



Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Deuxième session — 31^e Législature

Commission permanente des consommateurs,
coopératives et institutions financières

Etude du projet de loi no 67 — Loi sur
l'assurance automobile (9)

Les mercredi et jeudi 26 et 27 octobre 1977 — No 216

Président: M. Clément Richard

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec (suite)	B-6729
Confédération des syndicats nationaux	B-6738
Motion pour faire témoigner M. Jean-Louis Gauvin	B-6749

Participants

M. Jules Boucher, président

Mme Lise Payette
M. Noël Saint-Germain
M. Serge Fontaine
M. André Raynauld
M. Jacques Beauséjour
M. Henri Laberge
M. Robert Burns
M. Claude Vaillancourt
M. Guy Bisailon
M. Charles Lefebvre
M. Denis Perron
M. Léopold Marquis

* M. Jean-Guy Fréchette, Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec

* M. Jean-Guy Morin, Confédération des syndicats nationaux

* M. André L'Heureux, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire.

L'exemplaire, 35 cents - Par année, \$8 - Cheque à l'ordre du Ministre des Finances

Adresse: Service des Documents Parlementaires

Assemblée nationale

Hôtel du Gouvernement, Québec.

G1A 1A7

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mercredi 26 octobre 1977

**Etude du projet de loi no 67
Loi sur l'assurance automobile**

(Dix heures seize minutes)

Le Président (M. Boucher): A l'ordre, s'il vous plaît!

La commission parlementaire des consommateurs, coopératives et institutions financières est réunie pour continuer l'étude du projet de loi 67, Loi sur l'assurance automobile.

Les membres de la commission, pour ce matin, sont: M. Beauséjour (Iberville), M. Bisailon (Sainte-Marie), M. Gagnon (Champlain), M. Gosse-
lin (Sherbrooke), M. Goulet (Bellechasse), M. La-
berge (Jeanne-Mance), M. Lalonde (Marguerite-
Bourgeoys), M. Landry (Fabre), M. Giasson (Mont-
magny-L'Islet), M. Lefebvre (Viau); M. Proulx (Saint-
Jean) remplace M. Marois (Laporte); M. Marquis
(Matapédia), Mme Payette (Dorion), M. Raynauld
(Outremont), M. Roy (Beauce-Sud), M. Russell
(Brome-Missisquoi), M. Saint-Germain (Jacques-
Cartier), M. Vaillancourt (Jonquière).

A l'ajournement d'hier, nous en étions au mé-
moire du Syndicat des fonctionnaires provinciaux
du Québec Inc., et M. Fréchette avait terminé son
exposé. Je donne donc immédiatement la parole à
Mme le ministre.

**Syndicat des fonctionnaires
provinciaux du Québec Inc. (suite)**

Mme Payette: Merci, M. le Président. M. Fré-
chette, hier, vous nous avez dit qu'à l'article 39 du
projet de loi vous n'étiez pas d'accord avec
l'indemnité de \$2000 en cas de décès d'un céli-
bataire majeur et vous vous interrogez à savoir si
célibataire majeur cela comprend aussi étudiant
majeur. La réponse à cela c'est oui. Est-ce que
vous pourriez me dire pourquoi vous trouvez que
cela n'est pas suffisant, si on tient compte du fait
qu'il s'agit d'assurance automobile et non pas
d'assurance-vie?

M. Fréchette (Jean-Guy): Un enfant mineur
qui décède a l'équivalent d'un montant de \$4000.
S'il s'agit d'un enfant majeur, je ne vois pas
comment on peut justifier de donner moins en ce
qui concerne une telle personne quand on donne
un montant de \$4000 lorsqu'il s'agit d'un enfant
mineur. Les frais — on parle de frais funéraires et
tout cela — sûrement que pour ceux qui vont
avoir à s'occuper des frais, cela va être même plus
élevé pour une personne majeure que pour une
personne mineure. Donc, si on en tient compte, en
ce qui concerne les frais qui peuvent être en-
cours, je ne vois pas pourquoi on arrive avec un
montant inférieur.

Mme Payette: Je pense que vous avez proba-
blement bien compris que tout le régime est basé
sur le remplacement de la perte économique
d'une personne; est-ce qu'on ne peut pas penser

qu'une personne célibataire majeure qui décède
dans un accident d'automobile, il n'y a pas de per-
te économique puisqu'il n'y a pas de dépendants
du tout?

M. Fréchette: Oui, mais je pense que le mon-
tant payable, qui est un montant global, et
non pas seulement le salaire, parce que si c'est
une personne majeure qui aurait des responsabi-
lités, donc qui serait un conjoint, à ce moment,
c'est évident qu'il y a autre chose. On parle ici
d'une personne qui est majeure, sans conjoint.
C'est évident que la personne avait peut-être des
gains, sauf que, pour certaines personnes, on n'a
peut-être pas prévu de montant en caisse, parce
que le salaire était peut-être moins élevé, et la suc-
cession aura quand même à s'occuper des frais.
Pour une personne mineure, il n'y a pas de perte
de revenu non plus. Le montant qu'on donne, je
considère qu'on le donne à la suite du décès pour
payer à peu près les frais que cela peut couvrir.

Mme Payette: Les frais funéraires sont rem-
boursés à part ce montant forfaitaire qui est payé.
C'est-à-dire qu'il y a un montant prévu pour les
frais funéraires — qu'il s'agisse d'un mineur ou
d'un majeur — dans le projet de loi. Ce n'est pas
compris dans les \$2000 dont on parle qui sont
simplement un montant forfaitaire.

M. Fréchette: Oui, mais si je ne me trompe
pas, les frais funéraires sont payés à peu près
dans la même proportion que la Régie des rentes
paie, ce qui donne à peu près, si on prend cette
année, \$930.

Mme Payette: Vous ne trouvez pas, M. Fré-
chette, que c'est normal qu'on essaie de ne pas
encourager outre mesure les folles dépenses au
moment du décès de quelqu'un? Nous, on a été
conscients de cela et on a voulu éviter dans un
projet de loi comme celui-là de donner libre cours
à cette espèce de folie de dépenses qui intervient
au moment du décès de quelqu'un.

M. Fréchette: Oui, c'est évident, sauf qu'il y a
des frais qui sont — parce que j'ai eu l'occasion de
passer dans ce système — supplémentaires réelle-
ment aux \$930 qu'on peut retirer.

Mme Payette: Est-ce qu'ils sont nécessaires
ces frais? Vous dites qu'ils sont supplémentaires,
mais est-ce qu'ils sont nécessaires?

M. Fréchette: En général, vous n'êtes pas
capable de vous en tirer en bas d'un montant de
\$2500, c'est le minimum.

Mme Payette: Les funérailles?

M. Fréchette: Les funérailles, tout ce que cela peut coûter en bas de \$2500, vous avez besoin de faire attention.

Mme Payette: A l'article 77, en page 6, vous recommandez que le montant minimal pour l'assurance obligatoire soit porté à \$100 000. Est-ce que je peux vous demander sur quoi vous vous reposez pour demander qu'on hausse à \$100 000 le montant minimal? Il s'agit bien toujours d'un minimum, parce que rien n'empêche dans la loi quelqu'un de prendre \$100 000, \$200 000 ou \$250 000 de couverture. Il s'agit d'un minimum, \$50 000.

M. Fréchette: En général, à l'heure actuelle, si on prend certains exemples, la plupart des gens ont déjà la couverture de \$100 000. Si on regarde la différence de coûts entre \$50 000 et \$100 000, qui est à peu près de \$6 ou \$7, il est peut-être nécessaire de mettre une protection qui couvrirait tout inconvenient assez grand qui pourrait arriver. Si on met un montant pas mal inférieur, lorsque arrive un accident, la personne dit: Je n'en ai pas assez; j'aurais dû au moins penser à avoir un minimum raisonnable. C'est seulement quand l'accident arrive. Par expérience, à l'intérieur du groupe des fonctionnaires où on a établi un plan, on n'a pas voulu aller en bas de \$100 000 justement pour éviter ces problèmes qui se vivent au moment d'un accident.

Il est évident que la personne va toujours vous dire: J'en ai assez; \$35 000, ce serait peut-être assez. Sauf qu'au moment d'un accident elle va réaliser que le montant n'est peut-être pas assez élevé. Vu la différence de coûts minime entre les deux, on est peut-être mieux, tandis qu'on va vers une réforme, de le prévoir globalement.

Mme Payette: Vous proposez également que la franchise soit limitée à \$200. Là, j'ai de la difficulté à suivre votre raisonnement parce que vous demandez qu'on porte à \$100 000 la couverture obligatoire et vous demandez qu'on limite à \$200 la franchise. D'autre part, j'imagine que, si vous nous proposez cela, c'est que vous n'avez pas tenu compte du fait que certains camions, par exemple, ou certaines flottes de transport ont des franchises de l'ordre de \$1000. Cela arrive très souvent.

M. Fréchette: Oui, mais si vous avez remarqué, ce que je disais, c'était pour un particulier. J'ai ajouté, hier, à mon texte que je parlais de personnes, de particuliers qui auraient une automobile. C'est évident que s'il s'agit d'une flotte commerciale... J'étais là lorsque l'association des camionneurs a présenté son mémoire. Le montant de \$200, je le voyais pour le cas d'un particulier afin d'éviter que la compagnie ne vende une protection avec \$500, \$600, \$700 ou \$1000 de franchise. Quand il va arriver un accident au gars en question, il va découvrir que cela lui coûte trop cher et qu'il n'est presque plus capable de couvrir les risques.

Mme Payette: Il y a une chose qui m'a beaucoup étonnée, M. Fréchette, à l'article 132, quand vous dites que la régie a trop de discrétion pour déterminer les cotisations annuelles.

Vous avez compris, j'imagine, que la régie doit faire approuver ses hausses de cotisation par le gouvernement et vous proposez que ce soit plutôt la Régie des services publics. Est-ce que je peux vous demander pourquoi?

M. Fréchette: C'est que la régie est un organisme gouvernemental et c'est lui-même qui l'approuve. Donc, si on regarde la Régie des services publics, au moins chaque fois qu'il peut arriver une hausse, même le public peut présenter des mémoires et se faire entendre. Devant les groupes qui pourraient se faire entendre, on devra la justifier. Autrement, vous la déposez au gouvernement, je suis bien d'accord, je n'ai pas à craindre les personnes qui sont en place, sauf qu'à un moment donné on est pris devant le même organisme qui administre lui-même, qui prend la décision de l'augmentation. C'est pour cela que je pense qu'on pourrait faire comme l'Hydro le fait, elle se présente et doit la justifier.

Mme Payette: Il y a certaines notes au sujet de l'article 10, en page 1. Ce sont des représentations qui nous ont déjà été faites en commission et l'article 10 est en révision actuellement, dans le sens, je pense, que vous le proposez. Pour l'instant, tout ce que je peux dire, c'est qu'on prend note de la remarque sur l'article 12.

M. le président, je pense que j'ai terminé pour l'instant. Si c'était nécessaire, je reviendrai après.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Saint-Germain: Oui, M. le Président, je remercie le Syndicat des fonctionnaires provinciaux de bien avoir voulu se donner la peine de venir nous expliquer son point de vue sur ce projet de loi. J'aurais quelques questions à poser, avec votre permission. A votre première page, vous dites: Commentaires, article 9, conjoints non mariés, pourriez-vous nous détailler un peu plus quelle est la différence concernant la reconnaissance légale d'une concubine? Quelle est la teneur de cet article dans le régime de retraite des fonctionnaires et du régime général?

M. Fréchette: Voici ce qui est arrivé, dans le régime de retraite des fonctionnaires, on avait déjà présenté une demande afin que soit reconnu comme conjoint de vie commune, au lieu de sept ans, que ce soit après trois ans.

Cela a été accepté et la loi a été amendée le 10 août 1977 autant dans le Régime de retraite des fonctionnaires que dans le RREGOP. A ce moment-là, après une vie commune de trois ans, on est reconnu comme étant le conjoint. C'est pour cela qu'à cet article on demande que, puisque c'est une nouvelle loi qui va être en vigueur, elle soit en concordance avec les autres lois qui reconnaissent la vie commune.

M. Saint-Germain: Dans ces deux régimes, est-ce que cet article laisse autant de liberté au fonds d'indemnisation que cette loi? On voit dans cette loi que la régie a beaucoup à dire pour déterminer si on doit considérer ou non les droits d'une concubine. On dit: la régie peut décider qu'une personne doit être réputée. On ne dit pas doit, mais on dit peut. Alors il y a beaucoup de liberté de...

