Mme le Vice-Président: Je pense, M. le député de Jacques-Cartier, que vous êtes déjà intervenu sur l'amendement et sur la motion principale dans le discours de deuxième lecture. Vote droit de parole est terminé. Votre intervention actuelle m'apparaît une intervention sur la deuxième lecture du projet de loi. Je n'ai pas terminé, M. le député de Jacques-Cartier. Vous me dites que vous me demandez une directive sur l'article 120 de ce projet de loi. C'est déjà fait. Je vous demanderais de relire le journal des Débats.

M. Saint-Germain: Mme le Président, je ne parle pas ni sur la question de deuxième lecture, ni sur les dix minutes, je parle relativement au règlement numéro 120. J'avais un point de vue à vous donner puisque j'ai participé au débat à la longueur...

Mme le Vice-Président: M. le député de Jacques-Cartier, à l'ordre s'il vous plaît! A n'im-

porte quel moment, je vous prierais de le noter, le président de cette Assemblée peut dire qu'il est suffisamment informé sur une question de règlement. Je vous ai dit que c'était fait. J'ai déjà donné ma décision par rapport aux interventions précédentes. Je vous prierais de vous en tenir au règlement. Je vous demanderais votre collaboration, M. le député de Jacques-Cartier, pour que nous puissions continuer la discussion sur le débat de deuxième lecture. Je vous demande votre collaboration, M. le député de Jacques-Cartier. A propos de quoi, M. le député de Jacques-Cartier, me demandez-vous une directive? Est-ce encore pour le règlement numéro 120?

M. Saint-Germain: Ce n'est pas sur la question de règlement.

Mme le Vice-Président: Sur quoi? Voulez-vous vous lever, M. le député de Jacques-Cartier.

M. Saint-Germain: Je voulais revenir sur une déclaration que vous avez vous-même faite. Vous avez parlé indirectement au nom du député...

Mme le Vice-Président: M. le député de Jacques-Cartier, je dois vous rappeler à l'ordre une nouvelle fois. Je vous ai dit que ma décision était rendue. D'ailleurs, M. le député de Mégantic-Compton semblait d'accord. C'est lui qui a maintenant la parole. Je vous demanderais votre collaboration, autrement je devrai vous rappeler à l'ordre.

M. le député de Mégantic-Compton.

M. Grenier: Je n'aurais pas voulu soulever tant de tempêtes. C'est étrange. Chaque fois que je prends la parole ici, cela me rappelle toujours l'histoire du "bégayoux" de chez nous qui demandait quinze minutes pour pouvoir parler deux minutes.

Mme le Vice-Président: Je dois vous demander de conclure, M. le député de Mégantic-Compton.

M. Grenier: Tout mon temps s'est passé en débat. Si on exclut le temps des interventions qui sont venues des ministériels...

Mme le Vice-Président: Puis-je vous préciser, M. le député de Mégantic-Compton, que juste au moment de l'intervention, il vous restait une minute.

M. Brochu: Je m'excuse, Mme le Président. Est-ce qu'il a été tenu compte des interruptions? Ce pauvre député de Mégantic-Compton, malgré toute sa bonne volonté, a été interrompu...

Mme le Vice-Président: S'il vous plaît, M. le député de Richmond! Vous allez devoir conclure, M. le député de Mégantic-Compton.

M. Brochu: Madame, je vous pose une question...

Mme le Vice-Président: M. le député de Richmond, vous parliez de temps d'intervention. Je vous dis qu'au moment où M. le député de Mégantic-Compton a été interrompu, je pourrai vérifier, il restait deux minutes à son intervention. M. le député.

M. Brochu: ... de règlement.

Mme le Vice-Président: Sur une question de règlement, M. le député de Richmond.

M. Brochu: Exactement le sens de la question que je vous ai posée. Je vous remercie maintenant de m'avoir donné la réponse et l'éclaircissement.

Mme le Vice-Président: L'éclaircissement sur ce que je vous ai dit.

M. Brochu: J'ai justement dit cela. C'est seulement cela que j'ai demandé.

M. Grenier: Profitant de mes dernières minutes, je ne demanderai pas un café comme le pendu, mais je veux, avant de terminer, dire que cette loi, que je trouve difficile à accepter pour les gens de l'Opposition à cause de toutes ses implications et des questions que se posent actuellement les gens du Québec, méritent, bien sûr, des éclaircissements. Selon la loi, les gens qui ont de petites ou grosses voitures paieront le même prix. Les gens qui ont de gros revenus ou de petits seront encore au même tarif.

On sait que cette loi est basée sur le revenu brut des salariés avec les difficultés que vous a décrites le député de Nicolet-Yamaska, à savoir la difficulté de connaître le salaire brut de serveuse de restaurant, de cultivateur, ou de tout autre groupe de gens où il est extrêmement difficile de connaître le salaire brut, les artistes, les poètes aussi. Cela rend vraiment compliquée l'application de cette formule. A ce bureau, comme le dit l'article 86, on devra faire connaître de qui on détient notre police. Je reviens là-dessus, mais non pas cette fois pour parler du bureau d'émission de plaques mais pour dire que nos assurances pourront parvenir des caisses populaires, encore une fois. Quand on sera installé là, il y a grande chance qu'on les prenne en totalité dans ces caisses populaires et qu'on élimine ainsi une concurrence honnête qui a fait l'envie de plusieurs provinces, celle qui existait parmi nos assureurs du Québec.

On le sait par les comptoirs où on peut avoir des assurances, et les gens préfèrent être assurés avec des courtiers privés. Alors, Mme le Président, les objectifs du ministre, à mon sens, ne sont pas atteints. Les objectifs qu'on a fixés, dont on parle depuis que les débats sont commencés ne sont pas atteints. Une loi comme celle-là, à mon sens, aurait dû — l'amendement, je ne veux pas revenir là-dessus — être retardée. Il me semble que le gouvernement aurait dû attendre pour nous présenter une loi comme celle-là et la roder davantage, aller davantage dans le public pour savoir ce

qui s'y passait. Dimanche matin encore, j'étais dans la paroisse du député de L'Acadie, dans sa paroisse d'été, à Saint-Herménégilde, et combien les gens auraient été désireux de rencontrer leur député de L'Acadie pour qu'il leur fournisse de plus amples renseignements. Je ne vous le cache pas, je suis sérieux en vous disant que les gens qui sont à ces rencontres s'inquiètent, ne sont pas au courant de ce qui se passe; ils l'apprendront, mais ils l'apprendront peut-être un an après que la loi sera appliquée. Il sera peut-être tard.

Or, j'aurais voulu qu'on retarde l'application de cette loi. Ce n'est pas nécessaire de les adopter toutes cette année. Quand, le 15 novembre prochain, ce nouveau parti au gouvernement fêtera la grande liberté, un an de liberté dans le Québec, ce sera bien ainsi qu'on appellera la fête du premier anniversaire, il me semble qu'il n'aura pas besoin d'avoir adopté toutes les lois qui renversent le Québec, les lois contrariantes comme on en a connu d'autres. Or, celle-là, il me semble qu'elle aurait pu se situer dans la deuxième ou la troisième année de l'administration de ce gouvernement. Elle n'est absolument pas prête, et les gens ne sont pas prêts à l'accepter comme telle, sûrement pas l'Opposition.

M. Marchand: Mme le Président.

Mme le Vice-Président: M. le député de Laurier.

M. André Marchand

M. Marchand: Mme le Président, le projet de loi 67 sur la réforme de l'assurance automobile doit poursuivre trois objectifs: son coût doit être le plus bas possible, elle doit donner lieu à des indemnités justes, elle doit permettre une rapide indemnisation des accidentés. Nous constatons que le régime actuel de l'assurance automobile, dans un système concurrentiel, mais en revanche dans un contexte juridique dépassé, est inacceptable par la population qui en paie actuellement les frais, car l'assurance automobile doit être obligatoire, maintenir le droit de recours et d'appel aux tribunaux et établir un système d'indemnisation directe, rapide et sans droit de subrogation.

Je ne crois pas que le projet de loi que l'on nous présente remplisse ces objectifs. Je pense que, dans un contexte juridique réadapté et avec les modifications que je viens d'énumérer, les assureurs, dans un système de libre entreprise, baisseraient leur coût d'administration d'une façon considérable et qu'une meilleure justice sociale en découlerait sans risque financier pour l'Etat et pour les contribuables. Les citoyens de la Colombie-Britannique ont appris que l'Etat peut masquer le coût réel d'un système étatique. Le versement de rentes aux victimes d'accidents d'automobiles s'ajoutera-t-il aux problèmes actuels de financement des régimes de retraite des employés du secteur public?

