



Assemblée nationale
Québec

journal des Débats

Troisième session - 32e Législature

Le lundi 6 décembre 1982

Vol. 26 - No 94

Président: M. Claude Vaillancourt

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Affaires courantes	
Dépôt de documents	
Rapport annuel du Conseil des affaires sociales et de la famille	6453
Rapport annuel du ministère des Affaires municipales	6453
Dépôt de rapports de commissions élues	
Étude du projet de loi no 99 - Loi sur le contrôle des coûts et des subsides en matière de transport scolaire	6453
Étude du projet de loi no 88 - Loi modifiant la Loi sur les autoroutes et d'autres dispositions législatives	6453
Rapport du greffier en loi sur les projets de loi privés	6453
Présentation de projets de loi au nom des députés	
Projet de loi no 281 - Loi modifiant la charte de la ville de Shawinigan	
Première lecture	6454
Renvoi à la commission permanente des affaires municipales	6454
Projet de loi no 254 - Loi concernant la succession de Eugène Gervais	
Première lecture	6454
Renvoi à la commission permanente de la justice	6454
Projet de loi no 262 - Loi concernant la succession de Pierre Victor Rougier	
Première lecture	6454
Renvoi à la commission permanente de la justice	6454
Projet de loi no 272 - Loi concernant la ville de Vaudreuil	
Première lecture	6454
Renvoi à la commission permanente des affaires municipales	6454
Projet de loi no 269 - Loi concernant la succession de Charles Sandwith Campbell	
Première lecture	6455
Renvoi à la commission permanente de la justice	6455
Questions orales des députés	
L'investissement du gouvernement dans Québecair	6455
Récupération du bois en perdition des boisés privés	6460
Le rôle de la Caisse de dépôt et placement	6461
Mise aux voix de la deuxième lecture du projet de loi no 86 - Loi modifiant la Charte des droits et libertés de la personne	6464
Renvoi à la commission permanente de la justice	6464
Avis à la Chambre	6464
Recours à l'article 34	6465
Question de privilège	
Articles de la Presse jugés injustes	6465
M. Michel Clair	6466
Demande de débat d'urgence	
Les implications financières du gouvernement dans Québecair	6467
M. André Bourbeau	6467
Décision du président	6469
Affaires du jour	
Projet de loi no 94 - Loi sur l'inspecteur général des institutions financières et modifiant diverses dispositions législatives	
Deuxième lecture	6469
M. Jacques Parizeau	6469
M. Daniel Johnson	6473
M. Jacques Parizeau (réplique)	6477
Renvoi à la commission permanente des finances	6479

Table des matières (suite)

Projet de loi no 104 - Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives	
Deuxième lecture	6480
M. Michel Clair	6480
M. André Bourbeau	6484
M. Jean-Guy Rodrigue	6486
M. Clifford Lincoln	6489
M. René Blouin	6491
M. Fabien Bélanger	6493
M. Jacques Brassard	6495
M. Fernand Lalonde	6497
M. Hermann Mathieu	6498
M. Clément Richard	6501
M. Cosmo Maciocia	6504
M. Michel Bissonnet	6506
M. Michel Clair (réplique)	6508
Renvoi à la commission permanente des transports	6514
Ajournement	6514

Abonnement: 25 \$ par année pour les particuliers
60 \$ par année pour les institutions et organismes publics

Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à
Éditeur officiel du Québec
Diffusion commerciale des publications gouvernementales
1283, boulevard Charest-Ouest
Québec G1N 2C9
Tél. (418) 643-5150

0,75 \$ l'exemplaire - Index 5 \$ disponibles au
Service des documents parlementaires
Assemblée nationale
Édifice H - 4e étage
Québec G1A 1A7

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0709-3632

Le lundi 6 décembre 1982

(Quinze heures six minutes)

Le Vice-Président (M. Jolivet): À l'ordre, s'il vous plaît! Un moment de recueillement.

Vous pouvez vous asseoir.
Affaires courantes
Déclarations ministérielles
Dépôt de documents
M. le leader du gouvernement.

Rapport annuel du Conseil des affaires sociales et de la famille

M. Bertrand: M. le Président, au nom du ministre des Affaires sociales, je voudrais déposer le rapport annuel 1981-1982 du Conseil des affaires sociales et de la famille.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Rapport déposé. M. le ministre des Affaires municipales.

Rapport annuel du ministère des Affaires municipales

M. Léonard: M. le Président, j'ai l'honneur de vous remettre le rapport du ministère des Affaires municipales pour l'année terminée le 31 mars 1981.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Rapport déposé.

Dépôt de rapports de commissions élues, M. le député de Bellechasse.

Étude du projet de loi no 99

M. Lachance: Qu'il me soit permis de déposer, conformément aux dispositions de notre règlement, le rapport de la commission élue permanente des transports qui a siégé le vendredi 3 décembre 1982 aux fins d'étudier article par article le projet de loi no 99, Loi sur le contrôle des coûts et des subsides en matière de transport scolaire. Le projet de loi a été adopté sans amendement.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Rapport déposé. M. le député de Bellechasse.

Étude du projet de loi no 88

M. Lachance: Qu'il me soit permis de déposer, conformément aux dispositions de notre règlement, le rapport de la commission élue permanente des transports qui a siégé le vendredi 3 décembre 1982 aux fins d'étudier article par article le projet de loi no 88, Loi modifiant la Loi sur les autoroutes et

d'autres dispositions législatives. Le projet de loi a été adopté tel qu'amendé.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Rapport déposé.

Dépôt de rapports du greffier en loi sur les projets de loi privés. M. le leader du gouvernement.

Rapports du greffier en loi sur des projets de loi privés

M. Bertrand: M. le Président, j'ai reçu un rapport du greffier en loi relativement au projet de loi no 281, Loi modifiant la Charte de la ville de Shawinigan. Le projet est conforme à l'avis et les avis ont été publiés. Cependant, comme le projet a été déposé au secrétariat après l'ouverture de la session, il y aurait lieu de faire motion pour suspendre la règle de pratique à cet égard.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Est-ce que cette motion est adoptée? Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: J'ai aussi reçu un rapport relativement au projet de loi no 254, Loi concernant la succession de Eugène Gervais. Le projet est conforme à l'avis et les avis ont été publiés. Encore là, il faudrait faire motion pour suspendre la règle de pratique à l'égard du fait que le projet a été soumis au secrétariat des commissions après l'ouverture de la session.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Est-ce que cette motion est adoptée? Adopté. M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: Un autre projet de loi privé: Loi concernant la succession de Pierre-Victor Rougier. Ce projet est conforme à l'avis. Les avis ont été publiés. Cependant, là aussi, le projet de loi a été déposé après l'ouverture de la session. Plus de six mois s'étant écoulés depuis la parution des avis, il y a lieu de suspendre les règles de pratique à cet égard. Je fais donc motion pour que nous puissions suspendre ces règles de pratique.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette motion est-elle adoptée? Adopté.

M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: Relativement à la ville de Vaudreuil, projet de loi conforme en tout point, projet de loi no 272, concernant la ville de Vaudreuil.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Rapport déposé.

M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: Projet de loi no 269 concernant la succession de Charles Sandwith Campbell. Le projet de loi est conforme à l'avis. Les avis ont été publiés. Cependant, encore là, motion pour suspendre les règles de pratique, puisqu'il a été déposé au secrétariat après l'ouverture de la session.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette motion est-elle adoptée? Adopté.

Présentation de projets de loi au nom du gouvernement.

Présentation de projets de loi au nom des députés.

M. le leader du gouvernement.
(15 h 10)

M. Bertrand: L'article f) du feuilleton, M. le Président.

Projet de loi no 281

Première lecture

Le Vice-Président (M. Jolivet): Le député de Champlain propose la première lecture du projet privé no 281, Loi modifiant la charte de la ville de Shawinigan. Cette motion de première lecture est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Adopté.

Renvoi à la commission des affaires municipales

M. Bertrand: M. le Président, je fais motion pour que le projet de loi soit déféré à la commission des affaires municipales.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette motion est-elle adoptée? Adopté.

M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: L'article g) du feuilleton.

Projet de loi no 254

Première lecture

Le Vice-Président (M. Jolivet): La députée de Johnson propose la première lecture du projet de loi privé no 254, Loi concernant la succession de Eugène Gervais. Cette motion est-elle adoptée? Adopté.

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

Renvoi à la commission de la justice

M. Bertrand: Motion pour déférer ledit projet de loi à la commission parlementaire de la justice.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette motion est-elle adoptée? Adopté.

M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: L'article c) du feuilleton.

Projet de loi no 262

Première lecture

Le Vice-Président (M. Jolivet): Le député de Rousseau propose la première lecture du projet de loi privé no 262, Loi concernant la succession de Pierre-Victor Rougier. Cette motion est-elle adoptée? Adopté.

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

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le leader du gouvernement.

Renvoi à la commission de la justice

M. Bertrand: Ce projet de loi est aussi déféré à la commission de la justice.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette motion est-elle adoptée? Adopté.

M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: L'article d) du feuilleton.

Projet de loi no 272

Première lecture

Le Vice-Président (M. Jolivet): Le député de Vaudreuil-Soulanges propose la première lecture du projet de loi privé no 272, Loi concernant la ville de Vaudreuil. Adopté? Adopté.

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

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le leader du gouvernement.

Renvoi à la commission des affaires municipales

M. Bertrand: Motion pour déférer ledit projet de loi à la commission des affaires municipales.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette

motion est-elle adoptée? Adopté.

M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: Finalement, l'article 1) du feuilleton.

Projet de loi no 269

Première lecture

Le Vice-Président (M. Jolivet): Le député de Jean-Talon propose la première lecture du projet de loi privé no 269, Loi concernant la succession de Charles Sandwith Campbell. Cette motion est-elle adoptée? Adopté.

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

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le leader du gouvernement.

Renvoi à la commission de la justice

M. Bertrand: Motion pour déferer ce projet de loi à la commission de la justice, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette motion est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Questions orales des députés. M. le député de Laporte.

QUESTIONS ORALES DES DÉPUTÉS

L'investissement du gouvernement dans Québecair

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. Lors d'une récente période de questions, je demandais au ministre des Transports combien d'argent le gouvernement du Québec avait investi dans Québecair. C'est alors que le premier ministre m'accusa de "débîner" Québecair, selon son expression. La Presse d'aujourd'hui et de samedi affirme, preuve à l'appui, qu'il s'agit d'un scandale, puisque l'engagement total du gouvernement du Québec dans Québecair atteindra bientôt 50 000 000 \$. Elle qualifie le tout de "désastre économique que le gouvernement doit maintenant supporter". Fin de la citation. Le premier ministre est-il disposé maintenant à confirmer les chiffres qu'avait avancés le député de Laporte, il y a une dizaine de jours, et que la Presse précise aujourd'hui, à l'effet que l'engagement total du gouvernement dans Québecair atteindra bientôt les 50 000 000 \$?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): M. le Président, je voudrais vérifier pour être bien sûr que c'est à moi que le député de Laporte s'adresse cette fois-ci. Je ne répondrai pas sur les chiffres en détail pour une raison, c'est que je voudrais demander à l'un de mes deux collègues qui sont pris à partie dans cet article, celui d'aujourd'hui, en particulier le ministre des Transports, à qui on envoie des accusations extrêmement graves, des allégations extrêmement graves, de faire le point sur la question. Je dirai simplement que, contrairement à ce que prétend cette page de la Presse d'aujourd'hui, au mois de juillet l'an dernier le Conseil des ministres, dans les circonstances telles qu'elles se présentaient, a été largement informé avant que, après de longues tergiversations, tout bien pesé, on ait pris la décision qui est connue aujourd'hui, c'est-à-dire de soutenir Québecair pour des raisons sur lesquelles on pourra revenir, mais qui nous paraissent valables et qui nous paraissent encore valables. Cela étant dit, puisqu'il s'agit de chiffres et que c'est là-dessus que certaines des allégations les plus sérieuses de M. Dubuc, entre autres, de la Presse, visent le ministre des Transports, c'est à lui que je demanderais de faire la lumière sur cette question des chiffres, entre autres.

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Clair: Je remercie le député de Laporte de soulever cette question parce que je pense qu'il va me permettre effectivement d'avoir l'occasion de répondre calmement à sa question.

D'abord, M. le Président, je n'apprendrai rien au député de Laporte, malgré le climat qui a pu régner à un certain moment sur cette question, en lui faisant le point sur la situation dans le dossier Québecair. Effectivement, au mois de juillet 1981, le gouvernement a injecté 15 000 000 \$ dont on sait qu'une partie a servi à racheter des actions privilégiées des actionnaires de Québecair. Le reste, soit 10 500 000 \$, a été injecté dans le fonds de roulement de Québecair. Par la suite - j'ai eu l'occasion de le dire, encore une fois, dans un climat qui n'a peut-être pas toujours été agréable pour le député et pour moi non plus - le gouvernement a été amené, soit par garantie de prêts ou par prêts à garantir environ 10 000 000 \$ de prêts à Québecair. S'additionne à cela - comme cela est connu depuis longtemps - l'engagement pris dans la convention entre actionnaires de racheter les actions ordinaires au prix de 2, 25 \$ l'action qui avait été fixé par l'offre de Nordair au mois de juillet 1981.

C'est donc dire, M. le Président,

15 000 000 \$ d'investissement initial plus 11 000 000 \$ en avance ou en prêt à Québecair. Quant aux autres allégations - ce que le député disait tantôt avec preuve à l'appui - je voudrais simplement lui indiquer que j'aurai l'occasion, si le Président me le permet, plus tard au cours de la journée, de soulever une question de privilège pour démontrer justement que les faits que j'aurais cachés n'ont jamais été cachés, que je n'ai répondu qu'aux questions qui m'ont été posées et à celles qu'on ne m'a pas posées, je n'ai pas répondu.

En terminant, le journal en question utilise trois temps de verbe différents; en page frontispice: Québec a injecté 50 000 000 \$; à l'intérieur, M. Jean-Guy Dubuc indique: aurait injecté 50 000 000 \$ et l'autre M. Dubuc dit: aura injecté au mois de juillet prochain 50 000 000 \$.

Quant à la différence entre les engagements déjà pris et ceux que le gouvernement pourrait être appelé à prendre à la suite des négociations qui commencent demain entre Air Canada et Québecair, le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec, je suis incapable de préciser combien cela pourrait coûter. Toutôale que Québecair sera appelée à jouer dans l'avenir et des sommes qui seront nécessaires pour la faire fonctionner.

Pour être bien sûr que je n'oublie rien, M. le Président, on a indiqué dans l'article, entre autres, que, après avoir injecté 15 000 000 \$, le gouvernement aurait injecté 3 000 000 \$ dans une filiale, Propair, en Abitibi. Cela est faux, archifaux. C'est en 1980, le 27 novembre, que mon prédécesseur, M. de Belleval, député de Charlesbourg, a procédé à une annonce publique disant qu'il y avait eu 3 000 000 \$ injectés dans Propair pour rationaliser le transport aérien en Abitibi.

En ce qui concerne le dernier point, l'achat de deux Hawker Siddeley 748, j'ai eu l'occasion de répondre à des questions du député à cet effet; la transaction s'est faite pour 2 600 000 \$ par formule d'achat-location, ici même, au moment des crédits supplémentaires.

Le Président: Question additionnelle, M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, il n'est pas coutume de faire un préambule à une question additionnelle, mais je pense que le ministre acceptera que je corrige d'autres erreurs qu'il vient de faire; sans cela, on pourrait l'accuser, dans les journaux, de faire des erreurs.

Premièrement, vous admettez que le montant investi dans Propair est remonté tout de suite à Québecair. Vous savez fort bien que la somme qui avait été mise dans

Propair était pour rembourser la dette de 3 000 000 \$ envers Québecair et qu'elle a servi à cela le jour même.

Deuxièmement, le ministre vient de nous dire tout à l'heure qu'il avait mis 10 500 000 \$ dans Québecair en juillet dernier. Je corrige le ministre. Ce n'est pas 10 500 000 \$, mais 10 200 000 \$ qui se sont retrouvés à Québecair parce qu'il y a 300 000 \$ qui sont allés dans la poche de M. Alfred Hamel pour son cadeau d'ouverture.

D'après le journal La Presse de la fin de semaine, il semble que le gouvernement aurait garanti aux actionnaires de Québecair des profits substantiels, même si Québecair faisait faillite ou était liquidée, de sorte que le président de Québecair, M. Alfred Hamel, qui en est également l'actionnaire majoritaire, qui a le contrôle de Québecair, fera un profit de près de 2 000 000 \$.

(15 h 20)

Est-ce que le premier ministre peut nous confirmer que, quoiqu'il puisse arriver à Québecair, le gouvernement du Québec a donné des garanties à M. Alfred Hamel qui feront que M. Hamel réalisera son profit de près de 2 000 000 \$?

M. Bélanger: Un bon Québécois.

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): M. le Président, je demanderai au ministre des Transports de préciser.

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Clair: En ce qui concerne...

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

M. Clair:... les 3 000 000 \$ qui ont été injectés dans Propair, il s'agit d'actions privilégiées qui sont détenues et le montant a pu, effectivement, servir à payer des dettes que cette compagnie avait à l'égard de Québecair.

Par ailleurs, en ce qui concerne les 10 200 000 \$, j'ai déjà eu l'occasion d'indiquer précédemment, à plusieurs reprises, que la prime qui avait été payée sur les actions majoritaires que détenait M. Hamel comportait des avantages substantiels pour Québecair, à savoir que Québecair pouvait bénéficier d'un prêt de l'ordre de 6 000 000 \$ ou 7 000 000 \$ - le député qui regarde cela de très près pourra le préciser - à un taux très avantageux, ce qui fait que Québecair a profité pour beaucoup plus que les 300 000 \$ de la présence de M. Hamel comme actionnaire majoritaire.

D'autre part, M. le Président, en ce qui concerne l'engagement pris par le

gouvernement à l'égard de tous les actionnaires de Québécois, les actionnaires majoritaires de Québécois, cet engagement a découlé d'une offre qui avait été faite par Air Canada, que nous avons respectée en tous points, sauf que l'offre était moins avantageuse puisque Air Canada offrait de payer 2, 25 \$ au mois de juillet 1981 alors que les actionnaires en cause ont accepté le même montant, mais pour juillet 1983, ce qui veut dire qu'actualisée, la valeur des actions payées par le gouvernement serait, si elles devaient être payées, d'environ 1, 73 \$ plutôt que 2, 25 \$, ce qui fait que l'offre du gouvernement du Québec était moins avantageuse.

En ce qui concerne les 300 000 \$, M. le Président, encore là, les engagements que M. Hamel a pris à l'égard de Québécois et du gouvernement du Québec sont réels, alors qu'il n'avait aucun engagement à prendre pour retirer la même somme de Nordair et Air Canada, à ce moment-là.

Quant à savoir si les actionnaires vont réaliser des profits, M. le Président, on allègue dans le journal La Presse que c'est 1 900 000 \$ de profits que réaliserait M. Hamel. Deux choses à ce sujet. Premièrement, s'il est vrai que c'est 1 900 000 \$ de profits, ces profits seraient moindres que ceux que M. Hamel aurait pu réaliser en acceptant la transaction d'Air Canada. Deuxièmement, M. le Président, en ce qui concerne les engagements pris par M. Hamel à l'égard de M. Webster, le prix que M. Hamel a payé pour ses actions, je l'ignore. Donc, je suis incapable de déterminer le profit que M. Hamel ou les autres actionnaires réaliseraient. Deuxièmement, c'était une question à laquelle on aurait normalement dû s'attarder. Il y a une raison fort simple pour laquelle on n'a pas cherché plus loin, à savoir combien avait pu payer M. Hamel à l'époque, puisqu'il s'agissait, à ce moment-là, de considérer une offre qui avait été faite par Air Canada et Nordair à M. Hamel et aux autres actionnaires.

Le Président: Question additionnelle, M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: Dernière question additionnelle, M. le Président. Au sujet du fameux cadeau de 300 000 \$ à M. Hamel, si j'ai bien compris, Nordair avait promis à M. Hamel un salaire de 100 000 \$ par année pendant trois ans si la fusion avait été faite l'été dernier. Vous avez choisi d'intervenir et vous avez gardé M. Hamel comme président de la compagnie à un salaire qui, je présume, doit être également de 100 000 \$ par année. Dans ces conditions, pourquoi avez-vous payé un deuxième montant de 300 000 \$, puisque vous avez donné une prime comptant de 300 000 \$ à M. Hamel

lors de votre prise de possession, en juillet 1981, et que vous l'avez gardé comme président avec un autre salaire. À ce moment vous avez payé deux fois les 300 000 \$ à M. Hamel, alors que Nordair les payait une fois et sur trois ans.

Le Président: M. le ministre des Transports.

M. Clair: Je ne comprends pas très bien le sens de la question du député de Laporte. Ce que je peux lui dire, en lui citant justement l'extrait de la lettre M. Jean Douville qui disait: "L'expertise de M. Alfred Hamel viendra s'ajouter au conseil pour mieux répondre encore aux besoins et aux aspirations des Québécois francophones". Quand on sait, M. le Président, en quoi consistait l'offre qui était faite à M. Hamel... On sait que M. Hamel et M. Lizotte, à tout le moins, disons, ne filaient pas le parfait amour, pour ne pas dire qu'ils étaient plutôt dans un climat d'inimitié connue, publique depuis longtemps. Ce qu'on proposait à M. Hamel, à cette époque, c'était de devenir l'adjoint au président; ce que tout le monde, à l'époque, a interprété bien davantage comme une insulte à l'égard de M. Hamel, comme une façon de lui dire: pour être bien sûr que tu vas débarrasser le portrait, on va te payer 100 000 \$ par année pour que tu attendes un coup de téléphone chez vous. C'est cela, M. le Président, qui a été offert à l'époque à M. Hamel, et c'est le genre de garantie qu'on donnait aux Québécois francophones.

Le Président: Question principale, M. le député de Brome-Missisquoi.

M. Paradis: M. le Président, ma question s'adresse à l'honorable premier ministre. La Presse, en fin de semaine, nous apprenait également que l'honorable ministre des Transports qui vient de répondre était finalement le copilote de l'aventure Québécois. Le dossier Québécois aurait été confié par le PM au véritable pilote, le député de Laval-des-Rapides, ex-ministre au marasme économique, pilote en chef du dossier "Ottawa-Crash". Aujourd'hui, les premières victimes de cette opération "Crash" sont les contribuables du Québec dans le dossier Québécois, les gens des régions éloignées pour qui cette ligne aérienne constitue un service essentiel et les travailleurs et les travailleuses qui oeuvrent au sein de cette entreprise.

Est-ce que le premier ministre, lorsqu'il a confié ce dossier de Québécois à l'ex-ministre au Développement économique a pris en considération les intérêts des contribuables, des gens des régions et des employés de Québécois?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): M. le Président, la réponse peut être très rapide, en dépit du préambule pseudo pittoresque et surtout pseudo humoristique du député. Il y avait une sorte de copilottage, en effet, au départ. D'ailleurs, il suffit de lire la Presse pour voir que la lettre du vice-président d'Air Canada, M. Douville, je pense, était adressée à M. Landry, car le député de Laval-des-Rapides était, à ce moment, ministre d'État au Développement économique et conjointement avec son collègue des Transports qui était le long du dossier, l'ex-député de Charlesbourg, notre ancien collègue, et ensuite forcément le ministre des Transports actuel, c'est lui, conjointement avec son collègue, donc, qui a piloté les premières étapes de ce dossier - le copilote, c'est vrai - et quelles sont les raisons qui nous ont amenés à prendre la décision en question au mois de juillet? C'est tout simplement à la suite de cette offre d'Air Canada dont, justement, si j'ai bonne mémoire, aussi bien le député de Laval-des-Rapides que le ministre des Transports d'aujourd'hui, qui répond aux questions, ont rencontré des interlocuteurs à Ottawa et ils en ont conclu que l'achat par Nordair, filiale - depuis trop longtemps, malgré toutes les promesses qui ont été faites - d'Air Canada, l'achat de Québécoir par cette filiale d'Air Canada voulait dire, à toutes fins utiles, la disparition d'un transporteur québécois, et pour longtemps. On disait: Peut-être pour cinq ans, si on se donne la peine de relire la lettre, et on sait à quel point ce genre de délais sont respectés par nos interlocuteurs fédéraux. Deuxièmement, en dépit des propos lénifiants qu'il y avait dans la lettre - la soi-disant annonce qui est reproduite dans la Presse d'aujourd'hui - à propos d'une présence francophone, quand est venu le moment de les mettre devant un minimum possible de garanties, il n'y avait aucune garantie d'aucune sorte. C'était, autrement dit, plus ou moins le prolongement indéfini de la politique d'Air Canada. Et on sait ce que c'est, la politique d'Air Canada, sur la présence des francophones: le moins possible et, quand on peut, on s'en débarrasse.

Le Président: M. le député de Brome-Missisquoi, question additionnelle.

M. Paradis: Une brève question additionnelle, M. le Président. Les travailleurs de Québécoir sont des francophones. Les usagers sont en majorité des francophones. Aujourd'hui, tout ce dossier est mis en péril. Au moment où la décision a été prise au mois de juillet, qui a piloté cette décision au Conseil des ministres? Était-ce le ministre délégué au Développement économique, le pilote du

dossier "Ottawa-Crash"?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): M. le Président, c'étaient les deux, conjointement.

Le Président: Question additionnelle, M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, ma question additionnelle sera adressée au premier ministre. Elle n'est pas de moi. Je la tire de l'éditorial de M. Jean-Guy Dubuc dans le journal La Presse de ce matin. Ce dernier pose les questions suivantes: "Peut-on, démocratiquement, conserver une certaine confiance dans les responsables de ce fouillis administratif? Peut-on, en situation de crise, appuyer ceux qui dépensent l'argent des contribuables avec autant de maladresse? Peut-on, au moment où l'on gruge le minimum vital des personnes, donner la priorité à une vision étroite d'un nationalisme émotif?" Et M. Dubuc répond: "Sûrement pas. Ces responsables ne méritent pas la confiance des Québécois. Ils devraient se retirer de fonctions qu'ils ont mal remplies."

Qu'en pense le premier ministre?

(15 h 30)

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): J'en pense une chose très simple qui ne paraîtra pas évidente au député de Gatineau, mais qui, probablement, pour la plupart des Québécois qui se servent de leur tête, va paraître évidente. Si une question comme celle-là est justifiée, combien devrait-il rester de gens dans l'autre parti, dans ce Parti libéral qui traîne à Ottawa, après les cadeaux qu'on a faits à Maislain, à Dome Petroleum pour sauver des actionnaires américains, à Massey Ferguson et à Chrysler? Il n'y en a aucun qui devrait être là.

Le Président: Question additionnelle, M. le député de Gatineau.

M. Pagé: Il a oublié Canadair et Bombardier.

M. Gratton: J'aimerais demander au premier ministre si le député de Lafontaine a quitté pour autant ou pour moins.

Le Président: Question additionnelle, M. le député de Laporte, sans préambule, s'il vous plaît!

M. Bourbeau: M. le Président, le premier ministre trouve-t-il normal, dans un contexte où on diminue les salaires des employés de l'État, où on renvoie même du personnel et où on coupe dans les soins

hospitaliers, que le gouvernement n'hésite pas à engloutir 50 000 000 \$ dans une aventure qui est dix fois pire que celle de Tricofil, sans que ne soit amélioré le sort des régions éloignées du Québec et sans que ne soient assurés les emplois des employés de Québecair.

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): M. le Président, premièrement, le député de Laporte n'est pas très honnête puisqu'il vient d'avoir la réponse sur les engagements précis du gouvernement. Je ne recommencerai pas le jeu des titres, des sous-titres et de textes dans la presse qui disent: On a investi 50 000 000 \$, on pourrait investir 50 000 000 \$ et on investira 50 000 000 \$.

Le député de Laporte a eu tout à l'heure la réponse précise sur les investissements faits et, pour la suite, cela dépendra des négociations qui s'engagent, sauf erreur, demain, pour voir quel serait l'avenir.

Une voix: Cela dépendra d'Ottawa.

M. Lévesque (Taillon): Je dois dire une chose, c'est que l'an dernier, quand cette décision a été prise, en plus des raisons que je donnais tout à l'heure, qui nous paraissaient valables et qui ne sont pas du nationalisme éculé parce qu'une présence dans le domaine du transport aérien qui fait partie des créneaux qu'on peut appeler la pointe du développement d'aujourd'hui, c'est important pour n'importe quelle société, on croyait pouvoir compter - un peu comme les illusions du droit de veto sur lesquelles on n'a rien à dire aujourd'hui - sur un minimum de décence de la part des autorités du transport fédéral qui aurait permis une rentabilité à Québecair.

Le Président: Une dernière question additionnelle, M. le chef de l'Opposition.

M. Lévesque (Bonaventure): Simplement une précision, parce que je pense que bien des gens sont inquiets aujourd'hui quand on pense aux travailleurs, quand on pense aux régions éloignées. En quoi la proposition de Nordair du mois de juillet 1981 était-elle moins intéressante que celle qu'étudie présentement le gouvernement du Parti québécois, quant à une association avec Air Canada?

Le Président: M. le premier ministre.

M. Lévesque (Taillon): M. le Président, je demanderai au ministre qui suit le dossier...

Le Président: Alors, M. le ministre des

Transports.

M. Clair: M. le Président...

Le Président: S'il vous plaît!

M. Clair:... la raison pour laquelle le gouvernement du Québec a toujours poursuivi la fusion des transporteurs Québecair-Nordair, c'est que sur le plan rationnel, sur le plan économique et sur le plan du service aux régions, c'était la meilleure option à suivre. Lorsque est intervenue la proposition en juillet 1981, il n'y avait pas, à proprement parler, une fusion dans laquelle le Québec aurait eu des garanties. Il y avait une intégration de Québecair à Nordair sans aucune garantie.

Quant à nous, nous avons toujours préféré la fusion Québecair-Nordair qui étaient, à l'origine, deux transporteurs québécois, la propriété d'intérêts québécois, ici même. La raison pour laquelle on connaît aujourd'hui toutes ces difficultés - je suis convaincu que le député de Bonaventure, chef de l'Opposition actuel, me comprendra et acceptera ma réponse - c'est que nous avons toujours voulu poursuivre cette fusion...

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

M. Clair:... parce qu'elle nous apparaissait rationnelle, économique et viable sur tous les plans. Il y a un endroit où on s'est fait baiser - et le je reconnais - c'est lorsque j'ai cru à la volonté affichée, répétée à de multiples reprises par le gouvernement fédéral, par M. Otto Lang, ministre des Transports du Canada, par M. Jean-Luc Pépin, que le gouvernement fédéral voulait, premièrement, fusionner Québecair, Nordair, Air Ontario et Régionair et, deuxièmement, que les intérêts de l'Ontario, privés et publics, et les intérêts du Québec, privés et publics, soient réellement satisfaits. C'est ce qui nous a amenés en août 1982 à faire, conjointement avec le gouvernement de l'Ontario, une proposition qui était acceptable par les deux niveaux de gouvernement.

Quand je dis qu'on a été trompé, c'est à compter du moment où M. Pépin m'a confirmé, au début de novembre, qu'il n'était plus question de fusionner Québecair et Nordair. À compter de ce moment, puisqu'on avait pris toutes les dispositions, du côté des actionnaires privés, pourquoi la Société d'investissement Desjardins a-t-elle de l'argent dans Nordair et dans Québecair? Parce qu'elle voulait poursuivre la fusion Québecair-Nordair à la faveur des engagements pris par le gouvernement fédéral et espérait être en mesure de représenter la partie québécoise.

M. le Président, à compter du moment où le gouvernement fédéral a refusé, a

rejeté toute possibilité de fusion, c'est évident qu'on a dû se tourner vers une proposition moins avantageuse, à mon point de vue, moins rationnelle sur le plan macro-économique, sur le plan des services aériens dans l'ensemble du Canada central. Que voulez-vous? Ce n'est pas moi qui ai refusé la fusion Québécois-Nordair, c'est le ministre fédéral des Transports qui nous a dit: Non, il n'en est plus question.

Le Président: Question principale, M. le député de Pontiac.

Récupération du bois en perte des boisés privés

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Ma question s'adresse au ministre de l'Énergie et des Ressources et concerne la récupération du bois de la forêt privée qui est en perte parce qu'il est affecté par la tordeuse du bourgeon de l'épinette. Le ministre peut-il nous dire quels sont les résultats concrets du programme que le ministère de l'Énergie et des Ressources devait préparer pour récupérer en 1982 le bois affecté?

Le Président: M. le ministre de l'Énergie et des Ressources

M. Duhaime: M. le Président, j'ai demandé à la compagnie REXFOR d'apporter sa collaboration pour écouler sur les marchés internationaux le maximum de mètres cubes de bois qui est affecté, principalement dans la région de l'Est du Québec, le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie. Je dois dire cependant que la conjoncture internationale ne nous aide pas beaucoup sur ces marchés. Par ailleurs, je dois indiquer que nous avons obtenu un accord du Conseil du trésor pour venir en aide directement aux propriétaires de boisés privés en leur versant une subvention de 2 \$ le mètre cube pour l'année en cours.

Le Président: M. le député de Pontiac, question additionnelle.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Le ministre semble trouver que la subvention va être capable de régler les problèmes. Oublie-t-il que pour la seule année 1982 les producteurs de bois vont perdre 1 300 000 cordes, ce qui représente une perte de 85 000 000 \$ pour ces producteurs? Le ministre est-il conscient que si on ne réussit pas à faire plus d'efforts et passer à l'action dans ce domaine, la perte cumulative en 1986 sera de l'ordre de 4 500 000 cordes, soit que c'est environ 300 000 000 \$ que nos producteurs de la forêt privée vont perdre?

Le Président: M. le ministre de l'Énergie et des Ressources.

M. Duhaime: Le ministre est conscient. D'abord, il ne s'agit pas de 1 300 000 cordes, mais de 200 000 cordes. Un plan de cinq ans va être mis en marche dès le printemps prochain.

Le Président: Question additionnelle, M. le député de Beauce-Sud.

M. Mathieu: Oui, M. le Président, sur cette question fort importante, je constate que le ministre continue son opération de chloroforme. Le ministre avait dit, c'est rapporté dans le Soleil du 15 décembre 1981: "Le bois affecté par la tordeuse de bourgeon sera récupéré en 1982." Au lieu de s'améliorer...

Le Président: Question, s'il vous plaît!

M. Mathieu:... la situation se détériore. Je voudrais que le ministre nous donne l'assurance qu'il va faire quelque chose. Que va-t-il faire pour que le bois de la forêt privé soit enfin pris en priorité dans ce problème?

Le Président: M. le ministre de l'Énergie et des Ressources.

M. Duhaime: Nous allons continuer nos démarches et les pourparlers qui se mènent, de façon beaucoup plus calme que la manière dont le député pose sa question, avec les dirigeants de la Fédération des producteurs de bois. Nous allons tenter l'impossible. Je rappelle essentiellement qu'il y a un ralentissement énorme tant dans l'industrie des pâtes et papiers que dans l'industrie du sciage. Je ne sais pas si vous êtes au courant de cela. Il est entendu que nous avons des surplus beaucoup plus élevés que prévu. La question du député va dans le sens suivant: Avons-nous l'intention d'intervenir directement pour que des droits de coupe ou des garanties d'approvisionnement qui sont consentis sur les forêts publiques soient réaffectés pour qu'on écoule d'abord et avant tout le bois affecté par la tordeuse? La réponse est oui. Je suis en train de terminer l'examen de cette question, mais je ne pense pas qu'on puisse arriver à une solution dans les semaines qui viennent. C'est beaucoup plus difficile à régler. C'est pour cela qu'on parle d'un plan de cinq ans.

Le Président: Question principale, M. le chef de l'Opposition, et par la suite, M. le député de Nicolet.
(15 h 40)

Le rôle de la Caisse de dépôt et placement

M. Levesque (Bonaventure): M. le Président, ma question s'adresse à l'honorable ministre des Finances. On se rappellera que le gouvernement du Parti libéral du Québec, dans les années soixante, avec la vision qui le caractérise, a mis sur pied, après des discussions fédérales-provinciales intensives et productives, un régime de rentes au Québec et, par la suite, la Caisse de dépôt. À la lumière des événements récents, on a l'impression assez nette que cette Caisse de dépôt fait l'objet de démarches qui semblent la placer comme un ballon entre deux gouvernements. N'y aurait-il pas lieu, à ce moment-ci, de voir à préciser, après une vingtaine d'années, le mandat, le rôle, les orientations, les pouvoirs même de la Caisse de dépôt, et cela, à la lumière d'un débat public, d'une part, et d'autre part, par la convocation d'une commission parlementaire afin que nous puissions, ici, à l'Assemblée nationale, pas au Sénat canadien, nous occuper de notre Caisse de dépôt.

Le Président: M. le ministre des Finances.