M. Fréchette: Disons que le texte n'est pas le même dans le Régime de retraite des fonctionnaires. Dans ce régime on dit qu'une personne est réputée pour les fins de la présente loi être le conjoint de l'autre s'il y a vie commune et ce, pour une période de trois ans. Le texte n'est pas le même, c'est évident. Sur cette partie on a peut-être moins appuyé puisqu'on demandait à certains autres articles qu'une personne, après être allée à un comité d'appel à la régie, puisse en appeler à un juge qui serait nommé comme cela existe dans les régimes de retraite pour les employés du secteur public et parapublic. Il y a déjà un comité d'appel. Si la décision rendue par le comité d'appel ne satisfait pas la commission — ce qui pourrait dire ici la régie — ou le plaignant, à ce moment là l'un des deux peut en appeler de la décision devant un juge nommé indépendamment. C'est pour cela que sur l'autre partie du texte on n'a pas insisté.

M. Saint-Germain: Vous n'êtes pas sans savoir que, traditionnellement dans nos lois, nous avons toujours considéré la famille comme celle dont les époux étaient dûment mariés. On a toujours voulu, pour la préservation de ce noyau de la société, éliminer autant que possible les droits juridiques des concubins.

Il est possible, avec l'évolution des temps, que ce point de vue ait changé parmi la population. Il est possible qu'il soit dans l'intérêt public de donner des droits à ceux qui vivent en concubinage. Il reste que c'est une notion, à mon avis excessivement importante. Croyez-vous qu'on devrait démolir petit à petit cette philosophie ou cette façon de voir dans chaque projet de loi où on parle de rentes, d'indemnisations ou de droits, ou ne devrait-on pas changer d'un seul coup ces lois traditionnelles de façon que le public soit bien au courant des tendances qui existent au niveau du gouvernement et qu'il soit à même de nous donner ses opinions sur cette tradition qu'on ne devrait pas démolir petit à petit comme on le fait dans le moment?

M. Fréchette: On doit, à un moment donné, s'adapter à la vie qui se produit et aux événements. Même dans les régimes de retraite cela vient d'être amendé. C'est par suite des situations qui existent que la loi s'ajuste. A ce moment, il est évident que la loi, si elle était en vigueur avant qu'une telle situation existe dans la population, aurait peut-être changé les moeurs qui existaient. Sauf qu'on constate aujourd'hui qu'on est obligé de s'ajuster, comme cela se produit dans bien des choses, à ce qui se passe. C'est l'évolution. On n'a

pas le choix. C'est évident qu'avec cela on n'enlève pas encore la famille, mais on est obligé de tenir compte d'une réalité qui existe même si on ne le veut pas. Même à l'intérieur des conventions du syndicat des fonctionnaires on a été obligé de s'ajuster en conséquence parce que ce système existe. On ne peut pas le changer tant que les lois vont permettre la possibilité de vie commune sans autre recours; on est obligé de la protéger quand même parce que cette vie existe.

M. Saint-Germain: Croyez-vous que tout ceci doit être changé petit à petit dans nos lois, mais qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de changer le Code civil à ce sujet? Il me semble anormal qu'une loi ou une tradition aussi importante puisse être changée petit à petit, d'une façon très subtile sans que le grand public nécessairement ne se rende compte que petit à petit on va vers cette reconnaissance du concubinage d'une façon officielle.

Il me semble qu'il y aurait un élément d'honnêteté à changer cela globalement et à dire au public: Nous constatons que c'est cela, la situation, comme vous venez de l'expliquer. Admettez-vous qu'on doive légalement, dans nos lois, reconnaître cette situation ou devrait-on tendre, comme dans le passé, à toujours reconnaître la famille conventionnelle comme la cellule de base de notre société?

M. Fréchette: Je ne discuterai pas du Code civil ici, mais, tant et aussi longtemps que le Code civil va permettre ces choses, je ne vois pas comment on pourrait les restreindre ailleurs et donner les mêmes droits. Si vous avez une vie commune et que des enfants sont nés de cette union, je pense qu'on ne doit pas brimer ce groupe parce que cela a été permis. Peut-être que les lois ont été trop larges auparavant, mais, que voulez-vous, on vit de la situation. Je ne pourrais pas changer le Code civil là; je ne voudrais pas discuter de ce système.

M. Saint-Germain: Non, mais vous avez déjà mis une condition, vous avez dit: S'il y a des enfants. C'est à cause de facteurs comme ceux que vous venez de mentionner que je crois — enfin, c'est une opinion — qu'on doit, en toute honnêteté pour le public, analyser cette situation d'une façon globale, au lieu d'y aller petit à petit comme cela.

De toute façon, à l'article 10, on pourrait probablement avoir à peu près le même argument. Actuellement, il y a des moyens bien établis pour protéger les mineurs et des lois qui définissent bien quelles sont les responsabilités des tuteurs, etc. Cela semble être accepté par tous les gens concernés. Ici, on donne à l'office le pouvoir de passer outre à ce qui est établi actuellement. Est-ce que vous ne croyez pas que cet article devrait être biffé tout simplement?

M. Fréchette: Même si cela existe, ce que nous voulons, c'est qu'il arrive des modifications. Que ce soit dans le sens où cela s'applique dans la

loi existant actuellement, c'est peut-être satisfaisant, sauf que ce que j'ai eu à faire, c'est prendre le texte qui existait là, émettre certains commentaires et dire: Si c'est la régie qui a ce pouvoir, il devrait aussi y avoir des normes pour que ce ne soit pas laissé complètement libre. C'est pour cela que nous avons mis des normes précises qui, selon ce qu'on pensait, devraient se rapprocher du système actuel.

M. Saint-Germain: A l'article 12, je crois que vous avez raison si la régie peut payer par un montant forfaitaire. Je crois bien que les citoyens qui préféreraient être payés par un montant forfaitaire, au lieu d'être payés par une rente, devraient avoir le moyen, si vous voulez, de défendre leur point de vue à ce sujet.

A l'article 30, vous parlez de l'intégration des indemnités versées. Plusieurs personnes nous ont dit qu'intégrer ces indemnités, c'est injuste pour les victimes d'accidents d'automobiles. D'un autre côté, vous n'acceptez pas la loi telle que rédigée, mais vous dites à la page 3: Nous croyons que, dans ce cas, on ne devrait déduire que 50% de ces régimes. Quelle philosophie, quel point de vue soutient votre argumentation à ce point de vue?

M. Fréchette: Je pense que si on regarde l'article suivant aussi, on dit: Lorsqu'il y a une partie de salaire qui peut être gagnée pour une personne qui a un autre emploi allant jusqu'à \$55 000, on déduit 50%. Comme le revenu d'un retraité, ce sont ses rentes; nous considérons que la perte n'existe pas comme telle, comme salaire-revenu. Mais comme il semblerait avoir une partie de perte, nous considérons que son revenu, qui proviendrait de la Régie des rentes, qui est considéré comme un salaire pour l'homme à 65 ans, serait considéré comme un emploi. Donc, il ne pourrait être déduit que 50%.

Par contre, on revient à la fin en disant, à l'article 37: Si on intègre les parties des rentes, on devrait, à ce moment, voir, parce qu'à l'article 37 on dit: Pour quelqu'un qui est sur le marché du travail, il a une perte complète. A ce moment, on ne devrait pas l'intégrer sur cette partie. C'est pourquoi, à l'âge de 65 ans, normalement, le seul revenu est son revenu de la Régie des rentes, son fonds de retraite du fédéral, peut-être, ou d'autres régimes. Mais, les autres régimes, nous demandons qu'ils soient exclus parce que l'autre régime de retraite prescrit que l'employé pourrait s'être pris quelque chose comme une police d'assurance qui ne devrait être aucunement intégrée.

Mais le revenu qu'il retire de la Régie des rentes, on demande une intégration seulement à 50%, lorsqu'il s'agit de quelqu'un en haut de 65 ans. Ni plus ni moins, c'est son salaire.

M. Saint-Germain: Oui, vous l'assimilez plutôt à un salaire.

M. Fréchette: C'est cela.

M. Saint-Germain: Mais, il reste que le Régime de rentes, tout de même, est payé et par l'employeur et par l'employé. Ce n'est pas payé, si vous voulez, à

même les revenus de la taxation. Le régime actuel, la philosophie qu'il sous-tend, c'est de compenser les gens pour perte de revenus. Celui qui n'a pas d'accident d'automobile, quelles que soient ses économies, quels que soient ses revenus, quelles que soient ses rentes, même actuellement, qu'il quitte le travail ou qu'il ne travaille pas passé 65 ans, va recevoir son Régime des rentes sans condition. Ne croyez-vous pas que, dans ce raisonnement que je vous fais, il y a une certaine anomalie? Si on indemnise les gens pour perte de revenus à cause d'un accident d'automobile, on devrait considérer le Régime de rentes comme étant une source de revenus bien à part, qui n'a pas de relation entre ces deux sources.

Je comprends très bien que vous disiez que cela remplace son salaire, mais cela ne me semble pas être juste tout à fait, parce que le type sans accident va travailler jusqu'à 65 ans, et cela ne remplace pas son salaire. C'est une rente qu'il s'est payée de lui-même avec son employeur de par la loi.

M. Fréchette: Ce qu'on dit, c'est qu'en haut de 65 ans, comme il y a normalement un seul revenu qui est son gain, qui est considéré comme un salaire, c'est à ce sujet qu'on l'assimile. Normalement, il n'y a pas d'autres pertes de revenu. C'est pourquoi on fait en sorte qu'il va lui rester un montant excédentaire, comme une personne qui irait se trouver un emploi de réhabilitation, de rééducation comme vous l'appellerez, sauf qu'il va se trouver un emploi qui est sur le marché du travail. C'est pourquoi, à l'article 37, on dit qu'il ne devrait pas être intégré jusqu'à l'âge de 65 ans, parce qu'à ce moment l'employé a peut-être le moyen d'aller se trouver un autre emploi et de retirer une partie de salaire. Il faut considérer que la définition de la Régie des rentes est vraiment plus vaste que celle des régimes d'assurance en général, parce qu'elle dit: Totalement et en permanence invalide. Ce qui veut dire qu'à ce moment le gars ne peut rien faire. Cela, on a à le vivre assez régulièrement dans certains cas. On découvre que la définition est pas mal plus sévère que celle d'un accident pour quelqu'un qui ne peut pas remplir son emploi directement.

Donc, quand on parle d'un emploi, je suis peut-être un opérateur d'équipement, je me fais couper un bras, je ne suis pas capable de conduire mon équipement, sauf que je peux être vendeur dans un magasin. C'est différent et la Régie des rentes ne me paiera pas, même si je me suis fait couper un bras, parce que je peux travailler ailleurs. Elle ne me donnera pas une compensation entre les deux.

M. Saint-Germain: A l'article 31, je crois que vous faites là un commentaire très intéressant. J'ai été un peu surpris que peu de mémoires aient abordé ce problème. Je crois réellement qu'il va y avoir là une perte de motivation au travail. Si on a un peu d'expérience dans l'application de nos lois sociales, soit aide sociale ou assurance-chômage, il y a toujours une minorité de la population qui abuse du système ou qui n'est pas motivée au travail tellement lorsqu'elle reçoit ces compensations. Dans ces conditions, j'ai l'impression que cela va être simplement horrible.

Qu'arrivera-t-il? C'est que celui qui va être motivé au travail va recevoir bien peu en indemnisation pour ses incapacités partielles permanentes et celui qui ne veut pas travailler, justement parce que les sommes qu'il va recevoir vont être assez importantes, va trouver toutes sortes de moyens et il va se servir de son imagination à la limite pour refuser du travail. Ce sera extrêmement difficile pour le médecin de déterminer si une personne peut réellement travailler ou pas. Il y aura certainement des injustices d'un côté ou de l'autre. Celui qui ne voudra pas travailler, ses intentions seront mises en doute et on pourra le forcer à retourner au travail. Cela pourrait facilement être un type qui n'a plus les capacités d'assumer les responsabilités qu'on lui donnera.

D'un autre côté, on aura l'inverse. Je ne sais pas, mais si j'étais responsable de cette loi, je me pencherais longuement sur cet article en particulier parce que cela va coûter cher et il va y avoir des injustices.

Il y a aussi une chose bien importante que vous avez mentionnée à l'article 58. Vous dites qu'il devrait y avoir un droit d'appel devant un juge. Puis-je vous demander quelles sont les raisons qui vous amènent à cette conclusion?

M. Fréchette: On vous donnait comme exemple que cela existe déjà dans certains régimes gouvernementaux tels que le régime de retraite qui couvre les secteurs public et parapublic depuis 1973. Un comité de trois membres différents est nommé, qui représente la partie gouvernementale et la partie syndicale des employés; à la suite de cela il y a une décision possible d'un juge indépendant. Pourquoi est-ce demandé? Pour éviter que la population en général dise: Je n'ai pas eu satisfaction, mais je ne peux en appeler d'aucune façon. A ce moment-là, on sème toujours un doute sur un organisme gouvernemental qui peut exister, peu importe l'organisme, peu importe par qui il est dirigé; c'est pour éviter chez la population le soupçon qui peut rester que son cas n'a pas été bien jugé, pour éviter toute critique possible par la suite. Ce qui existe, c'est ce qui permet à certaines personnes, après des rapports médicaux, de considérer ne pas avoir eu exactement ce qu'elles pensaient avoir.