En effet, Mme le Président, l'étatisation, comme nous le propose Mme le ministre, nous

vaut un système à deux têtes: un monopole d'Etat pour les blessures corporelles et un régime privé pour les dommages matériels. Donc, deux systèmes de perception de primes: un par le gouvernement et l'autre par les courtiers. Deux systèmes d'indemnisation aux victimes. L'Etat assureur des blessures corporelles et l'entreprise privée assureur des dommages matériels. Pour la plupart des citoyens, une troisième police devra assurer les risques non inclus dans ces régimes.

Les victimes d'un accident d'automobile trouveront leur situation bien complexe, surtout que le courtier est éliminé du système pour blessures corporelles, ce qui signifie une réclamation à faire à la régie d'Etat. L'on sait les problèmes que représentent déjà pour la population le Régime de rentes, les accidents de travail, même si ces régimes étaient nécessaires. Une réclamation à faire à l'assureur privé, dans le cas des dommages matériels, est peut-être une réclamation au fonds d'indemnisation dans le cas où la loi donne un recours à ce fonds. Il faut compter également sur la possibilité d'une réclamation à un troisième assureur pour dommages non couverts par les deux systèmes obligatoires, particulièrement pour ceux qui devront assurer l'excédent d'un revenu plafonné à \$18 000 par année.

Conservons les avantages du système concurrentiel, Mme le Président...

Le Président suppléant (M. Vaillancourt, Jonquière): Je pense que M. le député de...

M. Marchand: Ah! je m'excuse, je ne vous avais pas vu. Je ne veux pas dire qu'il s'est amélioré. Je recommence. Conservons les avantages du système concurrentiel déjà en vigueur dans l'entreprise privée laquelle collaborera avec le gouvernement en vue de la réforme et de la mise en place d'un système rénové. M. le Président, les préjudices subis par les victimes d'accidents d'automobiles peuvent aller de la simple égratignure à l'incapacité totale permanente et à la mort. Une famille peut être décimée, le décès du père ou de la mère peut conduire à la dispersion des enfants et à la fin de la vie familiale.

Ces préjudices sont parmi les plus graves que peut subir une personne au cours de son existence. Or, malgré le sérieux de ces préjudices, la victime sera en toute première instance sous la responsabilité d'un fonctionnaire. Si cette même victime exige une révision de son dossier, elle sera prise en charge par d'autres fonctionnaires. Enfin, elle aura un dernier droit d'appel exercé devant la Commission des affaires sociales. C'est la prise en charge du citoyen par l'Etat à tous les niveaux d'application de la loi. Et il ne lui restera qu'un recours, ce sera le Protecteur du citoyen, qui sera surchargé.

M. le Président, le régime actuel d'assurance automobile a fait l'objet de nombreuses critiques visant la lenteur et le caractère incomplet de son système d'indemnisation, mais visant surtout le coût des primes en augmentation constante jusqu'en 1976. La fréquence des accidents d'au-

tomobiles et la gravité des dommages causés par ceux-ci ont une influence directe sur le coût des primes, quel que soit le système d'assurance en vigueur.

Au Québec, nous admettons, à notre honte, que nous possédons au Canada, depuis plusieurs années, le record en nombre d'accidents routiers et en pertes matérielles et humaines qui en résultent. En dix ans, 20 000 morts et 550 000 blessés. M. le Président, je veux dire au ministre, c'est-à-dire lui rappeler que même Mme le ministre disait que son projet de loi n'abaîsserait pas le coût de l'assurance et de la réforme si les automobilistes ne respectent pas la loi plus qu'ils ne le font actuellement.

C'est pourquoi, il y a quelques années, après étude de la fréquence et de la gravité des accidents, le gouvernement d'alors, c'est-à-dire le gouvernement libéral du temps, a pris des dispositions efficaces pour rendre nos routes plus sécuritaires. Après discussion entre le ministère des Transports et celui de la Justice, la surveillance routière a été intensifiée par la Sûreté du Québec; une nouvelle limite maximale de vitesse sur les routes secondaires a été établie. En 1976, une loi nous obligeait à faire usage de la ceinture de sécurité. Le système routier, surtout rural, a été amélioré aux endroits particuliers où les accidents étaient fréquents: des courbes dangereuses ont disparu, des intersections ont été reconstruites et des routes élargies. Un système de points de démerite a été établi visant à éliminer des routes les conducteurs en état d'ébriété ou imprudents et incitant les automobilistes à observer les règlements. Ces diverses mesures ont contribué à la réduction non seulement du nombre des accidents, mais aussi de la gravité des dommages causés par ces derniers. Les chiffres à cet égard sont clairs et il en est résulté, pour cette année, une baisse des primes d'assurance même sans modification du système.

Mme le Président, en terminant, je voudrais souligner à Mme le ministre que les Québécois qui voyageront à l'extérieur du Québec seront obligés de prendre une autre couverture. Je sais que Mme le ministre a manifesté des intentions de remédier à ce grave problème puisqu'un million de Québécois sortent de la province de Québec chaque année. Je ne crois pas qu'on puisse se fier à des intentions parce que, si un de ces Québécois avait un accident à l'extérieur de la province de Québec et qu'il n'y avait que des intentions, pour le règlement de cet accident, les tribunaux n'en tiendraient, je crois, pas compte, parce que en toute chose, si on ne tenait compte que des intentions, les règlements seraient fort difficiles.

Mme le Président, je veux en terminant, pour la deuxième fois...

M. Chevette: Jamais deux sans trois.

M. Marchand: ... vous parler de l'indemnisation de la reine du foyer, du chef-d'oeuvre de la création.

M. Chevette: Il devient poète!

M. Marchand: En effet, Mme le Président, la femme mariée, mère de famille, est un individu adulte à part entière dans la société. Je vous garantis que j'en sais quelque chose. Ses activités au service de la famille ne sont pas rémunérées, ce qui ne diminue en rien ses responsabilités et l'importance de son rôle. Le gouvernement qualifie cette loi de sociale. Il n'en demeure pas moins qu'elle est bien adaptée à notre société de consommation matérialiste, puisque toutes les indemnités sont comptabilisées sur une perte de revenu réelle ou virtuelle, excepté pour cette grille qui peut accorder un montant maximum de \$20 000 pour indemniser la perte de jouissance de la vie, mutilation et douleur. Avec cette philosophie, la mère de famille non rémunérée cadre mal dans ce projet de loi. Pour l'intégrer et pour rétablir l'indemnité qui lui est due en cas d'accident d'automobile, le gouvernement n'a pas trouvé mieux que de revenir à cette vieille notion de soutien de famille et de dépendant, comme si la femme restait toujours le prolongement du mari. Cette définition illustre bien la répartition que le ministre fait du rôle de l'homme et de la femme dans la famille et de l'importance du rôle de chacun.

Si un homme, soutien de famille, reçoit une indemnité indexée pour incapacité totale de l'ordre de 90% de son revenu net, calculé à partir d'un revenu brut de \$18 000 par année, pourquoi sa femme, mère de famille, subissant les mêmes préjudices, recevrait-elle simplement une compensation de ses frais de garde, d'aide domestique ou de ménage, probablement payables sur facture, et ceci pour un maximum de \$150 par semaine?

C'est pourquoi je conseille au mari, suite à cette loi, à moins qu'elle ne soit bonifiée par Mme le ministre qui se fait souvent la défenderesse de la femme — moi, je m'en fais le protecteur — de prendre une assurance supplémentaire afin que, s'il décède ou s'il a un accident grave, l'assurance de la police privée qu'il aura prise lui donne la chance de vivre convenablement après le départ de celui qui, dans le passé, la faisait vivre. En parlant, il aura au moins la consolation de se dire qu'il a laissé une femme et des enfants non pas dans la détresse, mais dans une sécurité peut-être relative, mais plus grande que celle qu'on lui offre actuellement.

Je vous remercie, M. le Président.

Le Président suppléant (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le député de Drummond.

M. Michel Clair

M. Clair: Dans le riche héritage qui attendait notre gouvernement, le 15 novembre 1976, se trouvait un volumineux rapport sur l'assurance automobile, un lot de réflexions, un lot de consultations, un lot de constatations, un lot de promesses sur l'assurance automobile, toujours, mais jamais ce gouvernement qui nous a précédés n'avait rendu sa grossesse à terme et accouché d'une décision.

Comme un mirage, ce gouvernement d'images s'est dissipé. Comme un mirage aussi se sont envolées les idées géniales de ces illusionnistes qui, dans la réalité d'Opposition pour ceux qui ont survécu au naufrage, n'arrivent plus à mener qu'à grand-peine un combat d'arrière-garde contre le projet de loi no 67. Incapables d'avancer des critiques positives à ce projet de loi, ils ont sombré, à mon point de vue, dans le négativisme le plus pur. Je vous préviens immédiatement que, même si j'exprimerai ici ce soir des réserves quant au projet de loi no 67, je n'entends, en aucune façon, m'associer à ce genre de critiques négatives qu'ont généralement constituées les interventions libérales et unionistes contre ce projet de loi jusqu'à maintenant.