M. Parizeau: M. le Président, ce n'est pas sans une certaine émotion que j'ai vu, en fin de semaine, le chef de l'Opposition appuyer - tel que les journaux nous l'ont rapporté - ce rôle majeur, essentiel que joue la Caisse de dépôt dans notre société et insister pour que l'orientation, au moins en termes législatifs, de cette Caisse de dépôt soit déterminée par les Québécois, à travers les Québécois, bien sûr, par leur Assemblée nationale. Je pense que le chef de l'Opposition, ici, rejoignait une tentative majeure de notre société, depuis vingt ans, et à travers tous les gouvernements qui se sont succédés pour faire en sorte que les Québécois, dans leur ensemble, la société québécoise, les 2 700 000 Québécois qui contribuent par leur épargne, tous les quinze jours, par la Régie des rentes, au développement du Québec, puisse se poursuivre normalement. Quand je pense, M. le Président, que le chef de l'Opposition était lui-même responsable, en 1971... Il faisait allusion, bien sûr, à ce que M. Lesage a pu faire par la création de la Caisse de dépôt en 1965, une opération à laquelle j'ai été associé et à laquelle, je dois le dire, je suis très fier d'avoir été associé, à cette époque, mais le chef de l'Opposition n'a pas signalé qu'en 1971, la Société de développement industriel telle que nous la connaissons, c'est lui qui l'a créée, ici, à cette Assemblée nationale. Ce qui est remis en cause par la loi S-31, c'est l'action de tous les gouvernements successifs depuis vingt ans au Québec. Dans ce sens, je suis

heureux de voir - si je peux me permettre de dire ceci aujourd'hui - que nous pouvons maintenant, à la suite de l'intervention du chef de l'Opposition en fin de semaine, nous préparer à examiner le rôle de ces sociétés d'État que nous avons créées: la Caisse de dépôt, la SDI, SOQUIP, SOQUEM, REXFOR. Le rôle de toutes ces sociétés est remis en cause, au fond, par la loi S-31 - nous pouvons enfin nous placer dans la situation d'aborder ensemble, à l'Assemblée nationale, cette question. Oui, je crois, effectivement, que le rôle du secteur public au Québec, créé depuis vingt ans en association avec le secteur privé, devrait être examiné par l'Assemblée nationale. Je pense qu'il est important qu'une commission parlementaire soit convoquée à ce sujet. Que l'on puisse voir d'où l'on vient depuis vingt ans et où l'on va. Je suggérerais cependant au chef de l'Opposition ceci: Il semble - ici, je ne peux pas sonder les reins et les coeurs - que l'on se préparerait, à Ottawa, à laisser mourir, à l'ordre du jour la loi S-31, quelque part dans le courant de janvier et que peu de temps après, le gouvernement fédéral présenterait à la Chambre des communes une nouvelle loi allant peut-être dans le même sens mais possiblement fortement amendée.

Voici ce que je suggérerais au chef de l'Opposition. Laissons cette loi S-31, telle qu'elle existe, mourir au feuilleton. Laissons quelque part en janvier la Chambre des communes introduire un nouveau projet de loi et siégeons ici, en commission parlementaire, pour examiner la chose et être certains qu'au moment où nous examinons l'évolution du secteur public au Québec, on est certain de pouvoir avoir un impact sur ce qui se prépare à Ottawa.

Advenant cependant qu'il n'y ait pas de nouvelle loi présentée à la Chambre des communes, je garde néanmoins la suggestion que présente le chef de l'Opposition. Je pense que, quelque part en janvier ou en février, cette commission devrait siéger. Au moment où on remet en question cette association du secteur public et du secteur privé - qui a permis de financer 400 compagnies au Québec depuis un certain nombre d'années, qui a créé des milliers d'emplois - par la loi S-31, je pense qu'effectivement l'Assemblée nationale doit examiner à la fois tout ce qui s'est passé jusqu'à maintenant, les perspectives d'avenir et l'évolution de nos institutions.

M. Levesque (Bonaventure): M. le Président, je suis heureux que mon intervention de fin de semaine ait fait ainsi réfléchir le ministre des Finances. Je suis heureux également de voir que nous pourrions avoir un débat public et un débat à l'Assemblée nationale, en commission parlementaire, mais j'ai de la difficulté à relier le moment où un tel débat pourra

avoir lieu aux intentions du gouvernement fédéral. Loin de moi l'idée - pour un moment - d'être à la remorque de décisions du gouvernement fédéral. Je demande maintenant gentiment au ministre des Finances, dont je reconnais la gentillesse, de me répondre. Même si on n'avait pas eu affaire à un S-31 au Sénat, ne croit-il pas qu'un débat public, qu'un examen en commission parlementaire s'imposait de toute façon et que, dans les meilleurs délais, on devrait l'avoir?

Le Président: M. le ministre des Finances.

M. Parizeau: M. le Président, bien sûr, le chef de l'Opposition a activé mes réflexions au cours de la fin de semaine, mais pour lui indiquer que j'avais un peu réfléchi auparavant, je dépose en deux copies mon témoignage au Sénat du Canada.

Loin de moi aussi l'idée de me mettre à la remorque des décisions du gouvernement fédéral, au contraire. La seule chose, c'est que je ne veux pas qu'on soit à la remorque de décisions du gouvernement fédéral, je veux qu'on les contre ces décisions. Et pour les contrer correctement, il faut les connaître. Actuellement, nous sommes en face d'un S-31 moribond. On reconnaîtra que le gouvernement actuel n'est pas totalement étranger au fait que le S-31 soit moribond. Je craindrais qu'un S-31 mourant, nous ayons un C-31 - le C veut dire Chambre des communes - qui de toute façon ait les mêmes conséquences. Dans ce sens, compte tenu de l'intérêt que nous apportons tous, des deux côtés de cette Chambre, au maintien et au développement de notre secteur public, parce que c'est le développement et la création d'emplois au Québec, je trouverais lamentable qu'on se prononce là-dessus avant que le gouvernement fédéral ait vraiment dévoilé ses véritables intentions. Je dis simplement: Laissons le gouvernement fédéral déposer ses intentions et essayons de faire à l'égard d'un projet de loi en janvier ce que nous avons fait au S-31. Je pense que c'est cela. Lorsqu'on est vraiment menacé comme nous le sommes, l'important, c'est d'être efficace. Ne faisons pas un débat avant, faisons un débat au moment où nous savons exactement quelle est la couleur de l'adversaire.
(15 h 50)

Quant à savoir si, en tout état de cause, on devrait avoir ici, de temps à autre, des débats sur l'orientation de notre secteur public, mais oui, M. le Président, et nous en avons chaque année. On notera d'ailleurs, à cet égard, que la proposition toute récente du présent gouvernement quant à la transformation des travaux de l'Assemblée nationale, permettant justement un examen périodique chaque année des

sociétés d'État, était destinée à cette fin.

M. Beaumier: Question additionnelle.

Le Président: Dernière question additionnelle, M. le député de Nicolet, et, par la suite, M. le député de Roberval, une question principale.

M. Beaumier: Merci, M. le Président. J'ai eu l'occasion, avec quelques-uns de mes collègues, d'accompagner à Ottawa...

Le Président: Question, s'il vous plaît!

M. Beaumier:... le ministre des Finances et on a rencontré le comité sénatorial qui nous a donné un certain nombre des raisons, des motifs pour lesquels...

Des voix: Question.

Le Président: Question.

M. Beaumier:... le S-31 avait été déposé au Sénat.

Le Président: Question, s'il vous plaît!

M. Beaumier: Ma question est la suivante, M. le Président. Dans la Presse du samedi 4 décembre, un autre motif qui n'avait pas été évoqué à cette occasion-là s'est ajouté et c'est celui du ministre André Ouellet qui signale ceci: "C'est en raison de son échec devant les tribunaux, face à la Caisse de dépôt, et non seulement en raison des pressions du Pacifique Canadien..."

Le Président: Question, s'il vous plaît!

M. Beaumier:... que le gouvernement fédéral a finalement décidé de bloquer l'action de la caisse dans le secteur privé par son projet de loi S-31. " Est-ce en raison de ceci?

Une voix: Bien! Bonne question!

Le Président: M. le ministre des Finances.

M. Parizeau: M. le Président, je dois dire que j'ai lu cet article dans la Presse avec énormément de surprise. Si je comprends bien, ce que le ministre, que l'on a appelé à d'autres tribunes et dans d'autres journaux le ministre des grosses corporations, M. Ouellet, dit, c'est: Parce que j'ai perdu un procès, j'ai fait passer S-31. Sur quoi portait le procès? Est-ce qu'il portait sur l'aptitude du secteur public québécois et de la Caisse de dépôt d'acheter des actions? Non. Est-ce qu'il portait sur le droit de vote de ces actions? Pas du tout. Il portait sur la

divulgarion des renseignements. Il portait essentiellement sur ceci: La loi fédérale des corporations permet-elle au gouvernement fédéral de demander à des institutions comme la Caisse de dépôt de déclarer - simplement de déclarer - le nom des compagnies dans lesquelles elles ont plus de 10% des actions?

La cour a conclu que la loi fédérale n'obligeait pas la Caisse de dépôt à déclarer. C'est ça, la cause perdue par le gouvernement fédéral. Cela n'a donc aucun rapport, il n'y a aucun rapport entre la cause perdue et la loi S-31. La cause perdue dit: Il faudrait - dit le gouvernement fédéral - que des sociétés d'État, lorsqu'elles ont plus de 10% des actions d'une compagnie, le déclarent publiquement. Ceci n'est pas pour nous, M. le Président, une surprise. Dans la Loi sur les valeurs mobilières, qui est maintenant devant cette Assemblée nationale, nous imposons à la Caisse de dépôt, entre autres sociétés d'État, cette obligation. Il n'y a rien là-dedans pour nous surprendre.

Que fait la nouvelle loi de l'Ontario actuellement en deuxième lecture au Parlement de l'Ontario? La même exigence. Il n'y a rien là-dedans pour nous surprendre. Que le gouvernement fédéral veuille aller plus loin qu'il n'a été et qu'il change sa loi en vertu du même objectif, il n'y a rien là-dedans pour nous surprendre, mais cela n'a aucun rapport avec le fait d'empêcher la Caisse de dépôt ou la Société de développement industriel ou SOQUEM ou SOQUIP de prendre plus de 10% des actions d'une compagnie, à plus forte raison de ne pas les voter. Ce sont des problèmes complètement distincts. C'est une chose pour le gouvernement fédéral de dire: Déclarez ce que vous avez. C'est tout à fait autre chose de dire: Passez-nous votre épargne et nous la voterons pour vous.

Le Président: Dernière question sans additionnelle, M. le député de Nelligan.

M. Gauthier: Question de privilège, M. le Président.

Une voix:...

Le Président: Oui, sauf qu'à ce moment-là j'avais compris que le député de Nicolet avait cédé sa question principale au député.

M. le député de Roberval, sur une question de privilège.

M. Gauthier: M. le Président, tout à l'heure, vous m'aviez signifié votre intention de me reconnaître une question principale et vous savez fort bien qu'à cette période des questions, les ministériels n'ont eu aucune question. Or, c'est l'usage, à chacune des périodes des questions, d'en avoir une, M. le

Président.

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

M. Gauthier: Je voudrais savoir pour quelles raisons vous me refuseriez...

Une voix: Caucus.

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

M. Gauthier:... ce privilège normal de poser une question à cette période des questions.

Une voix: Demain.

Le Président: M. le leader de l'Opposition, question de règlement.

M. Lalonde: M. le Président, vous avez dit qu'il restait seulement une minute. Pourrait-on passer immédiatement à la question du député de Nelligan? Vous avez rendu votre décision et tout ce que le député de Roberval veut faire, c'est d'en appeler de votre décision.

Le Président: M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: M. le Président, sur la question de règlement, je crois bien me rappeler que, lorsque vous avez reconnu le député de Nicolet, vous avez dit, c'est ce que nous avons entendu ici: Dernière question additionnelle au député de Nicolet et, par la suite, question au député de Roberval. Dans ce contexte-là, M. le Président, nous serions prêts, quant à nous, à ce que le député de Roberval puisse poser sa question et le député de Nelligan la sienne.

M. Lalonde: M. le Président.

Une voix: C'était une question principale.

Une voix: Est-ce que c'est sur le salaire des députés?

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

M. Lalonde: Il semble qu'on en appelle de votre décision, M. le Président. Votre décision a été rendue. Un député ministériel a eu une longue question additionnelle suivie d'une longue réponse.

Des voix: Oh!

M. Lalonde: M. le Président, il me semble que c'est au tour de l'Opposition à

poser une question.

Le Président: M. le député de Nelligan. Est-ce qu'il y a consentement pour que le député de Roberval et le député de Nelligan puissent poser leur question...

Une voix: Oui.

Le Président:... sans question additionnelle, de part et d'autre?

Des voix: Non.

Le Président: Fin de la période des questions.

Des voix: Oh!

Le Président: Motions non annoncées. M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, j'aimerais faire motion pour que la commission parlementaire des transports se réunisse, dans les plus brefs délais, afin d'étudier toutes les implications financières du gouvernement du Québec dans le dossier de Québecair.

Le Président: Est-ce qu'il y a consentement?

Des voix: Non.

Le Président: Enregistrement des noms sur les votes en suspens.

Qu'on appelle les députés.
(16 heures - 16 h 05)

Mise aux voix de la deuxième lecture du projet de loi no 86

Le Vice-Président (M. Jolivet): À l'ordre, s'il vous plaît! S'il vous plaît, à l'ordre! Veuillez prendre votre siège. À l'ordre! Le vote porte sur la motion du ministre de la Justice qui propose que le projet de loi no 86, Loi modifiant la Charte des droits et libertés de la personne soit maintenant lu la deuxième fois. Que ceux et celles qui sont pour cette motion veuillent bien se lever, s'il vous plaît.

Le Secrétaire adjoint: MM. Lévesque (Taillon), Bertrand, Mme Marois, MM. Bédard, Parizeau, Morin, Johnson (Anjou), Bérubé, Lazure, Mme LeBlanc-Bantey, MM. Marcoux, Biron, Rancourt, Richard, Chevrette, Duhaime, Brassard, Fréchette, Clair, Marois, Garon, Tardif, Léonard, Leduc (Fabre), Proulx, Mme Lachapelle, MM. Guay, Dean, Rodrigue, Grégoire, Desbiens, Mme Juneau, MM. Fallu, Bordeleau, Baril (Arthabaska), Marquis, Boucher, Beauséjour, Lévesque (Kamouraska-Témiscouata), Champagne, Blais, Blouin, Gauthier, Lachance, Gravel, Lavigne, Brouillet, LeMay, Beaumier, LeBlanc, Paré,

Dupré, Levesque (Bonaventure), Lalonde, Bourbeau, Scowen, Ryan, Vaillancourt (Orford), Mme Bacon, MM. Marx, Bélanger, Mathieu, Vallières, Lincoln, Paradis, Johnson (Vaudreuil-Soulanges), Pagé, Gratton, Rivest, Mme Dougherty, MM. Polak, Maciocia, Cusano, Dubois, Saintonge, Doyon, Kehoe, Houde, Middlemiss, Hains, Leduc (Saint-Laurent).

Le Secrétaire: Pour: 81
Contre: 0
Abstentions: 0

Le Vice-Président (M. Jolivet): Motion adoptée. M. le leader du gouvernement.

Renvoi à la commission de la justice

M. Bertrand: M. le Président, je ferai motion pour que le projet de loi no 86 soit déferé à la commission parlementaire permanente de la justice.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette motion est-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Adopté. Avis à la Chambre. M. le leader du gouvernement.

Avis à la Chambre

M. Bertrand: C'est pour retirer un avis qui a été donné, M. le Président. En fait, on s'en rendra compte, puisque je ne ferai pas de motion là-dessus aujourd'hui. J'avais annoncé que la commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation siégerait aujourd'hui pour étudier le projet de loi no 78, mais comme le ministre de l'Agriculture est en tournée au Québec sur des dossiers majeurs...

Des voix: Il est là.

Des voix: Ah! Ah!

M. Bertrand: Que fais-tu là, toi?

Une voix: C'est la queue de veau.

M. Bertrand: M. le Président, j'ai reçu la queue de veau en pleine face. M. le Président, cette commission ne siégera pas, de toute façon, puisque le ministre doit travailler aujourd'hui avec ses fonctionnaires à préparer un certain nombre d'amendements au projet de loi en vue de son étude article par article.

M. Lalonde: M. le Président...

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

M. Lalonde:... c'est un flagrant délit. Quand pourrons-nous croire le leader du gouvernement quand il va nous annoncer que les ministres sont occupés partout, alors que tout ce qu'il fait, c'est d'essayer d'étudier le projet de loi qu'il a lui-même présenté?

Le Président: M. le leader du gouvernement.
(16 h 10)

M. Bertrand: Je dois dire, M. le Président, que vendredi, le bureau du ministre de l'Agriculture avait téléphoné à mon bureau pour indiquer que lundi, il ne serait pas à l'Assemblée nationale. Alors, considérez que le ministre de l'Agriculture n'est pas à l'Assemblée nationale aujourd'hui.

Deuxièmement, M. le Président, quant aux motions, cet après-midi, de 16 h 15 à 18 heures et ce soir, de 20 heures à 24 heures, la commission des engagements financiers se réunit à la salle 91-A.

Le Président: Cette motion sera-t-elle adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Président: Adopté.

M. Lalonde: En vertu de l'article 34, est-ce maintenant, ou après?

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

Recours à l'article 34

M. Lalonde: M. le Président, en vertu de l'article 34, j'aimerais demander au leader du gouvernement s'il peut prendre l'engagement de déposer la loi 90 réimprimée dans les meilleurs délais. Il nous a indiqué que ce serait autour du 10 décembre. On sait que nos travaux se terminent le 21 ou plus tôt, si c'est possible. Or, il y a un tout nouveau chapitre concernant les salaires et les pensions des députés qui sera contenu dans ce projet de loi qui pourrait soulever l'intérêt d'un certain nombre de députés. J'aimerais que le leader s'engage à faire en sorte que l'étude de ce projet de loi ne soit pas télescopée à la fin dans les deux ou trois derniers jours de la session. Il pourrait - c'est très amicalement que je le demande, ce ne sont pas des menaces - nous laisser le temps d'en considérer l'étude, sans compter que toute la loi 90 contient un grand nombre de dispositions au moins aussi importantes, je dirais même plus importantes que les salaires et les pensions des députés. J'aimerais qu'il laisse le loisir aux députés des deux côtés ou des trois côtés de la Chambre d'étudier en

toute sérénité ce projet de loi.

Le Président: M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: M. le Président, je voudrais d'abord indiquer qu'effectivement il y a une bonne partie du projet de loi 90 qui est connue depuis le mois de juin dernier. Ces articles qui constituent la majeure partie du projet de loi 90 - j'imagine - ont fait l'objet d'une étude ou d'une analyse chez nos collègues de l'Opposition. Deuxièmement, quant aux articles qu'il nous a fallu rédiger depuis que nous avons déposé à la commission de l'Assemblée nationale le mémoire relatif au dossier salaire et pension des députés, je dois dire qu'effectivement ce travail arrive à peu près à ses dernières étapes. Je veux, quant à moi, être en mesure de le déposer dans les meilleurs délais, comme vous me l'avez dit, mais je ne suis pas en mesure de fixer une date précise à ce moment.

Ceci étant dit, je veux tout de même que nos collègues sachent que, pour la majeure partie des articles qui sont connus depuis juin dernier et pour le reste, la partie salaire et pension, dans l'ensemble, ce qu'on retrouvera dans cette partie du projet de loi, dans un certain nombre d'articles, c'est essentiellement ce qui a été présenté à la commission de l'Assemblée nationale qui a siégé les 19, 20 et 21 octobre. Cela est déjà connu et cela a aussi été regardé, disons, d'un peu plus près dans un échange de questions et de réponses, lors de deux séances de la sous-commission de l'Assemblée nationale.

Question de privilège

Articles de la Presse jugés injustes

Le Président: Je vous remercie. Avant l'appel des affaires du jour, j'aimerais vous indiquer que j'ai reçu, à 13 h 55 cet après-midi, la lettre suivante, donc dans les délais impartis par le règlement, et c'est daté d'aujourd'hui: "Par la présente, je vous indique que j'ai l'intention de me prévaloir de l'article 49. 1 de notre règlement pour soulever une question de privilège à l'Assemblée nationale cet après-midi, avant l'appel des affaires du jour. En vertu de l'article 46. 1 de la Loi sur la Législature, il est interdit à quiconque de proférer des injures ou publier des écrits discriminatoires à l'adresse d'un député. Le journal La Presse publie aujourd'hui, sous les signatures de MM. Alain Dubuc, Jean-Guy Dubuc et Guy Pinard, des articles m'accusant d'avoir dissimulé la vérité, alors que les principaux faits allégués pour justifier cette accusation sont faux. Je considère donc qu'ils portent atteinte à mes

privilèges de député et je désire protester et rétablir les faits, comme le permet notre règlement. Veuillez agréer, M. le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs. " Et c'est signé: Michel Clair.

Alors, M. le ministre, tout en vous indiquant évidemment que votre question de privilège doit se limiter aux faits et aux questions qui sont mentionnés dans votre lettre, c'est-à-dire les accusations qui, semble-t-il, auraient été portées contre vous.

M. Michel Clair

M. Clair: Merci, M. le Président. Dans le journal La Presse de ce jour, les journalistes Alain Dubuc et Jean-Guy Dubuc m'accusent d'avoir menti, soit à la Chambre, soit à la population. M. Alain Dubuc m'accuse d'avoir, je cite: "... brouillé la piste des tribulations de Québecair. " Selon lui - je le cite toujours - il a fallu fouiller, gratter, pour obtenir les chiffres dans le dossier de Québecair. M. Jean-Guy Dubuc, quant à lui, écrit: "M. Clair a refusé de dire la vérité sur les transactions du président de Québecair, M. Alfred Hamel. "

Je proteste vivement devant ces accusations, aussi injustes que dénuées de fondement. En ce qui concerne M. Alain Dubuc, comment peut-il affirmer qu'il a dû fouiller et gratter, alors qu'il ne m'a jamais contacté d'aucune façon dans ce dossier? J'ai donné des dizaines d'entrevues sur celui-ci. J'ai répondu à des centaines de questions de la part de dizaines de journalistes de partout au Canada. Je considère qu'il est diffamant et injurieux que seul un journaliste qui ne m'a jamais contacté m'accuse de dissimuler la vérité, alors que des dizaines d'autres, qui m'ont interrogé, ne m'ont jamais reproché cela. Les seules questions auxquelles je n'ai pas répondu sont celles qu'on ne m'a pas posées.

En ce qui concerne M. Jean-Guy Dubuc, éditorialiste, il m'accuse d'avoir - je cite - "refusé de dire la vérité sur les transactions du président de Québecair, M. Alfred Hamel. " Lui non plus ne m'a jamais contacté. D'ailleurs, les transactions de M. Hamel avec le gouvernement du Québec sont connues depuis plusieurs mois. J'ai déposé ici même, à l'Assemblée nationale, l'offre de Nordair à M. Hamel sur laquelle était basée, en tout point, la transaction entre Québec et les actionnaires de Québecair, dont M. Hamel. La convention entre actionnaires, intervenue en juillet 1981, est déposée à la Commission canadienne des transports depuis plusieurs mois. Dans de telles circonstances, comment M. Dubuc peut-il m'accuser d'avoir refusé de dire la vérité sur les transactions du président, M. Hamel? Si M. Dubuc fait des références ou des insinuations à l'égard de transactions qui ne concernent que M. Hamel, autres que celles dont je viens de

parler, son accusation est encore plus surprenante, car il m'accuse alors de refuser de dire la vérité sur des transactions qui ne concerneraient que M. Hamel, sur lesquelles je n'ai rien à dire puisque je les ignore.

Par ailleurs, M. Jean-Guy Dubuc m'accuse d'avoir refusé de répondre aux questions sur la gestion de la compagnie et sur l'administration de mon ministère. Comment peut-il faire une telle accusation, alors que j'ai répondu à des centaines de questions, sinon à des milliers, depuis que j'occupe ce poste, depuis le mois de mai 1981, sur ces deux sujets, en soulignant, en ce qui concerne Québecair cependant, à chaque fois, que je n'étais pas le propriétaire de Québecair, non plus que l'administrateur de cette compagnie.

Pour tenter de prouver leurs accusations que j'aurais dissimulé la vérité, ces journalistes allèguent des faits dont les principaux sont faux. Ainsi, M. Alain Dubuc affirme, qu'"après avoir investi 15 000 000 \$ dans Québecair (...) le gouvernement a investi 8 000 000 \$ dans deux de ses filiales. " Il laisse entendre que j'aurais camouflé ou caché ces prétendus faits. Cela est faux, archifaux.

En ce qui concerne Propair, filiale à 50% de Québecair, l'investissement de 3 000 000 \$ du gouvernement dans cette opération de regroupement des transporteurs aériens de troisième niveau de l'Abitibi a eu lieu bien avant l'injection de 15 000 000 \$ en juillet 1981. Ce fait a été rendu public le 27 novembre 1980, date à laquelle mon prédécesseur, M. Denis de Belleval, a souligné l'événement par une conférence de presse.

En ce qui concerne la filiale Régionair, M. Alain Dubuc parle de "l'achat par le gouvernement, ni confirmé, ni infirmé officiellement, de deux avions HS-748 à Régionair (...) pour 5 200 000 \$. " Je vous réfère au journal des Débats du 18 novembre dernier, qui rapporte mes propos à la page 5942. Je déclarais: "... nous avons procédé à un bail-achat de deux Hawker Siddely-748 qui appartenaient à Régionair pour le service sur la Basse-Côte-Nord, selon la formule Norontair. " Plus loin, le député de Laporte demande: "Quel a été le montant de la transaction?" Je réponds: "2 600 000 \$ par appareil", même jour, même page du journal des Débats. On voit donc dans les deux cas que les faits invoqués pour m'accuser sont faux et portent atteinte à mes privilèges de député, puisqu'ils sont allégués pour m'accuser de dissimuler la vérité.

Pour tenter d'étayer également ces accusations, M. Alain Dubuc affirme par ailleurs que c'est M. Jean-Luc Pépin qui aurait révélé l'existence de prêts ou de garanties de prêts de l'ordre d'une dizaine de millions de dollars à Québecair par le gouvernement du Québec. Cela est également

faux. Dans le journal des Débats du 18 novembre 1982, à la page 5942, j'ai moi-même indiqué l'existence de tels prêts ou garanties de prêts par le gouvernement du Québec. Le 23 novembre, j'ai également tenu une conférence de presse devant des dizaines de journalistes où j'ai été longuement questionné par M. Normand Girard, journaliste au Journal de Québec. Je vous réfère d'ailleurs à son article du 24 novembre dans le Journal de Québec, qui démontre bien que cette supposée preuve de dissimulation est également fautive et sans fondement.

Je pourrais relever plusieurs autres erreurs, faussetés ou insinuations dans la Presse de ce matin. Je ne le ferai pas car ce serait trop long. Qu'il me suffise, en conclusion, de dire que je trouve déplorable que des journalistes et éditorialistes du plus grand quotidien français d'Amérique accusent un député de mentir, réclament sa démission comme ministre sans jamais l'avoir contacté, sur la base de faussetés et d'une manière diffamante, alors que ce même député a tout simplement essayé, au meilleur de sa connaissance, de défendre ce qui lui apparaissait être les meilleurs intérêts du Québec dans un dossier vital mais où la marge de manoeuvre était et continue d'être mince.

(16 h 20)

En terminant, M. le Président, quand je regarde l'attitude de ce journal dans ce dossier par rapport au Globe and Mail de Toronto, qui n'a aucun intérêt à défendre Québecair, je dois avouer, comme simple citoyen, que cela me désole énormément.

M. Lalonde: M. le Président. Je n'ai pas voulu interrompre le ministre qui avait un texte préparé. J'aimerais, à l'occasion de cette question de privilège, vous demander de nos indiquer jusqu'à quel point un ministre peut soulever une question de privilège devant des faits qui réfèrent à des actes de ministre et non pas de député. Sans cela, chaque fois qu'un ministre est contredit et de façon sévère - comme je le constate dans le cas du ministre des Transports - il y aurait lieu que chaque ministre se lève sur une question de privilège. Il me semble que c'est une interprétation un peu large, qui n'était pas l'intention des auteurs du règlement.

Le Président: M. le leader de l'Opposition. Je prends acte de votre demande. J'admets avec vous et certainement les collègues du parti ministériel qu'il n'est pas toujours facile, dans le cas d'un ministre, de constater si la question est réellement une question de privilège ou non, parce qu'il faut toujours faire la distinction entre les attaques sur l'intégrité et l'administration d'un ministère.

J'admettrai que dans ce cas-ci, la présidence, après avoir entendu le texte du ministre des Transports, considère - et je m'engage à l'avenir à donner des critères plus précis - que c'était une question de privilège et que le ministre s'est borné à rectifier les faits et à dire qu'il n'avait pas dissimulé la vérité. Je m'engage quand même, pour l'avenir, pour le bénéfice de l'ensemble des députés et des ministres, à établir des paramètres qui feront en sorte qu'on puisse être mieux guidés à l'avenir.

Demande de débat d'urgence

Les implications financières du gouvernement dans Québecair

Je dois vous avouer que j'ai reçu dans les mêmes délais - à peu près à la même minute - une demande du député de Laporte, à 13 h 54: "M. le Président. Conformément à l'article 78 de notre règlement, je désire vous informer qu'avant l'appel des affaires du jour de la séance d'aujourd'hui, j'ai l'intention de proposer que soit tenu un débat d'urgence pour discuter les implications financières du gouvernement du Québec dans Québecair, suite aux révélations pour le moins troublantes contenues dans certains quotidiens depuis quelques jours. Il s'agit, évidemment, d'une affaire importante, de la compétence de l'Assemblée dont l'étude s'impose d'urgence et qui ne pourra être discutée à l'Assemblée dans un délai raisonnable par d'autres moyens. Veuillez agréer, M. le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs." C'est signé André Bourbeau, député de Laporte.

M. le député de Laporte, je vous demanderais simplement en quelques minutes de plaider en faveur de votre demande de débat d'urgence, sans entrer dans le fond de la question ou du sujet.

M. le député de Laporte.

M. André Bourbeau

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. Comme vous venez de le dire, l'Opposition demande un débat d'urgence sur l'affaire de Québecair. Selon le règlement, il est dit à l'article 78 que la demande d'un débat d'urgence doit porter sur une affaire déterminée et importante et qui est de la compétence de l'Assemblée nationale. La motion doit être accompagnée de brèves explications - c'est ce que je vais tenter de faire - et le président décide si elle est recevable en tenant compte de son objet, des responsabilités administratives du gouvernement, de l'urgence d'en discuter et de la possibilité qu'elle puisse être discutée à l'Assemblée nationale dans un délai raisonnable par d'autres moyens.

Or, M. le Président, regardons les faits.

Il y a environ un an, le gouvernement du Québec annonçait qu'il avait investi 15 000 000 \$ dans Québecair et sans aucune consultation de l'Assemblée nationale. La nouvelle fut annoncée lors d'une conférence de presse par le ministre d'État au Développement économique du temps, le député de Laval-de-Rapides, et le ministre des Transports. L'Opposition a été stupéfaite à ce moment-là de constater qu'un investissement aussi important avait été fait sans aucune consultation. Subséquemment, à cause d'un mauvais contrat, mal négocié, où les seules personnes qui pouvaient en profiter étaient les actionnaires, le gouvernement a été obligé de réinvestir d'autres sommes très importantes. De sorte qu'après un an et demi, M. le Président, aujourd'hui même, on en est rendu, semble-t-il, d'après les journaux dont la lettre parlait tout à l'heure, à un investissement qui se situe autour de 30 000 000 \$ ou 35 000 000 \$, soit en montants investis ou en montants engagés par le gouvernement.

Le gouvernement n'a pas le contrôle de Québecair puisqu'il ne possède même pas une seule action ordinaire. Québecair est contrôlée exclusivement par des intérêts privés et le contrôle est entre les mains d'un seul actionnaire, M. Alfred Hamel.

On nous annonce maintenant que le gouvernement négocie avec le gouvernement fédéral et qu'il est possible qu'on réinvestisse bientôt une somme allant de 12 000 000 \$ à 15 000 000 \$. Pendant ce temps-là, on sait, parce qu'on en est avisé, que le service aux régions se détériore. Tout aussi récemment qu'il y a une semaine, les pilotes de la compagnie Régionair, la filiale de Québecair, refusaient de piloter les avions de Régionair sous prétexte que les avions étaient dans un mauvais état. Trois d'entre eux ont même été suspendus. Je vous fais grâce de certains détails tout à fait alarmants qui ont été rendus publics à cette occasion. Le service se détériore et les millions s'empilent dans Québecair.

La question que l'Opposition se pose est la suivante: Où s'en va-t-on avec Québecair? Est-ce qu'il y a quelqu'un au gouvernement qui sait où on s'en va avec Québecair?

Je vous souligne que ceci est un argument très important à l'appui de ma demande: le ministre des Transports a fait savoir récemment au ministre fédéral des Transports que la date fatidique pour une décision finale était le 31 décembre 1982. Le ministre des Transports du Québec a dit au gouvernement fédéral: Nous négocierons la survie de Québecair ou son remplacement par Québecair II, mais nous n'irons pas au-delà - ou enfin, c'est à peu près cela - du 31 décembre 1982. C'est la date ultime.

Or, M. le Président, vous savez fort bien que l'Assemblée nationale ne sera pas réunie à ce moment-là. Elle ne se réunira

pas de nouveau avant la fin de février. Si nous devons, comme Assemblée nationale, étudier le dossier, voir si cela mérite vraiment d'y investir encore 15 000 000 \$, à quel moment pourrions-nous en discuter puisque nous ajournerons nos travaux vers le 20 décembre et que nous ne nous réunirons pas avant le mois de février ou peut-être mars? Quand on connaît l'hésitation du gouvernement à faire siéger l'Assemblée nationale, il est plus probable que ce sera en mars qu'en février.

Dans ces conditions, comment l'Assemblée nationale pourra-t-elle étudier le dossier? Comment pourra-t-elle accéder, si possible, à un investissement de 15 000 000 \$ dans le dossier ou, si le gouvernement veut simplement nationaliser la compagnie comme il peut le faire, comment pourrions-nous y souscrire si nous n'avons pas la chance d'en discuter d'ici là? Si cela se produit, ce sera probablement la première fois, dans l'histoire du Québec, qu'une société aura été nationalisée sans qu'en aucune occasion l'Assemblée nationale n'ait pu en discuter. Est-il possible que le gouvernement investisse 50 000 000 \$ et nationalise une société sans qu'on n'ait un seul débat dans cette Assemblée?

Le règlement dit qu'on doit tenir compte des responsabilités administratives. Or, vous savez qu'il reste encore deux ou trois semaines de travaux et qu'il n'y a à peu près pas de projet de loi sur la table. Je vous en donne une bonne raison, M. le Président. Dans le domaine des transports, le ministre a déposé, il y a une semaine, trois projets de loi. Or, je vous signale que ce soir, à minuit, les trois projets de loi qui concernent le transport auront tous subi la deuxième lecture. Donc, à toutes fins utiles, quitte à terminer l'étude en commission parlementaire, ces trois projets de loi auront été liquidés.

C'est la même chose pour la plupart de mes collègues. Nous n'avons pas de travail, c'est la disette. Dans ces conditions, je vous souligne que le règlement permettrait la tenue d'un débat comme celui-là puisqu'il n'y a pas de travail à faire.

Le règlement dit aussi que le débat doit se terminer à 18 heures. Il est 16 h 30, il reste une heure et demie à peine. Est-ce que ce ne serait pas important qu'on passe cette heure et demie sur un dossier où les fonds publics coulent comme dans une baignoire - pour employer une expression connue - sans fond et où il y a déjà 50 000 000 \$ qui sont soit déjà investis ou qui le seront bientôt.

Dans ces conditions, je pense que la demande de l'Opposition correspond à toutes les prescriptions de l'article 78 et que la présidence devrait y accéder favorablement. Je vous remercie.

Des voix: Bravo!
(16 h 30)

Décision du président

Le Président: En ce qui concerne les demandes de débat d'urgence relatives à l'article 78, de nombreuses décisions ont déjà été rendues par le passé et l'une, je pense, qui fait jurisprudence et que nous retrouvons dans ce précis des décisions qui ont été rendues, c'est celle du 7 novembre 1972 qui a été rendue par celui qui était, à ce moment-là, président de l'Assemblée nationale, c'est-à-dire le député de Laval, M. Jean-Noël Lavoie. Je pense que ces quatre ou cinq critères font, aujourd'hui, jurisprudence.

Les critères de recevabilité d'une motion d'urgence qui doivent guider la présidence sont les suivants. Premièrement, affaire déterminée, importante et d'intérêt public. Je pense, M. le député de Laporte, que votre demande satisfait ce premier critère.

Une voix: Et de un.

Une voix: Un à zéro.

Le Président: Deuxièmement, de la responsabilité administrative du gouvernement; je vous donne également raison.

Une voix: Deux à zéro.

Le Président: Troisièmement, ne peut être discutée dans un délai raisonnable par d'autres moyens. Évidemment, je sais que nous sommes au mois de décembre. Je sais que la session va se terminer au plus tard le 21 et que certaines règles de procédure ou, du moins, certains droits appartenant à l'ensemble des députés sont suspendus par notre règlement sessionnel. La présidence sait, par contre, connaissant l'habileté de votre leader de l'Opposition et de son leader adjoint, qu'il existe, dans notre règlement, des possibilités de discuter de cette question d'ici au 21 décembre malgré l'existence du règlement sessionnel. Je pense que je n'ai pas à dire au leader de l'Opposition quels sont ces moyens.