On sait que dans certaines situations il n'est pas possible d'en appeler à quelqu'un d'indépendant; on entend souvent des critiques, peut-être à raison ou à tort, qui disent: Je n'ai pas eu satisfaction. Prenons l'exemple d'un accident de travail. L'appel se fait à la Commission des accidents du travail où il y a des comités, des médecins, etc., sauf que la personne doit prendre cette décision. Parfois, la décision est peut-être justifiée. Quand on regarde le cas, c'est peut-être vrai que la commission n'avait pas à donner plus ou à reconnaître plus d'invalidité, sauf que pour la satisfaction de tout le monde, il n'est pas possible d'aller plus loin et d'obtenir une décision qui n'impliquerait personne de la régie ou de la commission d'aucune façon. Donc, il pourrait avoir une décision finale afin qu'on ne puisse pas continuer d'en appeler dans d'autres cours de justice. On nomme quelqu'un spécifiquement pour cela

et la personne à qui on en appelle rend la décision finale; à ce moment, cela permet d'éviter toute critique possible et de donner satisfaction.

M. Saint-Germain: Les modifications que vous avez apportées en 1973 permettent un droit d'appel à un juge.

M. Fréchette: Oui, au RREGOP.

M. Saint-Germain: Est-ce un juge de la Cour supérieure?

M. Fréchette: C'est un juge qui est nommé spécifiquement par la Commission administrative des régimes de retraite pour s'occuper des cas spécifiques.

M. Saint-Germain: Je veux dire que c'est un juge qui appartient à la cour...

M. Fréchette: On spécifie que ce doit être un juge. On ne lui donne pas de nom spécifique.

M. Saint-Germain: Et cela fait quatre ans que ce droit d'appel existe?

M. Fréchette: Oui.

M. Saint-Germain: Est-ce que cela s'est avéré positif avec le temps et l'expérience?

M. Fréchette: Ayant siégé au comité de révision, je puis dire qu'un seul cas est allé devant le juge; les autres cas ont tous été réglés au niveau du comité. Un seul cas.

M. Saint-Germain: Est-ce que le fait qu'il y ait un droit d'appel porte les gens du comité à être plus prudents?

M. Fréchette: C'est évident qu'avant de prendre une décision une grande prudence est exercée. Ce n'est pas le fait qu'il y ait un droit d'appel à l'extérieur, c'est le fait qu'avant de prendre une décision à un tel comité, il doit y avoir une étude complète du dossier. Mais s'il peut y avoir un appel, pour une raison ou une autre, parce que les deux parties en présence ont une certaine réticence, d'accord, le rapport doit être majoritaire. Un rapport est fait, sauf qu'à ce moment-là, même s'il y a une réticence de l'autre côté, il reste encore une possibilité de régler le cas.

Les personnes ont peut-être, de bonne foi, jugé le cas, sauf qu'à ce moment-là il est peut-être resté des éléments qui n'ont pas frappé les personnes qui ont eu à prendre la décision.

M. Saint-Germain: Puisque vous avez une expérience pratique de ce droit d'appel qui a été établi, est-ce que cela a été une bonne chose de l'établir, est-ce que cela a été positif?

M. Fréchette: Selon moi, oui.

M. Saint-Germain: Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Nicolet-Yamaska.

M. Fontaine: Merci, M. le Président. A la première page de votre mémoire, au bas, vous avez des commentaires au sujet de l'article 12. Vous dites qu'il serait préférable que la victime puisse choisir entre avoir une rente ou avoir un montant global. Est-ce que vous pensez que ce choix pourrait avoir des avantages pour les victimes? Pensez-vous que ce montant global est plus avantageux que la rente?

M. Fréchette: La personne est peut-être dans un besoin assez urgent et ce montant global peut lui permettre de régler ses problèmes urgents, familiaux ou autres, immédiatement. Parce que le montant qui lui reste à recevoir lui semble minime, elle peut peut-être vouloir avoir un montant global, au lieu de recevoir un petit montant tous les quatorze jours, qui ne lui permettra peut-être pas de régler la situation.

M. Fontaine: Est-ce que vous préconisez que les victimes pourraient user de ce droit en toute circonstance, quel que soit le pourcentage d'incapacité?

M. Fréchette: Non. Si vous regardez le texte, on dit: Avant que la régie décide de verser. Cela veut dire que normalement on verse une rente, sauf que, si la régie voulait verser un montant global, à ce moment-là elle devrait avoir le consentement de la victime. Cela veut dire que ce n'est pas en général qu'on verse un montant global. Ce n'est pas à la demande de la victime qu'on verse normalement un montant global, sauf que si la régie disait: Par l'évaluation de l'invalidité, on doit verser un montant qui couvre la période qui reste à couvrir, à ce moment-là, au lieu qu'un montant lui soit versé immédiatement, nous, ce qu'on veut, c'est que la victime soit consentante.

M. Fontaine: D'accord. Vous avez, à la page 4, à l'article 39, un commentaire qui est à point concernant les indemnités de décès. Je pense que le ministre en a sûrement pris bonne note et qu'il étudiera le problème. L'exemple que vous donnez, entre autres, est tout à fait justifié, parce qu'une personne majeure sans conjoint qui décède cela doit au moins valoir autant qu'un enfant mineur, je pense. Votre commentaire est à point là-dessus. Concernant le droit d'appel — mon confrère de Jacques-Cartier en a parlé tout à l'heure — vous préconisez, si j'ai bien compris, que le droit d'appel qui est suggéré dans la loi de la Commission des affaires sociales soit remplacé par un comité d'appel qui serait formé d'un membre du Collège des Médecins, d'un membre désigné par le surintendant des assurances, et d'un autre membre désigné parmi les assureurs régis par le surintendant des assurances. Cela remplacerait la Commission des affaires sociales?

M. Fréchette: Non. Ce qu'on demande, c'est que le comité de révision qui était prévu à la régie, qui est la première instance d'appel... Si vous regardez la définition de la régie, on dit: La victime peut demander,

à ce moment-là, une révision de son cas qui est réexaminé et, par la suite, il est soumis à un comité de révision de la régie. Donc, on considère que le comité de révision de la régie devrait être celui prévu en première étape, avec trois membres.

M. Fontaine: D'accord.

M. Fréchette: La Commission des affaires sociales, on la remplace par un juge indépendant. Le public en général dit qu'on retourne devant un autre organisme qui est encore du gouvernement. Je ne dis pas qu'il ne rend pas de bons jugements, sauf que cela laisse toujours un doute à la victime parce qu'on retourne à l'intérieur d'un autre organisme gouvernemental.

C'est qu'on veut éviter de semer dans l'esprit de la victime un deuxième jugement qui en est un d'un autre organisme du gouvernement, pour permettre d'éviter toute critique, que ce soit n'importe quel gouvernement qui soit en place. Cette loi va être administrée pendant X années, on ne le sait pas, et on veut toujours éviter qu'on se dise: Parce que j'étais peut-être une victime qui n'était pas fervente du parti en place, je n'ai pas été réglée avec satisfaction. Ce que je recherche dans un système comme cela, c'est d'éviter que des personnes disent: Je n'ai pas été bien réglée parce que je n'étais pas favorable à telle ou telle personne. Pour éviter tout cela, nous suggérons un moyen, que ce soit d'un côté ou de l'autre.

M. Fontaine: D'accord. En suggérant cela, vous êtes conscient qu'il va y avoir beaucoup plus d'appels qu'à votre commission, celle dont vous avez parlé tout à l'heure, avec le régime d'assurance automobile.

M. Fréchette: Il peut peut-être en avoir sauf que le premier comité qui a à étudier les cas de révision n'est pas seulement un organisme gouvernemental, il est nommé autrement, ce qui devient déjà un comité indépendant.

M. Fontaine: A la page 8 de votre mémoire, concernant les centres d'évaluation, à l'article 153, vous avez un paragraphe, l'avant-dernier au bas de la page: "De plus, ceci amènerait à courte échéance la disparition de la juste concurrence qui peut exister entre les grands dépositaires d'automobiles et les garages d'entreprises familiales ou autres, ce qui permet de constater que l'assuré aurait à payer pour de telles mesures." Vous considérez que les centres d'évaluation vont être une mauvaise chose parce que cela ira contre l'effet de la concurrence, c'est exact?

M. Fréchette: Oui, parce que je considère que si on fait tout au centre d'évaluation, celui-ci ne pourra pas le faire pour les taux sur autre chose que les grands garages, les dépositaires, parce qu'il devra s'en tenir là. Si je décide de faire réparer ma voiture, après être allé au centre d'évaluation, dans un grand garage, il est évident que le centre d'évaluation devra avoir fait mon évaluation pour que je puisse faire réparer ma voiture, après être allé au centre d'évaluation, dans un grand garage, il est évident que le cen-

tre d'évaluation devra avoir fait mon évaluation pour que je puisse faire réparer mon automobile chez le dépositaire, sans cela, si on la fait selon l'évaluation du petit garage, cela ne sera pas possible parce que quand j'arriverai chez le dépositaire, je ne pourrai pas y aller. Ce qui arrive, chez un dépositaire, si vous faites réparer là, cela vous permet d'avoir une automobile de "courtoisie". Il demande assez cher cela lui permet de prêter une automobile pendant qu'il répare la tienne. Mais dans le petit garage, il n'en a pas, il ne peut pas t'en prêter. S'il a trois ou quatre automobiles à réparer, il peut peut-être te prêter son automobile personnelle, mais il ne peut pas la prêter à trois ou quatre personnes en même temps. C'est évident qu'il ne pourra pas le faire. C'est pourquoi il faut que l'on regarde en entier le système qu'on préconise. On dit que la victime de dommages choisit son garage. L'évaluateur qui va faire l'évaluation, qui pourrait être un évaluateur, et on le dit bien, reconnu par la régie, va directement au garage, mais que la victime ne puisse pas changer de garage après. Si je vais chez un garagiste qui a sa propre industrie familiale, ce qui me permet de payer \$10 l'heure au lieu de \$20 de l'heure, \$21 ou \$22, c'est évident que mon coût d'assurance diminue. Je ne peux pas changer de place, car j'ai fait faire mon évaluation là. On a vécu à l'intérieur d'un plan d'assurance des fonctionnaires pour \$10 500. Ce système a permis d'économiser sur l'administration et d'aller dans un chiffre d'administration vraiment raisonnable, en plus de permettre des coûts réduits de primes. Le rendement du plan par rapport aux sinistres, par rapport aux primes, a été évalué ne dépassant pas 60%. Ce qui fait que cela a fait un plan rentable, avec un tel système, tandis qu'avant, normalement, le gars faisait faire son évaluation où il voulait et, ensuite, il faisait faire ses réparations où il voulait aussi. Dans le système qu'on a établi, tu choisis ton garage, l'évaluateur va directement à ce garage.

Point final. Il s'entend directement là, mais le garagiste doit garantir la réparation.

M. Fontaine: L'assuré ne peut pas changer de garage pour faire...

M. Fréchette: Après son évaluation, non. S'il veut changer, il devra, à ce moment, demander une nouvelle évaluation. Il n'est donc pas intéressé de changer. Ce que soulevait hier le représentant des garages coopératifs à savoir que le gars puisse mettre \$250 ou un profit dans ses poches, ceci est pas mal plus évité de ce côté.

M. Fontaine: D'après l'expérience que vous avez eue avec votre système d'assurance pour les fonctionnaires, c'est passablement évité.

M. Fréchette: Cela évite beaucoup de ces problèmes, ce qui fait en sorte que le plan est rentable à l'autre bout au lieu d'être un plan déficitaire. Je parle, au moins, de la troisième année d'expérience.

M. Fontaine: Vous avez dit tantôt que les centres d'évaluation devraient exiger le prix du gros garage. Ils devraient évaluer au prix du gros garage.

Les centres d'évaluation vont devoir négocier des prix avec les garagistes. Votre prétention est qu'ils vont devoir accepter le prix du concessionnaire.

M. Fréchette: Ils vont peut-être réduire le prix que cela coûte actuellement. Une négociation est une négociation. Vous dites exactement ce qui va en résulter, je ne le sais pas, sauf qu'il est sûrement impossible de demander à un dépositaire qui a une administration qui est supérieure d'avoir le même taux horaire qu'une entreprise familiale. C'est évident qu'on ne pourra jamais arriver à cela.

M. Fontaine: Si on n'accepte pas les taux des concessionnaires, est-ce que cela veut dire, à toutes fins pratiques, que les gens ne pourront plus aller faire réparer leur voiture là?