Mon interprétation du programme de notre parti et de la situation actuelle de l'assurance automobile au Québec m'amène, bien humblement, à formuler les commentaires suivants. Premièrement, le principe de l'assurance obligatoire, à lui seul, constitue une réforme majeure et une réforme souhaitable. De tous les travers de notre régime actuel, celui dû à la non-assurance du quart environ des conducteurs est peut-être le plus grave à cause de la double classe de victimes que cela crée et à cause de la distorsion inacceptable qu'entraîne la situation actuelle au point de vue du coût des primes qui doit nécessairement tenir compte de la participation des compagnies d'assurances au fonds d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles qui paient pour les non-assurés, comme on le sait. L'assurance obligatoire, sans faire une liste détaillée des avantages et des inconvénients, est, sans contredit, préférable à la situation actuelle. Cependant, il ne faudrait pas en minimiser les inconvénients pour les moins bien nantis.

En effet, ce ne sont pas les riches qui se promènent sans assurance, mais c'est tantôt une femme seule avec la charge d'une famille, c'est tantôt un vieillard qui doit voyager régulièrement à une clinique, c'est tantôt un assisté social, un chômeur qui, lui aussi, essaie tant bien que mal d'utiliser un véhicule automobile pour les fins d'un emploi et également, il faut bien le dire, pour sortir sa famille de temps en temps de son trou de misère moderne.

Il faut être conscient des sacrifices qui seront exigés de tous les gens pauvres en leur demandant d'être assurés, en être conscient, non pas pour laisser tomber le principe de l'assurance obligatoire, mais pour reconnaître la nécessité de tenir compte dans la tarification ou par d'autres mesures sociales de la pauvreté de certaines catégories de gens, et pour constater aussi, M. le Président, l'urgence de développer, autant qu'il est humainement possible de le faire, une politique complète de transport public accessible aux citoyens de toutes les agglomérations importantes du Québec.

En ce qui concerne le principe de l'indemnisation des victimes de blessures corporelles sans égard à la faute, je pense honnêtement que le ministre des Consommateurs a raison de dire que ce régime est généreux. L'indemnisation sans égard

à la faute dénote sûrement, sur le plan juridico-social, une nette évolution par rapport aux règles qui déterminent actuellement qui et quelle sera l'indemnisation d'une personne blessée dans un accident d'automobile. Sans être la fine fleur de notre civilisation, l'indemnisation d'une personne blessée ou d'une personne tuée pour ses dépendants, dans un accident d'auto sans égard à sa faute, à son erreur ou à sa distraction, est certainement une solution beaucoup plus civilisée, beaucoup plus en accord avec l'esprit de tolérance, de partage, le sens de la responsabilité collective qui prévaut dans l'ensemble des mesures sociales mises de l'avant depuis le dernier quart de siècle au Québec.

Après tout, il n'est écrit nulle part que le droit au respect de l'intégrité physique, le droit à l'indemnisation de dommages corporels ne doivent être éternellement réservés qu'à ceux qui peuvent démontrer qu'ils ont été victimes d'une erreur, d'une distraction ou d'une faute de quelqu'un d'autre. La faute, M. le Président, est un concept, un facteur discriminant qu'ont développé les anciens à partir de principes judéo-chrétiens pour permettre à un juge d'assurer qu'autant que faire se peut le tort causé à une personne par l'erreur ou la volonté d'un autre soit réparé.

Cette notion ne pourra jamais être abandonnée complètement. Cependant, si un autre concept, un autre critère peut être retenu pour permettre que toutes les blessures corporelles, que toutes les personnes victimes de blessures corporelles dans un accident d'automobile soient indemnisées en matière d'accidents d'automobiles, cela constitue sûrement une évolution sociale et peut-être même juridique. Car la question la plus importante à déterminer dans le futur ne sera plus celle de savoir si oui ou non une personne blessée dans un accident d'auto pourra se faire indemniser par un responsable; la question sera dorénavant celle de savoir si une personne blessée dans un accident d'auto est convenablement indemnisée de ses blessures corporelles par le nouveau régime.

C'est ici cependant que l'on touche aux limites qu'on impose à mon point de vue aux avantages de ce principe généreux de l'indemnisation sans égard à la faute dans le projet de loi 67, la détermination de l'indemnisation des blessures corporelles et la nature ou le montant de cette indemnisation. Prenons d'abord la détermination de l'indemnisation des blessures corporelles. Qui déterminera si oui ou non une personne est incapable de travailler, qui déterminera si oui ou non une personne a droit à une indemnisation et à quelle indemnisation pour ses blessures corporelles?

La réponse est simple, on la connaît, c'est la Régie de l'assurance automobile, d'une part, et, d'autre part, la Commission des affaires sociales. Vous savez, M. le Président, que ce sera en première instance, un fonctionnaire qui déterminera l'admissibilité d'une personne blessée au régime et, dans un deuxième temps, ce sera un tribunal administratif. Mais c'est quand même un tribunal et devant tout tribunal les citoyens ont le droit

d'être égaux et ils ont le droit d'être égaux entre eux et d'être égaux face à l'Etat également. Devant tout tribunal, M. le Président, un besoin de règles de preuve afin de déterminer le plus justement possible qui a droit à la compensation.

Force nous est de reconnaître, M. le Président, que si dans un tribunal administratif comme celui de la Commission des affaires sociales il y a place pour des règles de preuve, il y a également place pour des avocats. Non seulement il y a place pour les avocats, M. le Président, mais c'est l'un des principes fondamentaux de la démocratie que celui du droit pour le citoyen d'être représenté, non seulement devant les tribunaux administratifs, mais également devant les tribunaux supérieurs, comme c'est également le droit pour le citoyen de voir l'Etat, l'organisation collective être traitée sur le même pied. Je pense que c'est un des principes qui n'est pas vraiment respecté à cause de la clause privative qui se retrouvera dans ce projet de loi, comme elle se retrouve déjà dans bien d'autres lois.

Je pense qu'à cet égard le projet de loi gagnerait en amélioration si, premièrement, on reconnaissait véritablement que les avocats auront un rôle à jouer devant cette régie et devant la Commission des affaires sociales. De deux choses l'une, M. le Président, ou bien on considère ces avocats comme des parasites devant ces tribunaux et on les exclut nommément, ou bien on considère que les avocats peuvent jouer un rôle utile, non pas pour leurs intérêts personnels ou leurs intérêts financiers, mais pour le meilleur intérêt des consommateurs, et à ce moment on prend toutes les mesures possibles pour assurer, pour faciliter l'expression des consommateurs devant cette régie et faciliter de la même façon l'intervention de l'avocat.

M. le Président, c'est nous qui avons à décider ce soir, et dans les jours qui viendront, quels seront les droits des consommateurs, comment ils pourront se défendre devant cette régie et devant la Commission des affaires sociales. En décidant du droit des consommateurs on décide également du droit des avocats, de la façon dont ils pourront se défendre et défendre leurs clients.

La protection du consommateur, M. le Président, je l'étends jusqu'à ce point. Il ne faut pas oublier que c'est nous qui donnons aux juges qui sont nommés, c'est nous qui donnons aux tribunaux et aux avocats les instruments avec lesquels ils auront à travailler. Je pense qu'à l'occasion de ce projet de loi on a peut-être un peu charrié sur le dos des avocats. Je pense qu'il y a encore dans ce système pour le rôle de l'avocat, le rôle essentiel qui n'est pas celui de faire de l'argent, M. le Président, qui n'est pas celui d'avoir un haut niveau de vie. Le rôle essentiel de l'avocat c'est de pouvoir défendre envers et contre tous, avec les moyens les plus honnêtes possibles, devant tout tribunal, les clients qu'il peut avoir.

J'aimerais, M. le Président, sur ce point, vous citer un passage du discours que prononçait le bâtonnier de Paris lors de l'ouverture de la cour à Montréal: "Une justice sans avocats ce serait le

justiciable désarmé, le procès escamoté, l'individu inévitablement écrasé par le poids de l'organisation collective. Ce serait la négation de la justice. C'est pourquoi, en ce qui me concerne, je repousse avec force la perspective que l'on présente parfois comme un progrès d'une justice sans avocats. En réalité, la disparition de l'avocat libre ne ferait que précéder de peu la fin de l'indépendance du juge. Le citoyen lui-même dans la réalité quotidienne accepterait-il de se passer du secours, de la confiance et de la compétence de l'avocat libre et indépendant choisi par lui pour s'en remettre à l'examen et à la décision du juge, quels que soient le temps et les capacités de celui-ci? La question se poserait encore bien plus à l'égard d'une administration contraignante par définition et se trouvant tout à la fois juge et partie". Je pense que c'est un des dangers qui nous guettent dans l'application de ce projet de loi.