Le quatrième critère est peut-être le plus important et celui auquel, je pense, vous n'avez pas répondu. Le problème provoque une crise soudaine et grave. La présidence ne peut être ni sourde, ni aveugle. La présidence a constaté, aujourd'hui, pendant 25 minutes, que deux questions principales ont été posées et ont obtenu des réponses à l'Assemblée. La présidence a surtout remarqué que, depuis le 9 novembre, des questions nombreuses ont été posées sur ce même sujet. Donc, quant au critère de crise soudaine, la présidence juge que cette crise

n'est pas soudaine puisque la présidence, depuis plusieurs mois, entend des questions et des réponses à l'Assemblée.

J'ai appris également, aujourd'hui, par une question qui a été posée ainsi que par une réponse, que les négociations doivent être entreprises demain relativement au même sujet. Enfin, compte tenu qu'il n'y a pas de vote, la présidence estime que même un débat d'une durée d'une heure et trente minutes sur le sujet ne serait pas de nature à régler le problème qui est devant nous aujourd'hui.

En conséquence, compte tenu que le critère no 4 et également le critère no 3 n'ont pas été respectés, selon la discrétion de la présidence, je rejette donc respectueusement, malgré la qualité de vos arguments, votre demande de débat d'urgence.

M. le leader du gouvernement.

M. Bertrand: L'article 8 du feuillet, M. le Président.

Projet de loi no 94

Deuxième lecture

Le Président: J'appelle donc la deuxième lecture du projet de loi no 94, Loi sur l'inspecteur général des institutions financières et modifiant diverses dispositions législatives. M. le ministre des Finances.

M. Jacques Parizeau

M. Parizeau: M. le Président, la raison pour laquelle nous présentons ce projet de loi... Avant d'aller plus loin - d'ailleurs, je m'en excuse, M. le Président - je dois dire que l'honorable lieutenant-gouverneur a pris connaissance de ce projet de loi et il en recommande l'étude à la Chambre.

La raison pour laquelle nous présentons ce projet de loi est, en un certain sens, une rectification profonde de ce que plusieurs gouvernements successifs au Québec ont fait, avec une conscience, je pense, accentuée au fur et à mesure où les années passaient, à savoir que nous n'avions vraiment pas réussi à mettre au point le genre d'organisme, de structure, de surveillance des institutions financières qu'il fallait.

L'histoire, en un certain sens, commence en 1967 alors qu'il y a eu, à cette époque, un certain nombre de faillites d'institutions financières au Canada et au Québec et où les gouvernements, qu'il s'agisse du gouvernement fédéral, du gouvernement de l'Ontario ou du gouvernement de Québec en particulier, sont devenus particulièrement conscients du fait que les déposants, que les investisseurs n'étaient pas correctement protégés. C'est en quelques années, en très peu de temps que

vont apparaître un certain nombre d'institutions de protection. La première institution de protection qui va se généraliser rapidement à travers le Canada, c'est l'assurance-dépôts, dont j'aurai quelques mots à dire tout à l'heure au sujet de notre projet de loi. Deuxièmement, on met au point, dans les provinces en particulier, des organismes de surveillance et de contrôle des institutions financières de façon beaucoup plus élaborée que ce qu'on avait jusqu'alors. La décision qui fut prise au Québec, à l'époque - et je dois dire que, comme fonctionnaire y ayant été assez étroitement associé, il me serait difficile aujourd'hui de ne pas, comment dire, prendre une partie, inévitablement, de la responsabilité de ce qui a été fait à ce moment - c'était de créer un ministère des Institutions financières. Ce ministère des Institutions financières destiné à les surveiller et à les contrôler s'appuyait sur un petit nombre d'initiatives qui avaient eu lieu jusqu'alors, en particulier la création, bien des années auparavant, du service du Surintendant des assurances.

Seulement, il faut dire que presque tout de suite, à l'occasion de la création de ce ministère, viennent s'y greffer d'autres fonctions qui n'ont pas grand-chose à voir avec les institutions financières, leur surveillance et leur contrôle. C'est ainsi, par exemple, que très vite les préoccupations de protection du consommateur vont venir se greffer au ministère. D'autre part, on va avoir, on va éprouver la nécessité d'établir une sorte de contrôle sur ceux qui s'occupent des ventes ou des achats dans le domaine de l'immobilier, ce qui n'a pas grand-chose à voir avec les institutions financières, on en conviendra, et on flanquera cela dans le même ministère. Comme on s'intéresse, au cours de ces années, de plus en plus aux coopératives dans notre milieu, à l'aide qu'on doit leur apporter, à la façon de susciter leur apparition dans le milieu et le développement de leur rôle économique, on va mettre les coopératives aussi dans le même ministère.

Si bien que le ministère des Institutions financières va devenir très rapidement un ministère hybride, un organisme qui s'occupe de choses qui, à la limite, peuvent parfois être opposées sinon dans leur lettre, du moins dans leur esprit. Pendant des années, nous allons assister au développement, si l'on peut dire, d'une structure administrative et ministérielle qui est à ce point compliquée, disparate, hétérogène, qu'il sera difficile de lui implanter une orientation précise. J'ai eu l'occasion de dire en cette Chambre à quel point, d'ailleurs, s'était greffé à ce premier phénomène un autre phénomène qui n'a pas aidé et qui avait trait essentiellement à la multiplicité, à l'alternance très rapide des ministres. Nous avons connu onze ministres en quatorze ans dans ce ministère.

Bien sûr, des gens ont eu la perception que tout ne tournait pas rond dans cette façon de concevoir les institutions financières, leur surveillance et leur contrôle. Cela aurait peut-être été un à-côté intéressant, peut-être le seul, de cet accident sérieux qui est arrivé aux caisses d'entraide que de révéler à quel point il était important d'implanter dans notre milieu, non pas cette espèce de créature hybride qui était devenu le ministère des Institutions financières, des Coopératives, à un moment donné, de la Consommation, mais d'avoir un mécanisme de surveillance précis, beaucoup plus précis que celui que nous avons jusqu'alors. Depuis cet incident, on aura noté, M. le Président, que j'ai été à même d'amener ici à l'Assemblée nationale un certain nombre de lois destinées à moderniser, à réarranger autant que possible, enfin on l'espère, dans le sens d'une certaine efficacité, certaines des lois majeures qui découlent de ce ministère. C'est ainsi que nous avons adopté deux lois relatives aux caisses d'entraide. Nous avons déposé et fait accepter une refonte complète de la loi sur les coopératives. Nous sommes en train d'examiner, à l'heure actuelle, à l'Assemblée nationale, une refonte complète de la Loi sur les valeurs mobilières. J'ai annoncé qu'à un moment donné, on s'amènerait avec une refonte de la Loi sur les coopératives d'épargne et de crédit. Il y a tout un travail législatif qui est en train de se faire pour remettre en ordre et rendre plus pertinentes, compte tenu du milieu financier d'aujourd'hui, les lois qui, à l'heure actuelle, sont administrées par le ministère des Institutions financières et coopératives. Mais ce que nous proposons aujourd'hui va plus loin encore, si on peut dire, et cela consiste essentiellement à démanteler le ministère des Institutions financières et coopératives et à le remplacer par quelque chose qui nous paraît un peu plus efficace et un peu plus utile que ce que nous avons eu jusqu'à maintenant.

(16 h 40)

Le ministère des Institutions financières et coopératives, en vertu de ce projet de loi, disparaîtrait. Il n'y aurait plus de ministère à cet effet. Ce ministère serait remplacé essentiellement par un inspecteur général des institutions financières qui aurait le rang de sous-ministre, mais qui ne s'occuperait que des institutions financières, que de leur surveillance et de leur contrôle. Au lieu d'être ce qu'ont été tous les sous-ministres dans ce ministère depuis très longtemps, c'est-à-dire des espèces d'hommes à tout faire, d'hommes orchestres qui travaillaient dans toutes espèces de domaines, ce sous-ministre aurait essentiellement, comme inspecteur général des institutions financières, une tâche précise dont tout le monde reconnaît dans notre société qu'elle

est absolument nécessaire. On ne peut pas demander aux gens de déposer leur argent dans des institutions financières sans qu'au nom de l'intérêt public le gouvernement assume la responsabilité de s'assurer que ces sommes sont administrées en fonction des critères de prudence, de critères qui suscitent la protection de l'épargnant. Un gouvernement qui ne ferait pas cela échapperait à une de ses responsabilités premières. Les gens doivent être protégés et savoir qu'ils le sont.

Le rôle de cet inspecteur général a été, à l'origine, inspiré - et je le dis sans aucune espèce de gêne à cet égard, M. le Président, je vais chercher mon bien où je le trouve - par ce que nous connaissons et ce que nous voyons évoluer à Ottawa depuis déjà pas mal de temps. Il y a, à Ottawa, deux postes de fonctionnaires un peu analogues à celui d'inspecteur général des institutions financières dont nous proposons la création dans le projet de loi. Il y a d'abord l'inspecteur général des banques qui est un fonctionnaire qui répond au ministre des Finances, mais qui a, dans sa loi, une protection tout à fait remarquable pour être en mesure de surveiller l'évolution des banques à charte, de voir de quelle façon elles se conforment à la loi qui les régit et qui a les pouvoirs nécessaires pour effectuer des correctifs évidents si à un moment donné ou à un autre une banque à charte n'oeuvre pas dans le cadre strict de ce que la Loi des banques prévoit.

Il y a un deuxième poste à Ottawa qui est celui du surintendant des assurances, qui a un rôle beaucoup plus vaste que ce que son nom semblerait révéler. Le surintendant des assurances à Ottawa est, en pratique, le surintendant de toutes les institutions financières qui relèvent du gouvernement fédéral et qui ne sont pas des banques à charte. L'inspecteur général des institutions financières dont nous proposons la nomination dans ce projet de loi aurait ces deux responsabilités à la fois. L'inspecteur général serait chargé d'administrer les lois qui régissent les institutions financières qui relèvent de la compétence du gouvernement du Québec et ce surintendant des institutions financières aurait, sous lui, en somme, deux adjoints, si on peut s'exprimer ainsi: d'une part, un surintendant des assurances s'occupant des assurances stricto sensu comme cela a été le cas au Québec depuis passablement d'années et d'autre part, un surintendant des institutions de dépôt, qu'il s'agisse de coopératives d'épargne et de crédit, de compagnies de fiducie, etc. Il y aurait donc un poste d'inspecteur général avec deux surintendants. Ce que nous allons demander à ces gens, en vertu de ce projet de loi, c'est de faire en sorte que les lois qui s'adressent à ces institutions financières soient rigoureusement appliquées.

Je ne vous cacherai pas que, surveillant depuis une bonne quinzaine d'années, l'évolution de la surveillance des institutions financières au Québec, j'ai toujours été un peu frappé par le contraste qu'il y a entre - je pense que le mot n'est pas trop fort - l'espèce de terreur que l'on éprouve à l'égard de ceux qui, à Ottawa, surveillent les institutions financières et, je ne dirais pas le laxisme, mais enfin les possibilités de s'arranger que, traditionnellement, on trouve au Québec à l'égard des mécanismes de surveillance.

Lorsque j'ai rédigé, comme président du comité d'enquête sur les institutions financières, le rapport de cette commission en 1969, je ne vous cacherai pas avoir été beaucoup frappé de noter qu'une compagnie de fiducie qui oeuvrait au Québec n'avait pas été inspectée pendant 36 ans. Elle trouvait qu'avoir une charte provinciale, comme on le disait à l'époque, c'était bien agréable, il n'y avait jamais d'inspecteur. Je ne vous cacherai pas non plus qu'à l'occasion du dossier des caisses d'entraide, j'ai été un peu étonné de voir que les lois que nous avons au Québec donnaient lieu à des interprétations, compte tenu de l'histoire passée ou de nos traditions peut-être un peu inévitables, qui me paraissaient un peu larges.

J'ai insisté depuis que je suis ministre des Institutions financières pour que les lois soient appliquées à la virgule près. Si elles ne sont pas bonnes, qu'on les change, mais tant qu'elles existent, elles doivent être appliquées rigoureusement. Ce que nous demanderons à cet inspecteur général, d'abord et avant tout, c'est d'appliquer les lois de façon rigoureuse. On ne peut pas prendre quelque risque ou quelque chance que ce soit, avec la qualité de l'inspection et du contrôle des institutions financières, parce que ce serait courir un risque avec l'épargne de l'ensemble de la population.

Je comprends que, parlant de cette façon, j'ouvre peut-être la porte à des attaques. Mais enfin, il arrive un moment donné où il faut s'exprimer avec une certaine candeur. Encore une fois, ayant été impliqué pendant une quinzaine d'années avec l'évolution de ces fonctions à l'intérieur du gouvernement, cela ne me gêne pas de dire: Il y a quinze ans, nous avons fait un choix qui n'était peut-être pas le meilleur. On a donné à ce ministère un champ d'opération beaucoup trop large. On lui a donné des fonctions qui, parfois, étaient incompatibles et cela a donné des résultats qui, dans l'ensemble, ne sont pas satisfaisants. Si ces résultats ne sont pas satisfaisants, changeons l'organisation, faisons en sorte que ces résultats le deviennent et que l'épargnant au Québec puisse considérer que son gouvernement le protège de façon correcte avec les instruments suffisamment efficaces

pour que cette protection ne soit pas illusoire.

Il est clair que, procédant de cette façon, je me trouve à laisser de côté les fonctions assumées jusqu'ici par le ministère des Institutions financières qu'il faudra bien recaser ailleurs. Je ne vous cacherai pas qu'à cet égard, je ne me sens pas particulièrement impérialiste et je ne vois pas pourquoi, sous prétexte que je suis ministre des Institutions financières, je devrais chercher à garder tout ce qui relève de moi, actuellement chez moi.

J'ai donc suggéré, ce qui a été accepté par le Conseil des ministres, que tout ce qui concerne l'immobilier aille au ministère de l'Habitation et de la Protection du consommateur; ce me paraît être l'endroit logique où cela doit aboutir. Cela a été une opération relativement facile.

Pour ce qui a trait à tout ce qui concerne les coopératives, l'opération est plus compliquée. Je ne crois pas que l'inspecteur général des Institutions financières doive avoir pour tâche de susciter l'apparition de coopératives au Québec, de les surveiller ou de voir comment la Loi sur les coopératives s'applique à elles. Il n'y a pas de raison. S'il s'agit de coopératives d'épargne et de crédit, de caisses d'épargne et de crédit, caisses populaires, par exemple, sociétés d'entraide, c'est autre chose, ce sont des institutions financières. Mais demander à un inspecteur général des Institutions financières de s'occuper des coopératives de consommation, des coopératives forestières ou des coopératives de pêcheurs, ce n'est pas son travail et si on lui demande de faire cela, il ne fera pas correctement ce qu'on lui demande de faire. (16 h 50)

Cela m'a donc amené à réexaminer le rôle des institutions que nous avons mises sur pied au Québec depuis un certain nombre d'années quant aux coopératives. Il y a, en fait, trois pivots dans l'action du gouvernement ou des gouvernements qui se sont succédé quant au développement des coopératives. D'abord, il y a le service des coopératives du ministère à qui on demande de susciter l'apparition de coopératives, de participer à l'éducation coopérative. Deuxièmement, il y a le Conseil de la coopération du Québec, le CCQ, qui est un organisme de coopératives qui se finance à même les contributions de ses membres et, d'autre part, qui reçoit une certaine subvention du gouvernement de Québec, destiné à donner des avis au gouvernement. Lorsqu'une nouvelle coopérative veut se créer, le ministère demande au CCQ un avis quant à la pertinence de créer la coopérative en question. Troisièmement, notre gouvernement a établi la Société de développement coopératif qui a participé à passablement d'opérations de financement des

coopératives.

Après presque un an et demi à regarder fonctionner ces structures, je dois dire que je n'en suis pas particulièrement heureux. Je crois qu'il n'est pas normal qu'un gouvernement ait dans un de ses ministères des activités qui consistent à inciter l'apparition de mouvements comme les coopératives ou de participer à l'éducation coopérative. Ce n'est pas le rôle d'un ministère. C'est le genre de choses envers lesquelles, inévitablement, nos machines gouvernementales sont trop pondéreuses à cet égard. Elles ne peuvent pas avoir toute la souplesse qu'une fonction pareille exige. Je pense qu'il vaut probablement mieux modifier le CCQ, le Conseil de la coopération, le rendre peut-être plus représentatif des coopératives au Québec, augmenter sans doute ses moyens d'action, faire en sorte que lui, représentant les coopératives, puisse pousser l'éducation coopérative davantage.

D'autre part, la Société de développement coopératif, je dois le dire, me paraît, à l'heure actuelle, avoir besoin d'une sorte de réexamen quant à ses fonctions financières. Je ne cacherai pas que je lorgne un peu du côté de la Société de développement industriel qui, elle, s'occupe des entreprises dites capitalistes; c'est quelque chose dont on pourrait peut-être s'inspirer pour transformer la Société de développement coopératif, tout en gardant à la SDC une fonction essentiellement orientée vers les coopératives et leur financement.

Ceci m'a donc amené à entreprendre une consultation avec les gens des milieux coopératifs pour leur dire: Écoutez, nous avons trois pivots. Comment peut-on les réorganiser de façon que ce soit plus efficace? En attendant que ce travail de consultation soit terminé et qu'on sache plus précisément où on ira, je resterai responsable de cette section des coopératives, si on peut dire, ou enfin des transactions coopératives, étant bien entendu, cependant, que dès que les consultations seront terminées et que le gouvernement aura arrêté ses positions tout ce qui concerne les coopératives ira dans un autre ministère, ne restera pas chez l'inspecteur général.

Je tiens à apporter ces précisions parce qu'il y en a qui ont dit: En supprimant le ministère des Institutions financières et Coopératives, cela a l'air de montrer l'affaiblissement de l'intérêt que le gouvernement a pour les coopératives. Pas du tout. Je suis probablement bien plus intéressé par ce développement des coopératives, depuis que j'ai été plus directement en contact avec ce qui se fait de ce côté, que je ne pouvais l'être il y a deux ou trois ans, sauf qu'à mon sens ce n'est pas l'endroit. Il y a des réorganisations majeures qui s'imposent et, ensuite, il faut les mettre ailleurs.

L'inspecteur général des institutions financières relèvera, comme c'est un peu le cas à Ottawa - je faisais le parallèle tout à l'heure - du ministre des Finances, puisqu'il n'y aura plus de ministre des Institutions financières. Cela me paraît logique. Je dois dire qu'il y a de telles interférences entre les activités d'un ministre des Finances et le fonctionnement des Institutions financières, il y a de tels dialogues utiles, nécessaires à certains moments des deux côtés que le fait qu'on adopte cette formule fédérale d'avoir un ministre des Finances par qui l'inspecteur général répond à l'Assemblée nationale permet une espèce de coordination utile sans rien enlever cependant de l'indépendance très grande, à mon avis, que l'inspecteur des institutions financières doit avoir en vertu de la loi que nous avons d'ailleurs devant nous.

À l'occasion de la présentation du projet de loi, il y a quelques articles qui amendent la Loi sur l'assurance-dépôts. Je tiens à le signaler parce qu'on pourrait me dire ici qu'effectivement ces quelques articles qui portent sur l'assurance-dépôts ne sont pas dans le prolongement du projet de loi; ils sont un peu comme un corps étranger dans ce projet de loi. Je voudrais dire ici pourquoi nous avons procédé de cette façon et quel est le sens de ces modifications à la Loi sur l'assurance-dépôts.

Jusqu'à maintenant - jusqu'à récemment, en tout cas - nous avions, à toutes fins utiles, une assurance-dépôts gratuite au Québec depuis 1976. Une assurance gratuite, c'est un peu une contradiction dans les termes. Il y a toujours quelqu'un qui paie cela. À l'occasion des difficultés que nous avons connues avec les caisses d'entraide économique l'an dernier, j'avais fait adopter un amendement à la Loi sur l'assurance-dépôts stipulant que, dorénavant, il y aurait une prime. Cette prime serait payée par les institutions financières pour que leurs dépôts soient assurés jusqu'à 20 000 \$ par déposant - la même prime que nous avons connue pendant bien des années, à Ottawa - c'est-à-dire 1/30% sur les dépôts.

Cet amendement, l'an dernier, a donné lieu à un certain nombre de contestations du côté essentiellement, je pense, des caisses populaires. Les caisses populaires ont dit - je pense à juste titre - : Si vous voulez une assurance véritable avec une prime au bout, il faut quand même établir une distinction entre les institutions financières qui n'ont pas de système propre de protection de leurs dépôts des institutions financières qui en ont un. De la même façon qu'une compagnie d'assurances va établir une distinction entre des maisons qui sont construites là où il n'y a pas de borne-fontaine et les maisons construites là où il y en a. La prime n'est pas la même. N'importe qui qui assure sa maison sait cela. De la même façon, nous

avons des associations de déposants qui n'ont pas de système d'autoprotection et nous en avons d'autres qui en ont. Les caisses populaires, en particulier, ont mis au point un fonds de sécurité important, assez remarquable dans son système de fonctionnement et qui, jusqu'à maintenant, a représenté une protection importante dans le système des caisses populaires.

Dans ces conditions, dans le projet de loi que nous avons devant nous, je suggère qu'on établisse une distinction entre la prime à payer pour ceux qui n'ont pas de fonds de sécurité - qui continueront de payer 1/30% - et ceux qui ont un bon fonds de sécurité, comme les caisses populaires qui, elles, auront à payer 1/60%, c'est-à-dire la moitié de la prime. De cette façon, je pense que nous établissons une correction juste à l'égard de ce principe que nous n'avons pas fait adopter dans la législation l'an dernier, et que je continue à défendre parce que, à mon sens, l'assurance doit être payante; on ne peut pas donner comme cela des assurances gratuites, mais on établit cependant une distinction très nette entre deux types d'assurés: ceux qui ont une autoprotection importante et ceux qui n'en n'ont pas.

Voilà, M. le Président, les principes qui sous-tendent la loi que nous avons devant nous. Je pense que sur la base de l'expérience des quelques dernières années, nous devrions avoir, de cette façon, une meilleure protection pour les déposants, une façon plus rigoureuse, sans doute, de voir les institutions financières fonctionner au Québec. Mais, dans ce domaine, la rigueur et la stabilité sont très souvent le reflet l'un de l'autre et, dans ce sens, je n'ai pas le moindre scrupule de proposer la rigueur pour que, justement, nous puissions atteindre aussi la sécurité. Merci.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le député de Vaudreuil-Soulanges.
(17 heures)

M. Daniel Johnson

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): Je vous remercie, M. le Président. Les contribuables qui ont la patience de suivre les débats à l'Assemblée nationale par les temps qui courent voient cette patience taxée de façon je dirais presque désordonnée par les aspects techniques, par les aspects moins exaltants du travail des législateurs.

Il est entendu que les contribuables, les téléspectateurs, sont en droit de se demander comment les projets de loi qui viennent devant nous, ici à l'Assemblée, peuvent leur être de quelque intérêt. Dans le cas qui nous préoccupe, il est évident qu'il faut d'abord se demander quelle est la relation qui peut exister entre la création d'un poste d'inspecteur général et l'intérêt que les

citoyens, pris individuellement, peuvent avoir dans le travail que nous faisons ici, le projet de loi sur lequel nous nous penchons et, éventuellement, l'adoption d'une loi qui, en s'ajoutant au corps législatif total qui sort de l'Assemblée nationale au cours d'une session, peut faire progresser le Québec.

Il s'agit de savoir que, dans le cas qui nous préoccupe, les institutions financières sont véritablement le seul canal qui permet aux citoyens de participer, ne serait-ce qu'indirectement, à l'activité économique qui se déroule au Québec. En effet, les institutions financières - notamment celles de dépôt, et il en va de même des compagnies d'assurances - qui sont touchées par ce projet de loi, recueillent tous les jours, sous diverses formes, l'épargne des Québécois et il est entendu que, par ailleurs, si elles veulent assurer aux Québécois un rendement sur leur épargne, si le dépôt dans une institution de l'épargne qu'on peut se constituer doit avoir un sens, il est évident que ces institutions elles-mêmes cherchent à ce moment-là à faire fructifier cette épargne, donc, à investir dans le développement économique du Québec.

Ce qu'il est important de voir, c'est que le système que nous connaissons, de participation des citoyens à l'activité économique, ne pourrait pas vraiment fonctionner sans les institutions financières. Il est évident que si un industriel, ou une PME ou quoi que ce soit a besoin de 100 000 \$ ou 200 000 \$ afin d'acheter de la machinerie, on ne doit pas s'attendre que l'industriel en question fasse du porte à porte dans sa région, où que ce soit, afin de recueillir les fonds qu'il a besoin d'emprunter, le cas échéant, afin de constituer un capital physique qui lui permettrait d'augmenter sa productivité ou ne serait-ce même que sa production.

Il est entendu que c'est à ce titre-là que les institutions financières jouent un rôle, que plutôt que de faire du porte à porte chez les gens pour vérifier s'ils ont de l'épargne, les emprunteurs possibles vont dans des institutions qui, effectivement, ont recueilli les épargnes des Québécois et cherchent des débouchés pour ce capital. Il est donc important de voir que la qualité même de cette activité économique et que les retombées qu'on peut en escompter reposent d'abord et avant tout sur la stabilité de ce système; que la stabilité d'un système repose également d'abord et avant tout sur la confiance que les gens peuvent avoir dans la rigueur de l'administration des institutions à qui ils confient leurs épargnes, de même que sur la confiance qu'ils ont dans la façon dont l'administration de leurs épargnes leur est divulguée; donc que les placements qui sont faits à même leurs propres épargnes sont bien faits, par des gens qui s'y connaissent, sont investis dans

des endroits qui, on l'espère, rapportent quelque chose afin que l'épargnant en ait lui aussi pour son argent.

Donc, cette relation de confiance doit, évidemment, être maintenue par les mécanismes les plus sérieux possible. Dans le cas qui nous préoccupe, il est évident que cette confiance-là ne peut reposer que sur l'exercice d'une surveillance: surveillance à l'égard des institutions financières - on l'a évoqué à de nombreuses reprises, on en a très certainement parlé depuis un an ici au Québec; surveillance des aspects de liquidité d'une portion des épargnes, c'est-à-dire qu'une institution financière doit avoir en main les disponibilités financières, monétaires, même, qui permettent à l'épargnant qui désire retirer son épargne, de pouvoir justement la toucher; surveillance également sur la sécurité de l'épargne, c'est-à-dire le sérieux des placements, la qualité des placements qui peuvent être faits. Il est évident que si on confie à n'importe quel organisme qui n'est pas surveillé, qui n'est pas sérieux, des sommes même moins importantes que la façon dont cette institution est gérée, a une influence très directe sur la qualité du rendement que l'épargnant pourrait en retirer.

Il est évident que le fondement même de sécurité et liquidité, donc la surveillance, n'est pas sans importance quant au rendement sur lequel, précisément, on peut compter. Mais, quant au rendement, il n'y a pas de contrôle véritable de la part d'un déposant quant à la façon dont les sommes qu'il confie à une institution financière pourraient être employées. Cependant, il a, si on peut dire, un contrôle a posteriori. Après coup, il peut voir, si les exigences de divulgation et si les exigences de publication des résultats d'une institution financière sont bien observées, s'il a fait une bonne affaire et il doit se fier, au moment où il fait son investissement ou confie son épargne. Il est en droit de regarder dans l'histoire récente si la société à laquelle il confie ses épargnes s'est comportée sérieusement, a publié, de façon régulière et surtout compréhensible, à une autorité en laquelle on peut avoir confiance, les résultats de ses opérations.

Donc, le principe général, rigueur et sécurité dans l'administration de l'institution, repose, d'abord - je l'ai dit - sur la confiance qui doit exister à l'égard de nos institutions et, deuxièmement - c'est un élément, dans le fond; ce n'est pas tellement un deuxième aspect - il repose, en fait, sur la divulgation à la suite de l'existence même d'une surveillance sérieuse. Lorsqu'une institution peut compter - le ministre l'a évoqué - sur un certain laisser-aller, sur une certaine négligence ou même sur une certaine absence dans les mécanismes de contrôle et de surveillance, il est tentant, tant que la nature humaine sera ce qu'elle

est, de couper les coins ronds. Il est tentant de ne pas nécessairement injecter toute la rigueur ou le sérieux qu'on serait en droit de s'attendre d'institutions qui, par ailleurs, font oeuvre extrêmement utile et extrêmement importante, parce qu'elles administrent les épargnes des Québécois.

À ce moment-là, il faut effectivement se pencher sur les pouvoirs que la loi tente de donner à l'inspecteur général des institutions financières. Ce qui évoque, par ailleurs, la démonstration qu'a tenté de faire le ministre de scinder non pas comme on l'a fait au gouvernement fédéral, mais à l'intérieur même de ce nouvel inspectorat ou ce nouvel organisme, des fonctions d'inspecteur des institutions de dépôt de celles de Surintendant des assurances. On voit que ces deux surveillants, de deux genres d'institutions différentes, actuellement, relèvent séparément d'un ministre, dans le fond. On peut voir qu'au gouvernement fédéral, c'est le système qu'a effectivement décrit le ministre qui a cours. On voit, à ce moment-ci, la création d'un organisme, d'un inspecteur général des finances qui, à toutes fins utiles, remplace, des centaines de fois, dans son appellation même, le ministre des Institutions financières et Coopératives, dans le projet de loi. On voit que ce nouveau poste sera constitué de deux divisions. Donc, le Surintendant des assurances ne semble pas bénéficier de la même indépendance ou de la même autonomie qu'on peut, aujourd'hui, présumer. Quant à l'inspecteur des institutions de dépôt, il est évident, à ce moment-ci, que le poste est nouvellement créé et qu'on ajoute là quelque chose à l'appareil.

Le ministre n'a pas véritablement, je crois, indiqué pourquoi cette nouvelle structure, chapeauté par l'inspecteur général des institutions financières, a été retenue par son ministère à la suite des études auxquelles il s'est livré. Mais, très certainement, il me semble que c'est là un aspect important. Certains ont vu, dans cette nouvelle structure, une des raisons de la démission récente du Surintendant des assurances. Je n'en sais rien. Le ministre voudra peut-être en parler. Ce n'est peut-être pas pertinent. Une chose est certaine, ce qui m'a frappé à la lecture du projet de loi, c'est les rôles d'adjoints, si on veut, à l'inspecteur général des institutions financières qui sont confiés à un Surintendant des assurances qui, dans ce sens, n'a pas la même stature, à mon sens, à la simple lecture, que le Surintendant des assurances que nous connaissons aujourd'hui.

(17 h 10)

Cette remise, si on veut, à un haut fonctionnaire, l'inspecteur général des finances, des tâches qui relevaient autrefois du ministre lui-même, appelle quelques commentaires. Nous de l'Opposition, en tout

cas, et sans doute certains membres du gouvernement avons été l'objet de représentations de la part du milieu des institutions financières pour savoir quel était véritablement l'effet, quant à la responsabilité ministérielle, qui pouvait exister avec ce nouvel organisme à la suite de l'adoption éventuelle du projet de loi, comparativement à la situation de responsabilité ministérielle qui existe aujourd'hui. Il faut savoir qu'à bien des égards, je l'ai décrit, l'importance des institutions financières au Québec, d'autant plus que nous avons vécu récemment des moments extrêmement difficiles et pénibles pour des centaines de milliers de Québécois avec une de leurs grandes institutions jusqu'alors, est telle qu'il soit important de conserver le plus près possible de l'Assemblée nationale certaines des responsabilités quant à l'imputabilité qu'on peut faire au gouvernement des gestes qui sont posés et quant aux événements qui se produisent dans ce milieu.

La question qu'on peut légitimement poser à ce moment-ci est de savoir jusqu'à quel point la responsabilité ministérielle traditionnelle en vertu des lois existantes est diluée ou diminuée quant à la surveillance et à l'inspection qu'on peut faire des institutions financières au Québec. Ce n'est pas tout à fait étranger, je pense, à la préoccupation du ministre que d'alléguer encore une fois la crise extrêmement difficile que des centaines de milliers d'épargnants québécois ont connue l'an dernier. Il est évident que la surveillance des institutions financières ne devrait pas relever, dans son application, de la politique. Que ce soit de la grande ou de la petite politique, l'inspection, la surveillance et donc les façons de pouvoir conserver la confiance des Québécois dans les institutions financières ne devraient pas véritablement relever comme telles de la politique.

Cependant, qu'est-ce qu'on voit? On voit que, depuis quelques années, les gouvernements du Québec se sont pourrait-on dire désintéressés de la question. Le ministre a fait remarquer qu'il y avait eu onze ministres en quatorze ans. Le gouvernement du Parti québécois est fidèle à cette moyenne, étant donné qu'il y a eu quatre, sinon cinq titulaires depuis 1976, et une des grandes crises que nous avons connues, je le réitère, a été celle des caisses d'entraide. Il y avait eu une succession de rapports, une succession d'études, et une succession de questions extrêmement pertinentes qui avaient été posées dès 1977-1978 aux autorités qui devaient surveiller effectivement le fonctionnement des caisses d'entraide. Malheureusement, nous avions, à un moment extrêmement critique, comme ministre responsable, quelqu'un qui n'était pas notoirement versé dans ces matières; car

Mme Lise Payette, qui n'est plus des nôtres aujourd'hui, n'avait pas de souci particulier pour les institutions financières.

On aurait pu penser que la présence du ministre lui-même, le titulaire actuel, qui a évidemment réitéré que cela faisait une quinzaine d'années qu'il s'occupait de ces questions à l'intérieur même, pendant un très long moment, du gouvernement du Québec ou de la haute fonction publique, on aurait pu, dis-je, penser que la présence même du ministre actuel et des Finances Institutions financières pour un temps encore aurait été le gage d'un sérieux, aurait été le gage d'une préoccupation, si minime soit-elle, quant à la santé financière d'une institution qui ramassait des milliards pour des centaines de milliers de Québécois et les investissait - l'histoire le montre maintenant - de façon à certains égards extrêmement imprudente dans certaines caisses. J'ai été moi-même étonné de constater que le ministre se disait étonné de constater tout récemment qu'il y avait un certain laxisme, c'est le moins qu'on puisse dire, quant à la surveillance de certaines institutions, étonné après - c'est l'admission même du ministre - quinze ans d'attention à ces problèmes, et vous me permettrez de manifester moi aussi, M. le Président, ma surprise. On a reproché - le ministre des Finances lui-même l'a fait - au premier ministre actuel de perpétuer la multiplication des titulaires à ce ministère, mais il me semble qu'éventuellement, lorsqu'on en arrive à l'abolition de ce ministère, on peut trouver souhaitable - c'est souhaitable et nous sommes parfaitement disposés à appuyer ce projet de loi - que ce ne soient plus des ministres, qui ont manifesté, depuis quelques années, un désintéressement total de nos institutions financières; on peut, dis-je, se trouver extrêmement chanceux de voir que c'est un fonctionnaire qui aura le rang de sous-ministre, qui sera nommé pour cinq ans à dix ans, qui aura à assurer l'inspection et la surveillance de nos institutions financières, assurant ainsi une continuité qui, manifestement, a été interrompue onze fois en quatorze ans. Dans ce sens, je pense qu'il est important de constater, encore une fois, que malgré des vœux de bonne volonté, malgré l'expertise qu'on peut reconnaître au ministre des Finances qui, effectivement, a suivi dès 1969, à titre de membre, je crois, sinon de président du comité d'étude, l'évolution des institutions financières du Québec, en avait mesuré la portée dans l'histoire à ce moment-là, avait fait des recommandations extrêmement intéressantes et avait donc précédé, par ses recommandations, la création du ministère, on peut quand même s'étonner de voir que c'est à un coût qui, au maximum, sera de 90 000 000 \$ ou à peu près - cela tournera peut-être autour de 50 000 000 \$ ou

60 000 000 \$ - qu'on a découvert, finalement, à l'occasion des problèmes qu'ont connus les caisses d'entraide - c'est à ce moment-là et à ce coût qu'on l'a découvert - que quelque chose ne tournait pas rond. Que des experts qui viennent aujourd'hui nous présenter des projets de loi pour régler un problème qui traîne depuis longtemps admettent eux-mêmes que ce n'est que fort récemment et avec étonnement, disent-ils, qu'ils auraient constaté que cela ne tournait pas rond, je réitère, M. le Président, que nous sommes légitimement autorisés, de ce côté-ci, à manifester notre surprise.

Il me semble que de nous apporter, à la dernière minute, par ailleurs, d'un côté un peu plus technique, des amendements à diverses lois - on voit que le projet de loi, quoiqu'il soit bien inoffensif dans la plupart des égards, modifie 54 lois dont le Code civil - ne serait-ce, comme je le dis, qu'à des égards extrêmement peu importants, manifeste un tant soit peu d'imprévoyance, à moins que le ministre ne démontre l'urgence qu'il y a tout de suite, dans les jours qui viennent, de procéder à l'étude et l'adoption de ce projet de loi. Il me semble que cette pratique qu'on a d'introduire dans le feu de l'action parlementaire du mois de décembre des dispositions semblables risque de nous enfermer dans des difficultés de rédaction avec lesquelles nous devons vivre pour quelque temps, risque encore d'avoir les effets qu'on a reprochés à certains projets de loi que nous avons eus devant nous en juin dernier qui ont donné lieu au cours de l'été, par exemple, à des difficultés d'application que personne n'avait soupçonnées, y compris les gens qui avaient proposé les projets de loi du côté ministériel.