M. Fréchette: Si, dans la négociation, on arrivait avec un taux de \$14 l'heure et que le concessionnaire ou le dépositaire d'automobiles, par rapport à son administration ou son système, ne peut pas arriver à \$14 l'heure, c'est évident, lorsque va arriver la négociation avec la régie, qu'il va prouver que \$14 l'heure ce n'est pas possible pour lui. A ce moment, ce sera l'un ou l'autre. La régie impose les \$14 l'heure et à ce moment le gars ne va plus chez son dépositaire même s'il a une automobile neuve et qu'il aurait besoin entre-temps d'une automobile de "courtoisie" ou autre. Il n'ira plus. Soit qu'on ait une ligne bien spécifique, qu'on dise c'est cela et que cela s'en limite là.

M. Fontaine: D'accord. Merci, monsieur.

Le Président (M. Boucher): M. le député d'Outremont.

M. Raynauld: M. le Président, j'aurai seulement une question. C'est à propos de l'article 132 du financement du régime proposé. Vous suggérez qu'on pourrait étendre les sources de financement pour inclure, par exemple, des primes sur le modèle de la Régie des rentes du Québec. Quel est le principe qui vous guide dans cette suggestion? Pourquoi les gens qui n'ont pas d'automobile paieraient-ils pour ceux qui conduisent des automobiles?

M. Fréchette: En définitive, en enlevant la responsabilité, en créant pour les blessures corporelles le "no fault", je considère qu'on vient de créer une loi sociale qui couvre tout le monde. Si on couvre tout le monde, que je sois responsable ou non, je me paie une assurance aussi comme piéton sur le trottoir, que je sois responsable peu importe. A ce moment, si je crée une loi sociale pour couvrir tout le monde, peu importe la responsabilité, je considère que le coût doit être réparti un peu sur tout le monde. C'est pourquoi on suggérait qu'un certain montant — c'est évident que ce n'est pas la totalité — soit pris de cette façon. On vous donne un pourcentage qui serait assez minime, mais qui ferait en sorte que tout le monde participe à cette nouvelle loi. Même là on couvre la personne au foyer et tout cela. Cela devient alors une loi sociale qui n'est peut-être pas la

responsabilité uniquement du propriétaire d'une automobile. En créant le "no fault" pour les blessures corporelles, ce n'est peut-être pas parce que je suis responsable. Je suis peut-être un chauffeur prudent, mais, s'il m'arrive un accident et si j'avais la possibilité de réclamer pour les blessures corporelles, je n'aurais peut-être rien à payer et ma prime ne serait pas modifiée en conséquence.

Sauf qu'à ce moment-là je considère que comme on couvre tout le monde, cela devient une loi sociale et il devrait y avoir une partie, qu'on a mise infime parce qu'on considère qu'il y a encore une responsabilité des automobilistes qui reste là...

M. Raynauld: Mais vous admettez que les accidents d'automobiles, en grande majorité, affectent les automobilistes; quant aux piétons, ce n'est pas courant. J'admets que, de temps à autre, cela peut arriver, mais même les indemnités qui sont payées aux dépendants, par exemple, c'est à la suite d'un accident d'automobile. A ce moment, aller demander à l'ensemble de la population, donc à des gens qui n'ont pas d'automobile, de payer pour le risque de l'automobile, cela me paraît un peu excessif. Après cela, quand vous dites que c'est un petit montant, avez-vous calculé le nombre de millions de dollars que cela fait, 0,2 de 1% sur les primes pour le Régime de rentes du Québec?

M. Fréchette: C'est évident — mais je parle par personne — que si on le met dans un montant global, cela fait une masse assez considérable qui pourrait, à ce moment, ajuster le prix de l'assurance que cela va coûter au propriétaire d'une automobile parce que lui aussi paierait son pourcentage dans le montant global.

M. Raynauld: Oui, mais en tout cas, vos 0,2 de 1%, j'ai l'impression que cela produit de très gros montants. Cela devient un financement universel pour tout le monde et, d'habitude, on applique ce genre de financement à des régimes où tout le monde va bénéficier, par exemple, la pension de vieillesse supposant que tout le monde va devenir vieux, le Régime de rentes, auquel tout le monde est admissible, et on dit: Très bien, tout le monde va payer. Mais si c'est un risque particulier et que vous généralisez le financement, vous faites payer à des gens qui ont choisi de ne pas utiliser un certain service comme, par exemple, l'automobile. Cela me paraît injuste.

M. Fréchette: Mais vous me direz: Est-ce qu'il n'y a pas une personne qui est susceptible, à un moment donné, peut-être, d'en avoir, parce que tout le monde circule sur le trottoir, ou, d'une façon ou d'une autre, en transport ou peu importe la façon? Au Québec, actuellement, je pourrais dire qu'à 95% les gens se servent d'automobiles ou d'autres véhicules parce que le transport en commun, même ici, au Québec, je pense que ce n'est pas la grande majorité qui s'en sert. Si on regarde la façon dont les gens se déplacent même

pour le travail, on constate qu'à peu près la majorité des gens sont susceptibles... Là on ne se limite pas seulement à une ou deux personnes, cela devient une mesure sociale pour tout citoyen dans toute la province.

M. Raynauld: D'accord!

Mme Payette: M. le Président, pardon, excusez-moi!

Le Président (M. Boucher): M. le député d'Iberville.

M. Beauséjour: A la page 3 de l'article 35, sur un commentaire, vous dites que la victime devrait recevoir la rente à compter de la première journée, si c'est pour une durée minimale de quatorze jours. Est-ce que vous vous basez sur quelque chose qui existe, une expérience qui existe déjà, et de quelle façon voyez-vous que cela pourrait améliorer le système?

M. Fréchette: C'est qu'on parlait souvent d'une perte de revenu qui faisait que, les sept premiers jours, c'était peut-être difficile à assumer. C'est évident que, si une personne est absente pour une période d'au moins quatorze jours, il y a eu, effectivement, de grandes dépenses, et, à ce moment-là, nous considérons qu'on devrait ajuster les sept jours. Pourquoi le fait-on? C'est pour éviter qu'au lendemain d'un accident, parce que vous n'êtes réellement pas trop en forme, vous n'alliez travailler, même si vous en êtes peut-être capable, et que c'est très difficile à justifier.

Donc, si on met une période de quatorze jours, si la personne a été réellement absente pendant quatorze jours, c'est parce que, pendant les sept premiers jours, c'est évident qu'elle n'était pas capable d'aller travailler. Considérant que la victime d'un accident de travail est payée à partir de la première journée — sauf que la modification fait en sorte qu'elle est payée par l'employeur, mais tout de même, elle est payée — nous essayons de rajuster la pleine rente sans augmenter considérablement le coût du régime pour les victimes réellement incapables de travailler, parce qu'il y a effectivement perte.

Si tu mets cela à partir de la deuxième ou de la troisième journée, il est évident que, le lendemain d'un accident, si tu as défilé ton auto, tu n'es peut-être pas tellement en forme. Tu pourrais peut-être travailler, mais tu dis: J'aime autant me reposer pour voir ce qui va se passer. C'est pour cela qu'on a mis un délai pour que la personne qui est réellement incapable de travailler puisse recevoir sa compensation à partir du début.

M. Beauséjour: Vous supposez, à ce moment, qu'au bout de quatorze jours cette personne n'est plus malade et qu'elle peut retourner travailler.

M. Fréchette: Non. Ce n'est pas ce que je dis. Je dis après un minimum de quatorze jours. Je ne dis pas une période de quatorze jours; je dis un minimum. Donc, cela veut dire que, si la personne

est absente 28 jours, tu ne paieras pas à partir de la première journée. Sauf que, si elle est absente quatorze jours, quinze jours ou un an, tu vas lui payer à partir de la première journée, parce que réellement ce n'est pas le bon vouloir de la personne qui a fait en sorte qu'elle n'est pas allée travailler au début.

M. Beauséjour: D'accord. A la page 7, à l'article 132, est-ce à cause d'un manque de confiance à la Régie de l'assurance automobile que vous demandez ici qu'on vérifie la question des taux?

M. Fréchette: Non, pas de ce côté. Sauf qu'on sait, que ce soit le gouvernement que cela voudra, que, dès qu'il y a une augmentation des coûts, on dit: Ce n'était pas justifié, peu importe la façon dont cela se produit. Donc, je pense qu'à ce moment, en le mettant dans une régie publique, en se présentant là, on peut le justifier. Toute personne qui voudrait se faire entendre pourrait le faire et soumettre ses arguments. Ce n'est pas un manque de confiance à la régie, mais c'est pour éviter tous les problèmes qui se posent dans la population qui dit: Comme c'est un organisme gouvernemental, cela coûte plus cher et ils augmentent les taux, peut importe le coût, peu importent les raisons.

Je pense que c'est peut-être un bon moyen pour que le gouvernement justifie ces augmentations, comme on peut l'exiger pour Bell Canada qui est une grosse compagnie. Je pense qu'on doit être là. Ces audiences publiques pourront permettre d'obtenir toutes les informations et les chiffres qui peuvent être fournis, parce qu'on sait que les débats de l'Assemblée nationale, ce n'est pas tout le monde qui les lit. Même si l'information est donnée, on sait que ce n'est pas tout le monde qui va la lire. Mais à une régie publique où il va y avoir des audiences, tout le monde se présentera. Il y a des organismes sûrement qui vont aller faire des représentations qui vont permettre d'obtenir toute l'information et d'éviter les critiques après.

M. Beauséjour: Est-ce que la régie ne donne pas un rapport au gouvernement tous les ans?

M. Fréchette: Elle le donne au gouvernement, sauf que la population comme telle est peut-être moins pressentie par les organismes qui pourraient se faire représenter. On sait que chaque fois qu'il y a une régie, c'est peut-être plus couvert au point de vue de l'information générale.

M. Beauséjour: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Mme le ministre.

Mme Payette: Deux questions, M. le Président, parce que je ne veux pas prolonger la discussion. La Régie des services publics dont vous parlez est un organisme public gouvernemental.

M. Beauséjour: Oui, sauf qu'à ce moment on peut avoir des audiences où chacun présente un mémoire. C'est pourquoi je n'ai pas enlevé cela directement du gouvernement en disant: On créera

un organisme devant lequel la régie devra se justifier. J'ai laissé cela à un endroit où les gens pourront venir se présenter.

Mme Payette: Il n'est pas convaincant que ce soit devant la Régie des services publics, qui relève du ministre des Communications, qui est spécialisée en téléphonie et en câblodistribution, qu'on présente des mémoires pour la tarification de l'assurance automobile.

M. Fréchette: La Régie des services publics s'occupe aussi des transports, du coût des transports en commun et tout cela. Je pense qu'elle est rattachée déjà à un service de transport.

Mme Payette: Une dernière question. Quand le député de Nicolet-Yamaska vous a parlé d'un montant forfaitaire, je vous ai entendu répondre qu'il vaudrait mieux, dans certains cas, un montant forfaitaire qu'une petite somme qui arrive tous les quatorze jours. Je veux juste être bien sûre que vous avez bien compris que la petite somme dont vous parlez, c'est le remplacement du salaire et que c'est indexé au coût de la vie.

M. Fréchette: Oui.

Mme Payette: Ce qui risque de se produire, quand il y a un paiement par montant forfaitaire, c'est que vous dites: La personne a un problème, mais elle règle son problème avec ce montant. Mais si elle ne peut pas gagner sa vie ensuite, elle retombe à la charge du gouvernement.

M. Fréchette: Oui, sauf qu'il y a peut-être une chose à régler, c'est qu'il y a peut-être des personnes qui ont un salaire pas mal inférieur, pas mal minime qui pourraient peut-être régler certains problèmes, sur une proposition de la régie. Dans cet article, on dit: C'est la régie qui peut verser un montant global. Nous, ce qu'on veut, c'est qu'avant que cette personne se voie verser un montant global, qu'elle soit consultée et soit consentante. Ce n'est pas elle qui fait la demande, c'est la régie, en vertu de l'article, qui dit qu'elle peut verser un montant global. Peut-être que la personne, cela va la satisfaire, mais peut-être que, dans d'autres cas, elle est mieux d'avoir son propre salaire.

Mme Payette: Je pense que vous êtes conscient que la régie ne versera pas de montant forfaitaire si elle est au courant que cette personne, deux semaines après, n'a pas les moyens de gagner sa vie, même si elle a réglé ses problèmes immédiats. Ce qui est important pour la régie c'est que cette personne voie son salaire compensé.

M. Fréchette: Oui.

Mme Payette: Parce qu'on ne veut pas que cela redevienne un assisté social tout de suite après.

M. Fréchette: Non, c'est évident.

Mme Payette: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que c'est le mot de la fin?