L'intervention du bâtonnier de Paris, M. Francis Mollet Vieville continuait comme suit: "L'action, la fréquence, l'indépendance de l'avocat justifie le rôle du juge et préserve son indépendance personnelle. Toute activité humaine a un impact politique. Pour le public, l'avocat représente le seul témoin de la régularité de la justice et le garant des libertés individuelles devant un juge fondamentalement indépendant. Si, donc, l'action de l'avocat, sa présence auprès du justiciable et son indépendance professionnelle étaient diminuées ou abolies, son témoignage disparaîtrait. La justice, sans témoins, deviendrait alors secrète et suspecte. Elle se dégraderait immanquablement. Or, il n'est pas d'exemple dans l'histoire d'un peuple que la dégradation de la justice n'ait entraîné la dégradation du pouvoir politique lui-même".

On peut réfléchir longuement à ces propos du bâtonnier de Paris, car je suis convaincu que pour le meilleur intérêt du consommateur, si on considère qu'il y a une place pour les avocats devant cette régie qu'on crée, devant la Commission des affaires sociales, il faut en faciliter l'expression. Il faut également s'assurer que les consommateurs ne seront pas victimes de plus d'injustices qu'ils peuvent l'être actuellement sans les avocats devant le système actuel. Il faut également s'assurer que la régie ou la commission qu'on va créer soit sur le même pied que le citoyen, que le pouvoir de surveillance et de contrôle du tribunal de droit commun, qui est la Cour supérieure, rejoigne cet organisme de l'Etat.

En ce qui concerne le deuxième point dont je voulais traiter, M. le Président, soit l'indemnisation des blessures corporelles comme telle, je pense, M. le Président, que le projet de loi serait amélioré si on reconnaissait fondamentalement, à l'intérieur même des principes d'indemnisation sans égard à la faute, le principe du droit de toutes les personnes blessées dans un accident d'automobile d'avoir une pleine et entière indemnisation de leurs blessures. Si les normes qu'on prévoit actuellement apparaissent généreuses, quand même on pourrait y inclure dans ce projet de loi le principe du droit à une indemnisation pleine et entière.

Enfin, M. le Président, permettez-moi deux brefs commentaires. Ma tournée de comté m'a permis de prendre contact avec les citoyens du comté de Drummond. Je peux vous assurer que le principe d'indemnisation sans égard à la faute, quand il est bien expliqué, est largement accepté par la population. Cependant, le principe de la prime sans égard à la faute passe moins bien la rampe. Dans ce sens, on ne peut penser revenir à une prime basée sur le principe de la responsabilité civile puisque toutes fins pratiquées on devrait reprendre exactement le même débat devant les tribunaux pour déterminer la responsabilité.

Cependant, il serait possible, à partir du dossier de démerite de chacun des conducteurs québécois, de fixer une prime qui tienne compte de la qualité du dossier d'un conducteur d'automobile au Québec.

Enfin, je terminerai, M. le Président, sur le point suivant. On a beaucoup parlé du coût du régime pour les contribuables québécois. Il ne m'appartient certainement pas de donner un conseil au ministre, mais les Québécois sont surtout inquiets d'une question, soit celle du coût du régime. Quel est le pourcentage de gens qui pourrout connaître, avec le nouveau régime, un maintien de leur prime ou une réduction de leur prime? Quelle est la proportion de gens qui connaîtront une augmentation? C'est la question fondamentale à déterminer. On a tout à gagner à faire ce débat le plus public possible. Il est certain qu'on parle de choses futures et qu'on ne peut donner... Ce n'est surtout pas pour vous autres que je le dis. Il est certain, M. le Président, qu'on gagnerait à faire ce débat le plus public possible. Les Québécois sont en mesure de comprendre que l'instauration d'un régime nouveau, et souhaité, en général, dans ses grandes lignes, peut causer des problèmes au point de vue de chiffrer le coût de la prime de chacun des contribuables québécois. On doit faire un effort sans précédent pour que, justement, au moment où, en troisième lecture, on prendra la décision sur ce projet de loi, le plus de Québécois possible sachent à quoi s'en tenir quant au coût de leur prime comme individus. Merci, M. le Président.

Le Président suppléant (M. Vaillancourt, Jonquière): M. le député de Notre-Dame-de-Grâce.

M. Bryce Mackasey

M. Mackasey: M. le Président, ce sera peut-être une surprise pour le ministre si je dis que je suis complètement d'accord avec le fait qu'il n'y a pas assez de protection, à l'heure actuelle, surtout dans le domaine des blessures corporelles, pour les accidents sur la route.

I do not think that anybody, on this side of the House, can argue with the basic principle of the bill, which is what we are discussing on second reading. All too frequently and we must admit this, everybody in the House all too frequently in hundreds and indeed in thousands of cases,

people are injured severely because of accidents that occur on the highway, innocent victims who have no compensation, because nobody had proper insurance. And it is wrong for us, in defending lawyers, private enterprise or whatever, to ignore that fundamental issue that, at the present moment, there are too many automobiles on the roads that are not properly and adequately insured. It is inconceivable that in 1977, in Québec or in other provinces people can be incapacitated for the rest of their lives, as a result of an accident simply because they have been hit by somebody who does not carry adequate insurance. And I think if that was all the bill was about it would pass in this House in ten minutes, and I do not know why the minister has not simply made it mandatory that everybody who applies for licence plates must prove that he or she has an insurance policy that meets the requirements specified by the government. That is the role of the government to protect the individual. It is the responsibility of the minister of Consumers and Corporate Affairs to protect the individual, the unemployed, the employed, the rich and the poor people.

So, it would be quite logical for the minister to set up a committee or a commission of experts, sociologists, people concerned, to protect the individuals. When I was a minister, I had the responsibility of assuming a responsibility which private enterprise refused to accept, unemployment insurance, a simple plan where those employed through their contribution, helped to compensate for people who were temporarily out of work for no reason of their own. And, incidentally, Mme le Président, I predicted a high unemployment in 1977, I predicted that if Canada and Quebec were to remain competitive, we must gradually become a capital intensive nation in the manufacturing area rather than a labour intention.

I am not by philosophically opposed to the concept that the state must move in and fulfill a void which private enterprise neglects. But this is not the case, here. Private industry, here, has not refused to provide the type of adequate insurance which the minister thinks all Quebecers must have. What the minister has tried to do, because she has no choice, is to structure a necessary piece of legislation, to tie in philosophy that dominates be particular party, socialism, and you cannot come out with a hybrid type of legislation. It must be one or the other private enterprise or nationalization, it is inevitable that this is the first step in the nationalization of the insurance industry in totality. If it is not, it cannot function. You cannot say to private sector: You function in parallel with the government, you, in the area of material damage, and, we, the government, in the area of injury and, even, in death". The minister, no doubt, will want to explain to the House, and I will listen with an open mind, as to why this legislation must be so complex.

Why couldn't she or the government simply say that, in order to drive, in order to obtain your licence plates, you must provide proof that you can take adequate insurance that does not simply

cover material damage but meets the responsibilities set out by the Courts, when necessary, in the case of accident resulting in injury or death. They had to try and prove that they can do better than private industry and they cannot, Mr. President. They will have to set up once more another bureaucratic structure to compete the private industry. For no reason other than to meet certain electoral "avancement", promise they made during the election campaign.

The people of Quebec would be happier if the Parti québécois government would forget some of these silly election promises which are causing 11%, 12%, 13% and 14% unemployment. People driving their automobile after the first of January will not need one insurance policy, not two, but in many cases three. How ridiculous. There will be so much paper around it to solve the problem of the pulp and paper industry. And if they are in government long enough we are all going to be working in the public service. It is inconceivable, Mr President, that a government would try to create this monstrosity.

Why did they not simply say that everybody who goes to get the licence plates next year must go to a recognized "private entrepreneur", the little "courtier d'assurances" who lives and works who contributes to his community, and makes a very reasonable income? Why cannot you say to the driver of an automobile: you go to that small business man in your community and this is the type of policy that you must obtain from in order him to acquire licence plates? Why the parallel structure? Why, and I am not afraid to say that, the "patronages" to one organization, the caisses populaires, much as I love them as a member?

But where is the concept of private enterprise when you say select one organization, for emotional reasons probably? Here, you have this beautiful set up. We will tell the people what kind of policy they must have and then we will tell them where they must go and get it. It is unfair to the small business men, it can put many of them out of work. It can destroy the private industry concept of insurance. It can limit the insurance field to the large broker. I do not understand really the logic of why a government should select thousands of small business men for discrimination. That is what we are doing. Nobody is arguing with the principle that everybody who drives an automobile should have an insurance to cover certain specific problems that may occur through an accident. Not only damages to your car, not only damages to another person's car, but in a case of a severe accident sufficient responsibility through that policy to compensate adequately for physical damages or for death.