J'en veux comme exemple, simplement à titre d'illustration, l'article 44 de la loi qui semble introduire un principe assez nouveau. Si le ministre, évidemment, a des précédents à citer afin de justifier l'inclusion ou la rédaction de l'article 44, nous sommes parfaitement disposés de ce côté à l'écouter, mais ce qu'on voit, c'est un libellé qui fait réfléchir: "Le gouvernement peut, par règlement, modifier toute loi...." Évidemment, cela continue dans la mesure où on pourrait dire que la portée même de l'article 44 vise essentiellement, dans toutes les lois qui sont dans nos statuts actuellement ou qui pourraient le devenir dans les jours qui viennent, à modifier, à changer ces lois pour remplacer "le ministre des Institutions financières" par les mots "l'inspecteur général des institutions financières"... On ne voit là rien de substantiel, mais je pense que certains esprits, plus avertis des façons dont la rédaction d'un projet de loi peut avoir des effets absolument imprévus, pourraient remarquer que c'est probablement un cas unique à ce moment-ci que le gouvernement

puisse, par règlement, modifier une loi.
(17 h 20)

Enfin! si le ministre peut nous indiquer, comme je le disais tout à l'heure, en vertu de quels principes de droit, de quelle jurisprudence ou en vertu de quels précédents cette disposition a été incluse dans le projet de loi, nous serons parfaitement disposés à l'écouter et à régler, de la façon la plus pratique possible, la manière dont cette impression a été faite. S'agit-il là d'une autre coquille? S'agit-il là simplement d'un oubli? S'agit-il là d'une nouvelle façon, dont le gouvernement, qui privilégie beaucoup la réglementation, essaie d'en introduire encore plus, afin de ne pas venir ennuyer, pourrait-il le penser, l'Assemblée nationale avec des choses qui ne sont pas importantes. C'est précisément ce genre de problème que les bills omnibus, que les projets de loi qui couvrent tout, sont sensés régler. S'il ne s'agit vraiment là que d'amendements de nature technique, ils sont parfaitement acceptables ici, en Chambre, tant et aussi longtemps qu'ils n'introduisent pas de nouvelles notions de fonctionnement quant aux relations qui peuvent exister ou quant au pouvoir qui peut exister au gouvernement de faire, par règlement, des modifications à des lois qui, elles, ont été adoptées par l'Assemblée nationale.

Il me semble que, sans entrer dans d'autres détails - nous aurons une commission parlementaire, évidemment, pour en discuter - nous désirons simplement, à ce moment, souligner qu'enfin, le gouvernement du Québec, équipé comme il l'était, comme le dit lui-même le ministre des Finances, avec en poste quelqu'un qui - ce n'est pas contestable - était dans ce milieu gouvernemental très près du fonctionnement des ces institutions pendant une quinzaine d'années, qu'enfin le gouvernement prend les dispositions qui s'imposent; qu'enfin on suit l'exemple de d'autres juridictions; qu'enfin, on prend les dispositions qui feront en sorte que les problèmes extrêmement coûteux, extrêmement traumatisants pour les épargnants québécois et pour le trésor public qu'on a connus, qu'enfin, ces événements ne risquent plus ou beaucoup moins de se produire. Car on aura déterminé que ce ne sera plus par pression politique qu'on pourra laisser aller les rapports d'étude qui mettent en cause la qualité de certains investissements que les Québécois sont en train de faire, qu'on mettra à l'abri de toute pression - nous l'exigeons et nous l'espérons tout à moins - les gens qui seront ultimement responsables de la qualité de l'inspection et de la surveillance dont nos institutions financières devront absolument faire l'objet.

Évidemment, c'est sur cette base de surveillance et d'inspection rigoureuse que la confiance que les Québécois peuvent avoir

dans les institutions financières sera maintenue. À ce titre, le projet est extrêmement bienvenu. On pourrait dire: C'est facile; le ministre lui-même nous a presque invité, de ce côté, à l'attaquer, dans la série d'admissions qu'il a faites. On n'en demandait pas tant. En général, nous n'exigeons pas du ministre qu'il nous invite à l'attaquer. Mais il me semble que le gouvernement a payé très cher et fait payer très cher à un très grand nombre de Québécois le fait de ne pas avoir fait ses classes ou de ne pas avoir respecté l'expérience que lui-même prétendait avoir connue dans ce domaine. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le ministre des Finances et des Institutions financières.

M. Jacques Parizeau (réplique)

M. Parizeau: Quelques mots en réplique à ce qui vient d'être dit. Je pense que le député de Vaudreuil-Soulanges a soulevé quelques questions qui me paraissent très importantes. Je pense qu'il vaut la peine de répondre à certaines des questions qu'il avançait ou de clarifier certaines choses. Je pense que la question la plus importante qu'il a soulevée est celle de la responsabilité ministérielle. Comment se départageront les rôles du ministre responsable, qui sera le ministre des Finances, et de l'inspecteur général des Institutions financières. L'idée fondamentale est la suivante. Pour ce qui est de l'application des lois, celui qui, en somme, fera en sorte, en tout temps, de s'assurer que les lois seront respectées, ce sera l'inspecteur général. Ce sera sa fonction. Il n'aura pas, au fond, à négocier les lois. Bien sûr, il pourra faire des recommandations au ministre quant à des changements qui, utilement, pourraient être apportés aux lois. Mais enfin, tant que les lois sont là, il les administre; il s'assure de leur application; il veille à ce qu'elles soient scrupuleusement observées par les institutions financières. C'est son rôle.

Le ministre, lui, en tout état de cause, sera toujours responsable de ce qui se produit. Il peut se produire deux choses: ou bien les inspections ne sont pas faites comme elles devraient l'être, ou bien les lois ne sont pas observées comme elles devraient l'être, possiblement, on ne peut jamais exclure une possibilité comme celle-là, parce que l'inspecteur général ou ses adjoints n'ont pas fait le travail, n'ont pas rempli le mandat qu'on leur donne, auquel cas, le ministre sera responsable, bien sûr. Deuxièmement, le ministre aura la responsabilité de présenter en cette Chambre tout amendement aux lois qui, de temps à autre, peut se révéler nécessaire. Donc, dans

ce sens, la responsabilité ministérielle ultime demeure, mais comme le soulignait d'ailleurs, un peu à titre hypothétique, mais je suis parfaitement d'accord avec lui, le député de Vaudreuil-Soulanges, au jour le jour, l'inspection sera entre les mains de l'inspecteur général.

Nous avons voulu, en lui donnant un mandat entre cinq et dix ans, lui donner justement ce type d'indépendance qui est fondamentale pour un fonctionnaire qui a à appliquer des lois de cette importance. Il faut qu'il soit à l'abri des pressions, il faut qu'il soit à l'abri des conflits d'intérêts. Dieu sait si les dispositions de cette loi sont, à certains égards, très sévères sur le plan des conflits d'intérêts. Cet homme doit être un peu, si vous me passez l'expression, comme la femme de César, il doit être au-dessus de tout soupçon. Il était important que cela se fasse.

Le député de Vaudreuil-Soulanges indiquait que le projet de loi était peut-être amené à cette Chambre un peu rapidement et qu'il serait mieux peut-être de prendre un certain temps à l'examiner. Je lui rappellerai que le projet de loi, dans son essence, est relativement très simple. Il comporte beaucoup d'articles, mais ce sont des articles qui sont essentiellement, pour un bon nombre d'entre eux, des articles de concordance, des modifications qu'il faut apporter à des lois à des fins de concordance.

Il est clair que, comme je le disais tout à l'heure, le ministère des Institutions financières, Coopératives et autrefois des Consommateurs était responsable d'une vingtaine de projets de loi différents et que là, il faut s'assurer que la concordance se fasse avec toutes ces lois. Les articles, j'allais dire, pertinents, les articles de fond sont peu nombreux. Le projet de loi, d'autre part, a été un des premiers que nous avons présentés à la séance du Parlement à laquelle nous assistons cet automne. Il a été présenté à cette Chambre bien avant les délais ultimes pour la présentation de projets de loi, si bien que, en aucune espèce de façon, je ne peux considérer que cela a été présenté en panique ou en catastrophe. Cela a suivi son cheminement. Cela a été présenté rapidement lorsque nous nous sommes réunis. Il serait utile que cela soit adopté avant que nous ajournions.

Le député de Vaudreuil-Soulanges soulevait quelque chose de spécifique à l'égard de l'article 44. J'ai l'impression qu'en deuxième lecture, on ne doit pas discuter d'un article en particulier, mais au moins, quant à l'idée qu'il apportait, je voudrais simplement lui répondre ceci: L'article en question relève un peu d'une prudence élémentaire. Quand on a cherché - on le fait maintenant par ordinateur - tous les endroits dans toutes nos lois où apparaît un nom de fonction et qu'on veut le remplacer par un

autre nom, on peut avoir une très grande confiance dans l'ordinateur, mais on préfère aussi avoir une ceinture et des bretelles. C'est la raison pour laquelle on se dit: Si quelque part, dans une loi, le nom "ministre des Institutions financières" apparaissait, il serait automatiquement enlevé, parce que comme il n'y aura plus, dans quelque temps, de ministère des Institutions financières, il ne peut pas y avoir dans l'une ou l'autre de nos lois le nom "ministre des Institutions financières" qui continuerait d'apparaître. Il faut donc un moyen pour l'enlever. C'est donc quelque chose d'essentiellement technique et qui n'a pas, sur le plan du fonctionnement des institutions, quelque portée que ce soit.

Je voudrais dire quelques mots pour terminer. Je l'aurais peut-être fait dans un autre cadre que celui-ci, mais puisque le député de Vaudreuil-Soulanges m'a ouvert la porte à cet égard, je voudrais dire quelques mots au sujet de la démission du Surintendant des assurances dont il a parlé, M. Jacques Roy. Il a fait paraître cet après-midi un court communiqué qui se lit ainsi: "À la suite de la nouvelle ayant récemment paru dans les médias, le Surintendant des assurances du Québec, M. Jacques Roy, confirme son intention d'abandonner le poste qu'il occupe présentement. M. Roy tient à préciser que cette décision est fondée sur des motifs professionnels qui sont étrangers au projet de réforme du ministère des Institutions financières et Coopératives." Il y a deux paragraphes dans le même sens. (17 h 30)

Je voudrais simplement noter le travail tout à fait remarquable que le Surintendant des assurances a fait au cours des dernières années, l'aide importante qu'il a apportée non seulement au plan de la surveillance des institutions financières ou du suivi de cette surveillance, mais au plan de certains services qu'il aura rendus à plusieurs groupes de citoyens. J'ai eu l'occasion, par exemple, de voir l'aide qu'il a apportée à résoudre ce problème extrêmement difficile, délicat des primes d'assurance des chauffeurs de taxi, il y a quelques mois, où les services du Surintendant des assurances et le surintendant lui-même n'ont pas ménagé leurs efforts pour faire en sorte que des dossiers aussi délicats puissent trouver une solution acceptable.

Dans ce sens, je tiens à saluer M. Roy, à le remercier, au nom de l'Assemblée nationale et de nos concitoyens, pour les fonctions qu'il a assumées, du rôle important qu'il a rempli et des services qu'il a apportés à la collectivité. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le député de Vaudreuil-Soulanges.

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): J'ai une question de règlement ou une demande de directive, M. le Président. Je me demande si le règlement de la Chambre me permettrait de soulever un élément. C'est un oubli de la part du ministre, je connais la façon dont il tente de répondre aux questions que nous pouvons avoir en deuxième lecture, mais je me demande s'il aurait des commentaires additionnels à fournir quant à la proposition dont j'ai parlé dans ma présentation, sous le chapeau de l'inspecteur général, d'avoir deux surintendants, plutôt que d'avoir deux surintendants qui se rapporteraient à un ministre.

Le Vice-Président (M. Rancourt): Vous pourriez utiliser l'article 100 qui est une question...

M. Johnson (Vaudreuil-Soulanges): C'est ce que je viens de faire, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): D'accord. M. le ministre.

M. Parizeau: M. le Président, j'y réponds volontiers. Je m'excuse auprès du député de Vaudreuil-Soulanges. Cela m'avait échappé, mais je n'ai pas d'objection, au contraire, à présenter des commentaires à cet effet.

Nous créons un poste - comme il l'a souligné lui-même - de surintendant des institutions de dépôts. Ce surintendant des institutions de dépôts doit jouer un rôle majeur, en ce sens que les institutions de dépôts dans notre société sont devenues extraordinairement importantes. Il y a des pans entiers d'institutions de dépôts qui sont de juridiction rigoureusement fédérale: les banques à charte. Il y a d'autres institutions de dépôts qui ont pris une importance saisissante dans notre milieu; ce sont les institutions coopératives, les caisses populaires, par exemple.

Un surintendant des institutions de dépôts va donc avoir, au Québec, un champ d'activités très large; plus large, en un certain sens, que celui du surintendant des assurances parce que, comme beaucoup de compagnies d'assurances sont en fait inspectées par le gouvernement fédéral et sous la juridiction de l'inspecteur fédéral des assurances, le surintendant des assurances au Québec n'a pas l'étendue qu'on aurait pu imaginer il y a 30 ou 40 ans, alors que beaucoup de sociétés d'assurances étaient sous contrôle québécois. On aurait le choix entre deux formules: ou bien avoir deux surintendants relevant directement du ministre - il aurait fallu, ne serait-ce qu'à l'égard de l'importance des tâches, que le surintendant des institutions de dépôts ait un statut au moins équivalent à celui du surintendant des assurances, sinon davantage

affirmée et - cela voulait dire deux surintendants relevant d'un même ministre, comme cela se fait traditionnellement à Ottawa, mais je ne suis pas certain que, s'ils avaient à le faire aujourd'hui, ils recommenceraient - ou bien avoir deux surintendants relevant d'un inspecteur général des institutions financières qui, lui, relève du ministre.

La décision qui a été prise à cet égard, compte tenu de l'importance considérable des institutions de dépôts, a été d'avoir un inspecteur général des institutions financières qui a, sous lui, deux surintendants. Cela me paraît plus maniable, plus facile à faire fonctionner et, surtout, je pense que de cette façon on a peut-être davantage l'assurance que les normes et la rigueur seront standardisées, seront équivalentes pour toutes les institutions financières qui relèvent de la juridiction de Québec. Il est plus facile par un seul inspecteur général d'être certain que des standards rigoureux sont maintenus partout que d'avoir plusieurs surintendants travaillant dans des champs d'activité relativement nouveaux - ce qui n'est pas le cas à Ottawa, cela fait des années que cela existe - et, dans ces conditions, pendant un an, deux ans, trois ans, quatre ans, avoir un ministre qui doit doser entre les deux surintendants le même type de rigueur.

Je pense qu'il valait mieux avoir un inspecteur général qui s'assure que, quel que soit le champ dans lequel on se trouve, que ce soient les compagnies d'assurances, les compagnies de fiducie, les caisses d'épargne et de crédit, la rigueur soit la même. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): Est-ce que la deuxième lecture de ce projet de loi est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Rancourt): Adopté.

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

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le leader adjoint du gouvernement.

Renvoi à la commission des finances

M. Fréchette: M. le Président, je fais motion pour que le projet de loi soit déferé à la commission parlementaire des finances pour étude article par article.

Le Vice-Président (M. Rancourt): Est-ce que cette motion de renvoi est adoptée?

Des voix: Adopté.

Le Vice-Président (M. Rancourt): Adopté.

M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Fréchette: L'article 13) des affaires du jour, M. le Président.

Projet de loi no 104

Deuxième lecture

Le Vice-Président (M. Rancourt): Deuxième lecture du projet de loi no 104, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives.

M. le ministre des Transports.

M. Michel Clair

M. Clair: Merci, M. le Président. Le projet de loi que je sou mets aujourd'hui à l'Assemblée nationale propose des modifications législatives de trois ordres. Premièrement, celles concernant le régime d'assurance automobile lui-même. Deuxièmement, celles portant sur le financement de la régie, et, finalement, celles portant sur le Code de la sécurité routière. Je compte donc, dans le temps qui m'est alloué, présenter d'abord globalement la nature ainsi que le motif de ces changements, et, par la suite, traiter des modifications qui m'apparaissent les plus importantes.

Donc, dans un premier temps, la nature et les motifs des changements portant d'abord sur le régime d'assurance automobile lui-même. En ce qui concerne le régime d'assurance automobile, tous se rappelleront les débats et discussions amorcés avant 1976 autour de la nécessité d'assurer aux Québécois une meilleure protection contre les pertes économiques découlant d'accidents de la route. Une vaste consultation dans tout le Québec, qui avait suscité la participation d'un nombre considérable de personnes de tous les secteurs de notre société, a alors donné lieu à la conception d'un régime public d'assurance que notre gouvernement peut aujourd'hui être fier d'avoir implanté.

Il faut en effet reconnaître qu'au moment de l'adoption et de la mise en application du présent régime, une partie de la population et divers groupes intéressés demeuraient perplexes et même suspicieux quant au bien-fondé pour l'État de prendre en charge une activité encore réservée au secteur privé et d'en définir les règles d'application.

Malgré les réticences de certains, notre gouvernement s'est engagé résolument dans cette voie puisqu'il y allait du mieux-être de la population. Après plus de quatre années d'application, le régime a obtenu ses lettres de créance, et le gouvernement et en particulier votre serviteur ne peuvent qu'être fiers des succès obtenus. On se souviendra

d'ailleurs à cette occasion-là de tous les malheurs qui avaient été prévus par l'Opposition. Je me souviens en particulier du député de Jacques-Cartier, M. le Président, qui, au nom de l'Opposition, menait le "filibuster" en commission parlementaire avec celui qui est aujourd'hui le leader de l'Opposition, le député de Marguerite-Bourgeoys.

Il faut reconnaître en effet que, dans l'ensemble, la population qui a eu à se prévaloir des divers services et protections offerts a été satisfaite des services et des bénéfices obtenus, et que le régime a adéquatement rempli son rôle. La plupart des personnes indemnisées par le régime ont pu éviter des situations des plus dramatiques sans que l'on doive, pour ce faire, établir leur degré de responsabilité dans un accident et sans que soit affecté, de façon excessive, leur niveau de vie en raison des conséquences économiques découlant de dommages corporels subis lors d'un accident d'automobile.

À titre indicatif, je tiens à mentionner que plus de 145 000 demandes d'indemnités ont été soumises à la Régie de l'assurance automobile depuis le 1er mars 1978. Les déboursés, pour les quatre premières années du régime, ont été, quant à eux, de l'ordre de 295 000 000 \$. Les requérants ont de plus bénéficié de l'attention et du support constants des officiers de la régie, laquelle s'est en outre efforcée de traiter avec célérité les demandes qui lui étaient adressées.

(17 h 40)

Malgré cette évaluation fort positive des quatre premières années d'application de cette loi, il est apparu à notre gouvernement que le temps était venu d'y apporter plusieurs amendements qui visent essentiellement à accroître certains bénéfices, à établir une plus grande équité et à alléger les processus administratifs affectant les réclamants.

En ce qui concerne maintenant le financement de la Régie de l'assurance automobile, le législateur, en mandant la Régie de l'assurance automobile pour gérer certaines activités prévues au Code de la sécurité routière en en lui confiant, en particulier, la promotion de la sécurité routière, mettait en relation les aspects préventif et curatif d'un régime de protection des usagers de la route. Il semblait pertinent, en conséquence, que les coûts rattachés à cet aspect préventif soient imputés au régime d'assurance automobile. De plus, afin qu'apparaissent, de façon plus évidente, les coûts de financement des services d'immatriculation et de permis de conduire, le projet de loi propose que ceux-ci soient nettement distingués des droits perçus pour le gouvernement.

En ce qui concerne le troisième volet

de ce projet de loi, le Code de la sécurité routière, la Régie de l'assurance automobile, ayant à assumer, depuis le mois de décembre 1980, les mandats antérieurement confiés au Bureau des véhicules automobiles, est responsable, en conséquence, de l'application des articles du Code de la sécurité routière ayant trait à l'immatriculation, au permis de conduire ainsi que, comme je viens de le mentionner, à diverses activités en matière de sécurité routière.

Malgré son adoption récente, le Code de la sécurité routière demeure perfectible et le gouvernement profite de l'occasion pour y apporter quelques améliorations qui, sans être fondamentales, n'en auront pas moins un effet significatif sur les citoyens concernés. Ces modifications touchent, de façon particulière, les conducteurs de véhicules automobiles placés sous le coup d'une révocation ou d'une suspension de leur permis de conduire et qui, présentement, ne peuvent comprendre facilement la mise en application de sanctions issues de deux mécanismes différents.

La deuxième partie de mon intervention, M. le Président, touche les modifications les plus importantes au régime d'assurance automobile. Au moins huit mesures contenues dans le projet de loi visent essentiellement à améliorer la couverture offerte par le régime d'assurance automobile. En voici la substance. Un premier amendement propose une indemnisation des victimes étudiantes de seize ans et plus qui ne tient pas compte uniquement de leur situation aux études, comme c'est le cas présentement, mais également de leur activité rémunérée et d'un retard d'entrée sur le marché du travail, s'il y a lieu. Pour bien comprendre le cas, M. le Président, jusqu'à maintenant, l'étudiant de seize ans et plus qui travaillait, par exemple, à temps partiel, ou qui voyait son entrée sur le marché du travail retardée à cause d'un accident d'automobile, n'était pas indemnisé en fonction de cela, alors que les amendements que nous proposons permettront d'améliorer la situation pour ces étudiants et de régler une des plaintes les plus fréquentes et les plus justifiées à l'égard du régime.

Un deuxième amendement permet, contrairement à la situation actuelle, l'indemnisation, durant une période maximale de cinq ans, au propriétaire d'une entreprise dont le fonctionnement était tributaire de la présence de la victime décédée. Dans ce cas-là, M. le Président, cela vise surtout à répondre à des problèmes causés à des entreprises familiales, que ce soit des entreprises de ferme, des commerces ou autre entreprise familiale, où le régime n'avait pas prévu l'indemnisation d'une personne qui contribuait au fonctionnement de l'entreprise et qui était essentielle pour le fonctionnement de cette entreprise.

Une troisième amélioration propose la prise en considération de six personnes à charge plutôt que quatre dans l'établissement de la rente minimale, l'ajustement de cette rente à l'évolution du nombre de personnes à charge de même que la reconnaissance de l'ajout de personnes à charge après l'accident. M. le Président, la loi prévoyait jusqu'à maintenant qu'on devait tenir compte d'une famille de quatre personnes à charge alors qu'avec les amendements que nous proposons, nous étendons cela à six personnes pour répondre à des cas qui à première vue peuvent paraître peu nombreux, mais qui n'en constituent pas moins un nombre suffisant de demandes d'indemnité à la Régie de l'assurance automobile pour que nous nous permettions de présenter cette modification.

Nous proposons aussi de prendre en considération le revenu brut de la victime au moment d'une rechute, si ce revenu est supérieur à son revenu au moment de l'accident. En fait, il s'agit du cas d'une personne qui, à la suite d'un accident d'automobile, a connu une première période d'incapacité, qui peut reprendre le travail mais connaît une rechute consécutive au même accident d'automobile quelques années plus tard. Actuellement, la loi permet de tenir compte seulement du niveau de salaire, du niveau de revenu au moment de l'accident d'automobile. Nous proposons donc d'élargir le régime, de l'améliorer, de le bonifier pour permettre de tenir compte du revenu brut de la victime au moment de la rechute. Par ailleurs, nous introduisons également la possibilité de payer des intérêts sur des bénéfices reconnus à la suite d'une révision ou d'un appel lors d'un cas d'injustice flagrante. Encore là, il nous apparaît, M. le Président, qu'il y avait lieu, sur ce point, de bonifier le régime tel qu'il existe présentement.

Une autre amélioration très importante, de ce projet, vise aussi à accroître de 29 326 \$ à 40 000 \$ l'indemnité forfaitaire pour blessures, préjudice esthétique, douleurs et à faire varier ce montant en fonction de l'âge de la victime. Encore là, on se souviendra que selon l'une des objections importantes, au moment de l'adoption de la loi en 1978, se basant sur un certain nombre de jugements, malheureusement pas aussi nombreux qu'on a tenté de le laisser croire à ce moment, des personnes pouvaient obtenir des indemnités très importantes sous le couvert de l'ancien régime d'assurance automobile pour préjudice esthétique, blessures ou douleurs. Cela a été un des reproches qu'on a continué à faire après l'entrée en vigueur du régime et M. le Président, après quatre ans de fonctionnement, nous pensons qu'il est effectivement souhaitable d'augmenter ce montant maximum de 29 000 \$ à 40 000 \$, mais cependant de le faire varier en fonction

de l'âge de la victime dans les cas de préjudice esthétique, de douleurs ou de blessures.

Par ailleurs, le projet de loi propose d'augmenter le montant maximal de l'indemnité de décès selon le nombre de personnes à charge. Enfin, ce projet de loi comporte l'augmentation du montant forfaitaire de décès pour les personnes majeures sans personnes à charge au même niveau et selon le même principe que pour les personnes mineures.

Au chapitre maintenant de l'équité du régime, il importe de revoir certaines dispositions pour les rendre plus équitables dans leur application et pour nous assurer que les bénéfices prévus par la loi s'appliquent de façon comparable à toutes les victimes. Premièrement, le projet de loi apporte ainsi certaines précisions sur les circonstances accidentelles admissibles. En fait, l'objectif est de mieux définir ce qu'est un dommage causé par un accident d'automobile puisque, par exemple, selon l'interprétation qui a été donnée jusqu'à maintenant à la loi, une personne blessée par un animal dans un véhicule automobile pourrait réclamer une indemnité même si le fait que cette personne, dans un véhicule automobile, ait été blessée par un animal, n'a occasionné aucun accident ou aucune défaillance du conducteur.

Un autre point, M. le Président, le projet de loi intègre les bénéfices des régimes étrangers d'assurance sociale publics au même titre que les régimes publics québécois lors de l'établissement de la rente. Il me semble, de ce point de vue, que ce soit un correctif d'équité souhaitable et admissible. Par ailleurs, le projet de loi révisé les règles de calcul de la rente prévue après cinq ans pour les rendre conformes aux règles appliquées au cours des cinq premières années d'indemnisation. Il révisé également les règles qui s'appliquent lors du retour au travail pour maintenir leur caractère incitatif sans créer, cependant, un écart excessif entre les salaires réels et la rente visée par la régie. Enfin, en vertu du projet de loi, tous les montants minima et maxima de rentes seraient revalorisés à une même date afin d'éviter des injustices à l'égard de certaines victimes.

Troisième volet, l'allégement des démarches administratives. La loi impose présentement à la régie et aux victimes ou à leurs parents des démarches parfois lourdes et onéreuses qui, dans la pratique, ne s'avèrent pas indispensables. C'est pourquoi il apparaît opportun de les modifier. Le projet de loi reconnaît, par exemple, de fait les parents ou la personne qui en tient lieu comme tuteurs d'un enfant mineur, sans imposer les frais et délais découlant de la nomination d'un tuteur. Nous avons tous probablement eu l'occasion, M. le Président,

des deux côtés de la Chambre, de recevoir des gens qui, à l'occasion d'une indemnité peu élevée pour des blessures peu élevées à un enfant mineur devaient procéder à la nomination d'un tuteur, par le biais d'un conseil de famille, avec les frais qui sont relativement élevés pour ce genre de choses, pour simplement avoir le droit de recevoir pour leur enfant une indemnité pas très élevée. Dans certains cas, l'indemnité pouvait même ne pas justifier les frais occasionnés par la nomination d'un tuteur. Je pense qu'il y avait donc lieu, à ce point de vue, de corriger cette situation. Le projet de loi offre aussi la possibilité à la personne recevant des rentes à compter de la sixième année de l'accident d'obtenir un paiement unique ou périodique couvrant la somme due. Il simplifie également l'indemnisation pour les frais funéraires et augmente le montant total pouvant être versé à ce titre. Enfin, il permet un allégement du processus de récupération des trop-payés. Voilà les principales modifications que je propose au régime proprement dit d'assurance automobile.

(17 h 50)

En ce qui concerne maintenant le financement de la Régie de l'assurance automobile. Lors de la promulgation de la loi, il a été prévu que les deniers requis pour le financement de la régie et du fonds d'indemnisation proviendraient, premièrement, d'une contribution par les propriétaires de véhicules routiers lors de l'immatriculation de ces derniers, deuxièmement, d'une cotisation lors de l'émission ou du renouvellement du permis de conduire; finalement, d'une portion de la taxe sur les carburants alors en vigueur. Au 1er janvier 1982, les dispositions de l'article 564 du Code de la sécurité routière ajoutaient à ces sources de financement possibles de la régie une portion des amendes perçues en vertu du Code de la sécurité routière. Jusqu'à ce jour, cependant, le gouvernement n'a pas utilisé cette possibilité.

En ce qui concerne la portion de la taxe sur les carburants, celle-ci avait été cédée par le gouvernement en 1978 afin de rendre le nouveau régime d'assurance automobile le moins onéreux possible pour les Québécois. Cette décision avait été prise à la lumière de projections de coûts disponibles à ce moment-là. Or, le régime existe depuis près de cinq ans maintenant et le nombre de victimes, aussi bien que la gravité des blessures, se sont avérés moindres qu'initialement prévu. C'est pourquoi, entre autres, nous pouvons dire que la régie est, aujourd'hui, en excellente santé financière. En effet, non seulement la totalité des obligations présentes et futures de la régie envers les victimes des cinq premières années d'accident est garantie par un actif solide, mais aussi, la valeur de ces

obligations est basée sur des hypothèses actuarielles saines et prudentes. Le régime se trouve donc en situation de capitalisation totale, chose rare dans le cas d'un régime public d'assurance.

De plus, à la fin de son dernier exercice financier, la régie disposait d'une réserve de stabilisation de 195 400 000 \$. Les contributions totales, immatriculation et permis des automobilistes québécois à leur régime, ne se seront accrues que de 20 \$, entre 1978-1979, et 1984-1985, soit une hausse moyenne composée de moins de 3% par année. Durant la même période, l'indice des prix à la consommation aura vraisemblablement progressé d'environ 10% par année.

Dans ce contexte, le gouvernement pourra utiliser à d'autres fins la portion de la taxe sur les carburants qui était allouée au financement du régime et il a l'intention d'aller de l'avant vers un financement, en partie, du transport en commun à même cette source de financement. De plus, tel qu'il a déjà été mentionné, le gouvernement a décidé de bonifier, sur plusieurs de ses aspects, le régime de l'assurance automobile. Il a également décidé que le financement des programmes de sécurité routière serait désormais assumé par les automobilistes québécois.

En ce qui a trait au financement de la promotion de la sécurité routière, le projet de loi prévoit que les automobilistes financeront un ensemble des moyens visant la réduction du risque d'accident, d'une part, et l'allègement ou la compensation des pertes issues de ceux-ci, d'autre part. Un même financement permettra à la fois, la mise en oeuvre de programmes de sécurité, d'éducation routière et la vérification mécanique des véhicules, de même que l'indemnisation et la réadaptation des victimes d'un manque de civilité et de sécurité sur nos routes.

L'autre conséquence, non moins importante, de cette mesure est qu'elle devrait avoir un impact positif sur la facture que la régie impose chaque année aux automobilistes québécois. Les automobilistes se verront en effet signifier de façon plus évidente les coûts relatifs à l'utilisation de leur véhicule. Ainsi, il apparaîtra beaucoup plus clairement que plus on investira dans la prévention, plus la population sera sensibilisée aux dommages causés par les accidents.

D'autre part, la loi constitutive de la régie stipule que celle-ci doit fixer, annuellement, les sommes qui lui sont nécessaires pour administrer le Code de la sécurité routière. Cette évaluation doit ensuite recevoir l'approbation du gouvernement. La loi prévoit, en outre, que la régie retient les sommes ainsi déterminées sur les droits payables lors de

l'immatriculation des véhicules et de la délivrance des divers permis que régit le code. Ce processus alourdit considérablement la préparation annuelle des budgets de la régie et masque, en quelque sorte, le coût réel associé à l'administration par la Régie de l'assurance automobile de diverses activités découlant de l'application du code, en particulier, en matière de sécurité routière. Il a donc proposé de le remplacer par l'attribution à la régie d'un pouvoir de réglementation sur les droits exigibles pour la délivrance et le renouvellement des immatriculations et des permis. Cette solution présente les avantages suivants: Premièrement, elle permet à la régie d'établir à l'avance les sommes dont elle doit disposer pour l'administration du code. Deuxièmement, elle distingue clairement les droits payables à la régie de ceux qui sont dus au gouvernement. Troisièmement, elle maintient le pouvoir gouvernemental d'approbation des sommes visées par l'entremise du pouvoir qu'a le gouvernement d'approuver les règlements de la régie.

Permettez-moi, maintenant, de traiter sommairement des modifications suggérées au Code de la sécurité routière, modifications qui portent principalement sur la révocation des permis de conduire et sur l'émission de permis restreints. Je vais vous faire grâce, ici, de toutes les technicités juridiques qui ont nécessité les amendements proposés. Qu'il me suffise présentement de vous mentionner que le projet de loi propose que ce soit la régie qui transmette l'avis de révocation ou de suspension aux personnes condamnées pour des infractions au Code criminel, le tout selon le même mécanisme prévu actuellement au code en matière de points d'inaptitude.

Un tel amendement simplifiera l'administration des sanctions concernant les permis de conduire prévus au code, les rendra plus compréhensibles pour le citoyen et accordera les mêmes délais pour l'application de la sanction à tous les citoyens qui voient leur permis révoqué ou suspendu, et ce, peu importe la cause de l'imposition de cette sanction.

En ce qui a trait, en dernière analyse, au permis restreint, le projet de loi propose d'uniformiser la procédure à suivre lorsqu'une ordonnance est émise à l'encontre des dispositions législatives pertinentes. Une telle situation se présente assez fréquemment à cause du fait que la régie n'est en cour lorsque le requérant présente sa demande de permis restreint. Le juge doit alors rendre sa décision en se fiant uniquement au témoignage du requérant qui, ne connaissant pas toutes les subtilités administratives et juridiques de son dossier, peut faire des représentations inexacts. Dans ces cas, afin de respecter les dispositions législatives pertinentes, la régie se voit présentement

dans l'obligation de s'adresser à la Cour provinciale pour faire annuler ou modifier l'ordonnance, ce qui rend le processus actuel incompréhensible pour le citoyen concerné et entraîne pour la régie des coûts de fonctionnement supplémentaires.

Voilà donc l'essentiel du projet de loi que je soumetts à l'approbation de cette Assemblée. Je vous remercie.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le député de Laporte.

M. Bourbeau: M. le Président, étant donné l'heure, je demanderais l'ajournement des débats, s'il vous plaît!

Une voix: La suspension.

M. Bourbeau: La suspension.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le leader adjoint.

M. Fréchette: Je fais motion pour que nos travaux soient suspendus jusqu'à 18 heures, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): Est-ce que cette motion de suspension est adoptée?

Des voix: 20 heures.

M. Fréchette: Motion d'amendement, M. le Président. Changer 18 par 20, s'il vous plaît!

(Suspension de la séance à 18 h 59)

(Reprise de la séance à 20 h 04)

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

Vous pouvez vous asseoir.

M. le député de Laporte a la parole sur le projet de loi no 104, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives.

M. le député.

M. André Bourbeau

M. Bourbeau: Merci, M. le Président. À lire rapidement le projet de loi no 104 sur l'assurance automobile qui nous arrive tardivement dans la bousculade de la fin de session, on a l'impression que le gouvernement se prépare à donner enfin aux automobilistes l'occasion de respirer un peu plus à l'aise.

Les notes explicatives nous disent qu'il veut rendre plus équitables certaines indemnités payables aux victimes d'accidents d'automobile, qu'il veut simplifier l'administration de la Loi sur l'assurance

automobile et sur le Code de la sécurité routière en matière de révocation de permis et, enfin, qu'il modifie le financement de la Régie de l'assurance automobile.

Voilà qui, de prime abord, confondrait tous ceux qui, de plus en plus nombreux au Québec, s'élèvent contre l'étouffement progressif que fait subir aux automobilistes l'actuel gouvernement péquiste. Ceux-là n'ont pas à changer d'opinion. Dans le projet de loi qu'il nous présente, le gouvernement péquiste s'est servi en premier.

On se souviendra que lorsqu'il éditait l'assurance automobile pour les dommages corporels au début de 1978, c'était pour indemniser mieux toutes les victimes d'assurance automobile sous prétexte que les compagnies d'assurances s'enrichissaient à leurs dépens. On instaura donc le principe du "no fault" et on obligea tous les conducteurs et propriétaires de véhicule à participer à ce régime en payant plus cher pour leur plaque d'immatriculation, leur permis de conduire et également pour l'essence.