Mme Payette: Oui. Je voudrais vous remercier, M. Fréchette. Vous avez fait un travail attentif sur le projet de loi no 67. C'est une étude sérieuse, parce que vous l'avez faite article par article, je vous en remercie et ceux qui vous ont aidé à le faire également.

Le Président (M. Boucher): Au nom des membres de la commission, je remercie M. Fréchette.

Les prochains invités sont la Confédération des syndicats nationaux dont le porte-parole est M. Norbert Rodrigue, président général.

Non, il me semblait aussi.

Si vous voulez vous approcher, messieurs.

Simplement pour information, la commission doit ajourner ses travaux à midi. Étant donné qu'il reste moins que trois quarts d'heure, est-ce que vous désirez lire votre mémoire ou si on pourrait le résumer pour que, par la suite, on puisse passer aux questions, le plus rapidement possible.

M. Morin (Jean-Guy): On avait prévu de le lire. On a accepté de revenir ce matin, et on pensait avoir le temps, au moins, de présenter notre point de vue et de répondre aux questions qui seront posées par la suite. Il me semble que trois quarts d'heure est une période assez restreinte.

Le Président (M. Boucher): Est-ce que les membres de la commission sont d'accord pour qu'on poursuive après-midi?

M. Fontaine: M. le Président, pour ma part, c'est assez difficile, parce que tous les partis politiques ont des caucus à midi, le mercredi.

Mme Payette: S'il s'agit de quinze ou vingt minutes, M. le député, ce n'est pas un retard considérable. Comme on a déjà demandé à nos invités de revenir aujourd'hui, cela me paraît extrêmement difficile de leur demander de revenir demain.

M. Morin (Jean-Guy): On ne pourrait pas. On ne serait pas disponible demain, il faut aller à Ottawa.

M. Fontaine: Je serais d'accord pour quinze minutes.

Le Président (M. Boucher): On pourra continuer quinze minutes.

Si vous voulez commencer.

Confédération des syndicats nationaux

M. Morin (Jean-Guy): Pour commencer, je me présente, Jean-Guy Morin, secrétaire général de la CSN remplaçant le président qui ne pouvait pas

être présent. J'ai, à ma droite, André L'Heureux, vice-président de la CSN, qui est notre spécialiste et qui répondra aux questions surtout. J'ai, à ma gauche, Georges Cantin, président de la Fédération du papier et de la forêt, et Guy Ferland, du service de l'information CSN.

Premièrement, on tient à vous remercier de nous avoir permis de venir devant cette commission aujourd'hui. Nous devons passer avant, mais à cause de certaines activités on n'avait pas pu se rendre et vous nous avez permis de nous faire entendre quand même, on vous remercie.

Introduction. Qu'en moins de dix mois de son élection, le gouvernement du Québec ait décidé de s'attaquer à une réforme importante de l'assurance automobile par le projet de loi no 67 doit être souligné. C'est la première fois en plus de 40 ans qu'un gouvernement au Québec propose enfin un projet qui a le souci des victimes d'accidents, des automobilistes et de l'utilisation des primes versées par ceux-ci de manière qu'elles ne soient pas appropriées arbitrairement par des groupes de profiteurs qui ont abusé depuis des générations à la fois des victimes et des automobilistes.

Que de 24% à 30% de nos primes aient été gaspillées depuis 1946 représente plus d'un milliard de dollars.

Que le lobby des compagnies d'assurances ait réussi systématiquement à bloquer toute réforme durant des générations, à mener des campagnes de lavage de cerveaux et de propagande pour maintenir son monopole de fait à même nos primes témoigne de la servilité des partis politiques à leur endroit et de la domination qu'exercent les puissances financières sur le Québec.

C'est de nos primes qu'il s'agit — il faut le souligner car certains semblent l'oublier — pas celles des compagnies, ni des avocats, ni des courtiers, ni du gouvernement.

Près d'un milliard de nos primes par année.

Et c'est le gouvernement actuel, par sa majorité à l'Assemblée nationale, qui dispose du pouvoir de décider comment nos primes seront utilisées, administrées.

Il n'y a pas, dans la décision à prendre, de problème constitutionnel même si des compagnies d'assurances ont tenté, sans succès, de contester le pouvoir d'un gouvernement (Colombie-Britannique) d'éliminer entièrement le monopole privé des compagnies d'assurances. Le programme électoral du Parti québécois comporte un engagement formel, inspiré directement des objectifs avancés par la CSN, endossés par la suite par la FTQ, la CEQ et les ACEF.

Le programme engage le Parti québécois à créer un régime public complet et obligatoire d'assurance automobile.

Or, le projet de loi no 67 ne correspond pas au programme du Parti québécois. La réforme que vous proposez est publique à moins de 50% et est incomplète.

Nous reconnaissons que le projet comporte un régime de compensation généreux et sans précédent pour les victimes d'accidents corporels; nous reconnaissons qu'il s'attaque à certains privi-

lèges des compagnies d'assurance, du Barreau et des courtiers.

Tout cela, en moins d'un an, témoigne d'une volonté d'agir dans ce domaine, mais le projet de loi ne va pas au bout de la réforme tant attendue. C'est un peu comme si le gouvernement actuel avait décidé qu'après tout la loi 22 n'était pas si mauvaise, compte tenu des circonstances, pour protéger le français.

Il ne faudrait pas n'être rigoureux que sur le seul plan culturel et s'engager dans la compromission quand il s'agit de questions économiques à propos desquelles le programme électoral est clair.

La position de la CSN. Plus on analyse le projet de loi no 67, plus la position de la CSN paraît justifiée et réaliste. Il s'agit de s'inspirer des éléments les plus positifs des expériences amorcées dans l'Ouest canadien — depuis 1946 en Saskatchewan, depuis 1971 au Manitoba et depuis 1974 en Colombie-Britannique — et ne pas s'aventurer, au départ, dans des expériences nouvelles, quitte à faire des ajustements en cours de route.

C'est ce que nous disions d'ailleurs devant une commission parlementaire sur l'assurance automobile en décembre 1974.

Notre position découle d'un large débat dans nos rangs amorcé en 1970 par la publication d'un dossier de 200 pages qui s'est vendu à 12 000 exemplaires en l'espace de quelques mois, ce qui témoigne de l'intérêt des travailleurs pour cette question.

Nous avons tenu des centaines de réunions, diffusé des centaines de milliers de documents d'information pour démontrer l'inefficacité et le coût exorbitant du régime privé d'assurance automobile, pour dénoncer les conflits d'intérêts des avocats, pour faire connaître le succès remporté par la Saskatchewan contre le monopole des compagnies d'assurance automobile et, dans une moindre mesure, d'assurance générale.

Les autres centrales syndicales, de même que des groupes populaires comme les ACEF, ont adhéré à notre position et, pour la première fois, un parti politique a fait sien l'objectif d'un régime d'assurance automobile public et complet.

Les frais d'administration. A la suite de la campagne de la CSN, le gouvernement de M. Bourassa a institué le comité Gauvin dont l'étude devait durer un an. Elle a exigé près de \$700 000 de recherche et 30 mois et a confirmé notre affirmation de 1970 que les frais administratifs avaient été réduits à environ 17% en Saskatchewan et au Manitoba, alors qu'au Québec le monopole des compagnies d'assurances en exigeait environ 41%.

C'est une différence de 24%, ce qui représente une escroquerie d'environ \$200 millions par année sur les primes payées par les Québécois.

Le comité Gauvin ne tenait même pas compte des profits sur les placements des primes. Les compagnies d'assurances n'en tiennent pas compte, elles non plus, dans la détermination des taux.

A titre d'exemple, ces profits sur le placement des primes ont rapporté l'an dernier \$30 millions supplémentaires à la société gouvernementale de

la Colombie-Britannique sur des primes de \$355 millions.

Les taux d'intérêt varient mais, sur les primes annuelles de \$900 millions au Québec, combien de revenus proviendraient de cette seule source si un gouvernement avait, dans le passé, réorganisé l'assurance automobile en fonction de l'intérêt et des besoins des assurés du Québec et non en fonction des monopoles et des parasites qui en profitent?

C'est l'évidence accablante qu'un régime public et complet peut réduire considérablement les frais d'administration qui a fait que le débat sur l'assurance automobile a pris l'ampleur qu'on connaît.

D'autant que la création d'un tel régime permet, pourvu que le gouvernement en ait la volonté politique, d'éliminer la discrimination envers certaines catégories d'automobilistes et d'avoir une meilleure compensation tant pour les dommages matériels que corporels.

Au chapitre II, Indemnités d'invalidité et de décès. La caractéristique fondamentalement inacceptable du régime: l'indemnisation, est discriminatoire! Les pauvres paieront pour les privilégiés.

Lors du lancement du livre vert, on parlait de trois formes possibles de financement ou d'un mélange des trois, soit l'impôt, la taxe sur l'essence, une prime.

Mme Payette a publiquement déclaré que la taxe sur l'essence et l'impôt sur le revenu avaient été rejetés. Il semble donc que le financement soit établi par le truchement d'une prime uniforme, lors de l'acquisition des plaques d'immatriculation, et par une prime versée par chacun des conducteurs.

Or, le régime d'indemnisation ne permet pas un tel mode de financement. L'un ou l'autre doit être modifiés. En effet, la victime d'un accident pourrait, en vertu du projet, recevoir \$80 par semaine (jusqu'à un maximum de \$120 selon le nombre de dépendants) jusqu'à 90% du revenu net (moins impôt et déductions habituelles) d'un revenu brut de \$18 000, sans tenir compte des autres formes de revenu ne provenant pas d'un emploi.

Mais dans les deux cas — à moins de changement de la tarification, les assurés auront payé le même montant — c'est-à-dire que les bas salariés et les chômeurs contribueront à une caisse publique pour entretenir des indemnités de trois à quatre fois supérieures dans le cas d'assurés déjà dans une situation privilégiée, y compris celle d'un assuré qui serait dans une position particulièrement privilégiée et où l'on ne tient pas compte de revenus d'obligations, d'actions ou de propriétés.

Ainsi, advenant que la victime ayant quatre enfants soit un médecin ou un député, en cas d'invalidité, il recevra 90% du revenu net de \$18 000 tandis que le chômeur, père de quatre enfants, pourra recevoir un maximum de \$120 par semaine. En vertu de l'article 20, la régie pourrait cependant réévaluer l'indemnité, "tenir compte de l'emploi que la victime aurait pu occuper à temps plein... en tenant compte de sa formation, de son expérience, de ses capacités physiques et intellectuel-

les..." On s'enlise ici dans l'arbitraire, tout en risquant de multiplier les tracasseries administratives.

A un régime obligatoire de base financé par des taux uniques doivent correspondre des indemnités égales selon les besoins des personnes. Nous ne voyons également pas pourquoi un travailleur de vingt ans dans une usine, devenu invalide, recevrait moins qu'un étudiant du post-secondaire de 20 ans, en tenant compte "du revenu que cette personne aurait pu tirer à la fin de ses études."

Un régime de base financé par une prime unique doit offrir telle indemnité égale pour tous selon qu'il s'agit d'un célibataire, d'un conjoint au foyer, d'un conjoint soutien de famille, selon le nombre de personnes à charge, etc.

Il ne peut être fonction du revenu antérieur défrayé par une prime uniforme.

La régie pourrait offrir des indemnités supérieures mais ce en vertu d'un régime supplémentaire et facultatif.

Le financement. Quant au financement, nous estimons que le régime obligatoire devrait être financé par quatre sources de revenus.

1) Une prime, lors du renouvellement des plaques, payable par versements, variant selon le type de véhicule, son utilisation, etc. Le modèle de la Saskatchewan est très simple: l'empatement, l'année de fabrication et des taux particuliers pour les cultivateurs sans discrimination contre les jeunes conducteurs.

2) Une prime pour tout conducteur. Il est normal, compte tenu du rôle du conducteur — propriétaire ou non du véhicule — qu'il contribue modestement au financement d'un régime auquel il participe comme risque. L'on pourrait cependant exempter le propriétaire du véhicule de cette prime du conducteur puisqu'il participe déjà à l'essentiel du financement du régime. Rappelons qu'en Colombie-Britannique, les primes des conducteurs ne représentent que \$7,5 millions sur les revenus globaux de \$385 millions.

3) Une taxe sur l'essence. Le ministre craint que, dans les régions frontalières, les citoyens achètent leur essence outre-frontière. Elle a sans doute raison, si la hausse de la taxe atteignait 15% ou 20% du prix le gallon.

Il s'agit quant à nous de divertir une partie de la taxe existante et de l'augmenter de quelques sous. Car il est normal que ceux qui utilisent la route souvent et deviennent par conséquent un risque accru d'accidents contribuent par ce truchement aux risques inhérents à leur utilisation des routes.

4) L'intérêt sur le placement des primes et des revenus de la régie. Cet aspect a constamment été négligé par le comité Gauvin et ignoré jusqu'ici par le livre vert et dans les propos gouvernementaux depuis le 15 novembre, mais il n'est pas à négliger.