That principle is perfectly acceptable to me. That principle conforms with the responsibility of a responsible government. Where we part company is why did the minister not just come down and say: At the beginning of the year 1978, you cannot obtain licence plates unless you can prove that you have in your possession that proper form competence form of policy. We think, in their wisdom, the government should include financial

responsibility through that policy for any bodily injury even death that occur. So simple to add group insurance to the existing policies.

No complications. Just a direction. You either provide the policy or you cannot drive. Period. It is as simple as that. Who can cheat?

The government has the right to demand a specification, and it has, and I do not argue with that principle, but what I do not understand is why it has set up another huge bureaucracy of civil servants to administer, with their own "régie", with their own board, with their own regulations, with their own part of the sector of insurance, with their own power salaries, with their own power part to deduct from the fund of the overhead. Another establishment: How will you ever get compensation? Who will you deal with? Faceless bureaucrats? Faced with that, what will the average Quebecker prefer to deal with? Who would he prefer to deal with? The bureaucrat, a nice man 100 miles away from the scene of the accident or the village where you live? Or the man down the street that you have known all your life and have been insured with, who may have your fire insurance on your home, etc.? A neighbour, a small businessman, someone who gives you personalized attention at the time of grief, at the time of accident; somebody who will give you personal advice as how to deal with democracy and bureaucracy. This is what you need at the time of an accident. I have been in accidents, I know how helpless we are, how glad we are to get personalized advice at the right moment. Where would you get it in this case? Have you ever dealt with bureaucracy? You are lucky if you get your letters answered.

But what is fundamental, that I cannot understand from a party that claims to be concerned about the poor people is that this bill discriminates against the poor. As I understand it — I may be wrong and I will apologize if I am wrong — everybody pays the same amount for group insurance, the rich, the poor, the millionaire, the members of the Assembly, a Cabinet minister with a \$65 000 income, we all pay the same. The poor lumberjack who works seven months of the year, the man who is 35 miles from the city and needs the car to get to work as a necessity, not a luxury, we all pay the same amount, but do we all draw the same? No, the poor shall be reminded that they are poor. If you have earned an average of \$10 000, we do not want you to get illusions of grandeur, you will get up to 90% of \$10 000. Why? Because that is your class in society, that is the class structure of this party. You are in that \$10 000 to \$12 000 bracket for ever, you should be happy to get 90% of \$10 000, if you are permanently injured. The rest of us, big shots, who earn \$50 000 or \$60 000 and who do not pay a cent more for premiums, we are entitled to 90% of \$18 000 or \$20 000, whatever the final figures. Why? Because we are bigger shots. The whole thing is backwards, we should be paying a higher premium than the poor if we want to be logical. Since we are more wealthy, we should be paying a higher premium than the poor people, at the

bottom of the scale. That is what is wrong with this policy, it discriminates against the poor of Quebec and it discriminates in favour of the rich. I will not — as I understand it — have to pay one cent more, with my income, than the person who lives in Saint-Henri, whom I can see from my house, who earns \$8000, \$9000, who needs his car to get to work. He will pay the same thing as I will. In case of accident, he will draw considerably less. Where is social justice in a party that preaches social justice? That does not make any sense. I am not fighting for lawyers, I am not fighting for the courts, I am fighting for social justice for the poor, like a minister of Health and Welfare.

Where, M. le Président, is any justice in a policy that says the rich will pay no more than the poor, but shall draw better benefits, or more compensation in the event that they are injured? I am not going to argue about the silly rate structure, about a student who is in university and who being injured, is going to be compensated about \$50, \$60, \$70 or \$80 a week, not anticipating what he should be earning in five years or ten years, if the injury is a long one. It is mindboggling that in an attempt to mingle private enterprise with socialism, in order to please the party platform, we not only do not do that every well, we discriminate, I am sure unintentionally, but we discriminate against the very people we pretend to be helping, we go around selling this policy up and down Quebec, saying to the people: You know, we are going to look after you poor people who cannot afford automobile insurance. Fine, I am not against that, I am prepared to pay my share as one of the luckier ones.

I am prepared to pay more, if the government says the policy, as of the 1st of January, shall be based on an obligation of the automobile owner not only to pay a premium that reflects collision, but also reflects an obligation to compensate the bodily injuries or even death in case of an accident. I will not get into the arguments about "no fault", the pros and cons. We know how costly it has been in other provinces. This government is more interested in social peace than it is in creating jobs. This is the problem that the minister of Finances has. He cannot get on to creating jobs because his money must be taken up in these hairbrain schemes that discriminate against the poor of this province. This is the unfortunate thing. If the government were true to its philosophy it would nationalize the insurance industry. It does not have the courage. It is going to try to be all things to all people. Keep the insurance agents quiet by saying: You can continue to have the insurance insofar as it affects material damage. We, the government, will provide group insurance — that is what it is — for personal injury and death, but you will not be able to buy that from a small insurance agent. You will go down the street to the Caisses populaires. They have exclusive rights. Maybe they will give us a better than average rate. I am not sure. We are not putting that up for competition, we are giving it to them flat.

I have to admire the Parti québécois flagrant,

open willingness to practice patronage. I do not care what you call it. That is what it is. They did not say: If you like the privilege or the right to administer this side of our plan, submit tenders. They might have been surprised. But that is not important. The régie and all the rest of the bureaucrats set the premium. The poor Québec people will once more be marshalled. They will do what they are told to do, which is: Go down there and get your insurance policy before you can have your plates. If you are poorer than the rich man you are not going to pay less, but you are going to draw less. Something funny, but not so funny in the long run because the people of this province are not fools. They will say: Social justice, which the honourable minister spoke so eloquently about, we should understand it. I only earn \$8000, I only earn \$9000, I only earn \$10 000, and I live 23 miles from Montréal, I need that car to get to work. To me, it is not a luxury, but a necessity. I will scrape up the money somehow to pay for that extra responsibility that I could have if I am driving an automobile because I do not know if tomorrow I may not be the victim. I will have responsibility. There are widows who were left with nothing. There are people who have been incapacitated because of accidents.

I agree with that principle. But when he finds out that the village notary, or the village lawyer, or the Member of Parliament, or the member of the National Assembly, or the cabinet minister who has just come back from his trip overseas pays the same amount, but in the case of an accident, if they happen to be coming home from church together and they both get hit by a car together, the cabinet minister is going to get 90% of \$18 000 and his neighbor is going to get 90% of \$8000. Where in the hell is social justice?

M. O'Gallagher: The cabinet minister will go to hell.

M. Mackasey: That is for sure.

Madame, we are playing on intelligence, maybe it makes some sense but it is backward, absolutely reversed, it is reversed I know my good friend the minister of Health thinks like I do, because I have known him for twenty years as a humanitarian. I share many of his views, but he, I am surprised that as a member of the cabinet, the honourable member would have let that point go through. How could he sit quietly in the cabinet and allow discrimination be so created that the poor must pay as much as the rich but in the case of accident even less indemnity because some faceless bureaucrate determine that you must forever more be considered as one of those law Quebeckers who fit in class B-16 for those earning from \$8000 to \$10 000. But your neighbour, in class C-1-D which entitles him to 90% of \$19 000. Why? That is the class structure of this province and you knew about that. That is the way society is made. The rich should not have to pay more because they are rich. The world is changing with the government.

In conclusion, Madame le Président, what is wrong, is not the principle of the bill, it is the attempt to be all things to all people. Secondly, you are trying to keep the small private insurance agent quiet by saying: You can still have some of the business; keep the Caisses populaires satisfied by giving them a little bit of patronage; build up another bureaucracy parallel to the existing one, compete with private industry and then, to top it all off, put it in a package which says to the poor: You must pay the same price as the rich, but in the case of an accident, you draw less than the rich.

It is consistent for that party. Thank you Madame le Président.

Mme le Vice-Président: M. le député de Roberval.

M. Robert Lamontagne

M. Lamontagne: Mme le Président, vous me permettez, d'abord, de remercier sincèrement mes collègues de participer aussi activement à ce débat en deuxième lecture du projet de loi 67. Je voudrais également solliciter que la dernière intervention du député de Notre-Dame-de-Grâce soit traduite. Je pense qu'il vient d'exprimer, en notre nom à tous, une constatation, vraiment, qui devrait frapper tout le monde: l'injustice sociale du projet de loi 67.

Mme le Président, si j'interviens aussi tard dans ce débat, c'est que j'ai souhaité, comme plusieurs autres d'ailleurs, comme le député de Drummond tout à l'heure, que le ministre responsable du projet de loi 67 puisse être convaincu de la nécessité d'informer les membres de l'Assemblée nationale des coûts ou des projections de coûts de son ministère qui fait qu'elle peut être convaincue que l'assurance automobile au Québec va coûter moins cher aux Québécois.