Le type d'indemnisation qu'on leur donnait en retour était fidèle au principe égalitariste de ce gouvernement. On nivela la valeur des préjudices subis par les victimes en les compensant à l'aide de rentes temporaires ou permanentes basées sur un revenu maximum de 18 000 \$ par année. On établit en outre un système d'indemnisation forfaitaire parcimonieux applicable dans certains cas, comme par exemple, 1000 \$ pour les frais funéraires; 2000 \$ à la succession d'une victime décédée sans conjoint ou enfant à charge; 4000 \$ aux parents d'un enfant mineur décédé et un maximum de 20 000 \$ pour perte d'intégrité physique ou préjudice esthétique. Ces maxima d'indemnisation furent indexés selon un indice inférieur à l'inflation, ce qui fait que le pouvoir d'achat des victimes compensées n'a cessé de se détériorer depuis cette date.

Concernant les dommages matériels, on obligera tout propriétaire de véhicule à s'assurer pour dommages à autrui. On favorisera l'installation d'un système "no fault" pour éviter des frais juridiques et l'établissement de centres d'estimation pour déjouer les réclamants fraudeurs; on découragera aussi les assurés à magasiner pour payer la plus petite prime possible.

Pour se prémunir contre le fléau d'accidents et les coûts qu'ils entraînent, on établit un système d'amendes d'un niveau sans précédent qui, couplé au système de points de démérite, place des centaines de milliers de conducteurs dans la perspective de perdre leur permis de conduire.

Enfin, la taxe ascenseur sur le carburant, qui nous fait payer ici l'essence plus cher que partout ailleurs au pays, et l'augmentation de 100% du péage sur les autoroutes, qui nous donne le privilège de rouler sur les seules autoroutes à péage du

pays, sont venues finir de contraindre les automobilistes à prendre l'autobus, système pour lequel, de toute façon, ils ont à assumer, par leurs taxes, une partie du déficit.

Résultat, M. le Président, le taux de personnes tuées ou blessées a baissé de 31, 8%. Avec une telle performance, les automobilistes québécois, assaillis de toutes parts par les taxes, les règlements, les amendes, la surveillance policière et les points de démerite, méritent de voir leur prime d'assurance diminuer ou encore leur protection largement augmenter puisqu'on a eu comme résultat que le taux de personnes tuées ou blessées a baissé de 31, 8%. On s'attendrait donc à une diminution de tous ces frais. Qu'en est-il? La Gazette et le journal La Presse nous rapportaient récemment le résultat d'une comparaison avec les autres provinces qui ramènera sur terre les admirateurs béats de ce gouvernement.

L'ensemble des assurances au Québec, prime de 95 \$ versée à la régie comprise, coûte 861 \$ par personne. C'est 51, 6% plus cher qu'en Ontario, la deuxième en lice avec 568 \$. C'est 79% de plus que le coût le moins élevé, à l'Île-du-Prince-Édouard, avec 309 \$.

(20 h 10)

Quant aux droits d'immatriculation et de permis de conduire, à 107 \$, les Québécois paient 64, 6% de plus que les Ontariens qui viennent au second rang avec 65 \$ et c'est 234% de plus que le deuxième citoyen le moins taxé, l'Albertain, avec 32 \$.

Le Vice-Président (M. Jolivet): À l'ordre!

M. Bourbeau: En somme, au Québec, on paie 120% de plus que la moyenne nationale. Au total, assurance et immatriculation comprises, le Québécois doit payer 968 \$ par année, soit tout près de 53% de plus qu'en Ontario et 82% de plus que la moyenne nationale. Le réflexe des uns sera de dire que ce sont sans doute les compagnies d'assurances privées qui empochent le magot. Le rapport que vient de déposer le Surintendant des assurances nous révèle que les compagnies d'assurances générales à charte au Québec ont subi en 1981 des pertes pour une deuxième année consécutive; quant aux autres exerçant au Québec, le surintendant nous dit que les résultats n'ont guère été plus reluisants. Il dit, et je cite: "Leurs bénéfices nets ont de nouveau fondu de 41%." Le surintendant rappelle qu'une entreprise qui ne génère pas de profits est tôt ou tard malade financièrement et on s'en rend compte avec Québecair. "D'ailleurs, nous fait-il remarquer, les compagnies à charte québécoise - les compagnies

d'assurances, bien sûr - ont vu leur part du marché baisser de 3% en assurance générale."

Il faut rappeler qu'à l'époque de l'étatisation, plusieurs avaient mis en garde le gouvernement contre l'impact de son projet de loi qui laissait aux compagnies privées les risques les plus inflationnistes, dont les coûts étaient les plus difficilement contrôlables. Le constat à l'amiable, le "no fault", le réseau de centres d'estimation, le système Audatex les fascicules sur les techniques de réparation, un contrôle de la qualité au moyen d'une deuxième vérification, tout cela n'a pas empêché les primes de grimper. L'étatisation a stimulé une concurrence déjà vive avec le résultat que, jusqu'en 1980, les primes n'ont pratiquement pas bougé, au point que le surintendant lui-même dira aux compagnies qu'elles n'avaient plus le choix d'améliorer la rentabilité de leurs entreprises et qu'elles devaient à cette fin augmenter leurs tarifs. La Régie de l'assurance automobile, quant à elle, affichait dans son bilan pour l'année 1981-1982 un excédent des revenus sur les dépenses de 49 000 000 \$, ce qui portait la réserve de fonds disponibles à 195 000 000 \$, en plus de la réserve actuarielle de 991 800 000 \$ qu'elle détient pour faire face à toutes ses obligations.

Ces profits ont été réalisés en dépit du fait que les indemnités aient légèrement été indexées et que lui ait été dévolu, outre son mandat original, celui du Bureau des véhicules automobiles que le ministère des Transports ne parvenait pas à administrer convenablement. D'ailleurs, les frais d'administration de la régie, parce que le gouvernement lui a refilé la moitié de la facture du Bureau des véhicules automobiles, sont passés de 25 000 000 \$ en 1981-1982 à 53 000 000 \$ en 1982-1983, selon la déclaration même de la présidente de la régie, Mme Claudine Sotiau, le 15 octobre 1981. Depuis décembre 1980, la régie assume donc tous les mandats relatifs à l'immatriculation des véhicules automobiles, à la délivrance des permis de conduire ainsi qu'au contrôle de l'assurance obligatoire pour dommages matériels à autrui. Elle réalise en outre différents programmes de sécurité routière. En somme, elle a plus de pouvoirs pour s'occuper de l'aptitude et de la compétence des conducteurs ainsi que de l'état mécanique des véhicules.

On refile des responsabilités et des factures à cette régie. Pendant ce temps, le gouvernement continue de taxer les automobilistes. Les routes coûtent cher, dirait-on. Le gouvernement péquiste n'a pas encore réussi en six ans à terminer le dernier mille qu'il restait à compléter sur l'autoroute Dufferin, en 1976. Génés sans doute, le gouvernement annonçait récemment que les primes d'assurance automobile

allaient être gelées pour 1983-1984 et 1984-1985, mais que les droits d'immatriculation seraient, quant à eux, haussés de 5% à 6%. La réalité est que la base actuarielle sur laquelle fut édifié le régime de protection pour les victimes d'accidents est nettement modérée et que le gouvernement n'a pu résister à la tentation de faire main basse sur ce qu'il pouvait. On se souviendra qu'il avait fait la même chose sur les réserves de 25 000 000 \$ de la Régie de l'assurance-maladie.

Le projet de loi qui est devant nous comporte, vers la fin, un très court article qui abroge l'article 59a de la Loi concernant la taxe sur les carburants. Voilà donc que les bonnes nouvelles s'assombrissent. Le rapport annuel de la régie nous indique que cette taxe, destinée à financer le régime d'assurance, lui a rapporté l'an dernier 24 200 000 \$. On voit que le ministre a décidé de se faire un cadeau de Noël. D'ailleurs, nous savons également que jusqu'à maintenant, les frais de publicité occasionnés par le Code de la sécurité routière qui coûtaient au ministère des Transports - si mes renseignements sont bons - environ 19 000 000 \$ par année, seront dorénavant assumés par la Régie de l'assurance automobile, de sorte que le gouvernement, d'une part, récupère 24 000 000 \$ de la régie en lui coupant les revenus de la taxe sur le carburant et que, d'autre part, il lui impute une nouvelle dépense de 19 000 000 \$ par année pour ce qui est des frais de publicité du programme de la sécurité routière, de sorte qu'en conclusion de tout cela, le ministre des Finances vient chercher environ 44 000 000 \$ à la Régie de l'assurance automobile sans qu'en aucune façon on en fasse profiter les usagers.

Pourquoi n'a-t-on pas pensé davantage aux victimes d'accidents auxquelles on verse, chaque semaine, une pitance? Le projet de loi propose comme indemnité minimale, 117, 81 \$ par semaine plus 14, 67 \$ par personne à charge. En 1981, - nous sommes maintenant en 1982 - celle-ci s'établissait à 104, 46 \$ par semaine et à 13, 06 \$ par personne à charge. En 1981, le revenu brut maximal pour établir la rente était de 23 500 \$ par année. Le projet de loi propose 26 000 \$ annuellement. Il faudra soustraire les impôts provincial et fédéral, les cotisations à l'assurance-chômage et à la Régie des rentes.

M. le Président, on aurait pu améliorer davantage les rentes payables aux victimes mineures ou étudiantes ou accroître sensiblement les paiements forfaitaires. Le ministre des Finances ou le ministre des Transports a décidé, plutôt que d'accroître les prestations aux victimes, de reprendre cet argent et de le verser au fonds consolidé de la province pour tenter de boucher un des nombreux trous du gouvernement.

On aurait pu soulager aussi davantage le fardeau fiscal des automobilistes. Le saupoudrage auquel se livre le gouvernement n'a pas de commune mesure avec ce qu'il aurait pu faire s'il s'était montré moins gourmand. On parle de simplicité administrative. En fait, la Loi sur l'assurance automobile est un labyrinthe législatif. On note d'ailleurs dans le projet de loi que la régie aura plus de pouvoirs pour réclamer les sommes qu'on lui doit. C'est peut-être la façon qu'envisage le gouvernement pour que la régie comble son manque à gagner.
(20 h 20)

Le projet de loi no 104, quoi qu'on en dise, n'est pas la grande nouvelle que les automobilistes québécois et les victimes d'accident étaient en droit d'attendre. Il est plutôt largement le reflet d'un gouvernement qui n'a pas fini de vivre au-dessus de ses moyens. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le député de Vimont et adjoint parlementaire au ministre des Transports.

M. Jean-Guy Rodrigue

M. Rodrigue: M. le Président, j'ai écouté attentivement le député de Laporte pendant son intervention. Ce qui me fascinait un peu, c'était sa façon de jouer avec les chiffres, les pourcentages, les coûts annuels, etc. Cela me faisait penser un peu à une personne qui nous placerait un pied dans un bac d'eau très bouillante et l'autre pied dans un bac d'eau absolument glacée et qui viendrait nous dire: Écoute, mon vieux, ne t'en fais pas, tu es quand même à une température moyenne confortable. Sa façon d'utiliser les chiffres peut donner lieu à n'importe quelle conclusion, finalement. Je ne m'y arrêterai pas. Il me semble que c'est là manipuler un peu la vérité.

M. le Président, le bien-fondé et l'utilité de la Loi sur l'assurance automobile n'ont plus aujourd'hui à être démontrés. Bien sûr, à l'époque, cela avait quand même soulevé une discussion assez importante au sein de la société québécoise. Dans son discours, tout à l'heure, le ministre des Transports nous a rappelé un peu les réticences que le projet de loi avait alors soulevées, en particulier chez les assureurs, qui craignaient de perdre un marché qui était quand même relativement lucratif. On peut comprendre ces assureurs d'avoir eu ces craintes même si au moment où on se parle maintenant et après avoir vécu quatre ans d'expériences du régime, on est en mesure d'affirmer aujourd'hui, M. le Président, que ces craintes étaient largement exagérées, parce que s'ils n'avaient plus à assurer les blessures corporelles, par ailleurs, le gouvernement, par la même loi, imposait à tous les citoyens de prendre des assurances

pour les dommages matériels et ceux-là sont restés dans le champ d'activité des assureurs privés, de sorte que, l'un dans l'autre, leur chiffre d'affaires s'est relativement bien maintenu.

J'espérais, M. le Président, en écoutant le député de Laporte, qu'enfin l'Opposition libérale, après avoir combattu ce régime avec acharnement, après avoir tout essayé pour empêcher la loi d'être adoptée, y compris un "filibuster" en commission parlementaire et ici même à l'Assemblée, j'aurais espéré qu'enfin, même si ce sont les derniers à réaliser que cette loi-là est excellente, ils finissent par l'admettre. J'ai été déçu par le discours du député de Laporte à cet égard parce que, encore là, il est revenu aux mêmes vieilles rengaines que les députés libéraux nous avaient servies à l'époque. Même si je n'étais pas ici, M. le Président, je vous assure que j'avais suivi ces débats avec attention dans les journaux. Je vous expliquerai pourquoi tout à l'heure et je pense que le député de Marguerite-Bourgeoys trouvera que cela se prête peut-être un petit peu moins à l'ironie.

Mais, au-delà des réactions purement intéressées pour des motifs économiques, comme cela avait été le cas des assureurs à l'époque, et pour des motifs purement partisans, comme cela a été le cas des libéraux et que cela semble encore être leur cas présentement, on avait également pu déceler un certain scepticisme, une certaine inquiétude chez bon nombre de nos concitoyens envers ce projet de loi qui avait été adopté, du moins mis en vigueur en 1978. Or, pour mesurer l'impact du régime d'assurance automobile au Québec, il faut quand même se rappeler la situation dramatique dans laquelle se trouvaient la majorité des victimes d'un accident d'automobile avant l'entrée en vigueur de ce régime, en mars 1978. Bien sûr, ceux et celles qui avaient les reins assez solides sur le plan financier parvenaient, après des procédures judiciaires la plupart du temps interminables, parce que ce n'était pas facile, M. le Président, de s'attaquer à une compagnie d'assurances qui avait des millions de dollars pour supporter des contentieux, des avocats qui se spécialisaient et qui plaidaient ces causes pour elles... À ce moment-là, le citoyen, qui se retrouvait dans la situation d'avoir à affronter ces compagnies, pour utiliser une expression bien québécoise, n'était pas sorti du bois. S'il gagnait en première instance, on le traînait en appel, et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'il s'épuise.

Bien sûr, ceux qui avaient les reins assez solides sur le plan financier parvenaient, après ces longues procédures judiciaires, à obtenir une indemnité adéquate, mais les autres? Les autres qui n'avaient pas les moyens financiers de soutenir une guérilla

judiciaire, ceux-là se retrouvaient rapidement coincés dans un étai financier, ce qui les forçait à accepter souvent, et la plupart du temps, une indemnité bien inférieure aux dommages qu'ils avaient subis.

Je me rappelle très bien qu'en 1962, à l'occasion de la campagne électorale dont le thème principal était la nationalisation de l'électricité, j'étais responsable pour Hydro-Québec du déblaiement des terrains le long de la rivière Outaouais, en amont du barrage de Carillon. On était installé dans le village de Thurso - le pays de Guy Lafleur - et le soir un de mes employés était allé assister à une assemblée politique au centre communautaire du village. Or, en sortant du centre communautaire, il a traversé la rue et une automobile est entrée dans le village à 70 milles à l'heure et l'a fauché. Cet homme-là était père de neuf enfants. Par la suite, j'ai discuté avec son fils qui travaillait également au déblaiement du terrain le long de la rivière Outaouais et il m'a expliqué qu'il n'avait rien pu tirer des assurances. Rien! Cet homme-là était père de neuf enfants. Cette famille s'est retrouvée dans la misère la plus totale tout simplement parce qu'un jeune écervelé avait décidé de faire de la vitesse en plein village. C'est une situation dramatique qu'avaient à vivre les victimes d'accidents d'automobile. Je pense qu'il n'y a pas lieu de faire d'ironie là-dessus.

Vous comprendrez qu'après avoir été témoin d'une telle catastrophe, c'est avec beaucoup de satisfaction que j'ai accueilli l'adoption de la Loi sur l'assurance automobile et sa mise en vigueur en 1978. Il est normal qu'après quatre années d'administration de ce nouveau régime, dont on retrouve d'ailleurs peu d'équivalent dans d'autres pays, soit dit en passant, il est normal qu'on veuille l'ajuster pour le rendre mieux adapté aux besoins de ses bénéficiaires. C'est ce que nous propose le ministre des Transports dans son projet de loi no 104 que nous étudions présentement et qui vise à accroître certaines indemnités versées aux victimes d'accidents d'automobile afin de rendre ces indemnités plus équitables et mieux adaptées aux besoins des automobilistes.

Ce projet de loi vise également un second objectif qui est de simplifier les procédures administratives et de réduire les délais d'indemnisation pour les bénéficiaires. Il m'est arrivé, comme d'autres députés, de recevoir dans mon bureau des citoyens qui, après avoir été victimes d'un accident d'automobile, se plaignaient des lenteurs à obtenir les indemnités auxquelles le régime leur donne droit et des problèmes administratifs auxquels ils ont été obligés de faire face pour être en mesure de toucher ces indemnités.

Je me rappelle avoir acheminé ces

plaintes, à cette époque, au bureau du ministre des Transports. Je suis heureux, aujourd'hui, de vous dire que les corrections que nous souhaitons obtenir ont été apportées puisque, depuis quelques mois, les personnes de mon bureau qui ont à traiter avec la Régie de l'assurance automobile m'ont indiqué qu'il était relativement facile maintenant d'entrer en communication avec la régie et d'obtenir rapidement des décisions concernant les réclamations des victimes.

Parmi les changements qu'apporte ce projet de loi, M. le Président, bien sûr, il y en a qui sont plus importants que d'autres. Il y en a qui sont de nature un peu technique; par contre, d'autres apportent des bénéfices nouveaux aux victimes d'accident d'automobile.

(20 h 30)

Parmi les changements les plus significatifs, il faut d'abord noter celui qui vient modifier un peu l'indemnisation des étudiants de 16 ans et plus, victimes d'accident, et qui ne tiendrait pas compte uniquement de leur situation aux études, comme c'est le cas présentement, mais qui, également, tiendrait compte de leur activité rémunérée ou encore des retards à entrer sur le marché du travail qu'entraînerait leur accident.

La situation actuelle pour un étudiant, c'est que s'il est âgé de 18 ans et moins, il a droit à l'indemnité minimale, 117 \$ par semaine. Par contre, si l'étudiant est âgé de 18 ans et plus, il a droit à une indemnité équivalente à celle qu'on verserait aux travailleurs qui touchent les trois quarts du salaire moyen versé au Québec, ce qui, en chiffres nets, lui accorde une indemnité de 221 \$ par semaine. Ces indemnités, bien sûr, vont demeurer, mais ce qui est changé maintenant, c'est que l'étudiant qui, en plus de suivre des cours a un travail rémunéré, se verra indemnisé pour une partie supplémentaire qui tiendra compte des revenus qu'il tire de son travail rémunéré. Il y a quand même beaucoup d'étudiants - cela a été le cas pour plusieurs, antérieurement, au Québec - qui, actuellement, pour être en mesure de suivre leurs cours, doivent travailler la fin de semaine ou le soir.

Voici le deuxième changement important concernant l'indemnité aux étudiants. Si un étudiant, parce qu'il a un accident d'automobile, se voit dans la situation de perdre sa session d'études - c'est-à-dire que la session dure trois ou quatre mois, qu'il arrive au bout d'un mois et demi et qu'il est trop tard pour entreprendre la session - on va alors ajuster le régime pour faire en sorte qu'il puisse être compensé pour toute la durée de la session qu'il a perdue.

Un autre changement assez significatif - ici, je reviens au cas que je vous ai expliqué tout à l'heure et dont j'ai été

personnellement témoin - c'est celui qui fait passer de quatre à six le nombre des personnes à charge dont tiendra compte la régie pour verser l'indemnité. Donc, les indemnités, à l'avenir, au lieu d'être versées pour un maximum de quatre personnes à charge, seront augmentées et seront versées pour un maximum de six personnes à charge. Si, par ailleurs, il y avait une personne à charge ou un enfant qui venait s'ajouter à la famille après l'accident, à ce moment, l'indemnité pourrait être ajustée pour tenir compte de la nouvelle personne à charge dans la famille, même si l'accident est antérieur à la naissance.

Un troisième changement: si un indemnisé de la régie, après être retourné au travail, a une rechute causée par un accident antérieur, la rente actuellement versée, pour la période où il est sans emploi à cause d'une rechute, est la même que celle qui lui avait été versée au moment de l'accident ou à la suite de l'accident. Le projet de loi propose un ajustement pour tenir compte du fait que cette personne, au bout de trois ans, dans beaucoup de cas, a amélioré sa situation financière, c'est-à-dire que son salaire a augmenté. Le projet de loi, une fois adopté, va permettre à la régie de tenir compte du nouveau salaire de cette personne, qui subit une rechute à cause d'un vieil accident ou à cause de conséquences attribuables à un accident survenu il y a quelques années, et de baser l'indemnité sur son nouveau salaire plutôt que sur le salaire qu'elle avait au moment de son accident.

Finalement, le projet de loi va accroître de 29 326 \$ à 40 000 \$ l'indemnité forfaitaire versée pour blessures en plus des rentes hebdomadaires pour perte de revenus que reçoivent les personnes qui ont subi un accident d'automobile. Ces indemnités forfaitaires tiennent compte du degré d'incapacité de la victime, incapacité permanente; si la personne a perdu un doigt ou une main, des pourcentages s'appliquent. S'il y a paralysie totale, c'est le plein montant qui est accru de 29 326 \$ à 40 000 \$ qui s'appliquera dans ce cas. Bien sûr, ces montants sont basés sur l'âge de la victime; au fur et à mesure que l'âge augmente, l'indemnité est réduite. Ces indemnités se situent effectivement entre 29 326 \$ et 40 000 \$.

Ce sont là quelques exemples d'améliorations qu'apporte le projet de loi au régime d'assurance automobile du Québec. Bien sûr, comme je l'ai indiqué, il y a d'autres dispositions, mais elles sont à caractère administratif ou technique et n'ont peut-être pas d'intérêt dans le genre de discussion que nous avons ici.

Il y a un autre aspect sur lequel le projet de loi apporte des modifications, celui du financement des revenus de la régie. Depuis son entrée en vigueur, le régime

d'assurance automobile du Québec a fait l'objet de plus de 145 000 demandes d'indemnisation. Il a versé 295 000 000 \$ en compensation aux victimes d'accident. Malgré cela, grâce à une saine gestion et à une campagne de sensibilisation des automobilistes sur les conséquences désastreuses des accidents au Québec, campagne qui porte d'ailleurs ses fruits puisque le nombre d'accidents a diminué, la Régie de l'assurance automobile, qui administre ce régime, n'a eu à hausser ses primes qu'une seule fois en quatre années de fonctionnement. Cela ne court pas les rues, de ce temps-ci, des organismes publics ou privés qui sont capables de fonctionner en n'augmentant leurs primes qu'une seule fois en quatre ans et ce, d'un montant qui ne dépasse pas 12%.

Pendant que la régie haussait ses primes de 12%, M. le Président, les compagnies d'assurances privées, qui couvrent le champ des dommages matériels, haussaient leurs primes de 50% et l'indice des prix à la consommation subissait pour sa part une hausse de 34%. C'est donc dire que le régime d'assurance automobile du Québec a fait ses preuves non seulement sur le plan de l'indemnisation des victimes, mais qu'il a fait ses preuves également sur le plan du financement des primes. S'il subsiste et s'il subsistait encore des doutes dans l'esprit de quelques personnes, il me semble que ces chiffres démontrent hors de tout doute que les objectifs de ce régime, qui étaient d'offrir une meilleure indemnisation à un coût moindre, ont été atteints et même largement dépassés.

C'est ce qui permet aujourd'hui au ministre des Transports de proposer que la portion de taxe sur les carburants, qui équivalait environ à 0, 01 \$ le gallon et qui avait été cédée à la régie lors de l'entrée en vigueur du régime en 1978 afin de lui permettre de commencer ses activités, soit désormais affectée à d'autres fins et en particulier au financement des services de transport en commun. M. le Président, la régie disposant maintenant d'un fonds de réserve de 195 000 000 \$, la récupération de cette portion de la taxe sur les carburants ne risque certainement pas d'affecter sa situation financière.

M. le Président, ce projet de loi qui est devant nous contient également un certain nombre de dispositions de nature plus technique qui, quoique utiles, n'auront pas d'effet direct sur les bénéficiaires du régime d'assurance automobile et il serait plutôt fastidieux d'en traiter ici.

(20 h 40)

En somme, M. le Président, il s'agissait d'apporter quelques améliorations à un régime dont l'utilité est maintenant admise par la presque totalité des automobilistes du Québec. À cet égard, le projet de loi qui est

devant nous remplit bien son objectif et c'est la raison pour laquelle j'ai bien l'intention d'en appuyer l'adoption. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le député de Nelligan.

M. Clifford Lincoln

M. Lincoln: M. le Président, l'an dernier, la Régie de l'assurance automobile a eu un excédent de revenus sur ses dépenses d'environ 49 000 000 \$. Ceci a porté la réserve de fonds disponibles à la Régie de l'assurance automobile à environ 200 000 000 \$, ajoutés à une réserve actuarielle de base qui est d'environ 1 000 000 000 \$, la régie a pour ses fins de réserve totale, quelque chose comme 1 200 000 000 \$.

Si nous prenons l'excédent des revenus sur les dépenses de l'année dernière, 49 000 000 \$, il faudrait voir les chiffres qui ont été confirmés par le député de Vimont, à savoir qu'en vue de l'excédent qui est montré à la caisse de la Régie de l'assurance automobile, la régie va céder au ministère des Finances, au fonds consolidé de la province, le 0, 01 \$ le gallon d'essence qu'elle recevait et qui s'élevait l'année dernière à environ 22 000 000 \$. Je pense que le chiffre de cette année va être d'environ 24 000 000 \$ ou 25 000 000 \$. De plus, la régie va avoir, à l'avenir, à payer elle-même quelque chose comme 19 000 000 \$ ou 20 000 000 \$, contribution à la publicité qui, auparavant, était payée par le ministère des Transports. Donc, c'est un total d'environ 43 000 000 \$ dont la régie ne disposera pas, qui provenaient du 0, 01 \$ le gallon d'essence et du fonds de publicité qui était auparavant payé par le ministère des Transports.

Si on compare ces chiffres à l'excédent qui, l'année dernière, a été encaissé par la Régie de l'assurance automobile, soit 49 000 000 \$, on verra que si les choses vont du même train, admettant que l'excédent de revenus qui va revenir à la régie sur une base annuelle est d'environ 40 000 000 \$ ou 50 000 000 \$, on pourra voir que l'année prochaine, si on retire les 43 000 000 \$ que la régie va perdre en vertu des deux programmes, le gallon d'essence et la publicité, peut-être qu'à l'avenir il va arriver que l'excédent des revenus sur les dépenses va être tout à fait minime.

En fait, si on prend le chiffre de l'année dernière, l'excédent de 49 000 000 \$, et qu'on lui soustrait les 43 000 000 \$ que la régie va perdre à l'avenir, il reste le chiffre tout à fait minime de 6 000 000 \$, ce qui nous amène à nous poser la question suivante: Avons-nous

un fonds de réserve qui est déjà trop élevé? Est-ce une admission tacite que nous avons déjà un fonds de réserve qui est suffisant et même trop élevé? En fait, il y a beaucoup de personnes qui se sont posé la question, à savoir: La régie devrait-elle bâtir des excédents de revenus de l'ordre de 50 000 000 \$ par année pour ajouter à la réserve disponible, à la réserve actuarielle de base? Avons-nous besoin de cela pour financer les indemnités qui vont être payées à un taux que nous connaissons maintenant, taux actuariel qui peut sûrement être calculé d'une façon très précise?

Donc, il nous semble que le fait même de retirer ces deux programmes est comme une admission que les fonds de réserve disponibles, plus les fonds actuariels de base de 1 000 000 000 \$, sont suffisants maintenant pour établir les coûts projetés des indemnités futures. Nous espérons que ce sera le cas, sinon le corollaire automatique, c'est que les primes vont augmenter. Le député de Vimont a dit que c'est la première fois depuis quatre ans que ces primes ont monté de 85 \$ à 95 \$. Je ne pense pas que ce soit tout à fait exact, parce que je ne pense pas qu'on puisse comparer des pommes et des oranges. On ne peut pas dire: Les primes des assureurs privés ont augmenté d'un tel pourcentage, et les nôtres n'ont augmenté que d'une façon minime depuis quatre ans. Le fait est qu'il est démontré que la régie faisait des revenus excédentaires de 50 000 000 \$ qui sont considérés trop excédentaires puisqu'on retire de la régie l'équivalent d'autres programmes dont la régie bénéficiait déjà.

Deuxièmement, il faut aussi voir que dans ces revenus de la régie, il y a quelque chose comme 60 000 000 \$ qui proviennent des permis de conduire. Les permis de conduire, si ma mémoire est bonne, il y a quelques années, n'étaient pas de 60 \$ par année. Aujourd'hui, les permis de conduire sont à 60 \$ par année. On ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu d'augmentation de primes, mais pendant ce temps, on a augmenté les permis de conduire plusieurs fois, parce que les permis de conduire sont une partie intégrante du fonds de revenus de la Régie de l'assurance automobile.

Il faut voir la chose au complet et il faut se demander si, dans l'avenir, on va recapitaliser ce fonds immense de réserve pour décider si ce fonds étant suffisant, les primes vont rester stables pendant quatre ans et plus ou s'il nous faudra les hausser, parce que nous avons fait un mauvais calcul et que nous avons besoin de revenus additionnels pour équilibrer les livres ou pour ajouter au fonds disponible de réserve.

Les chiffres qu'a cités mon collègue auparavant sont tirés d'un article de la Presse du vendredi 5 novembre 1982, signé par Guy Pinard. Si le député de Vimont n'est

pas d'accord avec ces chiffres, peut-être que cela vaudrait la peine d'écrire à Guy Pinard pour le mettre au pied du mur et lui demander de vérifier ces chiffres. Cela m'a intéressé de voir un petit bouquin qui avait été publié pour la communauté anglophone, en 1976, par un des membres du Parti québécois, qui est aujourd'hui député, dans lequel on parlait de toutes les questions importantes de l'élection de 1976. Il parlait de la protection du consommateur. Je traduis. Il disait: La prime moyenne de l'assurance automobile à Montréal est de 392 \$ par an, comparée à 243 \$ à Toronto. Ce qui m'a amusé, c'est qu'en lisant l'article de Guy Pinard du mois de novembre, celui-ci disait: On soutenait souvent que les compagnies s'enrichissaient aux dépens des pauvres consommateurs sans défense. Cependant, la note totale de l'assurance et de l'immatriculation n'en continuera pas moins de grimper de 4 \$ par année. Il disait: Si cela continue à monter ainsi, qu'on augmente les profits, le ministre des Finances va peut-être réclamer de la régie qu'elle lui verse des dividendes. Je vois qu'elle avait assez de dividendes indirects, puisque 24 000 000 \$ provenant du 0, 01 \$ imposé sur le gallon d'essence ne reviennent pas aux consommateurs. On n'a pas réduit le coût du gallon d'essence. On renvoie cela au fonds consolidé de la province. C'est une façon de remettre 24 000 000 \$ qui manquaient dans les poches du ministre des Finances, qui étaient réservés pour le fonds de l'assurance automobile.

Il dit toujours qu'au Québec, l'ensemble des assurances, primes de 95 \$ versées à la régie comprise, coûte 861 \$. Il prend des chiffres comparables. C'est 51, 6% de plus que le deuxième coût en lice, l'Ontario, avec 568 \$, 79% de plus que la moyenne nationale de 481 \$ et 178% de plus que le coût le moins élevé, l'Île-du-Prince-Edouard.

Voyons maintenant les droits d'immatriculation et de permis de conduire. À 107 \$, les Québécois paient 64, 06 \$ de plus que les Ontariens qui viennent au second rang, à 65 \$, etc. Ces chiffres viennent d'un article de la Presse qui, d'après ce que je sais, n'ont pas été démentis. Ce sont là les chiffres qu'a cités mon collègue de Laporte. Je vais profiter de cette occasion pour revenir à une question qui a été débattue plusieurs fois en Chambre et je vais passer très brièvement à la question des assurances pour les chauffeurs de taxi. Mon collègue de Jeanne-Mance en parlera plus en détail. (20 h 50)

Je relève un article de journal qui est très intéressant. Nous tous, nous prenons souvent des taxis et la plupart des chauffeurs de taxi nous font le reproche de ne pas parler de leur cas spécifique. Il y a des chauffeurs de taxi qui nous disent qu'ils paient 2000 \$, qu'ils paient 1800 \$. Je pense

que nous avons discuté de cela et que le ministre des Finances s'est engagé à revoir toute la question, essayer de remettre cela au clair. Si la Régie de l'assurance automobile fait tellement bien son affaire, si la Régie de l'assurance automobile fait des profits de 50 000 000 \$, si elle continue à faire des profits de 6 000 000 \$ ou 10 000 000 \$, si elle est tellement bien gérée, pourquoi alors ne prend-elle pas en main l'assurance des chauffeurs de taxi?

Je lisais un article de M. Pierre Martel dans le Soleil, dans lequel il parlait du cas d'un chauffeur de taxi qui payait 2618 \$ d'assurance par an; il note la situation de M. Jacques qui n'est pas unique. "Le président de la Ligue des taxis de Québec, M. Jos. Cloutier, a soumis en début de semaine, au service des assurances, le cas d'un propriétaire de taxi dont la facture d'assurance est grimpée en un an de 1200 \$ à 3100 \$." On dira peut-être que cela n'est pas notre problème, c'est l'assureur privé qui change ses primes, mais il y a eu - si je me souviens bien, si ma mémoire est fidèle - une assurance du ministre des Finances qu'il regarderait toute la question, qu'il essaierait de voir à ce que ces gens qui ont besoin d'une automobile de façon essentielle puissent s'en servir pour le bien du public à des taux raisonnables, à des taux qui permettent qu'ils se mettent en affaires et fassent un profit raisonnable.

Je vais dire ceci au ministre, puisqu'on parle aujourd'hui d'assurance automobile: Si la Régie de l'assurance automobile est tellement efficace, si elle a de l'argent en trop, c'est peut-être un endroit où mettre cet argent. Peut-être pourrait-on aussi suggérer au ministre des Finances, puisqu'il a repris 24 000 000 \$ de la Régie de l'assurance automobile par le biais du cent le gallon d'essence, de donner cela comme subside à l'assurance des chauffeurs de taxi. Je pense que c'est une question tout à fait ignorée; ces gens-là n'ont pas eu de solution de la part du gouvernement, tout continue à monter à des prix faramineux. À un moment donné, ils ne pourront plus faire des affaires, même pas un salaire, un gagne-pain raisonnable.

Je voudrais en arriver à une dernière question, c'est celle du principe même de l'assurance et je demanderais au ministre si nous pouvons savoir dans quelle... J'ai regardé le programme du Parti québécois qui est très clair à ce sujet; depuis 1978 et jusqu'en 1982, on répète, on cherche un régime d'assurance étatique complet et final, un régime global. Est-ce qu'il est dans les intentions du gouvernement de prendre le côté de l'assurance matérielle des automobiles, collisions etc. ou si on continuera avec le régime actuel? Si on continue avec le régime actuel, quelles sont les prévisions - pour nous donner des chiffres

sur la réévaluation du programme de fonds actuariel - pour connaître ce que l'avenir nous réserve par rapport aux primes? Est-ce que ce fonds restera comme il est? Est-ce que les revenus qui proviennent de ce fonds seront suffisants pour nous permettre - si le régime d'assurance reste comme il est pour les années à venir - de nous assurer? Est-ce que le régime global, soit le permis de conduire, les plaques d'immatriculation, le régime de primes d'assurance lui-même ne montera pas de façon démesurée dans les années à venir? Nous pouvons nous attendre que le tarif de 95 \$ sera le même, que le permis de conduire restera comme il est maintenant pour les années à venir, que de retirer 43 000 000 \$ de ce fonds de la RAAQ ne provoquera pas des augmentations pour les consommateurs à l'avenir. Je crois que c'est cela la question clé. Les consommateurs veulent savoir si vous avez l'intention de prendre toute l'affaire de l'assurance en main et, sinon, si vous voulez laisser cela comme cela l'est maintenant, s'ils peuvent avoir l'assurance que le présent fonds actuariel sera suffisant pour qu'ils sachent de façon sûre que, dans les quatre ou cinq prochaines années les primes resteront aux taux actuels. Et si vous avez l'intention de prendre le tout en main, on aurait peut-être dû savoir quelles sont vos prévisions à ce sujet.

Je voudrais demander encore une fois au ministre de s'attarder sur le problème tout à fait spécial des chauffeurs de taxi, qui n'ont pas trouvé de solution au problème qu'ils ont posé au ministre des Finances. Je vous remercie.

Une voix: Bravo!

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le député de Rousseau.