Lorsque la Régie de l'assurance automobile percevra les primes et ses diverses sources de revenus, elle ne les utilisera pas immédiatement. Des réserves devront être constituées, l'argent non utilisé sera investi.

Or, les sociétés gouvernementales d'assurance automobile de l'Ouest ajoutent aux diverses sources de revenus dans leurs bilans financiers l'intérêt sur les placements. Cette source de revenu varie, évidemment, selon les taux d'intérêt et les problèmes de la société gouvernementale durant l'année. A titre d'exemple, voyons ce que la Société d'assurance du Manitoba déclare en pourcentage comme revenus en 1976: 4,8% d'intérêt sur placements.

Rappelons que le pourcentage des dépenses administratives, y compris les frais légaux et les taxes, ne représente que 16,6% des revenus et qu'un surplus de 15,3% a été réalisé.

Malgré cela, les primes n'ont pas été augmentées en 1977. En Colombie-Britannique, au 28 février 1977, les revenus se partageaient ainsi: primes provenant des véhicules, 90%; primes des conducteurs, 2%; intérêt sur placements, 8%.

Nous préférons le partage existant au Manitoba et en Saskatchewan.

La compensation sans égard à la responsabilité. Le comité Gauvin et le livre vert ont minimisé, sinon déformé, l'importance du régime de compensation sans égard à la faute qui existe dans les trois provinces de l'Ouest. Référons-nous à la dernière brochure publiée par la Société d'assurance du Manitoba. "Le régime gouvernemental du Manitoba est un régime de compensation automatique des accidents dans le but d'assurer une compensation raisonnable à la suite de blessures, du décès et de dommages matériels importants subis par des véhicules à la suite d'accidents de la route, le tout sans égard à la responsabilité".

La couverture offerte au Manitoba égale ou dépasse les exigences légales de toutes les provinces canadiennes et de chacun des Etats américains.

Nous aurions préféré que le gouvernement commence par un tel régime qui a fait ses preuves depuis 1971, tout en améliorant certains aspects.

Quel sera le coût total, corporel et matériel? Personne n'est en mesure actuellement de savoir combien coûtera la partie publique du régime. Déjà, le ministre a indiqué que, dès 1978, il en coûterait \$385 millions. Il s'agit d'une estimation en pleine période inflationniste.

Nous, les assurés, ne savons pas encore ce que coûtera l'assurance obligatoire, ni pour les dommages matériels que le gouvernement abandonne aux compagnies d'assurances.

Ce que nous savons, par ailleurs, c'est qu'au Manitoba la partie découlant du "no fault" ne représentait que 14,5% des dépenses de la société gouvernementale contre 45,6% pour la collision et les dommages à la propriété, plus 7,8% pour la catégorie tous risques.

Ces pourcentages peuvent signifier que la part allant aux blessures est insuffisante. Si au départ nous nous apprêtons à consacrer environ 40% de nos primes au corporel, aurons-nous les moyens de nous assurer adéquatement à des taux raisonnables pour l'ensemble des risques que comporte la conduite d'une automobile? On peut, à ce stade, en douter sérieusement.

L'indemnisation du dommage matériel. Res-

responsabilité civile et régime d'assurance (\$50 000). Lorsqu'on oblige les citoyens à quelque chose, il est aberrant de les y obliger par le truchement de l'entreprise privée, surtout quand on sait combien le monopole de l'assurance a abusé de sa situation privilégiée depuis des générations.

Au départ, si les frais d'administration de la régie sont diminués au maximum par la formule prévue, le gouvernement nous oblige dans ce cas à payer davantage pour le maintien de l'entreprise dite privée.

Or, la preuve de son inefficacité à administrer, ne fut-ce qu'une partie de nos primes, est clairement démontrée.

Le projet de loi 67 maintient la responsabilité des dommages matériels causés par l'automobile et maintient tous les éléments négatifs et inutilement coûteux de la recherche d'un responsable.

Au Manitoba, tous les véhicules sont couverts par le régime de base obligatoire pour la valeur réelle de l'automobile jusqu'à un maximum de \$15 000 et cela sans égard à la responsabilité.

Nous ne pouvons accepter le raisonnement du livre vert à l'effet qu'on n'oblige pas aujourd'hui le propriétaire d'une maison à s'assurer.

Dans la réalité, nous pourrions demander au ministre s'il a déjà tenté d'obtenir une hypothèque sans assurance correspondant au montant du prêt. Si la loi ne l'exige pas, les institutions financières y ont vu et l'exigent dans les faits.

Mais là n'est pas le motif principal à l'appui du "no fault" pour les dommages matériels. Un véhicule représente un investissement important pour tout automobiliste. Les pertes matérielles subies à la suite d'un accident peuvent avoir des conséquences graves pour l'automobiliste, qu'il soit responsable ou non. Aussi, ce risque doit-il être couvert adéquatement par le régime de base, sans égard à la responsabilité.

Au ministère, on se dit que le réseau de centres d'évaluation à mettre sur pied représenterait un investissement relativement considérable, et c'est vrai.

Il serait à la taille du Québec, de sa population de ce que déboursent les Québécois qui, de toute manière, ont payé et payeront.

Un gouvernement qui aspire à administrer la totalité de nos impôts ne devrait pas hésiter à s'engager en assurance automobile comme d'autres provinces l'ont fait.

Ce serait une occasion de réduire les frais d'administration, de contrôler les prix exigés par les garagistes, de créer des centres de récupération des pièces, des centres de recherche et même de mettre sur pied un réseau de garages coopératifs.

Comment s'attendre à ce qu'un conseil des compagnies d'assurances présumément en concurrence s'entende au grand jour (ce qu'elles n'ont à peu près jamais fait) sur des centres de réclamations? Comment s'attendre à ce qu'elles se concurrencent et réduisent les coûts en fonction des consommateurs, alors que leur raison d'être est la recherche du profit maximum?

Conclusion. Le rapport Gauvin voulait donner une dernière chance aux compagnies à condition

qu'elles suivent chacune de ses recommandations. Sans quoi, il préconisait l'étatisation. Et ce après 30 mois de recherches...

Pourquoi aujourd'hui, trois années plus tard, après toutes ces recherches, tergiverser et ne pas s'en tenir à la recommandation adoptée par les instances démocratiques du Parti québécois?

C'est pourquoi, comme en 1970, comme en 1974 devant une commission parlementaire, la CSN, en 1977, rappelle au gouvernement ce que nous préconisons en assurance automobile, pour les automobilistes, les victimes d'accidents, la collectivité québécoise.

Car nos primes d'assurance sont une partie du réservoir d'épargne qui ne saurait être abandonnée à des intérêts privés d'ici ou d'ailleurs. Un exploiteur ou parasite qui a une tête de québécois francophone demeure un exploiteur et un parasite.

Ce n'est pas parce que 35% du marché est aux entreprises québécoises, comme le dit le ministre, qu'il ne faut pas intervenir. Et même si c'était un objectif, on pourrait lui rappeler que, si les entreprises québécoises ont mis 40 ans à occuper 35% du marché, à ce rythme, elles occuperont le marché dans... 100 ans!

Pour changer quoi, du point de vue du travailleur, de l'automobiliste québécois? Car les entreprises québécoises en assurance sont en tous points semblables aux compagnies étrangères, du point de vue du consommateur.

On dit aussi que la création d'un régime public complet retarderait le projet de 18 mois, exigerait la création d'une entreprise de 5000 à 6000 employés, qu'il y aurait même un problème de "gestion publique"... Rien n'empêche le gouvernement de procéder par étapes. C'est ce qu'a fait la Saskatchewan, en 1946. Mais de là à douter de notre capacité de gestion dans un nouveau domaine, c'est plutôt incompréhensible de la part des protagonistes de l'indépendance du Québec.

D'autres régimes nous ont systématiquement entretenus dans le mythe de notre "incapacité", de notre impuissance, ce qui faisait le bonheur de ceux qui ont occupé et occupent les points stratégiques et rentables de l'économie, et nous attendons des discours autres que ceux-là de la part de ceux qui nous invitent collectivement à prendre en main notre destin collectif.

Les Colombiens ont mis moins d'un an à créer une société d'assurances comptant 2300 employés. Le Manitoba a pris douze mois.

Il nous semble qu'après tant d'attente, tant de preuves du gaspillage de nos primes, votre gouvernement ne devrait avoir aucune hésitation à s'appuyer sur le peuple pour éliminer le monopole privé de l'assurance automobile et ses effets.

Nous avons un ajouté au mémoire qui sont des propositions. La CSN demande que la régie gouvernementale assume exclusivement l'administration intégrale de l'assurance automobile au Québec de la manière suivante:

- 1- Un programme d'assurance automobile obligatoire sera instauré avec options pour couvertures supplémentaires et facultatives.
- 2- Toute victime d'accident et les dommages

matériels seront compensés sans égard à la responsabilité.

3- Le recours en justice demeurera quant au niveau de compensation dans le cas de la responsabilité civile. La présence d'un avocat ne sera pas requise au stade préliminaire.

4- Le régime et la compensation seront, au départ, comparables à ceux prévus par les sociétés gouvernementales de l'ouest.

5- La régie gouvernementale vendra également l'assurance-vie, retraite et les diverses formes d'assurance-accident.

6- La régie de l'assurance automobile du Québec instituera: a) un régime d'assurance obligatoire comportant la couverture suivante: responsabilité civile, \$50 000; collision: franchise \$200, plus les avantages prévus par les régimes de l'ouest, b) des options facultatives portant la couverture au niveau de la responsabilité civile à \$100 000, \$500 000 etc., et réduisant le déductible en cas de collision à \$100 et \$50.

7- Chacun des conducteurs (propriétaire ou non) contribuera au régime d'assurance automobile à raison de primes minimales, mais dont le montant, au-delà d'un minimum, variera selon le dossier de conduite de l'année antérieure et le code de démerite.

8- Cependant, un conducteur qui est pénalisé pourra, comme c'est le cas avec la société gouvernementale de la Saskatchewan, par l'envoi d'une formule d'appel devant une commission indépendante à un coût minime, avec ou sans avocat, contester la décision. Tant que son appel ne sera pas entendu, le conducteur n'aura pas à verser le supplément.

9- Les primes d'assurance automobile, au niveau du régime de base, seront généralement les mêmes pour le propriétaire ou le conducteur principal, quel que soit son âge ou son expérience. Le conducteur masculin âgé de 18 ans, de 20 ans, de 22 ans, ou de moins de 25 ans ne sera pas pénalisé, a priori, à cause de son âge ou de son sexe, ou parce qu'il s'agit d'un nouveau conducteur. Les cultivateurs bénéficieront de taux particuliers.

10- La régie créera une succursale chargée de la récupération de tous les véhicules démolis dont cette entreprise sera l'unique acquéreur au Québec. Toutes les pièces utilisables seront remises à neuf et vendues aux automobilistes et aux garagistes.

11- La régie créera également un centre de recherches sur les accidents, leurs causes, la qualité, le coût des véhicules et des pièces, sur la création de véhicules, le transport en commun. Le centre de recherches publiera un magazine mensuel d'information sur l'automobile et les autres formes d'assurances. Le centre de recherches envisagera également les moyens de doter le Québec d'une industrie manufacturière de moteurs et de véhicules de transport privé et public.

12- La régie négociera le prix des pièces de rechange avec les fabricants de véhicules.

13- La régie aménagera des centres de réclamation à travers la province, centres reliés à un ordinateur central.

14- La régie aménagera un réseau de garages administrés localement sur une base coopérative.

15- La régie incorporera à ses revenus les primes et les intérêts sur les placements.

16- La régie paiera aux municipalités l'équivalent des taxes qu'une société paierait normalement au gouvernement du Québec, l'équivalent de la taxe des sociétés sur les résultats de l'administration des assurances générales (sauf dans le cas de l'assurance automobile).

17- Les polices d'assurance automobile seront acquises durant la même période chaque année au moment du renouvellement des plaques d'immatriculation par le truchement, soit des bureaux du ministère des Transports, qui seront dédommagés pour le coût de ce service, les bureaux de la régie, les caisses populaires et les courtiers reconnus par celles-ci, lesquels pourront émettre les plaques d'immatriculation.

18- Le conseil d'administration de la régie sera présidé par un membre du cabinet et composé du gérant général, de représentants élus par les employés de la régie, de représentants du ministère du Revenu, de la Caisse de dépôt, du ministère de l'Industrie et du Commerce, des trois principales centrales syndicales, de l'UPA, du Conseil de la coopération du Québec (et de divers mouvements de consommateurs) à déterminer.

19- Des conseils régionaux consultatifs composés de consommateurs, des mouvements populaires seront formés et recevront annuellement un rapport. Les conclusions et recommandations de ces conseils régionaux seront publiées par la régie.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Morin. Mme le ministre.