Mme le Président, nous avons tous eu à nous plaindre, au cours des dernières années, d'une hausse sans cesse continue de nos primes d'assurance automobile sans que nous ayons vraiment été convaincus que, dans chacun de nos cas individuels, nous étions les premiers responsables de cette hausse du coût de l'assurance automobile. Nombreux sont en effet les conducteurs d'automobile qui, tout en n'ayant jamais eu d'accident, n'en voient pas moins leurs primes d'assurance croître chaque année sensiblement.

C'est dans ce contexte qu'en 1971 le gouvernement libéral a formé un comité d'étude sur l'assurance automobile connu depuis sous le nom de Gauvin. Ce comité s'était alors vu confier le mandat d'étudier les moyens les plus susceptibles de réduire les coûts de l'assurance automobile et de mieux indemniser les victimes d'accidents. Ces deux objectifs de la réduction des coûts et d'une meilleure indemnisation des victimes demeurent les objectifs fondamentaux du Parti libéral en matière d'assurance automobile. C'étaient là les deux lignes de force des propositions de réforme formulées par Mme Lise Bacon, en 1976, à titre de ministre responsable des Institutions financières, Compagnies et Coopératives.

Mme le Président, nous n'avons pas changé d'avis aujourd'hui. Si nous nous opposons aussi farouchement que nous le faisons au projet de loi 67, c'est que l'actuel ministre a été incapable de démontrer qu'effectivement le plan qu'elle propose permettra une réduction des coûts de l'assurance automobile et assurera une meilleure indemnisation des victimes d'accidents.

Une chose sur laquelle nous sommes cependant d'accord, et avec laquelle est d'ailleurs d'accord l'ensemble des Québécois, c'est que l'assurance automobile devrait être obligatoire pour tout le monde. Il est en effet inadmissible que des gens se promènent sur nos routes sans avoir d'assurance automobile et qu'ils exposent leurs concitoyens à être durement pénalisés lorsqu'il survient un accident et qu'ils n'ont pas eu la prudence de se munir d'une police d'assurance automobile.

L'assurance obligatoire est donc une première réforme à laquelle nous souscrivons volontiers.

En 1974, les Québécois déboursaient quelque \$450 millions en matière d'assurance automobile; ce sont là évidemment des sommes extrêmement importantes et c'est la responsabilité du gouvernement de voir à ce que ces sommes d'argent servent le mieux possible les fins pour lesquelles elles ont été destinées, c'est-à-dire la protection adéquate des victimes d'accidents d'automobiles. J'ai parlé tantôt du fait que pour chaque Québécois le coût de ces primes d'assurance n'a malheureusement pas cessé de croître et que, pour nombre de familles québécoises, cela constitue sans doute un problème très sérieux. Il fallait donc, de toute évidence, faire quelque chose pour réduire le coût de l'assurance automobile ou, à tout le moins, en ralentir la croissance. Je sais que ce n'est pas là une chose facile parce qu'à cette croissance des coûts il y a une série de causes aussi complexes les unes que les autres et, pour pouvoir régler le problème, il faut s'attaquer à toutes et chacune de ces causes.

Ainsi, la première chose qu'il me paraît nécessaire de mettre en évidence, c'est cette question fondamentale de la sécurité routière et de la prudence sur nos routes. Vous comprendrez que c'est avec un peu d'étonnement que je lisais dans le journal *Le Quotidien*, le vendredi 28 octobre, un texte d'un éditeur économique du Saguenay-Lac-Saint-Jean titré ainsi: Il faut boire plus pour relancer l'économie. C'est du moins ce que semble préconiser actuellement le gouvernement de M. René Lévesque. Je lisais, dans le même éditorial: "De plus, une part importante des tragédies routières qui fauchent régulièrement des vies et qui sont la cause de dégâts matériels au coût littéralement astronomique pour toute la collectivité est directement imputable à la surconsommation d'alcool au Québec."

"Récemment, le ministre Lise Payette — je cite toujours l'éditorialiste — qui exposait le programme gouvernemental d'assurance automobile faisait grand état de la conduite préventive en tant qu'élément positif permettant aux primes d'être maintenues à leur niveau actuel et même de diminuer. L'addition, plus rapidement et en nombre supérieur aux prévisions, de magasins de la SAQ

ne sert pas cette grande croisade de principe en faveur de la sécurité routière. Les bienfaits économiques du projet gouvernemental sont très faibles quand on examine de près ces implications."

On ne peut pas rester indifférent devant deux décisions aussi nuisibles l'une à l'autre. Je cite à nouveau l'ex-ministre des Transports, le député de Charlevoix: "La seule façon de diminuer les primes au Québec, c'est de diminuer le nombre d'accidents." Je vous cite encore et je pense que c'est important. Ce n'est pas drôle à dire pour nous, les Québécois, mais c'est la vérité. "Après le buveur allemand, le Québécois est d'ores et déjà le plus gros consommateur de bière au monde." Cela nous fait une drôle de publicité! C'est dommage. Je ne veux pas nuire aux compagnies de bière, mais il faut, lorsqu'on parle du projet de loi no 67 qui vise l'assurance automobile, regarder la réalité telle qu'elle se présente à nous, les Québécois.

Il s'agit, chacun dans son comté, de faire une enquête auprès de la Sûreté du Québec pour connaître les causes réelles d'un accident d'automobile.

Je disais la semaine dernière que le Lac-Saint-Jean, malheureusement, était peut-être l'une des régions où on devait déplorer le plus d'accidents d'automobiles. Je vous invite, une fois de plus, à lire les comptes rendus des journaux de fin de semaine. Chez nous les accidents d'automobiles, on connaît cela, mais je connais également, comme député du comté de Roberval, les causes des accidents d'automobiles chez nous. La boisson, malheureusement. La vitesse et toute autre chose inhérente à la conduite, à la prévention, tel que préconisé par l'ex-ministre des Transports.

Mme le Président, le gouvernement actuel devrait d'abord faire le point sur la sécurité routière au Québec. Il est absolument impensable, je ne comprends pas qu'un gouvernement qui se targue de toutes sortes d'expériences n'ait pas actuellement — je pense qu'à ce stade-ci de ce débat on peut employer un mot qui semblerait fort en d'autres circonstances — la "décence" de présenter aux parlementaires les coûts de l'assurance automobile au Québec.

Dans quelques minutes ou dans quelques heures nous serons appelés à voter l'une des lois les plus importantes touchant l'ensemble des Québécois. Plus de quatre millions de Québécois. De part et d'autre, à moins que je ne me trompe, personne ne semble connaître les coûts de l'assurance automobile.

Mme le Président, à ce stade-ci de mon intervention, je demande encore au ministre si oui ou non elle est en possession des chiffres de l'assurance automobile au Québec? Si elle les a, c'est son devoir de ministre de les déposer immédiatement. Si elle ne les a pas, c'est son devoir de retirer, du moins pour le moment, ce projet de loi. On ne peut pas, comme parlementaires responsables de tant de millions de Québécois, aller autant à l'aveuglette. Est-ce qu'on veut nous passer "un Québec"?

Mme le Président, je vous supplie en tant que député de votre comté, également parce que vous avez tout comme nous cette responsabilité...

L'honorable député de Drummond, un ministériel, tantôt n'a pas caché lui-même son inquiétude. Si chacun des ministériels intervenait, conscient non pas de sa ligne de parti, mais de ses responsabilités comme député de son comté, de représentant de la population de son milieu, il ne cacherait pas l'inquiétude des Québécois. Vous comprenez, les Québécois, il faut les connaître. La première chose qu'on demande, c'est combien cela va coûter? Pour n'importe quoi, encore plus l'assurance automobile qu'autre chose.

Il est incompréhensible qu'après des mois et des mois le ministre responsable du projet de loi no 67 n'ait pas la décence de répondre à cette exigence de l'Assemblée nationale. C'est un devoir de ministre. On n'a pas le droit d'accepter une deuxième lecture sans connaître les tenants et les aboutissants d'un tel projet de loi. Le principe de ce projet de loi no 67, ce sont les coûts de l'assurance automobile. Qu'on nous prouve à nous que cela va diminuer les coûts et l'ensemble des Québécois et des parlementaires seront favorables à un tel projet de loi.

Nous sommes convaincus, par ailleurs, qu'il est inimaginable — sans aucun doute vous me direz que la naïveté ou l'inexpérience de jeunes parlementaires ne le leur a pas encore fait voir — que l'étatisation va faire diminuer les coûts. Il faut connaître le fonctionnarisme provincial malgré toute la bonne volonté de l'ensemble de nos fonctionnaires. Le député de Notre-Dame-de-Grâce le mentionnait tout à l'heure. Quand on va écrire, qui est-ce qui va nous répondre? Cela va être encore l'achalandage le lundi matin au bureau des députés et avec urgence. Les citoyens n'auront pas eu de communication. Evidemment, avec toutes les heures de congé... En plein été, il ne faudra pas avoir trop d'accidents à certaines périodes. Pourquoi? Parce que c'est la période des vacances, des changements. Essayons d'employer entre nous les mots les plus simples possible. Qu'est-ce qui arrive d'une personne qui va avoir un accident d'automobile? Avec l'étatisation, elle écrit, vient voir M. le député, demande: A qui pensez-vous qu'il serait mieux de s'adresser? Vous savez, Mme le Président, il y en a encore qui vont penser que l'intervention d'un député va pouvoir faciliter le règlement. Encore là on institue, avec un semblant de pureté, un système — je ne dirai pas le mot patronage qui pourrait peut-être devenir antiparlementaire.