M. René Blouin

M. Blouin: Comment se fait-il, M. le Président, que, dans ce Parlement, même lorsqu'une mesure est éminemment positive, même lorsqu'une mesure favorise l'ensemble des gens qui sont touchés par ces politiques, les gens de l'Opposition n'aient pas l'attitude, exceptionnelle, j'en conviendrais, de réaliser et de dire aussi que les politiques du gouvernement et l'amélioration aux politiques gouvernementales ne sont pas toujours mauvaises.

Ils n'ont pas cette grandeur d'âme qu'a eue le ministre des Finances, cet après-midi quand il a, de bon gré, remercié l'Opposition de la très intelligente position qu'elle a prise en fin de semaine au sujet du projet de loi no S-31. Les gens de l'Opposition pourraient, de temps à autre eux aussi, rendre la pareille au gouvernement lorsque, de toute évidence, les politiques améliorent la

situation de ceux et de celles qui en profitent.

Je crois que ce serait une façon intelligente d'aborder la réforme du Parlement que nous devons entamer d'ici quelque temps. Ce serait déjà une façon intelligente de modifier un peu la mentalité, l'attitude de l'Opposition qui, même quand elle n'a pas de motif de le faire, s'enracine dans une espèce de contradiction qui est habituellement le propre des enfants de deux à quatre ans.

L'Opposition a aussi la mémoire un peu courte, M. le Président. Je me rappelle, avant 1978, à quoi ressemblait le Régime d'assurance automobile au Québec. C'est intéressant de se le rappeler. Avant 1978, lorsque vous voyagez et que vous croisez une voiture, deux voitures, trois voitures, vous deviez faire le constat suivant: Une des trois voitures que je viens de croiser n'est pas assurée. Si, par mégarde, un accident m'était arrivé avec une de ces trois voitures, je n'aurais pas reçu d'indemnité parce que celui que j'ai croisé n'était pas assuré.

Si je désirais obtenir quelque indemnité minimale, que de problèmes, que de tracasseries, que de démarches complètement inutiles et qui ont maintenant été éliminés par la situation que l'on connaît.

Non seulement 30% des gens n'étaient pas assurés, mais 30% des victimes qui subissaient des accidents de voiture n'étaient jamais indemnisées: 30%, une victime sur trois n'était pas indemnisée. Plus que cela, les tarifs d'assurance automobile augmentaient sans cesse et il était très difficile au consommateur de pouvoir évaluer si l'augmentation était ou non justifiée, car l'argument qu'on nous servait toujours était de nous dire: Mais, pensez-y donc, si vous heurtez quelqu'un et qu'il est infirme à vie, combien cela vous coûterait si vous n'étiez pas assuré? Personne ne pouvait quantifier ces montants et nous étions contraints de nous rendre aux demandes des assureurs qui augmentaient leurs tarifs en flèche avec cet argument auquel tout le monde était parfaitement sensible et que personne ne pouvait évaluer. Donc, tout le monde acceptait, année après année, des augmentations des primes d'assurance automobile toujours plus fortes et toujours plus difficiles à justifier.

(21 heures)

Le gouvernement du Parti québécois a présenté la Loi sur l'assurance automobile. Comme toujours, l'Opposition d'alors, qui est encore l'Opposition, aujourd'hui, s'est opposée à cette mesure. Elle a fait des tracasseries de procédures interminables, ici même à l'Assemblée. Encore une fois, l'Opposition avait tort. Pourquoi avait-elle tort? Parce que, depuis que le nouveau régime d'assurance automobile du Québec est en place, tout le monde, sauf eux peut-être,

s'est aperçu qu'à tous les plans, à tous les niveaux, la situation que nous connaissons actuellement pour les victimes d'accidents est incroyablement supérieure à celle qu'on connaissait avant l'entrée en vigueur de cette loi.

À tous égards - et c'est très important pour ceux qui sont assurés de savoir combien cela leur coûte et combien cela aurait pu leur coûter si ce régime n'avait pas été mis en place - pour ceux et celles qui paient l'assurance automobile, il est intéressant de savoir qu'entre 1978-1979 et 1984-1985, selon ce qui est prévu, le régime mis en place par le gouvernement du Parti québécois aura coûté 3% de plus par année à ceux qui doivent payer le coût de ce régime. Trois pour cent de plus par année. Pour la même période, nous savons très bien que le coût de la vie a augmenté d'environ 10% par année. Donc, augmentation de 3% du régime d'assurance automobile, 10% pour l'augmentation du coût de la vie en général.

Donc, le régime d'assurance automobile a augmenté d'environ 12% à 15% depuis le début. Pour la même période, la partie qui n'est pas assurée par le régime public, c'est-à-dire la portion de dommages matériels faits aux voitures, la tôle, a augmenté d'au-delà de 70%, comparativement à la portion dans le régime public qui a augmenté de 12% à 15%. Donc, pour le consommateur, il y a des avantages certains. C'est un bon régime.

Maintenant, le gouvernement a décidé d'améliorer ce régime qui, de l'avis de tous ou de presque tous, est un bon régime. D'abord, les étudiants, à partir des amendements à la Loi sur l'assurance automobile, pourront dorénavant bénéficier d'une rente minimale, d'une rente normale, comme tous les autres citoyens de la société. De plus, s'ils travaillent, ce qui n'était pas le cas avant, ils seront maintenant, compte tenu de ces dispositions, indemnisés selon la formule qui prévaut pour les autres travailleurs, en fonction de leur activité rémunérée, en fonction du travail qu'ils accomplissent en même temps qu'ils poursuivent leurs études. Également, ils recevront une indemnité supplémentaire en regard du retard qu'aura causé cet accident en fonction du moment où ils entreront définitivement sur le marché du travail.

Il y a une autre amélioration qui intéressera particulièrement les familles du Québec. Actuellement, celui ou celle qui touche une indemnité de base, l'indemnité la plus faible, peut recevoir une indemnité qui s'ajoute à son indemnité de base, de 14, 67 \$ par personne à charge jusqu'à concurrence de quatre personnes à charge. À partir du moment où ce projet de loi sera adopté, où cette loi sera en vigueur, la personne indemnisée, la victime, pourra bénéficier d'un supplément de 14, 67 \$ non pas pour quatre

personnes à charge, mais pour six personnes qu'elle a effectivement à sa charge. C'est une autre amélioration que nos amis libéraux ne semblent pas voir mais qui sera certainement appréciée par les familles nombreuses au Québec dont, malheureusement, le père ou la mère a été victime d'un accident d'auto. Il y a aussi le cas d'un individu qui a subi un accident d'auto, qui a recommencé à travailler et qui, ensuite, subit une rechute. Dorénavant, il ne sera plus indemnisé à partir du salaire qu'il gagnait au moment où il a eu son accident d'auto, mais bien à partir du moment - ce peut être quelques mois ou quelques années plus tard - où il a eu effectivement la rechute causée par cet accident.

Il y a également une autre disposition qui permettra de payer des intérêts à la suite d'une révision ou d'un appel. Un citoyen ou une citoyenne qui n'est pas satisfait des indemnités que lui a versées la régie, qui va en appel de cette décision que la régie a rendue et qui, finalement, a gain de cause, aura droit à une augmentation de l'indemnité que la régie lui avait d'abord consentie et il recevra une somme qui représentera la différence entre ce que la régie lui avait accordé et ce que la nouvelle évaluation lui accordera. Il recevra des intérêts sur cette somme forfaitaire qu'il touchera.

La Régie de l'assurance automobile du Québec paie des indemnités forfaitaires pour les blessures, les préjudices esthétiques ou les douleurs. Actuellement, le maximum est d'un peu plus de 29 000 \$ pour une victime et il passera à 40 000 \$. Ainsi, nous pouvons constater que les dispositions que nous sommes à étudier présentement augmenteront sensiblement les bénéfices de ceux et de celles qui sont les victimes d'accidents d'automobile au Québec. Le régime en général, qui est un bon régime, est déjà accepté et fonctionne à la satisfaction d'un nombre considérable de citoyens et de citoyennes du Québec. Des études démontrent que la presque totalité des citoyens et des citoyennes du Québec sont parfaitement satisfaits de ce régime.

Avec les dispositions que le gouvernement vient d'ajouter à ce qui existe déjà, nous sommes convaincus que tout cela est fait à l'avantage de nos concitoyens et de nos concitoyennes qui ont subi des accidents d'auto. Vraiment, je ne comprends pas pourquoi nos amis de l'Opposition s'acharnent à trouver des bibites là où il n'y en a pas. Ces mesures que nous sommes en train d'étudier sont éminemment profitables à l'ensemble de ceux qui subissent des accidents d'auto. Je souhaite que les propos de l'Opposition soient modifiés pour qu'elle puisse nous aider à adopter au plus vite ce projet de loi afin que, aussi rapidement que possible, les gens qui subissent des accidents

d'auto bénéficient de ces avantages nouveaux. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le député de Mégantic-Compton.

M. Fabien Bélanger

M. Bélanger: Merci, M. le Président. Nous retrouvons aujourd'hui devant nous le projet de loi no 104. Si nous lisons les notes explicatives, on voit ceci: "Ce projet de loi a pour objet de rendre plus équitables certaines indemnités payables aux victimes d'accidents d'automobile et de simplifier l'administration de la Loi sur l'assurance automobile..." En deuxième partie, on dit: "Il modifie également certaines dispositions législatives concernant le financement de la Régie de l'assurance automobile du Québec".. (21 h 10)

Le ministre des Transports, celui qu'on peut déjà qualifier de responsable du scandale de Québécoir, le ministre qui n'a pas hésité à signer, en catastrophe, un chèque de 15 000 000 \$ - l'argent des Québécois - pour empêcher Air Canada de survoler notre magnifique ciel québécois, nous dit dans son exposé que la population est satisfaite en ce qui concerne le niveau de vie. Il parle de victimes d'accident qui sont satisfaites. Il s'est sûrement basé sur la même satisfaction qu'il croit que les Québécois ont d'avoir englouti 50 000 000 \$ pour empêcher une compagnie qui ne parle pas le français de venir survoler nos nuages. Il y a probablement pris ses sources d'information à la même place.

Il nous a dit également, M. le Président, que financièrement la régie est en très bonne santé. C'est évident qu'elle est en très bonne santé, on ne fait que percevoir et, lorsque vient le temps de payer, on a mille et une raisons pour ne pas payer. On ne trouve plus le dossier des expertises médicales, on n'a pas les rapports d'impôt des trois années précédentes; quiconque aurait la chance, cet avantage de gérer une compagnie en retirant les comptes qui sont payables et en ne payant pas ceux qui sont dus aurait certainement une très bonne situation financière. Le ministre ne m'a absolument rien appris dans cela. Je savais cela bien avant lui.

Il nous a également dit que la taxe sur le carburant, qui avait rapporté 24 200 000 \$ en 1981-1982, ne servira plus dorénavant à financer la Régie de l'assurance automobile. Pourquoi ne pas tout simplement réduire cette fameuse taxe, que le ministre des Finances a imposée l'automne dernier, de 0, 32 \$ à 0, 31 \$ le gallon? Donnez une chance à ces automobilistes. Non, ce n'est pas cela qu'on a fait.

M. le Président, je voudrais revenir sur la situation financière un peu remarquable de

la Régie en vous apportant des preuves, des cas vécus, à savoir pourquoi cette situation de la Régie de l'assurance automobile est si fantastique. Je vais partir de cas vécus parce que, moi, j'ai le bonheur ou le plaisir d'avoir deux bureaux de comté et de m'y rendre de temps en temps pour travailler. C'est à se demander si, de l'autre côté, on fait encore du bureau. C'est à se demander si on représente vraiment les mêmes Québécois. Pour eux, c'est magnifique. Cela va très bien. Moi, 10% de mon travail de bureau de comté, porte justement sur des cas qui ne sont pas résolus de gens qui ont subi des préjudices à cause de cette fameuse Régie.

C'est fantastique, M. le Président, de se reporter un peu en arrière et de voir ce que le Parti libéral, en 1977, par son porte-parole, je présume, le député de Jacques-Cartier, M. Saint-Germain, disait. Il disait - et je vais le citer - que cette Régie devait atteindre trois objectifs: premièrement, le coût doit être le plus bas possible; deuxièmement, cela doit donner lieu à des indemnités justes; troisièmement, cela doit permettre une rapide indemnisation des accidentés. Il ajoutait - c'est ce qui est le plus intéressant et vous pourrez constater, M. le Président, comme nous, du Parti libéral, nous sommes prévoyants - Le Parti libéral du Québec croit en ces objectifs et il affirme qu'aucun ne sera vraiment atteint avec ce régime de gouvernement péquiste.

Mon Dieu que le député de Jacques-Cartier avait dit juste! Qu'il avait vu juste! Aucun de ces objectifs n'a été atteint. Là, je reviens à mes cas de comté, M. le Président, que j'ai vécus, pour lesquels j'ai travaillé, que j'ai tenté de résoudre le mieux possible parce que ce n'est pas facile pour nous non plus, les députés, de travailler avec la Régie de l'assurance automobile.

Je vais vous raconter un accident qui est arrivé à un jeune homme de 24 ans, amputé d'une jambe, à la suite d'un accident d'automobile. À la Régie, quinze jours après son accident, alors qu'il est encore sous le choc, encore préoccupé parce qu'on ne se fait pas amputer d'une jambe à 24 ans sans subir un certain choc, que faisaient les fonctionnaires? On l'appelait pour lui demander quel genre de travail il pourrait effectuer à l'avenir. Cela est très intéressant. On ne se préoccupait pas du tout de savoir s'il avait besoin de soins médicaux. On se préoccupait de savoir quel genre de travail il aimerait faire dès qu'il pourrait se tenir sur une jambe. Cela, c'est la Régie.

Je vais vous citer un autre cas. Un jeune homme de 25 ans subit un accident d'automobile et doit subir une intervention chirurgicale. On lui donne, M. le Président, pour perte de jouissance, douleurs et tout ce que vous voudrez, 976, 94 \$. C'est le gouvernement péquiste qui a décidé que c'est

ce que cela valait. On lui a enlevé tout simplement la rate. On a dit: Une rate, pour nous, péquistes, cela vaut 976, 94 \$. On s'est basé sur quoi? C'est purement de la stupidité, quant à moi. Subir une intervention chirurgicale, subir des douleurs pendant des mois, subir une incapacité de 3%, et on lui remet 976, 94 \$. M. le Président, c'est vraiment bien payé.

Un autre jeune homme a un accident, et là, on se base sur les trois dernières années de son salaire. Imaginez-vous que ce jeune homme avait le malheur d'être un travailleur de la construction et que l'Office de la construction du Québec lui avait justement interdit de travailler. Donc, on s'est basé - il a une incapacité totale permanente - sur les trois dernières années où votre gouvernement, M. le ministre, l'avait empêché de travailler. C'est avec cela qu'il va vivre, le reste de ses jours. C'est formidable! C'est vraiment... Et vous pensez que nous allons voter pour un tel projet de loi? Jamais, messieurs! Jamais! Vous allez vous-mêmes subir l'odieux de ce projet de loi.

Un étudiant n'a pas la preuve d'un contrat écrit dans ses poches, un contrat... Le gouvernement lui demande un contrat. On se demande pourquoi il demande un contrat. Le gouvernement en avait un avec ses employés et il l'a déchiré, mais, pour avoir droit à une indemnité de 124 \$ par semaine, cela prend un contrat établissant que vous avez un salaire, que vous avez un revenu. C'est un non-sens, M. le Président, et c'est sans aucun regret que je vais voter contre ce projet de loi, parce que cela n'a aucun sens pratique.

Mais je vais vous donner un autre cas, celui d'une jeune dame de 30 ans, secrétaire dans un bureau de notaire, qui a subi, encore une fois, un accident d'automobile, avec 36% d'incapacité. D'abord, cela lui a pris cinq mois avant d'avoir le premier chèque de la Régie. On l'a promenée sur une civière d'un hôpital à l'autre pour des expertises médicales et on lui a remis... je vais essayer de trouver mes papiers, M. le Président, pour vous dire le montant exact que la Régie d'assurance automobile a remis à cette charmante dame, ne vous inquiétez pas, on va le trouver, je l'ai ici, on lui a remis 6000 \$. Elle a 30 ans. Elle a 56% d'incapacité...

Une voix: 36%.

M. Bélanger: 36% d'incapacité.

Des voix: Ah! Ah!

M. Bélanger: On lui remet, en totalité, pour ses douleurs, sa perte de jouissance de la vie et son incapacité, 6000 \$. Et vous voulez, M. le Président, que nous votions

pour un tel projet de loi? Lorsque j'entends ces députés péquistes dire que c'est donc une bonne chose, cette Régie de l'assurance automobile, c'est vrai que c'est une bonne chose pour quelqu'un qui n'a jamais eu d'accident et quelqu'un qui n'a jamais eu affaire à la régie. C'est vrai également que cela coûte moins cher à un jeune homme pour s'assurer, mais allez parler aux chauffeurs de taxi, allez parler aux camionneurs artisans. Vous allez voir ce qu'ils pensent de votre régie. Ce sont eux qui paient justement pour faire plaisir à votre clientèle préférée.

M. le Président, comme je l'ai mentionné, je n'ai aucune hésitation à dire que nous, du Parti libéral, allons voter contre ce projet de loi, tout simplement parce que nous formons une Opposition responsable. Nous n'avons pas trois paroles. Nous disons une chose avant les élections. Nous disons la même chose durant la campagne électorale et la même chose lorsque nous serons assis de votre côté, messieurs. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le député de Lac-Saint-Jean et whip du gouvernement.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Merci, M. le Président. Je viens d'entendre le député de Mégantic-Compton dire que l'Opposition libérale va voter contre ce projet de loi. Cela ne me surprend pas et cela ne m'étonne pas quand on se rappelle les votes de l'Opposition libérale sur les grandes réformes que le gouvernement du Parti québécois a mises en place depuis 1976. On sait que l'Opposition libérale a voté contre la loi no 101. On sait également - vous vous le rappellerez, M. le Président - que l'Opposition libérale a également voté contre la Loi sur le zonage agricole. Je voudrais justement rappeler ces moments. On sait également que l'Opposition a voté contre le projet de loi 67 créant la Régie de l'assurance automobile et instaurant un nouveau régime d'assurance automobile au Québec. Il suffit de se rappeler les grands moments de ce débat pour se rendre compte que l'Opposition libérale n'a pas changé. Autant elle se trompait présentement en se préparant à voter contre ce projet de loi, autant elle s'est trompée à l'époque, en 1977, lors du débat sur le projet de loi 67 créant la Régie de l'assurance automobile. (21 h 20)

Il n'est peut-être pas mauvais de se rappeler les grandes thèses de ces messieurs et dames d'en face à l'occasion du débat en deuxième lecture et en troisième lecture sur la création de la Régie de l'assurance automobile. J'aimerais d'ailleurs vous faire quelques citations fort intéressantes et

extrêmement instructives sur les attitudes et le comportement de l'Opposition.

Lors du débat en deuxième lecture, en novembre 1977, le député de Marguerite-Bourgeoys, qui est en train de lire un document en face de moi, disait ce qui suit, et je cite: "Ils savent - parlant des ministériels - que je suis ici le porte-parole d'une majorité de Québécois - vous vous imaginez, il se prétendait le porte-parole d'une majorité de Québécois à l'époque - qui savent que l'assurance automobile va coûter plus cher avec les chimères et les duperies de ce gouvernement qui veut absolument socialiser l'assurance automobile."

M. le Président, le même député, celui de Marguerite-Bourgeoys, disait également en troisième lecture, toujours la même thèse, et je cite: "C'est une farce triste parce que ce sont les Québécois qui vont payer pour l'improvisation, pour l'imprudence, l'inanité de ce gouvernement dans ce projet de loi, un projet de loi, laissez-moi vous le dire, M. le Président, qui va créer beaucoup d'insatisfaction dans la population."

C'était une des thèses de l'Opposition à l'époque, c'est-à-dire, premièrement, que cela va coûter cher, que cela va coûter les yeux de la tête, parce que le gouvernement improvise dans la mise en place d'un tel régime. Or, après cinq ans, les faits démontrent la fausseté, l'absence de fondement de cette thèse et de ces affirmations. Il suffit de se rappeler, vous le savez, tout le monde le sait au Québec, tout ceux qui ont des automobiles le savent, qu'en 1978 le coût des primes pour la Régie de l'assurance automobile était de 85 \$, plus 14 \$ pour la partie du coût du permis qui constituait également une partie de la prime pour le régime d'assurance automobile. En 1979, 85 \$ toujours, plus 14 \$ toujours. En 1980, combien? 85 \$ toujours, plus 14 \$; toujours trois ans de suite, 99 \$ de prime. Drôle d'improvisation, drôle d'imprévoyance de la part de la régie! C'était drôlement bien calculé. En 1981, 85 \$ toujours, plus 19 \$, légère augmentation, 104 \$ le coût total. En 1982, 95 \$ plus 23 \$, 118 \$ le coût total.

Si on fait le calcul, on se rend compte que sur cinq ans l'augmentation totale du coût des primes d'assurance automobile au Québec, en ce qui a trait à la Régie de l'assurance automobile - je ne parle pas du secteur privé qui a connu des ascensions fulgurantes - sur cinq ans, l'augmentation des primes est d'à peine 15%. Pendant la même période, quel est le taux d'inflation? C'est important, il faut faire entrer cela en relation avec le taux d'inflation. Le taux d'inflation dépasse les 50%. C'était au moins 10% par année, donc le taux d'inflation dépasse les 50% sur cinq ans alors que les primes d'assurance automobile payées à la Régie de l'assurance automobile par les

automobilistes n'ont augmenté que d'à peine 15%. Qu'est-ce que cela veut dire, M. le Président? Cela veut dire que la thèse des libéraux à l'époque est fautive. Cela n'a pas coûté les yeux de la tête. Le régime d'assurance automobile n'a pas ruiné les Québécois. Au contraire, après cinq ans, on peut dire - puisque le taux d'inflation est à 50% et que l'augmentation des primes est de 15% - qu'il y a une diminution réelle du coût des primes d'assurance automobile au Québec. C'est cela la réalité. Et les automobilistes et les citoyens québécois le savent parce qu'ils font les comparaisons entre ce qu'ils paient à la Régie de l'assurance automobile et ce qu'ils paient à leur compagnie d'assurances privée. Ils sont capables de faire le calcul. Ils savent que les primes d'assurance automobile payées à la Régie ont connu une diminution réelle depuis cinq ans. Par conséquent, la thèse libérale de 1977 est sans fondement. Cela n'a pas coûté les yeux de la tête, au contraire. La Régie a démontré une capacité d'administrer et de gérer le régime tout à fait remarquable.

Deuxième élément qu'on retrouvait dans cette thèse - en plus de dire que cela coûterait les yeux de la tête - c'était de prétendre que les Québécois seraient insatisfaits du régime, prétendre que les Québécois n'accepteraient pas le régime. D'ailleurs, le député de Marguerite-Bourgeoys, en 1977, se prétendait même le porte-parole d'une majorité de Québécois. Imaginez. Or, là aussi, c'est absolument faux puisque les sondages faits par des firmes spécialisées démontrent - et pas auprès de n'importe qui, auprès des victimes d'accidents d'automobile, auprès des personnes qui ont eu affaire avec la Régie de l'assurance automobile, qui ont reçu des indemnités de la Régie - que le taux de satisfaction se situe, savez-vous à quel niveau? à 82%. 82% de satisfaction à l'égard du régime de l'assurance automobile. Chez les victimes, pas chez n'importe qui; un sondage a été fait auprès des victimes qui ont eu affaire avec la Régie, qui connaissent le fonctionnement de la Régie, qui ont reçu des indemnités de la Régie.

Tout à l'heure j'entendais le député de Mégantic-Compton prétendre que le monde n'était pas content et même - comme toujours, c'est devenu une espèce de rengaine du côté de l'Opposition - insinuer que les députés ministériels ne faisant pas de bureau de comté, ne connaissaient la satisfaction, ne connaissaient pas l'opinion des citoyens sur la Régie de l'assurance automobile et son régime. Bien je regrette, on en fait du bureau de comté, autant sinon plus que les députés de l'Opposition et on rencontre du monde et des citoyens. Une chose certaine, c'est que le monde est satisfait et content du régime d'assurance automobile géré et administré par la Régie de l'assurance

automobile. Les quelques cas qui se présentent à nos bureaux de comté sont réglés très rapidement. C'est là une chose qu'il faut dire. Comme député - et je suis convaincu que tous mes collègues vont confirmer cela - quand on entre en relation avec la Régie de l'assurance automobile pour régler un cas - parce que cela arrive évidemment qu'il y ait des cas de victimes insatisfaites - cela se règle rapidement, avec beaucoup de diligence et dans l'immense majorité des cas à la satisfaction des victimes. Je pense qu'il est important de le souligner, M. le Président.

(21 h 30)

Si on reprend les thèses défendues à l'époque par l'Opposition libérale, il y en a une autre qui revenait souvent, c'était celle qui consistait à dire que cela allait entraîner une bureaucratie extrêmement lourde. À cette fin, je peux vous citer un extrait d'un discours du député de Bonaventure d'alors qui était - tiens, c'est drôle, mais oui! - chef de l'Opposition encore à ce moment-là. Il l'est redevenu maintenant. Il disait ceci: "Mme le Président, nous avons également devant nous un projet de loi qui comporte des dangers de lenteur. Nous connaissons assez bien la façon de fonctionner de certaines régies d'État. Nous connaissons la complexité et la lourdeur de la machine administrative gouvernementale qui se prête très mal à ce genre d'opération qui serait beaucoup mieux poursuivie par l'entreprise privée." Tiens! le chat sort du sac parce qu'on sait qu'à l'époque, les libéraux se sont faits les défenseurs des compagnies d'assurances privées.

Or, M. le Président, cela non plus ne s'est pas révélé exact puisque l'étatisation de l'assurance automobile concernant les victimes de blessures corporelles n'a pas entraîné une bureaucratie lourde et inefficace. Bien au contraire, puisqu'il est démontré - c'est la règle - qu'entre le moment où une victime fait parvenir sa demande à la Régie et le moment où elle reçoit son premier chèque, il y a un délai moyen de 30 jours à peu près, un mois. Ce n'est pas beaucoup quand on considère ce qui se passait sous l'ancien régime où ce n'était pas en termes de mois qu'on calculait les délais, mais en termes d'années. Il fallait attendre des années et ce n'était pas sûr, cela dépendait des tribunaux.

Là, au maximum, c'est une moyenne d'un mois. Au bout d'un mois la victime reçoit son premier chèque. Et ils sont satisfaits, parce qu'on en rencontre souvent, des Québécois et des Québécoises qui ont été indemnisés par la Régie et qui sont très satisfaits de la façon dont la Régie administre le régime. La Régie s'est révélée, contrairement à ce qu'on a laissé entendre à l'époque, en 1977, efficace, souple et diligente dans son fonctionnement.

Une troisième thèse qu'on retrouve très souvent dans les discours des libéraux à l'époque, c'était de dire - entre autres, le chef de l'Opposition, le député de Bonaventure le disait à l'époque et également le député de Marguerite-Bourgeoys - "Ce n'est pas le vrai problème, vous ne vous attaquez pas au vrai problème; le vrai problème, c'est la sécurité routière." C'était une des thèses des libéraux à l'époque. Le vrai problème, c'est la sécurité routière. Il faut s'attaquer à la sécurité routière. Savez-vous ce que disait le député de Marguerite-Bourgeoys de l'assurance automobile? Ce n'est pas la solution; la solution, c'est la sécurité routière. Ayez donc le courage d'imposer la surveillance routière, d'imposer le port de la ceinture, ce que vous avez négligé depuis que vous êtes là. Faites-le donc, ayez donc le courage, au lieu de faire la parade. Sécurité routière, c'était là le vrai problème auquel il fallait s'attaquer et on ne le faisait pas.

C'est faux puisqu'on s'y est attaqué en adoptant ici même, en cette Chambre, un nouveau code de la route, vous vous le rappelez. Les résultats de l'application de ce nouveau code de la route, on les connaît déjà, c'est une diminution substantielle des accidents d'automobile, des accidents mortels comme de tout autre accident automobile. Il y a eu une diminution de l'ordre de 30% depuis la mise en application, la mise en vigueur du nouveau code de la route et, évidemment, cela se reflétera dans les coûts des primes d'assurance automobile.

Aujourd'hui, on arrive avec un projet de loi qui vient améliorer le régime d'assurance automobile que nous avons adopté en 1977, lui apporter un certain nombre d'améliorations dont on a parlé tout à l'heure, dont le député de Rousseau et dont le ministre a parlé. Je ne les reprends pas, mais cela a pour effet et pour but d'améliorer le régime d'assurance automobile et il est important de noter que les Québécois et les Québécoises sont très satisfaits du régime d'assurance automobile.

Quant à moi, autant j'ai été fier, en 1977, de voter pour la loi no 67 instaurant un nouveau régime d'assurance automobile, autant je serai fier de voter pour cette loi qui vient bonifier, amender et améliorer ce régime. Merci.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le député de Marguerite-Bourgeoys et leader de l'Opposition.

M. Fernand Lalonde

M. Lalonde: Je remercie le député de Beauce-Sud, qui devait prendre la parole après le député de Lac-Saint-Jean. J'aimerais simplement apporter quelques précisions parce que le gouvernement du Parti

québécois, tout d'abord, en présentant sa loi, en apportant un certain nombre d'améliorations - je pense que c'est de cette façon qu'on appelle cela de l'autre côté - à la Loi sur l'assurance automobile reconnaît - je le reconnais d'ailleurs - qu'on les avait réclamées, lors de l'étude de la loi no 67.

Une voix: Lesquelles?

M. Lalonde: Il y en a plusieurs. On les reconnaît. Par exemple, le taux d'indemnisation des gens d'un certain âge. Enfin, je ne peux pas passer la loi -

Une voix: On comprend cela.

M. Lalonde:... article par article. On le fera lorsqu'on étudiera le projet de loi article par article. On les reconnaît. On reconnaît que le Parti québécois avoue, quatre ans plus tard, que ce que nous demandions, c'est-à-dire un niveau plus élevé d'indemnisation, c'étaient des demandes légitimes et qu'on reconnaît après coup.

Mais ce sur quoi je voudrais dire quelques mots, c'est sur cette espèce de sophisme que le Parti québécois nous offre en disant: La régie est riche, la régie est bien administrée, on n'a pas augmenté les primes pendant trois ans, on est-y bon! Cela ne vous traverserait-il pas l'esprit un petit peu si je vous faisais l'hypothèse suivante? Vous avez chargé trop cher, trop exigé des Québécois au début, en partant...

Des voix: Ah!

M. Lalonde: Vous avez chargé trop cher et c'est tellement vrai qu'après une seule année...

Une voix:...

M. Lalonde: Non. Je sais que c'est votre habitude de rire et même le ministre des Affaires culturelles semble n'avoir rien d'autre à faire, ce soir, que de rire. Je sais que c'est votre habitude, lorsqu'on dit des choses que vous savez vraies, mais que vous voulez noyer sous le rire, sous les applaudissements, sous des manifestations de nature à changer les propos que je tiens.

Je vais recommencer et vous rirez encore, si vous voulez, parce que vous riez de cela, vous autres, quand vous chargez trop cher aux Québécois. Vous avez chargé trop cher. Vos calculs actuariels étaient mal faits. C'était de l'improvisation. Je répète, quatre ans après, ce que j'ai dit en 1978. Vous avez improvisé cette mesure. Vous avez chargé tellement trop qu'après un an, vous aviez déjà un surplus. Certainement que vous avez des surplus. Vous avez des surplus parce que vous ne donnez pas le service que les Québécois méritent et pour lequel ils paient.

Ils ont payé depuis 1978. Alors, ne venez pas vous vanter d'avoir une régie qui est tellement riche qu'elle peut maintenant financer à coups de 25 000 000 \$, comme le fait le projet de loi, un gouvernement qui est en faillite. 25 000 000 \$, c'est à peu près le montant qui est déjà dépensé dans Québecair. Le même ministre a besoin de ses 25 000 000 \$ et il va chercher à la régie ce qui a été payé en trop par les assurés.

M. le Président, nous ne sommes pas dupes et les Québécois non plus ne sont pas dupes de cette manoeuvre. Cela fait quatre ans que vous chargez trop cher. Sans cela, si vous n'aviez pas chargé trop cher, il n'y aurait pas eu de surplus.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Lalonde: Le député qui rit, est-ce qu'il comprend que s'il y avait eu plus d'indemnités payées ou si les indemnités payées aux assurés avaient été plus élevées, il y aurait eu moins de surplus dans la compagnie? C'est drôle! Pourtant, ce sont des cas. L'adjoint parlementaire disait: Le député de Marguerite-Bourgeoys fait de l'ironie avec l'assurance automobile. Non. Ce sont des cas trop tragiques, j'en conviens, mais je pourrais tenir la même argumentation à l'égard des bruits que j'ai entendus de l'autre côté, à la description de certains cas tragiques que le député de Mégantic-Compton a faite tout à l'heure. Si vous voulez, vous allez laisser cette petite manoeuvre de rire de côté et on va parler des vrais problèmes. Les vrais problèmes, c'est qu'on a payé trop cher pour le niveau de services reçus. Depuis quatre ans, les Québécois ont payé trop cher pour le niveau de services reçus.
(21 h 40)

Les calculs actuariels - je pense que le ministre, même si ce n'était pas lui qui était responsable du dossier à ce moment-là, le reconnaîtra - sur le taux d'accidents avec blessures, etc., ont peut-être été faits trop prudemment. On s'est dit: On va en demander plus aux Québécois de façon à ne pas créer une régie qui soit en faillite au départ. Supposons que c'est la prudence. On peut faire des erreurs comme cela. On sait que les calculs actuariels sont faits d'après des hypothèses et on avait les expériences d'accidents depuis quelques années. Il y a eu un changement de comportement énorme depuis quelques années chez le Québécois conducteur. Si on a fait une erreur comme celle-là, qu'est-ce qu'on fait? Si on a demandé trop aux Québécois, qu'est-ce qu'on fait? Les Québécois sont les plus taxés au Canada. On devrait leur remettre l'argent qu'on leur a demandé en trop. Le ministre, dans son projet de loi, se trompe et nous trompe tous. Il se trompe de destinataire quant aux 25 000 000 \$ qu'il perçoit de la

cent sur le gallon d'essence. Il se trompe de destinataire, il devrait envoyer cela aux Québécois, non pas au gouvernement, comme il le fait actuellement par son projet de loi. C'est une des raisons pour lesquelles nous sommes totalement insatisfaits de ce projet de loi.

J'entendais le député de Lac-Saint-Jean qui a confirmé, en fait, ce que le député de Laporte disait: la diminution remarquable des accidents, surtout des accidents avec blessures mortelles depuis quelques années. J'aimerais être d'accord avec lui et dire que c'est à cause du nouveau code de la route. C'est fort possible, mais c'est fort possible aussi que ce ne soit pas une coïncidence que cette expérience soit arrivée au moment où la taxe sur l'essence a été doublée par ce gouvernement assoiffé et que la crise économique a frappé un grand nombre de Québécois qui peuvent moins qu'autrefois utiliser leur automobile. Peut-être que ce n'est pas drôle, cela, M. le député, peut-être que ce n'est pas drôle, si vous y pensez. Peut-être que ce serait plus honnête d'émettre ces suggestions.

Devant cette expérience nouvelle, cette amélioration de la situation du dossier des accidents, pourquoi le ministre, pourquoi le gouvernement ne remet-il pas aux Québécois ce qu'il leur doit, ce qu'il leur a demandé en trop depuis quelques années? C'est tout ce que nous demandons. Ce n'est pas ce que le projet de loi propose. Voilà une des raisons pour lesquelles nous ne sommes pas satisfaits de ce projet. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le député de Beauce-Sud.

M. Hermann Mathieu

M. Mathieu: Merci, M. le Président. Je voudrais d'abord mentionner que les discours péquistes m'inspirent un proverbe romain: Je crains les Grecs, surtout quand ils donnent des cadeaux.

Nous étudions, en deuxième lecture, le projet de loi no 104 intitulé Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives. Je cite quelques lignes des notes explicatives: "Ce projet de loi a pour objet de rendre plus équitables certaines indemnités payables aux victimes d'accidents d'automobile et de simplifier l'administration de la Loi sur l'assurance automobile et du Code de la sécurité routière..."

En fait, des améliorations, oui, cette Loi sur l'assurance automobile en méritait; malheureusement, nous ne retrouvons pas celles que nous étions en droit d'attendre, celles qu'attendaient les victimes d'accidents d'automobile. C'est avec intérêt que j'ai étudié ce projet, croyant y trouver des correctifs appropriés aux injustices subies par

les victimes d'accidents d'automobile. Selon la coutume péquiste, on parle d'améliorations considérables. Je dois constater que les petites gens, les victimes démunies ne trouveront pas le soulagement et les améliorations auxquelles elles auraient été en droit de s'attendre dans ce projet de loi. Nous savons tous que d'après le battage publicitaire et la propagande du gouvernement, les citoyens ont l'impression, pour ne pas dire l'illusion, d'être adéquatement protégés. Le slogan était magnifique: La personne avant toute chose. Or, qu'en est-il dans l'application? On s'est occupé bien sûr de la personne, mais devons-nous le reconnaître, de son porte-monnaie. On a augmenté considérablement le coût de l'immatriculation, le coût du permis de conduire, le coût de l'essence, une taxe de 0, 32 \$ le gallon en une seule fois, sans compter l'application néfaste de la taxe ascenseur sur l'essence qui a comme résultat d'augmenter les coffres du gouvernement chaque fois que le prix augmente soit à l'achat au puits ou au raffinage ou sous le coup d'une taxe fédérale.