Mme Payette: M. le Président, je voudrais d'abord remercier les représentants de la CSN de façon toute particulière. Je me souviens avoir dit, au cours de la tournée, à M. L'Heureux qui, à ce moment-là, était venu présenter un mémoire que, probablement, sans la ténacité des interventions multiples de la CSN, peut-être bien que ce gouvernement ne serait pas, non plus, en train de faire une réforme de l'assurance automobile. Il y a sept ans de travail de la part de la CSN pour attirer l'attention de la population et du gouvernement sur ce problème particulier, et, pour ma part, je la remercie d'avoir tenu bon alors que personne ne semblait les entendre.

Je voudrais juste revenir, pour l'instant, parce qu'on risque d'avoir des problèmes de temps; je ne voudrais pas prendre tout le temps et que l'Opposition ne puisse pas poser des questions, si bien que je vais restreindre carrément les miennes. Eventuellement, si j'ai besoin de consulter, je pense qu'on me confirmera probablement que je pourrais aller chercher plus de renseignements, si c'était nécessaire. Je voudrais apporter une correction, d'abord, parce qu'on fait allusion quelque part, dans le mémoire, au coût du régime qui était prévu à \$385 millions, dans une période inflationniste, dit-on.

Je pense que les représentants de la CSN seront heureux d'apprendre, ce qui a été dit déjà à cette commission, que la baisse du taux d'accidents en 1976, qui ne nous était pas connue au moment où le livre bleu a été publié, nous a obligés à refaire nos calculs de tarification et que nous pensons, nous sommes sûrs, maintenant, que le coût du régime sera inférieur à \$385 millions. Nous espérons être en mesure dans quelques jours de faire connaître cette tarification et le coût complet du régime. Cela devrait être une bonne nouvelle au point de départ.

Egalement, je voudrais juste poser une question, pour l'instant, quitte à revenir sur le sujet si c'était nécessaire. On parle, dans le mémoire, de la tarification des dommages matériels en introduisant un "no fault" dans cette couverture. Il a été beaucoup question à cette commission, depuis qu'on a commencé les travaux, de faire disparaître, à l'intérieur du projet de loi 67, le droit de subrogation entre les assureurs pour, à ce moment, introduire un "no fault" partiel et déguisé, appelez-le comme vous voulez, qui permette à l'assureur d'assurer et d'indemniser une personne selon, en fait, la valeur du véhicule que possède cette personne.

Je voudrais vous demander si vous avez réfléchi à ce qu'un amendement comme celui-là à l'intérieur du projet de loi amène comme conséquence. Est-ce que cela ne va pas dans le sens que vous souhaitez, c'est-à-dire que quelqu'un ait à payer, par exemple, pour l'assurance d'une Volkswagen, s'il est propriétaire d'une Volkswagen, et qu'il ait à payer pour l'assurance d'une Cadillac, s'il est propriétaire d'une Cadillac? Je voudrais savoir si vous seriez en faveur de cet amendement supprimant le droit de subrogation entre les assureurs.

M. L'Heureux (André): J'ai lu un peu les débats là-dessus et l'opposition du BAC, évidemment, à cette proposition. Dans les circonstances, peut-être que ce serait positif.

Mme Payette: Je pense qu'il faut que je corrige, excusez-moi, M. L'Heureux, parce qu'il n'y a pas d'opposition de la part du BAC. Le BAC a plutôt demandé cet amendement puisqu'il propose de toute façon dans son régime tant divulgué d'AutoBAC un "no fault" dans les dommages matériels. On se demandait si la suppression de ce droit de subrogation n'amenait pas un "no fault" puisque chaque assureur, à ce moment, assure le véhicule qu'il aura à indemniser.

M. L'Heureux: Ma position de base, là-dessus, madame, est la suivante. Ayant lu à peu près tous les mémoires qui se sont faits, ayant tout suivi de près, à partir de la publication du rapport de la commission royale formée par le gouvernement créditiste du père, à ce moment, en 1968, en Colombie-Britannique, je peux dire qu'il y a eu le même type de débats qu'on a maintenant ici au Québec depuis plusieurs années. La commission Wootton a des conclusions qui ressemblent étran-

gement à celles du comité Gauvin quant à la recommandation ultime. Wootton disait: Donnons une dernière chance aux compagnies. Ce que le gouvernement Bennett, évidemment, a fait à la suite de la publication du rapport Wootton. Effectivement, il est arrivé à l'Assemblée législative là-bas, avec un projet tendant à diminuer les coûts et améliorer la situation, sauf que, dans la pratique, cela n'a pas fonctionné.

Même j'ai lu des interventions de membres du gouvernement créditiste d'alors — je parle d'avant la période Barrett — qui étaient vraiment estomaqués et mécontents de la situation. Je pense que cela est fondamental. On a peu de temps. Au moment où on se parle, tout ce que vous allez tenter, quant à moi, quand on regarde ce qui s'est passé ailleurs, à l'intérieur des compagnies d'assurances, je regrette, je pense qu'il y a suffisamment d'expériences démontrant que cela ne pourra pas fonctionner. Cela a été suffisamment démontré que les conditions requises pour diminuer effectivement les coûts, pour vraiment assurer — c'est cela notre objectif comme assurés — d'une part, que les frais d'administration... On la voit, d'ailleurs, cette préoccupation dans le livre vert, dans le projet de loi et dans le projet d'indemnisation du corporel. Mais sur le plan matériel — et cela est global — si on veut vraiment en arriver à une réduction des frais d'administration, à une réduction même des primes et à une assurance adéquate pour tout le monde, il me semble qu'on a assez de documents devant nous pour nous démontrer que toute tentative, tout amendement du type de celui que vous proposez qui peut-être, à l'intérieur du projet actuel, comporte certains éléments positifs, sera un élément fort partiel qui n'atteindra pas l'objectif qu'on pourrait atteindre si on mettait en application ce qui a été appliqué ailleurs.

Mme Payette: M. le Président, je vais m'arrêter maintenant pour permettre à l'Opposition de poser des questions.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Saint-Germain: Je remercie la Confédération de syndicats nationaux pour son mémoire. Ils ont une option bien claire, bien précise.

Vous semblez attacher une certaine importance au rapport Gauvin. Vous semblez admettre que c'est une étude sérieuse. Il reste tout de même que, malgré les expériences passées en Colombie-Britannique, comme vous venez de le mentionner, le rapport Gauvin voit dans l'étatisation un processus ultime. Même s'il admet qu'avec l'étatisation il y aurait une baisse des coûts administratifs de 3%, toujours en considérant les changements à apporter au contexte légal de l'assurance automobile, il dit qu'on ne devrait pas étatiser immédiatement et qu'on devrait créer un système juridique permettant à l'industrie privée d'oeuvrer avec plus de liberté et de diminuer ses frais d'administration. Pourquoi n'avez-vous pas retenu cette façon de voir de Gauvin en particulier?

M. L'Heureux: Ce n'est pas nous, M. le Président, qui n'avons pas retenu les recommandations du comité Gauvin; c'est le gouvernement qui était en place au moment du rapport Gauvin. Le rapport Gauvin est sorti en mars 1974. Lorsque je suis venu à la fin de décembre 1974, avec Marcel Pépin et une délégation de la CSN, témoigner devant une commission comme celle-ci, dans cette salle-ci, il n'y avait même pas de projet de loi devant nous, ce qui était assez inusité. Je me souviens qu'il y avait même un peu d'impatience chez M. Gauvin, parce que j'étais là aussi lorsque M. Gauvin, au départ, est venu déposer son rapport. Enfin, ceux qui étaient là peut-être s'en souviennent. Ce que je dis, c'est ceci — et justement, l'histoire passée nous le démontre, de 1974 à maintenant — si le gouvernement, avant 1974, avant le dépôt du rapport Gauvin, pouvait prétendre ne pas avoir les renseignements suffisants pour agir, il les avait à ce moment-là.

Je n'ai pas ma copie du rapport Gauvin, mais je constate qu'un membre l'a ici. S'il tourne les pages jusqu'aux recommandations, je crois qu'il y a une recommandation ultime. Je ne sais pas si c'est la recommandation 93, mais en tout cas, c'est la dernière recommandation. Je crois qu'elle dit à peu près ceci et c'est péremptoire: "Si toutes et chacune de nos recommandations ne sont pas suivies, nous recommandons que le gouvernement étatisse l'assurance automobile." Je crois que c'est cela, M. Raynauld.

J'estime — même si je pars du rapport Gauvin, si je le lis, si je le comprends pour ce qu'il dit et si je regarde ce qui s'est passé depuis trois ans — qu'il faut à tout prix tenir compte de cette conclusion ultime, qui parlait de quoi, en fait? La CSN n'a rien inventé, en 1970, quand on a fait le dossier. Qu'est-ce qu'on a fait, à ce moment-là? On a fait ce que les gouvernements antérieurs ou les ministères auraient peut-être dû faire. On a lu des textes, on a permis aux Québécois de savoir, on a traduit de larges extraits de la commission Wootton, de toutes sortes de commissions d'enquête. L'essentiel était quoi? On a affirmé qu'il était possible que nos primes soient administrées à un coût d'environ 17%, ce qui signifie évidemment qu'il y a un pourcentage important qui va à la compensation des victimes. Quand la CSN a sorti cela, je tremblais un peu. On a eu de nombreux échanges avec les Marcellin Tremblay, M. Moreau, etc., avec les associations du Barreau partout au Québec et on nous disait que c'était faux.

Même le Surintendant des assurances du Québec m'a dit personnellement — celui de l'époque, et Jacques Desmarais était présent à cette rencontre, je l'avais amené avec moi — qu'en Saskatchewan on était subventionné à même le Trésor public. Il a fallu attendre qu'une commission, choisie par le gouvernement qui a précédé celui-ci — et je pense que personne ne met en doute la crédibilité de M. Gauvin ni des deux firmes qui ne sont pas socialistes, je pense bien, qui sont de Montréal, Courmoyer, Regger, etc. — ail- le là-bas, vérifiée la comptabilité et confirme qu'on

pouvait réduire, avec un autre système que celui qu'on a, les frais d'administration à 17%, plus tous les autres avantages qu'on a mentionnés largement et longuement dans tous les mémoires qu'on a présentés à divers moments.

C'est ce qui est fondamental. D'ailleurs, vous venez de le dire vous-même, M. Gauvin était pris avec cette réalité, il fallait qu'il trouve des formules qui permettent le plus possible de réduire les coûts d'administration, ces fameux 17% qui sont réalisés depuis 30 ans en Saskatchewan, depuis cinq ou six ans au Manitoba. C'est la position de la CSN depuis le début. Il n'y a pas d'autre manière que celle-là. On l'a dit à la commission parlementaire du 5 décembre 1974, en première page, cela commençait comme ceci:

L'appui doctrinaire et les liens étroits de tous les gouvernements du Québec en faveur de l'entreprise privée, du monopole des compagnies d'assurances, de tous les parasites qui s'approprient une partie de nos primes d'assurance automobile ont coûté en trop en pur gaspillage, on a fait le calcul, depuis 1946 — cela c'est en 1974 — \$1,3 milliard, etc.

Cela c'est une réalité. On sait que nos primes sont gaspillées à l'heure actuelle; L'Heureux l'a dit, la CSN l'a dit, en 1970, la première, mais M. Gauvin l'a confirmé. Or c'est grave, on est impatient un peu, M. le Président, impatient un peu. Hier on entendait des commentaires de certains membres de la commission, et je vous dirai un sentiment personnel. Des fois on arrive avec un nouveau projet; moi le premier, à ce moment-là, je ne suis pas en mesure de me prononcer. Mais on fait preuve d'ignorance devant un dossier qui dure, au Québec, depuis sept ans et à propos duquel il y a eu tellement de recherches objectivement. Ce n'est que par idéologie qu'on refuse. Si le gouvernement du Québec n'agit pas au sens où on l'a dit, dans l'esprit où on le dit dans notre mémoire, cela signifiera, encore une fois, qu'on fait passer l'intérêt d'un groupe minoritaire avant celui de la collectivité québécoise. C'est ce qui est en cause ici.

Cela n'a pas été démontré dans tous les domaines, tous les secteurs économiques, mais dans ce cas l'inefficacité du système actuel a été démontrée comme dans aucun autre cas peut-être.

M. Saint-Germain: M. le Président, il ne s'agit pas de défendre le statu quo. Je pense bien que le statu quo actuellement est indéfendable; d'ailleurs il n'y a pas de groupe au Québec actuellement qui défend le statu quo. Alors on admet qu'on doit avoir une loi.