Mais employez-le comme vous voulez, il reste que le député va être appelé à jouer un rôle considérable dans l'application de cette loi. Il faut avoir un peu l'expérience des lundis de bureau pour le savoir. Ceux qui en font, du moins mes collègues de l'Opposition, savent ce que sont les lundis de bureau et je pense qu'on va apprendre ce qu'est la loi 67.

Mme le Président, Je Parti libéral du Québec, l'Opposition officielle maintient des principes fondamentaux dans l'assurance automobile. Ce que nous voulons, d'abord — ceci est fort simple, fort reconnu et unanimement reconnu — c'est l'assu-

rance obligatoire pour tout le monde. Je pense que le temps est venu que tout le monde au Québec soit obligé de détenir une police d'assurance automobile. Egalement, il faut que le gouvernement prenne les mesures nécessaires en établissant un "no fault" partiel. Déjà, le député de Jacques-Cartier, porte-parole officiel de notre parti, a expliqué clairement, dans son discours de deuxième lecture, ce que nous voulons. Avec le "no fault" partiel en matière de blessures corporelles, nous assurons une indemnisation rapide des victimes d'accidents d'automobiles, on maintient le droit de recours des gens devant les tribunaux pour l'excédent.

Je ne voudrais pas reprendre encore une fois les paroles du député de Notre-Dame-de-Grâce. C'est un système tellement injuste qu'on crée là; en fait, c'est le système antipauvres. Tout le monde paie les primes, mais, en même temps, pour ceux qui ont de plus graves blessures qui vont considérablement affecter leur avenir, il est normal qu'il y ait possibilité de compensation additionnelle et — la stricte justice le commande — qu'il y ait des recours additionnels en plus du "no fault" partiel. Egalement, Mme le Président — et je voudrais terminer là-dessus — il faudrait mettre l'accent sur la sécurité routière, sur le contrôle de l'évaluation et de la réparation des dommages matériels causés aux automobiles lors des accidents.

On écoutait le ministre des Transports, jeudi ou vendredi de la semaine dernière, nous expliquer en haussant le ton toutes les mesures qu'il avait prises pour la sécurité routière. Vous me voyez parfois moi-même parler fort, mais ce n'est pas parce qu'on parle fort qu'on a nécessairement raison. J'en conviens personnellement. Mais, dans le cas de la sécurité routière, il est assez évident au Québec, pour tout le monde, qu'on est très en retard sur à peu près tout ce qui se passe en Amérique du Nord. Qu'on mette en application ce que nous avons eu le courage difficilement de mettre en application en 1975 et 1976 par l'ex-ministre des Transports et cela aura déjà une grande portée pour l'application de cette loi 67.

Je répète ce que j'ai dit à l'intention du ministre: Il est indécent, inconcevable, impardonnable que le ministre responsable de la loi 67, à ce stade-ci de l'étude de son projet de loi, n'ait pas jugé à propos de déposer les coûts de l'assurance automobile au Québec.

Mme le Vice-Président: Mme le député de L'Acadie.

Mme Thérèse Lavoie-Roux

Mme Lavoie-Roux: Merci, Mme le Président. Si j'interviens dans ce débat, ce n'est certainement pas à titre d'experte dans le domaine.

C'est simplement parce que je voudrais, même si on arrive au dénouement du débat sur cet important projet, poser certaines questions au ministre, pensant que, peut-être, il n'est pas encore trop tard pour modifier certains points de ce projet

de loi. Je m'en tiendrai, dans les quelques minutes où je m'adresserai à mes collègues, au ministre et à vous, Mme le Président, à certains aspects qui m'apparaissent discriminatoires ou qui pourraient être facilement la source d'injustices dans ce projet de loi. On comprendra facilement que le premier article dont je vous parlerai est l'article 23. Je pense qu'on ne s'étonnera pas puisque c'est celui qui prévoit une indemnité extrêmement limitée pour la personne qui est au foyer.

Evidemment, ce n'est pas faire une grande découverte que de dire que dans la majorité des cas — si ce n'est pas la presque totalité des cas — il s'agit de femmes au foyer. Et on indique que si une femme au foyer, enfin une personne au foyer est incapable de vaquer à ses occupations, elle pourra aller chercher une indemnité qui ira jusqu'à \$150 par semaine, au maximum. J'aimerais demander au ministre, qui pourtant doit avoir un foyer dont on doit s'occuper, ce que représentent \$150 par semaine, quand on essaie de remplacer la mère au foyer ou celui qui remplit ce rôle auprès des enfants. On sait fort bien qu'aujourd'hui c'est une somme tout à fait insuffisante qui répond à peine au besoin de garde, sans compter tous les autres aspects, à plus long terme aussi quand la mère, normalement, pourrait retourner au travail, ne le pourra plus.

On peut se demander de quelle façon on traite vraiment la femme. Je m'explique mal que ce projet, qui a été, je suppose qu'il faudrait dire "marraine", mais je dirai parrainé par la personne responsable du statut de la femme, n'ait pas essayé, même si ce n'était pas facile, de prévoir une façon d'indemnisation de la personne qui est au foyer qui soit plus satisfaisante. Il me semble que le gouvernement du Parti québécois, qui avait même prévu un salaire pour la femme au foyer dans son programme électoral, aurait dû aller plus loin dans sa recherche, dans ce domaine, et trouver une autre formule que celle de prévoir une indemnité pour des soins de garde.

Je pense qu'il est presque inutile de souligner qu'on perpétue, une fois de plus, l'inégalité dans les rôles qui sont remplis respectivement par le père ou la mère, selon que l'un s'exerce au foyer ou l'autre à l'extérieur du foyer. Je m'étonne fort que certains organismes familiaux ne soient pas venus — ou peut-être sont-ils venus et je l'ignore — devant la commission parlementaire pour faire valoir la nécessité de prendre une occasion comme celle-ci pour ouvrir une porte à la valorisation, à la reconnaissance du rôle de la personne au foyer, sans compter l'importance de ce rôle et des indemnités appropriées qui devraient être accordées dans ces cas.

Un deuxième aspect qui touche encore le conjoint qui, dans bien des cas, sera une femme, c'est celui du conjoint séparé ou divorcé.

On prévoit que dans ces cas l'indemnité ira à la personne qui aura eu une vie commune pendant au moins sept ans avec la personne qui est décédée ou victime d'un accident. Mais encore une fois rien dans la loi ne prévoit que souvent la mère, dans la majorité des cas, qui a la garde du foyer

ait, elle, une protection quelconque suite au décès de son conjoint qui ne vit plus avec elle depuis un certain nombre d'années, mais qui vit une vie commune avec une autre. Ceci me semble un manque de prévoyance assez considérable au plan social.

Le troisième aspect — et à ce moment je voudrais m'adresser peut-être davantage au ministre des Affaires sociales — je me demande si le ministre des Affaires sociales a lu l'article 25 touchant les indemnités payées aux personnes âgées. Non seulement elles m'apparaissent insuffisantes, mais elles me semblent absolument discriminatoires. De 65 à 70 ans, on aura droit à une indemnité selon les revenus qu'on avait et compte tenu de ce qui est prévu à l'intérieur de la loi. A 70 ans, ceci s'arrête. Dans d'autres circonstances, une personne de 70 ans, non seulement pourrait encore gagner, mais également n'aurait pas à encourir des soins de garde ou des soins de nursing ou de protection qui lui imposent nécessairement des dépenses supplémentaires. Or, l'indemnité est arrêtée. Si par malheur la personne a 75 ans, il vaudrait peut-être mieux qu'elle prévienne de mourir l'année d'après parce qu'on ne lui versera une indemnité que pendant un an. Qu'arrive-t-il lorsqu'elle atteint 76 ans? Probablement qu'elle se retrouvera avec toutes les autres personnes de notre société qui vivent en deça du seuil de la pauvreté. Je trouve absolument discriminatoire la façon dont on a établi des critères de réparation, en particulier pour les personnes âgées qui, ne l'oublions pas, sont des personnes qui ont été élevées dans une génération qui, très souvent, a économisé de peine et de misère un peu d'argent pour justement s'assurer une vieillesse qui soit pour eux une vieillesse qu'ils considèrent digne et les garde dans l'indépendance. Mais non, pour eux on a des mesures qui apparaissent tout à fait discriminatoires. Même si le ministre des Affaires sociales est très occupé avec son collègue d'à côté, je voudrais seulement lui demander de relire cet article et voir s'il n'y aurait pas lieu de prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles qui sont prévues à l'article 25.