M. le Président, la personne avant toute chose. Voyons en ce qui a trait à des indemnités qui ont été versées par la Régie de l'assurance automobile si on s'est occupé vraiment de la personne avant toute chose. En cas de blessures donnant droit à une indemnité, le gouvernement a bien pris soin de s'assurer que les prestations d'invalidité de la Régie des rentes du Québec seraient réduites ou annulées des prestations de la Régie de l'assurance automobile. L'on ajoute au projet de loi no 104 que les prestations touchées d'une juridiction étrangère seront également réduites. Or, cette "amélioration" - entre guillemets - au projet de loi no 104 pénalisera plusieurs citoyens de mon comté bénéficiant de prestations d'invalidité d'un régime du gouvernement américain. Je reconnaitrai volontiers que les victimes de blessures corporelles mineures sont indemnisées relativement vite par la Régie de l'assurance automobile. Mais qu'en est-il des cas de préjudice grave, de blessures majeures? C'est la désillusion, pour ne pas dire le désenchantement, la frustration et, dans plusieurs cas, l'injustice.

M. le Président, injustice et carence du régime actuel semblable au régime administré par la Commission de la santé et de la sécurité du travail ou à la Loi sur l'indemnisation des victimes d'actes criminels qui sont administrées de la même manière que la Régie de l'assurance automobile. J'ai l'intention de vous soumettre en quelques lignes un cas d'un de mes commettants, un type qui avait travaillé en Algérie et qui s'apprêtait à y retourner; il a subi un accident la veille de son départ. Or, qu'est-il arrivé pour diluer la prestation qu'il devait recevoir? Je cite quelques lignes d'une lettre

écrite récemment, le 12 novembre 1982: En effet, étant donné qu'au moment de l'accident, monsieur occupait un emploi occasionnel, nous devons tenir compte pour l'établissement de son revenu brut des emplois qu'il a exercés au cours des cinq années précédant le jour de l'accident. Afin de fixer son indemnité, on recule cinq ans en arrière. Dans une autre lettre en date du 29 novembre 1982, on dit ceci: Quant aux revenus attachés à cet emploi, nous devons, pour l'estimer, tenir compte s'il y a lieu des périodes pendant lesquelles la victime a été sans emploi ou n'a exercé qu'un emploi occasionnel ou à temps partiel. M. le Président, la victime subit un préjudice, une blessure que je qualifierai de temps plein et non pas seulement à temps partiel. Comment se fait-il qu'on n'a pas la justice de l'indemniser en fonction du temps complet subi par cette victime et non pas en fonction du temps partiel? (21 h 50)

Je vous citerai un autre cas récent dans une lettre datée du 29 novembre 1982. C'est un individu qui a subi un accident d'automobile et comme bien d'autres, il reçoit la lettre suivante, que je cite: "Le précité, en date du 12 octobre dernier, se soumettait à un examen médical devant un de nos médecins et les conclusions du rapport soumis par le docteur - dont je tairai le nom - indiquaient que le requérant était jugé apte à un travail compatible à sa condition physique le 12 octobre 1982." Le travailleur ne peut pas faire le travail qu'il faisait avant. Il travaillait dans la construction et après son accident d'automobile, il n'a pu reprendre son travail, ce qui a été accepté par la Régie de l'assurance automobile, mais néanmoins on le juge apte à retourner à un travail compatible à sa condition physique en date du 12 octobre 1982. Je considère que c'est une injustice inqualifiable et inacceptable. Ce genre de lettre, j'en ai fréquemment à mon bureau de comté. Je dirais que c'est fréquent et que c'est coutumier, de recevoir des lettres semblables de la part de la Régie de l'assurance automobile du Québec ou de la Commission de la santé et de la sécurité du travail. On dit tout simplement: Vous êtes apte à retourner au travail. On disait en plus à cet individu au téléphone: Vous faites seulement semblant d'être inapte au travail. Vous êtes jugé apte, mais c'est parce que vous êtes capricieux. Vous voulez exploiter le régime et c'est pour ces raisons que vous ne voulez pas retourner au travail, alors que c'est un individu qui avait du coeur au ventre. Se faire traiter de cette manière, je trouve que c'est indécent et tout à fait inadmissible.

Quand un individu est atteint dans sa personne, dans son être même et qu'il ne peut plus - alors que c'est reconnu par la

régie - exercer le travail qu'il exerçait auparavant, avant son accident, quel recours cet individu a-t-il? Quelle amélioration lui apporte le projet de loi 104? Bien sûr, vous allez me dire: Il a le droit d'aller en appel, de demander une révision, d'aller en appel devant la Commission des affaires sociales. Mais savez-vous qu'un individu, une personne comme cela, atteinte dans sa santé, se trouve tout à fait débordée et ne peut supporter toutes ces tracasseries administratives? Je voudrais vous citer un autre cas, et c'est une perle. J'ai trouvé cela extraordinaire. Les gens, qui ont des notions élémentaires du droit de la preuve, vont bien s'apercevoir qu'un tel comportement est absolument inqualifiable. C'est un rapport, toujours, de la Régie d'assurance automobile du Québec. Un médecin dont je ne peux déchiffrer le nom - pour son bonheur, probablement - dit, en date du 16 octobre 1980, qu'il a reçu un individu, un accidenté, une victime d'accident. C'est la première fois qu'il le voyait le 16 octobre 1980. Que dit-il? "Ce certificat médical atteste que le requérant pouvait - c'était écrit "peut", il a rayé "peut" et l'a changé pour "pouvait" - reprendre le travail à la date susmentionnée, soit le 26 avril 1980." En vertu des notions élémentaires du droit de la preuve, comment, de quelle manière un médecin qui voit une victime pour la première fois le 16 octobre 1980 peut-il dire que cette victime pouvait reprendre le travail le 26 avril 1980, six mois avant? C'est inqualifiable. C'est aberrant. C'est le genre de situations que vivent nos petites gens, qui font face à ce monstre administratif que cela s'appelle la Régie de l'assurance automobile du Québec ou la Commission de santé et de sécurité du travail. C'est administré de la même manière. C'est inacceptable. Peut-être allez-vous me dire: Ce n'est pas arrivé souvent, mais si c'est arrivé une fois, c'est une fois de trop pour la victime qui subit un tel sort.

Je voudrais également faire mention d'un autre rapport. Je pourrais vous en citer des centaines, mais je ne me contenterai que d'un. Il s'agit encore d'une personne qui a été victime d'un accident d'automobile et qui se considère absolument inapte à reprendre le travail; elle est munie de certificats médicaux en conséquence et reçoit de la régie un certificat médical attestant que l'accidenté peut reprendre son travail "à la date ci-haut mentionnée."

Quand vous recevez cela, que vous reste-t-il à faire? Bien sûr, vous téléphonez à la régie et on vous dit: Faites appel devant la Commission des affaires sociales. Pour faire appel devant cette commission, il vous faut d'abord un rapport de médecins spécialistes. Or, dans nos campagnes, quand vous arrivez chez un médecin spécialiste et que vous lui dites: Je veux me faire

examiner, j'ai besoin d'une expertise pour aller devant la Commission des affaires sociales pour contester une décision de la Régie de l'assurance automobile du Québec ou de la Commission de la santé et de la sécurité du travail, que vous disent les spécialistes? Ils vous disent: La CSST et la Régie de l'assurance de l'automobile, je ne touche pas à cela. Va chez un autre, change de ville; évidemment, quand ils en trouvent.

Il y a une personne qui a trouvé un spécialiste pour faire son expertise. Or voici que le matin de l'audience devant la Commission des affaires sociales, l'accidenté voit avec plaisir son médecin dans la salle. Il était tout heureux de voir qu'il venait à sa rescousse. Or quel ne fut pas son désenchantement d'entendre le médecin qui l'avait examiné, témoigner pour la régie contre lui-même. On me dit que c'est une règle fréquente à la CSST et à la Régie de l'assurance automobile.

On ne peut pas cautionner cela. Je ne sais pas si le ministre est au courant; probablement qu'il ne l'était pas. Je voulais l'informer, de même que son collègue, ministre du Travail. Je me demande, face aux victimes à qui on fait un tel traitement, ce qu'il reste à faire. Vous voyez ces personnes écrasées devant la grosseur du monstre administratif, elles ne savent plus quel médecin consulter, ils ont recours normalement à leur médecin de famille, l'expertise du médecin de famille n'est pas acceptée devant la Commission des affaires sociales. Cela prend l'expertise de spécialistes. Malheureusement, je vois que devant toutes ces anomalies, devant toutes ces injustices, le projet de loi 104 qui vient modifier la Loi sur l'assurance automobile ne vient pas remédier à ces lacunes.

M. le Président, la question fondamentale que je me pose, face à ces injustices, est la suivante: Comment le citoyen ordinaire, qui subit un sort intolérable et inacceptable dans une société civilisée peut-il se prémunir?

M. le Président, vu que le projet de loi ne corrige pas ces graves lacunes et ces injustices, c'est sûr que je vais voter contre, mais je vais en profiter pour faire une demande au ministre, pour lui demander d'amender son projet de loi - c'est encore le temps - ou de retarder son adoption, parce que le ministre de la Justice nous prêche qu'il cherche de toutes les manières à humaniser la justice. Soit, nous sommes d'accord et nous savons bien qu'il y a un chemin à faire de ce côté. Ne serait-il pas temps d'humaniser cette loi où sont victimes d'une manière plus grande, non pas les gens qui subissent un accident mineur, comme je l'ai dit tantôt, mais les gens qui reçoivent une blessure grave. Je demanderais également au ministre d'établir une étude ou une enquête ou encore une commission

parlementaire pour étudier les anomalies sérieuses que j'ai dénoncées tout à l'heure. Ce ne sont pas des choses que j'ai avancées à la légère. J'ai des preuves et j'en ai encore des dizaines et des dizaines dans mes dossiers. Je sais que tous les députés dans cette Chambre en ont probablement dans leurs dossiers.
(22 heures)

Je crois qu'une étude, une enquête s'impose de la manière la plus efficace pour étudier les comportements plutôt louches qui conduisent à de si nombreuses injustices subies par des citoyens dans l'application tant de la Loi sur l'assurance automobile que de la Commission de la santé et de la sécurité du travail. Je souhaite que les correctifs appropriés soient apportés pour le plus grand bien, encore une fois, des petites gens, des victimes de ces injustices.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le ministre des Transports.

M. Clair: En vertu de l'article 100, je crois, est-ce que le député me permettrait, très aimablement, juste une question? Qu'a-t-il demandé au juste quant à une enquête? J'aimerais qu'il me donne des précisions. De quel type d'enquête... Accuse-t-il la régie de mauvaise administration? J'aimerais lui donner l'occasion de préciser.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le député de Beauce-Sud.

M. Mathieu: Je remercie le ministre. Peut-être n'ai-je pas été assez clair. Il s'agit d'une enquête, d'une étude ou d'une commission parlementaire - ce n'est pas à moi à établir quel sera le forum approprié - pour étudier les anomalies que j'ai soulignées tout à l'heure, les injustices subies par plusieurs citoyens de mon comté. Je sais qu'il y a sûrement d'autres députés qui pourraient se faire entendre en ce qui concerne les anomalies subies par les citoyens face à la Commission de la santé et de la sécurité du travail et face à la Régie de l'assurance automobile du Québec, parce que les deux sont administrées de la même manière, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le ministre des Affaires culturelles et député de Montmorency.

M. Clément Richard

M. Richard: M. le Président, il n'était pas prévu que j'intervienne sur ce projet de loi ce soir. Mais après avoir entendu les membres de l'Opposition caricaturer les faits et isoler des cas pour se prononcer contre ce qui a été, à mon humble avis, une des grandes mesures de justice sociale du

premier mandat du gouvernement actuel, après avoir entendu l'Opposition, je me suis rappelé que j'ai vécu de très près ce qu'était le régime d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile avant cette loi de 1977. Je pense que plusieurs membres de l'Opposition ont oublié ce qu'était ce régime à l'époque. J'ai eu l'occasion, comme avocat, de vivre durant une douzaine d'années, un peu plus peut-être, des centaines de causes d'accidents d'automobile. J'ai eu l'occasion de vivre de près le déroulement du règlement des accidents d'automobile avant l'adoption de la loi de 1977. Je suis sûr que M. le député de Beauce-Sud sait ce dont je parle.

Je voudrais lui rappeler - parce qu'on semble l'avoir oublié - comment cela se déroulait à l'époque en donnant le scénario classique. Avocat, nous recevions un bon jour un téléphone d'urgence, généralement d'un parent ou du conjoint de la victime d'un accident d'automobile, parfois même d'un ami, d'un frère, d'un beau-frère, la victime étant le plus souvent à l'hôpital, gravement blessée avec une lourde incapacité à prévoir, une longue période de temps sans pouvoir travailler. On se dirigeait, bien sûr, vers un bureau d'avocat et s'amorçait le déroulement que j'évoquais tout à l'heure. Évidemment, s'amorçait l'enquête pour savoir qui était responsable de l'accident. Le plus souvent, on disait à l'avocat, et j'ai plusieurs collègues avocats qui confirmeront cela: La victime est dans un tel état qu'elle ne se souvient pas. Elle ne se souvient pas véritablement des causes et des circonstances de l'accident. Le plus souvent, il n'y avait pas de témoins et, s'il y en avait, les versions étaient contradictoires. On disait à la famille: Bon, peut-être que c'est une bonne cause, peut-être que non. Il n'y a qu'une façon de le savoir véritablement, c'est d'instituer une action en Cour supérieure. Sauf qu'il fallait dire en même temps à la famille qui se trouvait le plus souvent dans le dénuement le plus complet, précisément à cause de l'accident: Oui, mais vous savez, il y aura les frais du huissier, les frais de sténographie, les frais de témoins, les frais d'experts médicaux. Il y aura ce qu'on appelait et ce qu'on appelle toujours dans le jargon, les frais judiciaires. Et cela peut se chiffrer par plusieurs centaines de dollars, voire plusieurs milliers de dollars.

Là, la famille, le plus souvent le conjoint, disait: Écoutez, on n'a pas cet argent puisque la victime ne travaille plus précisément. Ce n'est pas possible. Et là, je suis convaincu que mes collègues membres du barreau dans cette Chambre le savent pertinemment parce qu'ils l'ont tous vécu, le plus souvent c'était la famille qui se cotisait, beaux-frères, frères, soeurs, parents et amis, pour fournir le montant initial de base requis sans lequel il était impossible

d'instituer une action en Cour supérieure.

On instituait l'action en Cour supérieure pour recevoir, quelques jours plus tard, une comparution des procureurs de la compagnie d'assurances. On savait d'ores et déjà qu'on aurait à affronter une machine colossale qui n'avait pas à compter ses sous, qui pouvait tout mettre en oeuvre pour faire échec à la cause, qui pouvait tout mettre en oeuvre pour plaider et prouver que leur client, l'assuré, en l'occurrence... Et je vous parle d'un scénario où il y avait un assuré, je ne vous fais pas un scénario qui était le cas dans 33% des causes d'accidents d'automobile où le responsable n'était pas assuré, là, je parle d'un cas où il y a un assuré. On savait à ce moment-là qu'on était parti pour longtemps devant les tribunaux.

La compagnie d'assurances faisait appel, avec son aisance financière, à des experts, multipliait les expertises, multipliait les procédures et au bout de deux ans, quand on avait beaucoup de veine et quand on faisait diligence, mais généralement plutôt au bout de trois ans - je pense que mes collègues membres du barreau reconnaîtraient cela - on se retrouvait devant la Cour supérieure. Et puis, si on avait de la chance, si la famille avait pu se cotiser pour fournir les fonds initiaux requis, et qu'on gagnait, le jugement était rendu généralement trois mois, quatre mois, parfois six mois, parfois même un an après avoir plaidé la cause.

Il y avait donc trois ans ou quatre ans d'écoulés et, évidemment, la victime n'avait pas encore reçu un cent d'indemnisation, n'arrivait pas à vivre, se retrouvait le plus souvent dans le besoin d'avoir recours à l'aide sociale. Et puis, vous aviez un beau jugement et voilà que vous convoquiez la famille qui venait au bureau d'avocat célébrer cette victoire devant la Cour supérieure - j'en ai vécu des dizaines de cas comme celui-là - parce qu'on avait réussi à faire condamner la compagnie d'assurances qui se devrait de verser une somme - prenons l'exemple que j'ai vécu - d'à peu près 100 000 \$ à la victime de l'accident d'automobile.

Mais, les problèmes à ce moment-là pour l'avocat de la victime de l'accident d'automobile ne faisaient que commencer parce que quelque temps plus tard, généralement juste avant l'échéance du délai pour inscrire la cause en appel, l'avocat de la compagnie d'assurances téléphonait à l'avocat de la victime de l'accident d'automobile et lui tenait à peu près le langage suivant, le discours suivant: Vous savez, vous avez eu beaucoup de veine de gagner devant la Cour supérieure. C'est un très mauvais jugement! Le juge a erré en droit manifestement et il est bien entendu qu'on va aller en appel. La compagnie d'assurances va aller en appel. Ce n'était rien pour elle, M. le Président, d'aller en

appel. Cela ne posait pas le moindre problème. Au contraire, tout le temps durant lequel elle ne payait pas, elle retirait les intérêts de l'argent déjà dû à la victime de l'accident d'automobile au cas où elle serait, en dernier recours, condamnée à payer. (22 h 10)

Là, on disait: Vous savez, pour acheter la paix, vous avez eu tellement de chance de gagner en Cour supérieure qu'on serait disposé à recommander à notre cliente, la compagnie d'assurances, de verser à votre client, la victime de l'accident d'automobile, 30 000 \$. Si vous n'acceptez pas les 30 000 \$, malgré, M. le Président, je vous le rappelle, un jugement en Cour supérieure de 100 000 \$, j'ai mandat de ma cliente d'inscrire en Cour d'appel. Voilà que nous étions condamné, M. le Président, à convoquer toute la famille qui était venue célébrer la victoire du jugement en Cour supérieure pour lui dire: Écoutez! on a un problème parce que la compagnie d'assurances vous offre 30 000 \$. C'est à prendre ou à laisser, autrement la compagnie d'assurances inscrit en appel. Là, vous étiez obligé d'expliquer à la famille que si la compagnie d'assurances va en appel, évidemment, il faut compter deux ou trois ans de plus. Puis, ce ne sera pas tout: On peut perdre en Cour d'appel. On peut aussi gagner, mais si on gagne - il fallait tout de suite prévenir, en toute honnêteté, la famille - on va rejouer le même jeu en nous disant qu'on pourra inscrire en Cour suprême. Puis, évidemment, il fallait évoquer le problème des frais. Les frais, évidemment, en Cour d'appel, augmentaient considérablement et il fallait dire à la famille: Écoutez! c'est un dilemme parce que je sais pertinemment que la victime est dans le dénuement le plus complet, mais si vous refusez les 30 000 \$, alors, on est repartis pour deux, trois, quatre, voire cinq ans.

Vous savez ce qui se passait le plus souvent? La famille était condamnée à accepter ces offres. Quand elle n'était pas condamnée à accepter ces offres, elle était condamnée à vivre l'angoisse d'une autre période de cinq ans de procédures judiciaires en affrontant, durant une autre période de cinq ans, la machine colossale que représentait n'importe quelle compagnie d'assurances. C'était cela la réalité d'avant 1977. Puis, le même processus recommençait: Après un jugement de la Cour d'appel, on se retrouvait, assez souvent, M. le Président, en Cour suprême, et il fallait cinq, six, sept, huit ans, parfois même dix ans avant qu'une victime d'accident d'automobile soit indemnisée et il fallait qu'elle ait eu les moyens - ce qui était très rarement le cas, ce qui n'était presque jamais le cas - d'assumer durant dix ans les frais judiciaires, les frais d'experts, les frais de sténographie, les frais d'avocat, pour une cause dont on ne

connaissait jamais l'issue.

J'ai connu des victimes qui ont gagné en Cour supérieure, en Cour d'appel, et qui sont allées perdre, malheureusement, en Cour suprême sur une technicité. C'était la catastrophe dans presque tous les cas, parce que personne n'avait véritablement les moyens, dans ce régime, d'affronter les compagnies d'assurances. On ne viendra pas me dire de l'autre côté que les compagnies d'assurances ne se prêtaient pas à de multiples vérifications qui n'ont aucune commune mesure, bien sûr, avec les vérifications essentielles et nécessaires faites aujourd'hui par la Régie de l'assurance automobile, c'est bien évident.

J'ai envie de vous raconter une anecdote, M. le Président, pour vous montrer les délais qui étaient le lot réservé aux victimes d'accidents d'automobile. Vers 1974, j'étais allé dans un grand bureau d'avocats de Québec et on m'avait montré tout un classeur dans lequel il y avait une centaine de dossiers dont on était bien fier. C'étaient des dossiers - et j'en avais bien ri, mais d'un rire un peu triste en même temps - d'accidents de tramway à Québec qui n'étaient pas encore réglés. C'était en 1974 et, si ma mémoire est fidèle, il n'y a plus eu de tramway après 1948 à Québec. C'était ça, la triste réalité du temps. C'est pourquoi aucun avocat, en son âme et conscience, ne reconnaîtra pas ces faits, aucun avocat ne peut dire que cette mesure, lorsqu'elle a été adoptée en 1977, n'était pas une mesure de justice sociale attendue depuis longtemps par l'ensemble des Québécois et des Québécoises. Non seulement aujourd'hui les victimes d'accidents d'automobile sont-elles indemnisées mieux et plus rapidement, mais un plus grand nombre de victimes sont aujourd'hui indemnisées sans égard à la faute, sans être dans l'obligation de plaider, de prouver la responsabilité. C'est toute la différence.

Je sais, je peux reconnaître que cela n'a pas été une mesure sociale très intéressante pour les avocats, je puis le reconnaître d'emblée, mais pour l'ensemble de la population du Québec, pour l'ensemble des Québécois et des Québécoises, ce fut une mesure d'une qualité exceptionnelle visant essentiellement à améliorer la qualité de la vie des citoyens et des citoyennes du Québec, visant une meilleure justice, pour qu'un meilleur sort soit réservé aux victimes d'accidents d'automobile sur le territoire québécois.

Je voudrais rappeler que non seulement cette mesure était souhaitable - elle a corrigé tous les vices de l'ancien système dont seuls les compagnies d'assurances et les membres de ma profession, à bon droit, profitaient - mais cette réforme majeure s'est faite à des coûts presque inespérés parce que, en même temps, elle s'est

accompagnée d'une politique de sécurité sur les routes du Québec avec le résultat que le nombre des accidents - et je pense qu'il faut tous s'en féliciter - a été réduit considérablement sur les routes du Québec.

Je voudrais rappeler des propos de 1977, au moment de l'adoption de la loi, ceux de M. le député de Marguerite-Bourgeoys que je cite, dans le journal des Débats du 1er novembre 1977: "On a aussi promis, durant la dernière campagne électorale - celle de 1976 - de réduire les coûts de l'assurance automobile. Cette promesse est formelle. On peut vous apporter, Mme le Président, des témoignages à cet effet. C'est la promesse qu'on a faite. Or, depuis qu'on est au gouvernement, jamais le ministre des Consommateurs n'a été capable de garantir à la population du Québec que son projet de réforme allait réduire les coûts de l'assurance automobile. "

Un peu plus loin, toujours au cours du même débat, le député de Marguerite-Bourgeoys disait ce qui suit et je le cite encore: "Mais une solution, par exemple, qui va répondre aux aspirations des Québécois, doit être une solution qui va réduire les primes d'assurance automobile, qui va assurer cela aux Québécois, et le projet de loi no 67 ne le fait pas. Le ministre a été incapable, jusqu'à maintenant, de répondre à cette question: Est-ce que cela va coûter plus cher aux Québécois?" (22 h 20)

Il me semble que cinq ans après, l'Opposition en général et surtout le député de Marguerite-Bourgeoys en particulier ont une réponse éclatante parce que l'inflation, depuis cinq ans, M. le Président, a été de 50% alors que le coût de cette mesure de justice sociale n'a augmenté que de 15%. Voilà la réponse donnée cinq ans après et de manière on ne peut plus éclatante. C'est pourquoi je sollicite l'adhésion de tous les membres de l'Assemblée nationale pour voter en faveur des bonifications prévues à une mesure, pour reprendre les mots du député de Marguerite-Bourgeoys, de justice sociale qui a su répondre aux aspirations de tous les Québécois et de toutes les Québécoises. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le leader de l'Opposition.

M. Lalonde: En vertu de l'article 100, qui me permet de poser une question au député qui vient de parler, s'il consent à répondre, j'aimerais poser la question suivante au ministre, que je n'ai pas interrompu, étant donné qu'il faisait son discours de deuxième lecture du projet de loi no 67, il y a quatre ans, mais, à ce moment, il était assis à votre place, M. le Président, et il ne pouvait pas le faire. Il n'a pas parlé du projet de loi, mais, enfin, il a parlé de

l'assurance automobile. Cela fait longtemps qu'il avait ce discours en tête, j'imagine, il fallait qu'il le fasse. Le ministre n'a pas parlé du projet de loi, est-ce qu'il est d'accord que les millions de dollars du produit de la taxe de 0, 01 \$ le gallon devraient revenir aux assurés, aux contribuables plutôt que de rester au gouvernement, puisque le gouvernement a trop d'argent pour les services qu'il donne?

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le ministre des Affaires culturelles.

M. Richard: M. le Président, je vais répondre au député de Marguerite-Bourgeoys. Je suis tout à fait d'accord avec la politique telle que conçue en 1977 et qui a permis aux Québécois et aux Québécoises d'avoir un bon régime d'assurance-automobile à un moindre coût. Voilà.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le leader de l'Opposition.

M. Lalonde: Une autre question, M. le Président. Le ministre pourrait ne pas consentir à la question. S'il consent à y répondre, j'aimerais qu'il me donne une réponse. Je sais qu'il est d'accord avec la loi de 1978 ou, enfin, le régime d'assurance-automobile, il l'a dit pendant 20 minutes. Mais ma question porte sur le projet de loi devant nous. On a un fonds d'à peu près 25 000 000 \$ qui va passer au gouvernement, au fonds consolidé, pourquoi ne pas remettre cet argent aux Québécois, puisque le gouvernement en a trop?

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le ministre.

M. Richard: M. le Président, le ministre des Transports a déjà eu l'occasion de le dire d'ailleurs à l'Opposition et en particulier au député de Marguerite-Bourgeoys, on en retourne 33 000 000 \$ par année, plutôt que 25 000 000 \$ par année. Voilà la réponse à fournir au député de Marguerite-Bourgeoys, qui a évidemment l'âme chagrine de constater que l'assurance automobile a coûté beaucoup moins cher que ce qu'il avait espéré, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le député de Viger.

M. Cosmo Maciocia

M. Maciocia: Merci, M. le Président. J'ai écouté attentivement tantôt le ministre des Affaires culturelles nous faire, comme disait le député de Marguerite-Bourgeoys, son discours de deuxième lecture, parce qu'il n'avait pas eu l'occasion de le faire en 1977. Je vais être d'accord avec le ministre

probablement sur certaines choses qu'il vient de dire tantôt, mais, il est une chose, par exemple, sur laquelle il s'est bien gardé de parler, c'est qu'à l'époque où le Parti québécois parlait d'instaurer justement une assurance automobile étatisée par le gouvernement, sa raison ou une de ses raisons principales pour vouloir étatiser l'assurance automobile, c'était justement que les compagnies d'assurances s'enrichissaient aux frais des pauvres consommateurs québécois. M. le Président, la raison principale qui a été donnée en 1977 a été que les compagnies d'assurances s'enrichissaient sur le dos des pauvres consommateurs québécois.

M. le Président, le gouvernement actuellement en place a accouché du projet de loi 76. Je constate aujourd'hui - je n'étais pas là à ce moment-là - que le gouvernement en place a menti aux Québécois, je dirais même qu'il a royalement menti aux Québécois, parce que si c'était vrai que la raison principale ou une des raisons principales était l'enrichissement des compagnies d'assurances sur le dos des Québécois, aujourd'hui, il faudrait se demander si ce n'est pas le gouvernement québécois qui veut s'enrichir sur le dos des Québécois. M. le Président, la Régie de l'assurance automobile a fait au-delà de 43 000 000 \$ ou 49 000 000 \$ de profit sur le dos des consommateurs québécois. La première chose, je crois, que le gouvernement aurait dû faire à ce moment-là, aurait été de retourner cette prime aux consommateurs québécois. Au lieu de faire cela, que fait actuellement le gouvernement en place? Il remet cet argent - je n'appelle pas cela le fonds consolidé - entre les mains du ministre des Finances, qui a conduit la province de Québec au bord de la faillite. M. le Président, 43 000 000 \$ ont été enlevés des poches des contribuables québécois, des automobilistes québécois pour les remettre entre les mains du ministre des Finances qui, en l'espace de six ans, a ruiné la province de Québec qui était, jusqu'à ce moment-là, une des provinces les plus prospères à l'intérieur de la fédération canadienne.

Je crois, quand on me dit que cette épargne est due à la bonne administration de la Régie de l'assurance automobile, que j'ai des questions à me poser. Tout à l'heure, le député de Mégantic-Compton et le député de Beauce-Sud ont fait mention du cas vraiment pitoyable de certaines personnes qui ont été examinées à l'intérieur de cette Régie de l'assurance automobile. Je considère plutôt, s'il y a vraiment eu un profit à la Régie de l'assurance automobile, qu'il y a différentes raisons pour lesquelles on a eu ce montant de 49 000 000 \$ qui a été épargné par la Régie de l'assurance automobile. Il y en a probablement une qui est le code de la route proposé par le ministre des Transports, mais

il ne faut pas dire non plus que la taxe sur l'essence n'y a pas contribué, parce que ceux qui sont en train de dire cela actuellement à l'Assemblée nationale le président du Conseil du trésor est en train de les démentir à la commission parlementaire des engagements financiers. Il disait justement tantôt que la surtaxe sur l'essence avait permis une diminution de la consommation de 12%. M. le Président, pour permettre une diminution de 12%, cela veut dire que les automobilistes québécois ont moins roulé ou qu'il y a eu des automobilistes qui ont laissé leur automobile chez eux. Cela veut dire qu'un tel pourcentage doit être aussi à cause de la surtaxe sur l'essence. Une autre raison, M. le Président, est sûrement - et il faut en donner le crédit aux automobilistes québécois - la bonne conduite des automobilistes du Québec. Ces automobilistes ont probablement conduit de façon plus intelligente et on en a eu la preuve tantôt. Le ministre s'en faisait une gloire tantôt et même les autres députés du côté ministériel disaient qu'on avait eu une diminution de 30% des accidents avec blessures corporelles. M. le Président, si on a eu 30% de diminution des accidents avec blessures corporelles, cela veut dire quoi? Cela veut dire que la conduite des automobilistes du Québec a été excellente. J'ai toujours su que si je me comportais bien dans un domaine donné, j'aurais toujours des retombées de ma bonne conduite.

(22 h 30)

Que fait le gouvernement actuel? Il dit: Oui, vous vous êtes bien conduits mais malheureusement on ne peut pas vous donner une prime de bonne conduite. La loi 67 - il est vrai - a aidé les jeunes à payer une prime moins chère qu'ils ne payaient auparavant. Mais ces jeunes, ces mêmes jeunes, au moment où ils subissent les conséquences de cette loi 67, regrettent amèrement d'avoir une prime inférieure - comme le démontrait le député de Mégantic-Compton, des jeunes de 24, 25, 30 ans qui sont indemnisés d'une façon irresponsable.

Je ne voudrais pas être long parce que je crois que tous les gens, tous les députés - spécialement du côté de l'Opposition libérale - ont fait état de la situation de ce projet de loi 104. Il y a une chose que je voudrais, entre autres. Comme je le disais tantôt, la Régie de l'assurance automobile a remis de l'argent au ministre des Finances. Je voudrais qu'à l'avenir, à cause justement de ce montant d'argent qui a été remis au ministre des Finances il n'y ait pas une augmentation de la prime d'assurance aux automobilistes du Québec parce qu'il n'y a plus assez d'argent pour payer les conséquences des accidents avec blessures corporelles qui peuvent survenir dans la province de Québec.

On devrait quasiment dire que même le cent de moins que coûte l'essence au gallon

actuellement - pas que coûte l'essence actuellement - mais que la Régie de l'assurance automobile va remettre au gouvernement est une injustice sociale. Tantôt le ministre des Affaires culturelles parlait justement d'une grande paix sociale avec ce projet de loi 67, mais moi, je dis que le cent au gallon qui est remis dans la poche du ministre des Finances est une injustice sociale vis-à-vis la population du Québec.

Je ne voudrais pas parler, parce que je crois que d'autres en parleront, de la situation des taxis au Québec et des primes d'assurance qui ont augmenté, dans les deux dernières années, de presque 100%, 110% et 120%. C'est vrai que le gouvernement pourra toujours se défendre et dire que la prime qui leur est payée n'a augmenté que de 20% ou 25%. C'est sûr car comme on le disait tantôt il y a eu une diminution de 30% des accidents avec blessures corporelles. S'il y a eu une diminution de 30% des accidents avec blessures corporelles, je crois qu'à ce moment-là, la responsabilité première du gouvernement serait de diminuer le montant de la prime d'assurance. En conséquence, à ce moment-là, les automobilistes du Québec et les chauffeurs de taxi de toute la province de Québec bénéficieront de cette situation. Mais non, on le sait. On le voit chaque jour avec chaque loi de ce gouvernement, il n'y a pas d'autres solutions à offrir à la population du Québec que celle de siphonner les poches des contribuables québécois.

On est rendu à un point que la population se demande si ce gouvernement qui nous avait promis la paix sociale, ce gouvernement qui nous avait promis une vie rose, une vie dans laquelle tout le monde serait content, c'est ce même gouvernement qui aujourd'hui doit se poser lui-même des questions et se dire - je le répète parce que je n'ai aucune crainte de le dire encore - qu'il a trompé la population du Québec avec toutes les promesses qui ont été faites alors qu'actuellement, il se permet de siphonner les contribuables du Québec.

M. le Président, je m'arrête ici en disant au ministre des Transports que je voterai contre ce projet de loi parce que, comme je le disais au début, cette loi a été adoptée pour ne pas que les compagnies d'assurances s'enrichissent sur le dos des consommateurs québécois et, aujourd'hui, c'est le gouvernement même qui s'enrichit sur le dos des consommateurs québécois. Merci, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): Si personne ne se lève, je reconnaitrai le ministre.

M. Bissonnet: M. le Président...

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Si personne ne veut parler du projet de loi no 104...

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

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le leader de l'Opposition.

M. Lalonde: Le ministre vient de me dire, privément, que le député de Frontenac avait l'intention de parler. En vertu de l'alternance qu'on tente de respecter, nous serions prêts à entendre, après le député de Viger, député de l'Opposition, un député ministériel, le député de Frontenac. Je ne sais pas quel petit jeu de passe-passe on joue actuellement. Après, le député de Jeanne-Mance terminera les interventions de l'Opposition. On sera prêt, par la suite, à entendre la réplique du ministre.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le ministre.

M. Clair: Je veux simplement confirmer qu'effectivement j'ai dit privément tantôt au leader de l'Opposition que mon collègue député de Frontenac avait l'intention d'intervenir. Tantôt, comme cela arrive occasionnellement dans ces débats, deux députés de l'Opposition sont intervenus à la suite et un collègue ministériel est intervenu rapidement. C'était notre intention de faire la même chose et de laisser les députés de Viger et de Jeanne-Mance intervenir.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le leader de l'Opposition.

M. Lalonde: La seule raison pour laquelle il y a eu deux députés de l'Opposition qui ont adressé la parole à la suite l'un de l'autre, c'est qu'aucun député ministériel ne semblait intéressé à parler. Je pense que c'est après mon intervention. Il me semble qu'en vertu... D'ailleurs, je fais appel au leader adjoint du gouvernement; il sait jusqu'à quel point la collaboration des deux côtés est importante et peut-être davantage en cette partie de la session. Si le député de Frontenac veut parler, nous allons l'entendre.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le ministre.

M. Clair: Nous allons entendre le député de Jeanne-Mance. Je pense que mon collègue député de Frontenac n'insistera pas pour intervenir s'il n'y a pas d'autres interventions du côté de l'Opposition.

M. Lalonde: S'il n'y a pas d'autres interventions, d'accord.

M. Fréchette: C'est la seule assurance que je voulais avoir, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Fréchette: Si, effectivement, du côté de l'Opposition le député de Jeanne-Mance est le dernier intervenant...

Une voix: On verra!

M. Fréchette: On verra?

Une voix: Entendez-vous!

Une voix: Et si un autre parle?

M. Fréchette: C'est ce que j'allais vous dire. S'il n'y a pas d'autres interventions que celle du député de Jeanne-Mance, il y aura, par la suite, réplique du ministre.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Michel Bissonnet

M. Bissonnet: M. le Président, il me fait plaisir d'intervenir dans le débat sur le projet de loi no 104, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives. C'est un projet de loi qui touche tous les consommateurs du Québec. En 1981-1982, la Régie de l'assurance automobile du Québec a connu un excédent de l'ordre de 49 000 000 \$ tel que l'ont fait valoir devant cette Chambre plusieurs de mes collègues. Les députés de Mégantic-Compton et de Beauce-Sud ont relaté des faits, des cas de personnes qui ont des difficultés à percevoir leur dû dans le cadre de cette loi adoptée en 1977.
(22 h 40)

Le fonds comprend actuellement un excédent de 200 000 000 \$ et on prévoit des réserves de l'ordre de 1 200 000 000 \$. Si j'interviens à ce moment-ci, c'est qu'on propose d'abroger l'article 59a de la Loi concernant la taxe sur les carburants. Il est bien évident qu'au Québec il y a moins d'accidents, M. le Président, parce qu'il n'y a plus grand-monde sur les routes. On ne voit plus grand-monde sur les autoroutes, compte tenu de l'augmentation de la taxe sur l'essence qui fait de tous les Québécois des citoyens surtaxés comparativement à tous nos concitoyens du Canada. Le Québec, aujourd'hui, en 1982, est la province dont les citoyens qui sont propriétaires d'automobiles sont les plus taxés. Évidemment, il y a quelque temps, notre ministre des Transports, à la suite de promesses électorales, en

particulier dans le comté de L'Assomption, là où le ministre des Finances a promis à tous ses amis qu'on était pour diminuer le taux de péage des autoroutes de 0, 25 \$ à 0, 10 \$... Le ministre délégué au Commerce extérieur a également promis à toute la population de Laval, dans cette élection de 1981, de diminuer le tarif des autoroutes à la première sortie de l'autoroute du nord, à Laval.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Fréchette: C'est une simple question de règlement, M. le Président. Le député de Jeanne-Mance est en train de nous parler de la politique de tarification des autoroutes, alors que, me semble-t-il, le projet de loi qui est devant nous n'a aucune espèce de relation avec le sujet qu'il est en train de traiter. C'est simplement la pertinence du débat que je voulais soulever, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le leader de l'Opposition.

M. Lalonde: Sur la question de règlement soulevée par le leader adjoint, M. le Président, je vous invite à vous souvenir des propos du ministre des Affaires culturelles, qui a refait la deuxième lecture du projet de loi no 67 de 1977, qui est retourné à sa pratique privée de plusieurs années auparavant, qui a même parlé du temps des tramways à Québec, M. le Président, et je pense que je n'ai pas soulevé de question de règlement à ce moment. J'ai voulu lui laisser la chance de faire son fameux discours qu'il avait gardé depuis cinq ans. J'aimerais qu'on laisse au député le soin d'expliquer pourquoi il rappelle ces promesses et qu'on ne l'interrompe pas continuellement.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: M. le Président, évidemment, je fais allusion au fait que le gouvernement provincial, à cause de sa faillite administrative, a augmenté le tarif des autoroutes et a augmenté le tarif de l'essence. Aujourd'hui, M. le Président, à l'intérieur du projet de loi no 104, je constate qu'à l'article 62, on informe que l'article 59a est abrogé. On parle d'un montant de 24 200 000 \$ qu'on prendra de la Régie de l'assurance automobile et qu'on remettra au gouvernement. La question pertinente et précise que je pose à ces membres du gouvernement est la suivante: Où favorise-t-on les consommateurs à l'intérieur de ce projet de loi? C'est pour cela que je dis - j'ai parlé des autoroutes, M. le Président - qu'en plus de retirer

l'augmentation de 100% des autoroutes, le gouvernement va chercher 24 200 000 \$ pour les remettre à l'intérieur du fonds général de la province de Québec.

On se sert le premier. Le Parti québécois se sert davantage lui-même qu'il sert les consommateurs du Québec. Lorsqu'on a adopté ce projet de loi, on a appliqué le système du "no fault". Je me rappelle très bien qu'au mois de novembre dernier, dans la ville de Québec, nous avons connu une grève de trois jours faite par des gars du peuple, des gars qui gagnent leur vie et qui travaillent fort, les propriétaires et les chauffeurs de taxi. Cela me fait plaisir de m'associer à eux aujourd'hui. On a demandé à l'époque - et je me rappelle très bien qu'il y a eu à l'intérieur de cette Chambre une certaine turbulence, lorsqu'on a constaté les difficultés qu'ont ces travailleurs de la base de gagner leur vie - pourquoi ils avaient ces difficultés. M. le Président, ils avaient des difficultés à cause des plaques d'immatriculation qui sont plus élevées pour eux, comparativement à un propriétaire d'automobile qui n'est pas dans un service de taxi; deuxièmement, les polices d'assurance matérielle, au cours des trois dernières années, ont passé dans plusieurs cas de 1000 \$ à 3000 \$. À ce moment-là, on sait très bien qu'un propriétaire d'auto-taxi, dans 80% des cas, n'est jamais responsable de son accident et il est très rare, dans le cas d'un taxi, qu'il y ait des dommages corporels. Ce sont, dans 80% des cas, des dommages matériels. Et 80% est un chiffre très conservateur. Donc, pour ces consommateurs, ces ouvriers qui véhiculent tous les touristes dans cette ville et dans la ville de Montréal - ce sont les deux plus importantes agglomérations au niveau de ces consommateurs, ces propriétaires, ces travailleurs - l'augmentation de l'assurance matérielle a varié de 150% à 300% depuis trois ans. Évidemment, on a demandé d'étudier un système de "no fault" - et j'ai posé des questions en cette Chambre au ministre des Finances à ce sujet - un système pouvant privilégier ces travailleurs qui, la plupart du temps, ne sont pas responsables des accidents qu'ils causent. Selon les conversations que j'ai eues, en particulier avec la Ligue de taxis de Québec, il me semble qu'on ne soit pas satisfait des résultats obtenus du ministre des Finances, relativement aux discussions qu'on a eues avec le Bureau des assurances du Québec.

Donc, M. le Président, il est important qu'à l'intérieur de ce projet de loi qui remet au gouvernement un montant de 24 000 000 \$, on parle du 0, 01 \$ le gallon d'essence qui est remis. Je tiens à dire à ce gouvernement qu'au gouvernement fédéral - celui qui devait parler avant moi et qui ne s'est pas levé à tellement de facilité à toujours mettre la cause, le jus sur le

gouvernement fédéral - on pense plus à nos travailleurs de la première classe, à ceux qui sont dans la rue. Au fédéral, on remet une ristourne de 0, 01 \$ le gallon à tous les chauffeurs de camion et tous les propriétaires d'auto-taxi. Aujourd'hui, on se retrouve avec des tarifs d'auto-taxi. Je pense qu'il serait peut-être important que quelques ministres aillent faire du taxi pendant une semaine. Vous vous trouveriez très confortables dans vos fauteuils. Laissez-moi vous dire cela.
(22 h 50)

En plus, les propriétaires d'auto-taxi au Québec paient beaucoup plus cher leur droit d'immatriculation et qu'ont-ils en retour? Cela fait longtemps qu'on demande une commission parlementaire. Le ministre nous a informés, à la suite d'une question en vertu de l'article 34, que nous aurions cette commission parlementaire au mois de janvier ou février parce que, selon les dires du ministre, la Fédération des ligues de taxis lui aurait demandé que cette commission ait lieu au mois de janvier ou février.

Je suis convaincu - parce que je parle à beaucoup de chauffeurs de taxi, j'en prends souvent, ce sont même mes "chums" - je tiens à vous dire qu'on est bien en retard. Dernièrement, le nouveau président élu à la Ligue A-11 à Montréal, M. Salvatore, a immédiatement informé la presse parlée et écrite qu'il y avait beaucoup trop de permis de taxi dans la Ligue A-11. Je retrouve à l'intérieur de ce projet de loi qu'on abolit la surtaxe... On parle qu'il y a moins d'accidents; bien sûr, nos consommateurs québécois ne sortent plus, car cela leur coûte trop cher. Le litre d'essence coûte 0, 52 \$ au Québec; à Calgary, il coûte 0, 33 \$. C'est bien sûr que l'industrie de l'automobile ne va pas bien. C'est certain que les gens prennent de moins en moins leur automobile; il est bien évident que, à l'intérieur de la Régie de l'assurance automobile, les profits vont augmenter. Mais, depuis quatre ans, est-ce que les indemnités ont suivi, est-ce qu'elles ont suivi le coût de la vie?

M. le Président, je vais juste parler des employés au pourboire. Cela intéressait l'ancien ministre du Revenu qui est ici aujourd'hui. Est-ce que les revenus des employés au pourboire - parce que actuellement on les cotisera par le truchement de l'impôt pour plusieurs années en arrière - est-ce qu'on tient compte, dans la Loi sur l'assurance automobile, en regard des indemnités versées, des revenus qui ont été augmentés à cause de la Loi sur les impôts. Question. Je vous apporterai des cas en temps et lieu.

Ce projet de loi - on parle de Québécois, 25 000 000 \$ - comporte 25 000 000 \$ qui doivent, à cause de la bonne conduite des consommateurs

propriétaires d'une automobile, retourner à ceux-ci; on leur doit cela, puisque ce régime leur appartient. Si on a 25 000 000 \$ de profit, au lieu de le redonner au gouvernement - nous avons un gouvernement qui veut faciliter l'accès aux coopératives - pourquoi le gouvernement n'accorde-t-il pas aux consommateurs, à ses citoyens qui utilisent l'automobile comme moyen de transport, une déduction en vertu de leur bonne conduite comme citoyens responsables et propriétaires d'une automobile.

On parle évidemment des tarifs et des coûts. Je me rappelle lorsque ce projet de loi a été adopté, en 1977, le gros problème dans l'assurance automobile n'était pas les dommages matériels mais les dommages corporels. L'ensemble des assurances automobile au Québec, y compris la prime de 95 \$ versée à la régie, coûte en moyenne 861 \$. C'est 51, 6% de plus qu'en Ontario. Qu'avez-vous à vous péter les bretelles, vous autres? Qu'avez-vous à vous péter les bretelles? Cela coûte 51, 6% de plus pour s'assurer au Québec, comparativement à l'Ontario. À l'Île-du-Prince-Édouard, cela coûte 309 \$. Quant aux droits d'immatriculation et aux permis de conduire, à 107 \$, les Québécois paient 64, 6% de plus que les Ontariens qui viennent au second rang avec 65 \$. Nous avons des surplus dont un surplus actuariel qui est de l'ordre de 1 000 000 000 \$, un surplus net cette année de 49 000 000 \$. Pourquoi? Pourquoi ne pas penser à nos consommateurs québécois qui ont une automobile comme moyen de transport? J'aurais pensé qu'on favoriserait le consommateur québécois par ce projet de loi en le dédommageant à l'aide des profits. C'est toujours lui qui paie la note et il paie trop cher, si on le compare à celui de l'Ontario. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Rancourt): M. le ministre des Transports sur votre droit de réplique.

M. Michel Clair (réplique)

M. Clair: Merci, M. le Président. Ce qui m'a le plus intéressé au cours du débat en deuxième lecture sur ces améliorations au régime de l'assurance automobile du Québec, c'est que de l'autre côté de la Chambre, seuls sont intervenus des députés qui n'étaient pas présents au moment de l'adoption de la loi, en 1977, à l'exception du député de Marguerite-Bourgeoys. Dans le fond, les interventions des députés de l'Opposition révèlent - que le député de Marguerite-Bourgeoys se sente obligé d'intervenir, cela se comprend très bien, il doit défendre les positions qu'il défendait en 1977, même si c'est maintenant visible pour l'ensemble de la collectivité québécoise que ce n'est que par entêtement; dans son cas,

on le comprend, il avait pris des positions tellement extrêmes contre ce projet de loi, le projet de loi no 67 en 1977, qu'il est un peu forcé de continuer à défendre ses déclarations de l'époque - que le Parti libéral du Québec, les députés de l'Opposition, se sont servis de leurs nouveaux venus pour leur en faire passer une vite, comme on dit dans notre jargon, puisque le Parti libéral craignait de perdre la face par rapport à ses déclarations de 1977. Il s'est servi de ses nouveaux venus pour naviguer dans des eaux difficiles.

Au fond, je comprends les députés qui siégeaient en 1977 de ne pas intervenir, d'être gênés de l'attitude qu'ils ont adoptée à ce moment-là. Il aurait été intéressant d'entendre Mme la députée de Chomedey, Mme Bacon, qui, elle, pourrait parler avec beaucoup d'intérêt pour tous les membres de l'Assemblée nationale, du régime qu'elle voulait proposer à son gouvernement. J'ai la conviction que la députée de Chomedey, aujourd'hui, n'a qu'un regret: qu'elle n'ait pas eu, elle, l'occasion, au nom de son gouvernement qui n'avait pas eu le courage de le faire, de déposer, de débattre et de faire adopter le régime d'assurance automobile dont le Parti québécois a doté le Québec en 1978. La raison pour laquelle elle était absente - sans lui prêter aucune intention - c'est qu'elle est un peu gênée, probablement, de l'attitude que son parti a adoptée en 1977.

Il aurait été intéressant d'entendre le chef de l'Opposition, lui qui a pourfendu ce régime. Il aurait été intéressant d'entendre le député de Portneuf. Le député de Maskinongé aussi, lui qui avait fait de multiples déclarations contre le régime d'assurance automobile. Il disait qu'on s'en allait vers une catastrophe. Encore une fois, ces gens savent très bien qu'ils ont commis une grave erreur en 1977 en s'opposant à ce régime. Seul survivant, le député de Marguerite-Bourgeoys qui menait la bataille à Lise Payette, à l'époque, avec M. Saint-Germain, le député de Jacques-Cartier, a eu le courage de revenir sur des sophismes qui étaient réversibles dans son propre cas. (23 heures)

En 1977, les libéraux, le Parti libéral du Québec défendait les compagnies d'assurances, on s'en souvient tous, comment ils se sont opposés à la création de la Régie de l'assurance automobile, comment ils auraient voulu maintenir le régime de la responsabilité avec faute qui faisait qu'un grand nombre de personnes n'étaient pas indemnisées, comment, M. le Président...

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

Le Vice-Président (M. Rancourt): Question de règlement, M. le leader de

l'Opposition.

M. Clair: Avez-vous voté pour ou contre la loi?

M. Lalonde: Je ne me suis pas levé lorsqu'il a eu quelques remarques désobligeantes à l'égard de la députée de Chomedey qui n'est pas ici ce soir. Il ne faut quand même pas mentir. Le programme du Parti libéral, à ce moment, contenait une réforme avec le "no fault", sauf qu'il est administré autrement et plus généreusement pour les...

M. Clair: C'est exactement ce que je dis. Ils l'avaient inscrit dans leur programme, ils n'ont pas été capables de le traduire dans la réalité. Ils ont été au pouvoir pendant six ans. Ils ont eu le rapport Gauvin et ils n'ont jamais agi, et ils ont voté contre le projet de loi. En ce qui concerne la députée de Chomedey, je n'ai nullement voulu être désagréable ou déplaisant pour elle, j'ai simplement dit que cela aurait été intéressant de l'entendre.

Je reviens là où j'en étais. En 1977, les libéraux défendaient les compagnies d'assurances, défendaient mes confrères les avocats, ce qui n'est pas illégitime en soi, mais qui ne constitue quand même pas la majorité des citoyens, défendaient les courtiers d'assurances, défendaient les agents d'indemnisation d'assurance dans les compagnies privées, les évaluateurs, comme on les appelait, défendaient les hauts salariés. Aujourd'hui, en 1982, après quatre ans de fonctionnement du régime, on peut se demander maintenant qui défendent-ils au juste si ce n'est qu'ils défendent leur propre imprévoyance, leur propre inaptitude à voir le bien-être, l'intérêt collectif des Québécois quand ils se sont opposés à ce régime en 1977.

Ce qu'ils défendent au fond, c'est leur entêtement en 1977 à reconnaître que le gouvernement du Parti québécois pouvait, lui, avoir le courage d'appliquer des mesures sociales souhaitées par l'ensemble de la population qu'eux-mêmes, comme le député de Marguerite-Bourgeoys disait tantôt, avaient inscrites dans leur propre programme, mais qu'ils s'étaient toujours révélés être incapables d'avoir le courage de traduire dans une loi, ici, à l'Assemblée nationale parce qu'ils étaient trop tirillés par des groupes d'intérêts privés qui s'opposaient à la mise sur pied d'un régime dans le domaine de l'assurance automobile. Qui défendent-ils au juste, aujourd'hui? On a entendu le député de Mégantic-Compton nous dire que oui le régime avait été intéressant pour les gens qui ne s'assuraient pas auparavant et que par conséquent, lorsqu'ils occasionnaient des accidents d'automobile, ils se retrouvaient dans l'indigence ou soit encore que la

personne qui avait été victime était incapable d'exercer son recours, qui nous a dit qu'en ce qui concerne ces gens, cela avait de l'allure, qu'en ce qui concerne les jeunes, c'était bon.

D'autres députés ont signalé que jusqu'à 85% des automobilistes, cela pouvait avoir de l'allure. Ils ont reconnu que les coûts sont demeurés bas, cela n'a pas été contredit. Un de mes collègues a démontré qu'en cinq ans, l'indice des prix à la consommation aura été en moyenne de 10%, 50% sur l'ensemble des cinq dernières années, le coût du régime lui aura augmenté de 15%. On voit donc que cela constitue une diminution réelle. C'était donc avantageux. On est à même de démontrer qu'à partir des critères mêmes qui guidaient l'Opposition officielle en 1977, aujourd'hui, ses députés devraient appuyer cette loi parce que ce qu'on fait essentiellement, on apporte des améliorations à un régime d'assurance automobile public qui s'est révélé bénéfique pour l'ensemble de la population. C'est le député de Mégantic-Compton qui donnait tantôt les quatre principaux critères qui avaient guidé l'Opposition officielle, dans le temps, dans son opposition, dans son acharnement contre le régime qu'on proposait parce que, disait-il, on voulait que les coûts soient les plus bas possible, que les indemnités soient justes, que les délais soient courts, que le gouvernement s'attaque résolument à la question de la sécurité routière. Le coût le plus bas possible.

En cinq ans, l'augmentation des primes d'assurance automobile du régime public a été de 15%. L'augmentation de l'indice des prix à la consommation, pendant ce temps, a été de 50%. Comment, aujourd'hui, peut-on nous reprocher de ne pas avoir respecté nos prévisions? Comment peut-on dire qu'on maintient les positions de 1977 quand, dans les faits, le coût du Régime d'assurance automobile, en termes réels, a diminué plutôt que d'augmenter au cours des dernières années? On disait: On veut une indemnité juste, M. le Président, que ce soit raisonnable pour l'ensemble de la collectivité québécoise. La meilleure réponse vient quatre ou cinq ans plus tard, au Parti libéral du Québec: Une indemnité juste, qu'est-ce que cela veut dire? Cela veut dire qu'avec une indemnité, le régime couvre un revenu maximum de 26 000 \$ et on permet, par ce régime, de combler 90% du revenu net de la perte économique, donc, d'une personne qui est blessée dans quelque circonstance que ce soit, dans un régime d'assurance automobile. Cela représente 85% de la population qui gagne moins de 26 000 \$. Il n'est pas étonnant, M. le Président, que le démenti le plus éclatant qu'on puisse avoir à l'égard des positions que prenait le Parti libéral à l'époque, nous accusant d'avoir un régime dont les Québécois seraient insatisfaits, la

réponse vient des bénéficiaires eux-mêmes, parce qu'afin de m'assurer...

Moi aussi, M. le Président, comme député, je fais du bureau de comté, mes collègues des deux côtés de la Chambre, à un moment donné, se plaignaient et disaient: Après quatre ans, il semble que les fonctionnaires à la Régie de l'assurance automobile du Québec soient un peu moins soucieux du service au public. M. le Président, je pense qu'après quatre ans, c'est normal. J'en ai parlé avec la présidente de la Régie de l'assurance automobile et afin de mesurer le degré de satisfaction des bénéficiaires du régime - pas de l'opinion publique de Pierre, Jean ou Jacques - savez-vous quelle a été la réponse? Elle a été que 82% des bénéficiaires du Régime d'assurance automobile considéraient que le régime, tant en termes de rapidité, de niveau d'indemnisation, de communications, de relations avec la Régie de l'assurance automobile, étaient satisfaits du Régime d'assurance automobile.

Quant au troisième critère, on nous disait, en 1977: Les délais vont être longs. Cela va être de la bureaucratie. Cela va être un monstre, comme le disait tantôt le député de Beauce-Sud, un monstre bureaucratique. Démagogie, M. le Président. Les délais vont être longs. Les gens ne se retrouveront plus là-dedans. Mon collègue, le ministre des Affaires culturelles, a dressé un portrait particulièrement frappant de la façon dont cela fonctionnait dans le temps et qui mentionnait les délais que les victimes d'accidents d'automobile devaient supporter. Le délai moyen aujourd'hui, en 1982, pour traiter une demande qui est arrivée à la Régie de l'assurance automobile est de 33 jours, 33 jours quand probablement la moyenne pour obtenir justice dans les cas d'accidents d'automobile, cela devait être d'environ 33 mois, si ce n'est pas davantage, avant l'instauration du régime. Qui ces gens défendent-ils, M. le Président, aujourd'hui? Qu'ont-ils à reprocher à ce projet de loi qui ne vise qu'à améliorer le taux de couverture, le niveau de couverture d'un régime dont les Québécois et les Québécoises étaient déjà majoritairement satisfaits?

Le quatrième point qu'ils soulevaient à l'époque et qui a été soulevé encore tantôt par le député de Viger, c'était le problème des accidents, du coût de l'assurance automobile au Québec, c'était la sécurité routière. Notre gouvernement s'est attaqué résolument à ce problème. Dès 1979 ou peut-être même 1978, un avant-projet d'un nouveau Code de la route était déposé. Il a été repoli et retravaillé pour finalement être adopté sous le titre du Code de la sécurité routière du Québec en juin 1981. Depuis ce temps, M. le Président, les accidents d'automobile ont diminué de façon considérable au Québec et, en particulier, les

accidents mortels. Pourquoi, M. le Président? Parce que cela faisait partie d'un ensemble de mesures pour diminuer, justement, tant le coût social que le coût financier des accidents d'automobile au Québec. Et là-dessus, le député de Viger disait tantôt: Cela provient d'une diminution de 12% de la consommation de l'essence à cause de la surtaxe sur l'essence. D'une façon un peu moins précise, le député de Jeanne-Mance, qui parlait tantôt, disait que toute la diminution des accidents provenait du fait qu'il n'y avait plus personne sur les routes au Québec.
(23 h 10)

M. le Président, en septembre dernier, je participais à une conférence fédérale-provinciale des ministres responsables de la sécurité routière au Canada, et c'est au Québec que la diminution des accidents était la plus sensible. En tenant compte de la diminution de la consommation d'essence par province, parce que cette diminution s'est fait sentir non seulement au Québec, mais dans toutes les autres provinces et même, dans certaines provinces, d'une façon plus élevée qu'au Québec, parce qu'elles ont été plus frappées, soit par d'autres taxes, soit encore par une augmentation plus grande du chômage, quand on voit tout cela: 82% des gens satisfaits, 85% des gens compensés complètement, à toutes fins utiles, pour les pertes économiques consécutives à un accident d'automobile, je repose la question: Les libéraux, qui défendent-ils quand ils vont voter contre cette loi, si ce n'est leur propre entêtement?

M. le Président, dans la deuxième partie, je voudrais maintenant répondre à quelques questions soulevées par différents collègues des deux côtés de la Chambre. En ce qui concerne les surplus accumulés à la Régie de l'assurance automobile, le député de Laporte en particulier, et quelques autres ont dit: Oui, mais pourquoi le gouvernement retire-t-il cette source de financement qu'était le cent sur le gallon d'essence? Pourquoi n'améliore-t-il pas plutôt le régime? Pourquoi n'utilise-t-il pas ces surplus? Pourquoi ne retourne-t-il pas une ristourne aux automobilistes qui ont payé justement, soit par leur permis de conduire, soit par l'immatriculation, soit encore par la taxe sur l'essence, une prime au régime?

La réponse à cela est: Oui, le gouvernement a décidé d'autoriser, par ce projet de loi et par d'autres mesures, aux automobilistes une partie du surplus actuariel accumulé à la Régie de l'assurance automobile. Ceci, de trois façons: Premièrement, en n'augmentant pas les primes pour les deux prochaines années; deuxièmement, par la bonification du régime; le coût du projet de loi annuel, en termes de bonification des indemnités aux bénéficiaires du régime de l'assurance automobile, est de

20 000 000 \$ environ; troisièmement, afin de tenir un engagement que nous avons pris au moment de l'instauration du régime, nous allons retourner 10 \$ au moment du renouvellement du permis de conduire, pour deux ans, aux automobilistes qui n'auront accumulé aucun point d'inaptitude. Le coût de la mesure, sur une base annuelle, est de 13 000 000 \$. Simplement par ces mesures, le projet de loi no 104, la bonification du régime et le retour, le crédit si on veut, la ristourne aux automobilistes qui n'auront accumulé aucun point d'inaptitude, ce sont 33 000 000 \$ que nous retournons aux automobilistes.

Par ailleurs, en ce qui concerne les propos du député de Nelligan, celui-ci a soulevé un point très intéressant. Il a souligné, par la combinaison du retrait 0, 01 \$ sur le gallon d'essence et le financement de la sécurité routière par la Régie de l'assurance automobile, que cela ferait une différence de 43 000 000 \$, si on veut, pour la Régie de l'assurance automobile. Il mettait cela en parallèle à un surplus, pour l'année dernière, de 49 000 000 \$ qui sont venus s'ajouter au surplus actuariel.

Le député s'inquiétait de ce fait. Il se demandait si la régie allait continuer à se bâtir un surplus actuariel important. La réponse est non. Nous n'avons pas l'intention, justement, de laisser la régie accumuler inutilement, si on veut, à toutes fins utiles, un surplus actuariel très important. On veut s'assurer qu'une partie est retournée aux contribuables, par des gels de primes, par des baisses dans d'autres cas, par un élargissement de la couverture et, également, de retirer le cent sur le gallon d'essence qui n'a plus aucune raison d'y demeurer, puisque les autres sources de financement, y compris celle qui a été ajoutée au plan du Code de la sécurité routière, à savoir une partie des amendes, seront amplement suffisantes au cours des prochaines années.

D'ailleurs, le député posait deux autres questions: Est-ce que le gouvernement a l'intention de nationaliser - je pense que c'est l'expression qu'il employait - le secteur des dommages matériels? La réponse est non. J'indiquerai que j'étais inquiet, pendant un certain temps, de voir les compagnies d'assurances privées augmenter rapidement, du point de vue de la protection du consommateur, leurs primes d'assurance automobile, mais je pense, comme d'autres collègues l'ont expliqué, en particulier le ministre des Finances, qu'il s'agissait là d'un phénomène de rajustement. On connaît actuellement une nouvelle concurrence dans ce secteur.

Par ailleurs, le député me demandait si on ne risque pas de connaître des augmentations très rapides l'année prochaine ou dans deux ans? M. le Président, sur la

base des prévisions dont je dispose, la Régie de l'assurance automobile - cela a déjà été annoncé - ne prévoit effectivement pas la nécessité d'augmenter les primes d'assurance automobile au cours des deux prochaines années. Alors, pour au moins deux ans, M. le Président, les prévisions actuarielles nous laissent croire qu'il ne sera pas nécessaire d'augmenter les primes d'assurance automobile.

Je passe rapidement, M. le Président, aux autres questions, puisque vous me dites qu'il ne me reste qu'une minute. J'aurais aimé avoir le temps de répondre à toutes ces questions, mais puisqu'il est maintenant temps de conclure, je voudrais simplement dire que le député de Jeanne-Mance, qui posait un certain nombre de questions tantôt, s'inquiétait, en particulier, du sort des taxis. Je voudrais lui dire qu'en ce qui concerne les primes d'assurance publique pour les chauffeurs et les propriétaires de taxi, ce n'est pas sur cela que les chauffeurs font porter principalement leurs revendications. C'est bien davantage à l'égard du secteur des dommages matériels régi par les compagnies privées et, à ce sujet, ils ont eu l'occasion, à de multiples reprises, de rencontrer le ministre des Finances lui-même ou ses fonctionnaires, de discuter, d'échanger sur cette question et, jusqu'à preuve du contraire, il semble qu'ils ont été satisfaits des échanges qu'ils ont eus avec le ministre des Finances, puisque, jusqu'à maintenant, je n'ai pas eu, en tant que ministre des Transports, de nouvelles plaintes de la part de ceux-ci dans ce cas.

Même si, effectivement, les augmentations de primes pour les dommages matériels étaient très élevées, il semble que, d'une part, la concurrence se soit remise dans le système là également et que, d'autre part, même si les pourcentages d'augmentation des primes d'assurance étaient élevés, il semble qu'on n'a pas pu démontrer que c'était à cause du Régime de l'assurance automobile et des autres mesures adoptées au moment de l'adoption de la loi.

M. le Président, je termine en proposant l'adoption en deuxième lecture de ce projet de loi qui bonifiera de façon très sensible le Régime de l'assurance automobile, qui permettra un meilleur départage du financement, de la prévention, de la sécurité routière et de l'aspect tant préventif que curatif de tout l'ensemble de la sécurité routière et qui, également, apportera des simplifications importantes au fonctionnement de ce régime. Je vous remercie, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Est-ce que la deuxième lecture du projet de loi no 104, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives est adoptée?

M. Lalonde: Sur division.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Sur division.

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

M. Fréchette: M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le leader adjoint.

M. Fréchette: Me prévalant des dispositions de l'article 106, je demande que le vote soit reporté à la séance de demain, avant l'appel des affaires du jour.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Donc, je crois comprendre, M. le leader adjoint, qu'elle n'est pas adoptée sur division?

M. Fréchette: M. le Président, quant à nous, nous insistons et nous voulons nous prévaloir des dispositions de l'article 106, encore une fois, pour qu'il y ait vote enregistré à la séance de demain, M. le Président.

Une voix: Vous avez honte?

M. Lalonde: M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le leader de l'Opposition.

M. Lalonde: Je n'ai aucune objection, en principe, à voter demain et à exprimer une deuxième fois et publiquement mon opposition au hold-up de 25 000 000 \$ qu'il fait. Mais on a voté et je pense que le leader adjoint ne sait pas exactement quand se lever.

M. Clair: Question de privilège, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le ministre des Transports.

M. Clair: Sur une question de privilège, M. le Président. C'est parfaitement le droit du député de Marguerite-Bourgeoys de continuer dans son entêtement, mais il n'a pas le droit de m'accuser d'avoir fait un hold-up de 25 000 000 \$, M. le Président. Il n'a pas le droit de faire cela.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Il y a un petit dilemme, puisque je croyais qu'en demandant le vote et j'avais énoncé, compte tenu de ce que j'avais entendu, qu'il y avait adoption sur division. Mais il y a une chose, la coutume veut que le leader du gouvernement ou le leader adjoint du gouvernement peut demander à la présidence

de reporter le vote au lendemain. Sauf que, d'une façon ou d'une autre, tout ce que je peux vous dire, c'est que j'ai entendu, du côté du leader de l'Opposition: "sur division." Je n'avais pas entendu de la part du gouvernement et de la partie ministérielle ce qu'ils avaient l'intention de faire, ce que j'ai pu comprendre en se levant.

(23 h 20)

C'est un dilemme sauf que la coutume veut que nous nous accordions à la demande du leader du gouvernement, du leader adjoint du gouvernement, que le vote soit reporté au lendemain et compte tenu de cet imbroglio, je dois dire, M. le leader de l'Opposition, que je comprends très bien ce que vous voulez dire, qu'on ne peut pas reporter un vote qui est déjà pris. Tout ce que je peux vous dire, c'est qu'il s'agit de savoir s'il est déjà pris ou non. Techniquement, je dois dire au leader du gouvernement que moi j'ai cru comprendre, "adopté sur division" de la part de l'Opposition. J'ai annoncé qu'il était adopté. Le secrétaire a annoncé adopté et j'étais sur le point de vous demander qu'il y ait déférence à une commission parlementaire quelconque puisque j'avais cru comprendre de mon siège que c'était adopté sur division. M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Fréchette: M. le Président, si vous vouliez me permettre de clarifier cette situation, je croyais devoir respecter le règlement en ne vous parlant pas sans me lever de mon siège, voyez-vous. Et le leader de l'Opposition est intervenu sans se lever de son siège. Et alors, je ne vois pas comment, M. le Président, on pourrait retenir la suggestion ou enfin, la recommandation qu'il a faite, que l'on adopte sur division le projet de loi. Et alors, avant que j'aie l'occasion de me lever, en respectant les dispositions du règlement, déjà, il avait posé ce geste. Et je pensais, à ce moment, devoir me lever pour que l'article 106 puisse s'appliquer. C'est un simple imbroglio.

M. Lalonde: M. le Président, sur la question de règlement, je ne pense pas qu'on puisse nous reprocher d'avoir voté assis. Je ne pense pas que lorsqu'on demande le vote comme cela, sans qu'un vote enregistré soit appelé, on doive se lever. Vous m'avez regardé, comme d'habitude. J'ai dit: sur division; vous avez dit: adopté. Et le secrétaire a répété adopté et le vote est pris. Je ne veux pas faire reproche au leader adjoint. Je pense qu'il avait compris qu'il devait savoir de quelle façon on votait avant de demander de voter de façon enregistrée demain. Ce n'est pas l'idée, l'idée c'est de permettre au plus grand nombre de personnes de voter si elles veulent voter. On peut reporter cela au lendemain. Mais je pense que c'est pris maintenant, le vote est fait et

qu'on passe à autre chose.

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Fréchette: M. le Président, pour que l'on puisse considérer que le vote est effectivement pris, il me semble que vous devez avoir l'opinion, enfin la position de chacun des deux partis en cette Chambre. Or, le leader de l'Opposition a effectivement signalé que de leur côté, les députés de l'Opposition étaient disposés à adopter la motion sur division alors que personne de ce côté me semble-t-il, à moins que je n'aie pas du tout entendu, personne de ce côté n'a manifesté de quelque façon que ce soit que nous concourions à l'adoption de la motion ce soir. Et alors, comment arriver à la conclusion qu'on puisse adopter sur division alors que nous, nous n'avons encore une fois, en aucune espèce de façon, indiqué à la présidence, quelle attitude nous allions prendre. Ce que j'ai fait, conformément au règlement, en me levant, je vous ai demandé que les dispositions de l'article 106 soient suivies dans ce cas.

M. Lalonde: M. le Président...

Le Vice-Président (M. Jolivet): M. le leader de l'Opposition.

M. Lalonde:... je pense que ce que le leader adjoint du gouvernement a fait, c'est qu'il fait appel à votre décision. Je pense qu'il est très clair que vous avez demandé le vote, qu'on a eu des cris de l'autre côté, "adopté", de ce côté, "sur division". Vous avez dit, adopté sur division. Le secrétaire adjoint de l'Assemblée nationale a répété comme c'est la coutume ou comme le veut le règlement, adopté. Et tous les palabres du leader adjoint sont un appel de votre décision, M. le Président.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Il faut donc clarifier cette situation. Je dois vous dire qu'honnêtement, de mon siège, j'ai demandé, est-ce que le projet de loi sera adopté? J'ai compris et à gauche et à droite, "adopté". Mais à ma gauche, j'ai entendu "adopté sur division". J'ai donc dit adopté sur division selon la coutume normale. Et M. le secrétaire s'est levé pour dire adopté en deuxième lecture et moi, je ne peux en aucune façon, compte tenu de ce que j'ai vu et entendu, dire, même si normalement je n'ai pas à me virer de part et d'autre. Je l'entends tellement souvent cette formule, "adopté sur division", que je l'ai annoncée. Le secrétaire l'a bien compris en l'annonçant à la suite de moi. Et dans ce contexte, je dois dire qu'il est adopté sur division.

Renvoi à la commission des transports

M. Fréchette: Je conviens très facilement que vous en entendez très probablement plus que nous. Il n'y a pas d'embêtement plus que ça. Je fais maintenant motion, M. le Président, pour que le projet de loi soit déféré à la commission parlementaire des transports pour étude article par article.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette motion est-elle adoptée?

M. Lalonde: Avant, pour être bien sûr que le leader adjoint du gouvernement sait ce qu'il fait, est-ce qu'il veut que nous votions maintenant sur cette motion ou reporter le vote à demain matin?

M. Fréchette: Quelle motion?

M. Lalonde: La motion pour déférer à la commission parlementaire?

M. Fréchette: Non.

M. Lalonde: Adopté et sans division.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Adopté. M. le leader adjoint du gouvernement.

M. Fréchette: M. le Président, il est maintenant 23 h 25. Je pense que nous avons fait une journée raisonnablement remplie. Je fais donc motion pour que nous ajournions nos travaux à demain matin, dix heures.

Le Vice-Président (M. Jolivet): Cette motion est-elle adoptée? Adopté. La Chambre ajourne ses travaux à demain matin, dix heures.

(Fin de la séance à 23 h 26)