L'article 21: Quand le ministre, en cours de route... Est-ce qu'il est trop tard?

Mme le Vice-Président: Non, Mme le député, je veux simplement vous rappeler que, pour me faciliter l'interprétation de la pertinence du débat, il faudrait parler des généralités plutôt que de l'article même du projet de loi comme tel. Je pense que, de toute façon, vous en arrivez chaque fois au principe mais, pour plus de facilité, ne citez pas l'article.

Mme Lavoie-Roux: Je vais parler de la loi 67, Mme le Président.

M. Lalonde: Question de règlement, Mme le Président.

Mme le Vice-Président: M. le député de Marguerite-Bourgeoys.

M. Lalonde: Je comprends votre désir d'appliquer le règlement de façon juste, mais il reste qu'on doit remarquer que le député de L'Acadie s'en tenait toujours au principe. Rien n'empêche, dans le règlement, d'explicitier le principe en se référant à un paragraphe, à la loi, en fait, à tout un chapitre, s'il le faut.

Mme le Vice-Président: M. le député de Marguerite-Bourgeoys, je comprends très bien votre intervention. D'ailleurs, mon intervention n'était pas pour empêcher Mme le député de L'Acadie d'intervenir, je l'avais déjà bien spécifié.

Mme le député de L'Acadie.

Mme Lavoie-Roux: Merci, Mme le Président. Je discutais de dispositions de la loi qui me paraissent discriminatoires et qui, peut-être, créaient un certain climat ou pouvaient créer un certain climat d'injustice dans leur application. Un autre exemple de ceci c'est lorsqu'on prévoit, pour les étudiants, des indemnités différentes selon la faculté, l'école ou le milieu collégial où ils se trouvent. L'indemnité serait fixée selon le pouvoir de gagner relié à une profession plutôt qu'à une autre. Ceci est également vraiment antisocial.

On sait fort bien et il est prouvé que dans les facultés universitaires où les revenus qui seront gagnés éventuellement sont les plus élevés, très souvent se retrouvent les étudiants qui viennent des milieux les plus favorisés. Essayer de fixer une indemnité qui est reliée aux gains futurs d'une profession plutôt que d'une autre, alors que ni l'un ni l'autre des étudiants n'a encore assumé de responsabilité financière, je pense que c'est simplement perpétuer une inégalité sociale que, malheureusement, on retrouve dans le domaine de l'éducation, pour une foule de raisons dans lesquelles je ne veux pas entrer car vous me rappelleriez à l'ordre avec beaucoup de raison, Mme le Président. Je pense que c'est simplement perpétuer cette inégalité que l'on trouve dans le domaine de l'éducation et que cette différence d'indemnisation ne devrait pas être prévue dans la loi.

Je voudrais également parler de cette abolition du recours aux tribunaux. Il est prévu dans la loi qu'en première instance on devra faire appel à un fonctionnaire, éventuellement à d'autres fonctionnaires et, en dernier ressort, à la Commission des affaires sociales.

Dans tous ces recours, on devra faire appel à des représentants du gouvernement et le citoyen ne pourra plus avoir de recours devant un tribunal ordinaire, ce qui est quand même une des caractéristiques de notre système démocratique, qu'on devrait s'efforcer de maintenir.

Ceci est d'autant plus vrai et crée une difficulté d'autant plus grande qu'il y a une espèce d'incertitude dans la loi. Sous prétexte de souplesse qu'on a voulu laisser à la loi, il y a beaucoup d'indécision et peu de choses spécifiques quant aux indemnisations qui seront accordées et qui laissent la voie ouverte possiblement à des injustices. Là-dessus, je ne puis qu'appuyer ce que mes collègues de Notre-Dame-de-Grâce et de Ro-

berval ont dit, soit qu'à cause de cette large ouverture à des interprétations personnelles ou autres des fonctionnaires ou des personnes politiques qui pourraient peut-être faire des pressions auprès de ces fonctionnaires ceci aurait été une raison de plus pour qu'on garde ce recours au pouvoir judiciaire et aux tribunaux tel que prévu dans notre système judiciaire.

Mme le Président, en terminant, je voudrais simplement comme citoyen ordinaire, parce que, je le répète; il ne s'agit pas ici d'un expert qui vous parle, vous transmettre quand même les appréhensions de la population. Le citoyen en général se demande: Est-ce que ceci va nous coûter plus cher? C'est surtout le citoyen qui, jusqu'à aujourd'hui, a accepté d'assumer avec le plus grand sens de responsabilité de couvrir les risques qu'il pouvait créer pour d'autres citoyens. C'est à celui-là qui agit avec une grande conscience sociale, dans un esprit de responsabilité, qu'on va probablement demander de payer davantage.

Alors, je pense que la question que les citoyens se posent à cet égard est très légitime. Je n'ai pas la réponse. Je ne sais pas si le ministre peut la donner, mais je la lui demande au nom de l'ensemble de la population du Québec. Peut-elle, à ce moment-ci, dans la mesure du possible, avec une marge raisonnable de justesse, confirmer que ce citoyen responsable ne sera pas pénalisé par l'adoption de la loi 67?

Finalement, je crois que, comme mes collègues l'ont dit, les citoyens se réjouissent que l'assurance obligatoire pour tous devienne une partie de la législation au Québec parce que, depuis trop longtemps, un petit nombre assume des responsabilités supplémentaires pour pallier les responsabilités d'un trop grand nombre de personnes.

En terminant, ma seule préoccupation, qui en est également une des citoyens, est de se demander: est-ce que le processus prévu pour l'indemnisation des victimes sera plus rapide que celui que nous connaissions jusqu'à aujourd'hui? Je pense qu'il faut le souhaiter. Mais quand on pense que toutes ces personnes seront déférées à la Commission des accidents du travail, où le fonctionnement est très lourd, où, déjà, on connaît des délais considérables dans les décisions à rendre au sujet des accidents de travail, on peut se permettre de douter de cette accélération que tout le monde souhaite, quant à l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles. A tout le moins, on peut souhaiter que le ministre et le gouvernement prennent les mesures, si cette loi est adoptée, si cette décision finale demeure, que des mécanismes beaucoup plus souples et beaucoup plus efficaces soient mis en place, à la Commission des accidents de travail, pour assurer à la population un meilleur service. Merci, Mme le Président.

Mme le Vice-Président: M. le député de Gati-neau.

M. Gratton: Mme le Président, puis-je proposer l'ajournement du débat?

Mme le Vice-Président: A la reprise du débat, M. le député de Gatineau, c'est vous qui aurez le droit de parole. Cette Assemblée ajourne ses travaux...

M. Charron: Mme le Président, un instant...

Mme le Vice-Président: M. le leader du gouvernement.

M. Charron: Si vous me le permettez, je voudrais rappeler aux membres de l'Assemblée l'horaire des travaux de demain matin. La commission parlementaire des affaires municipales continuera l'étude des amendements proposés à la Charte de la ville de Montréal, au salon rouge, à 10 heures demain matin. A 10 h 30 demain matin, à la salle 91-A, la commission de l'Assemblée nationale se réunira pour continuer à étudier les projets d'amendements au règlement de cette Assemblée.

A la salle 81-A la commission de la justice se réunira pour étudier, article par article, un certain nombre de projets de loi qui lui ont déjà été déferés par cette commission.

Une Voix: A quelle heure?

M. Charron: A dix heures. Les commissions des affaires municipales et de la justice siégeront à dix heures. La commission de l'Assemblée nationale, pour une raison qui échappe à notre volonté, se réunira à 10 heures 30.

Mme le Président, je propose l'ajournement de la Chambre à demain...

M. Roy: Avant l'ajournement, je m'excuse auprès du leader adjoint du gouvernement, demain c'est la journée des députés. Il s'agit bien du deuxième mercredi sur la motion présentée par le député de l'Union Nationale? Est-ce exact?

M. Charron: Oui. C'est ce qui continue demain.

Mme le Président, je propose l'ajournement de la Chambre à demain 15 heures.

Mme le Vice-Président: Cette Assemblée ajourne ses travaux à demain 15 heures.

(Fin de la séance à 23 h 2)

Compte rendu des débats de la Chambre

L'édition quotidienne du journal des Débats paraît le surlendemain de chaque séance.

Elle comprend le texte des discours et des interventions dans la langue où ils ont été prononcés à l'Assemblée nationale.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires une heure après le discours.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leur propre discours et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

L'abonnement au journal des Débats est de \$8 par année et l'index est disponible au coût de \$2. Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances et envoyés au service des documents parlementaires.

*Le directeur,
Benoît Massicotte,
Bureau 74-A,
Téléphone: 643-2890*