Si on s'entend pour être contre le statu quo, il faut tout de même trouver un moyen d'arriver à un système le plus efficace possible, non pas pour protéger les assurances, ou ceux du milieu non plus, mais en vue de l'intérêt même des citoyens du Québec. C'est ce qui doit primer, à mon avis. Je crois que les députés, qu'ils soient de l'Opposition ou qu'ils soient du gouvernement, n'ont pas de doute là-dessus parce qu'on n'est pas responsables vis-à-vis des compagnies d'assurances. Même

si dans un comté donné toutes les compagnies d'assurances votent — elles ont quand même le droit de vote — si comme individus les administrateurs votent contre un député, ce n'est pas cela qui fait la balance, croyez-moi, et on le sait depuis longtemps parce qu'on sait très bien qu'on est responsable vis-à-vis de la population.

Il reste que pour revenir au rapport Gauvin, à la page 375, il y a une conclusion, et je la lis: "L'étatisation de l'assurance automobile est souvent présentée en divers milieux comme la solution à tous les problèmes de l'assurance automobile. Compte tenu de ces propositions de réforme à l'égard de la mise en marché de la souscription des risques et de l'établissement de mesures visant à réduire le coût des pertes aux véhicules, le comité est d'avis que la création d'un monopole étatique n'a pas l'importance que certains lui prêtent puisque, de toute manière, ces réformes devront être réalisées.

"Le comité a consacré des ressources considérables à l'étude de cet aspect de la question et le résultat de ses études est clair. L'écart des coûts administratifs entre un monopole étatique et une entreprise privée réformée est de 3%. Cet écart ne peut à lui seul justifier une recommandation en faveur de la création d'un monopole."

Il me semble évident que si l'on transforme, en suivant le rapport Gauvin, le contexte juridique dans lequel évoluent actuellement les assureurs et tous ceux qui sont dans le milieu de l'assurance, surtout avec le "no fault" qui, à mon avis, est un élément extrêmement important, si on a le "no fault", si on a en plus la compensation directe sans droit de subrogation, si on a le surintendant des assurances à qui on donne l'autorité voulue pour réprimer les abus et que les contextes, que la rédaction des contrats d'assurance soit faite selon la loi, clairement, de façon que toute la population puisse comprendre, il me semble que dans un contexte de libre entreprise... Vous parlez d'un monopole des assurances. Je ne crois pas à cela, il y a tellement d'assureurs dans le Québec, il y a certainement une compétition. Les assureurs sont soumis au contexte juridique, comme vous êtes soumis au Code du travail. Cela me semble évident.

Si j'ai soulevé cette question du rapport Gauvin, c'est que vous semblez, dans votre rapport — je ne parle pas des gouvernements, mais je parle de votre rapport même — passer par-dessus cette recommandation ou cette façon de voir du rapport Gauvin. Si on mettait en pratique, demain matin, votre façon de voir ou votre façon d'étatiser l'assurance, je pense bien qu'on pourrait avoir des surprises. Même si, dans votre rapport, vous mentionnez ce qui est arrivé en Colombie-Britannique, on sait qu'après l'élection du gouvernement on a découvert, au niveau de l'assurance, des déficits monstrueux qui ont été difficiles à assumer pour les citoyens de la Colombie-Britannique. C'est dans ce sens que je parlais du rapport Gauvin. Je ne sais pas si vous avez des commentaires à faire là-dessus.

M. L'Heureux: Quand vous dites qu'il doit y avoir de la concurrence au Québec, je vous réfère

au rapport Gauvin aux pages 156 et 166. Je cite: "Les taux des primes eux-mêmes ne comportent pas toujours des variations substantielles d'une compagnie à une autre." "Leurs structures de taux sont identiques et les divergences qui existent au niveau des primes sont minimales". "Les "compagnies d'assurances" qui ne sont pas membres de l'une ou l'autre des associations s'inspirent largement des taux établis par les associations." Je ne sais pas si cela répond un peu.

M. Saint-Germain: Oui, mais ce que j'aimerais, M. L'Heureux...

M. L'Heureux: Wootton en Colombie-Britannique a dit la même chose. A toutes fins pratiques, les différences étaient très minimes et il n'y avait, en pratique, pas de concurrence. Quand on parle de monopole, c'est un monopole de fait.

M. Saint-Germain: Excusez-moi, je ne voudrais pas vous interrompre tout de même. Il faudrait tenir compte que tout ceci serait dans le contexte juridique d'aujourd'hui. Si vous changez ce contexte...

M. L'Heureux: Comme vous avez affirmé qu'il y avait de la concurrence au Québec, en vous référant au rapport Gauvin, moi, je vous y réfère aussi. Vous parlez du déficit de la Colombie-Britannique. Il faut peut-être en parler parce qu'on en a beaucoup parlé. On a charrié beaucoup de choses là-dessus. La Colombie-Britannique, quant à nous, c'est une expérience qui a un immense succès. C'est la principale institution d'assurance automobile au pays. Là-bas, ils en sont très fiers. J'ai rencontré plusieurs de ses dirigeants, d'anciens dirigeants de compagnies d'assurances qui étaient opposés à l'étatisation et qui maintenant sont fiers de travailler pour une institution colombienne qui va avoir, d'ici cinq ans, dit-on, une importance capitale dans tout le secteur du Pacifique.

Quant au déficit, si vous relisez les rapports financiers, les bilans annuels, le ICBC, "Insurance Corporation of British Columbia", il faut savoir ce qui s'est passé. Le gouvernement a réduit les taux par l'étatisation. J'ai des taux ici, mais on n'est pas pour s'en embarrasser, car on n'a pas le temps. Il les a maintenus.

Donc, les assurés de la Colombie-Britannique, pendant au moins les deux ans que cela a duré, ont bénéficié de taux éminemment bas par rapport à ce qu'ils payaient avant.

M. Raynauld: C'était un déficit.

M. L'Heureux: Oui, un instant! Le déficit, il était prévu. Il y avait un arrêté ministériel, dont je pourrais vous donner le numéro, le contenu, etc., qui prévoyait, à partir de la tarification qui a été établie, qu'à la fin de l'année financière le montant requis serait diverti de la taxe sur l'essence. Je ne suis pas pour analyser pourquoi le principe de la taxe sur l'essence. Cela avait été décidé, c'était connu de tout le monde. Evidemment, M. Barrett, M. Bennett, en tout cas, c'était de l'autre parti, ici,

on ne parle pas de partis, je suppose — comme les libéraux ou peut-être d'autres partis — étaient les farouches défenseurs de l'entreprise privée. On sait ce qu'ils ont fait pendant la campagne électorale.

Et j'ai ici, aussi, un extrait de la Gazette officielle du 3 mars 1976. La Gazette, ce n'est pas socialiste et ce n'est pas la CSN, le Seven News Service non plus, comme vous le savez. C'est dans la page éditoriale du 3 mars 1976: "BC deficit soars the heaviest spending in post NBC." Le déficit de la Colombie-Britannique augmente, une fois les élections faites, mais les dépenses ont surtout été axées sur des défaites du gouvernement créditiste qui devait démontrer qu'il y avait eu déficit. Comme il avait parlé d'un déficit de \$500 millions, il fallait qu'il en fasse la preuve. Il s'est arrangé pour que cela arrive comme cela. Le même article dit: "Les \$185 millions que le gouvernement a pris du Conseil du trésor pour éponger le déficit de l'ICBC, ils n'étaient pas nécessaires, avec les revenus prévus l'année suivante." Ce sont des faits. Non seulement cela, j'ai ici le rapport du 26 février 1977, et savez-vous ce qu'il arrive au bout d'un an? Un surplus de \$77 millions. Il y a donc eu quelque chose quelque part qui ne marchait pas, et on a donc haussé arbitrairement pour justifier une affaire de campagne électorale et bien d'autres choses aussi. Cela, c'est pour le déficit de la Colombie-Britannique, et M. Bennett ne touchera pas à l'ICBC, comme M. Thatcher, le libéral, n'a pas touché, en Saskatchewan, à la SGIO. Même s'il était farouche, lui aussi, il voulait faire quelque chose, M. Bennett était venu en 1962 pour l'entreprise privée, il n'a pas touché à cela. Et le conservateur qui est au pouvoir au Manitoba n'y touchera pas, non plus, au Manitoba, à la Manitoba Public Insurance Corporation, la population ne l'endurera pas.

Vous me citez le rapport Gauvin, 3%, mais ces 3% dont parle le rapport Gauvin, en passant, ne tiennent pas compte de l'intérêt sur les placements, cela c'est de 6% à 8%, selon le cas. Les 3% du rapport Gauvin seraient possibles à condition, comme il l'a dit, à sa meilleure recommandation, que toutes et chacune de ses meilleures recommandations soient suivies.

À partir de l'expérience de la Colombie-Britannique, préétatisation, à partir, comme je vous disais tantôt, des tentatives d'un gouvernement créditiste de modifier selon les recommandations de la commission Wootton la situation, cela n'a pas fonctionné. Alors nous, assurés, automobilistes, accidentés, là cela fait assez longtemps qu'on endure que, pour une fois qu'il y a un parti qui est au pouvoir, qui s'est engagé à étatiser un régime public complet, on espère que ce soit cela.

M. Saint-Germain: M. le Président, j'aurais aimé continuer cette discussion très intéressante, mais je vois que le temps passe. Je vais laisser mes collègues poser leurs questions.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Nicolet-Yamaska.

M. Fontaine: Je vais essayer de faire très court pour permettre à mon collègue de poser au moins une question. Merci, M. le Président. Disons qu'à première vue je ne peux pas partager votre point de vue concernant l'étatisation, mais il s'agit d'un choix politique. Je considère que, étant donné que le gouvernement actuel a fait un choix politique vers l'étatisation, à ce moment, les recommandations que vous faites sont excellentes et je partage en grande majorité les points de vue que vous exprimez si on décide d'aller vers un système étatique.

À ce moment, j'approuve la grande majorité des recommandations que vous faites. Maintenant, sur une question précise, vous dites à la page 6 de votre mémoire que la Colombie-Britannique, par exemple, fonctionne avec des primes de \$355 millions et au Québec on prétend qu'on va fonctionner à \$385 millions alors qu'on sait qu'il y a beaucoup plus d'automobiles au Québec et qu'il y a beaucoup plus d'accidents et que peut-être les dommages sont plus considérables également. Comment pouvez-vous concilier ces deux thèses et également la question de l'administration? Vous avez dit qu'on pouvait administrer à 17% alors que le ministre nous dit qu'il va administrer son système à 6%?

M. L'Heureux: La conciliation, écoutez, je ne peux pas objectivement vous la donner à partir de votre question. Je ne peux pas la faire comme cela. Il y a 1 500 000 ou 1 600 000 véhicules en Colombie-Britannique, il y en a 3 400 000 au Québec, quelle part...?

Non, le problème que j'y vois dans l'indemnisation, au moment où on se parle, c'est qu'au moment où on se parle, la part est tellement considérable qu'elle va faire en sorte que pour la partie qui, quant à nous, est également importante, peut-être que celle qui est prioritaire c'est le corporel sans doute — d'ailleurs dans les régimes de l'Ouest c'est comme cela, dans les \$50 000, il y a \$35 000 qui vont au départ au corporel, donc ils privilégient le corporel, d'accord — mais je crains qu'elle va être tellement considérable que cela va faire en sorte que les taux à la fin... Maintenant cela, c'est gratuit, on le cite parce qu'on ne connaît pas encore votre tarification. Je peux parler des \$120 du livre vert, mais je pense que ce n'est pas encore annoncé, le régime de tarification.

Mme Payette: Hélas! les travaux ne sont pas terminés, cela devrait prendre quelques jours encore.

M. Fontaine: Nous attendons impatiemment.

M. L'Heureux: Je réponds peut-être mal ou de façon incomplète à votre question, sauf que notre préoccupation fondamentale, c'est le mode de paiement par rapport à l'indemnisation. Il y a une discrimination de classe qui, je pense, est évidente, qui est acceptable sur le plan de l'assurance. L'autre question, c'était le ministre, excusez-moi...

M. Fontaine: Elle affirme qu'elle va administrer à 6%...

M. L'Heureux: A 6%.

M. Fontaine: ... et vous prétendez que le mieux qu'on pourrait faire ce serait 17%?

M. L'Heureux: C'est possible qu'on en arrive à cela, compte tenu de la façon dont on va procéder. Si on élimine entièrement le courtage, il y a beaucoup de frais d'administration qui sont éliminés. Maintenant, c'est à l'expérience qu'on va le savoir. Je trouve que le gouvernement se place sur la corde raide un peu quant à certains chiffres qu'il a avancés. Dans un domaine aussi... même s'il y a des actuares...

Mme Payette: Je voudrais corriger, parce que cela risque de prêter à confusion. Quant aux 6%, comprenons-nous bien, il s'agit toujours des dommages corporels; on n'aurait pas la prétention d'administrer à 6% le corporel et le matériel. Je pense que cela irait aussi à 17% ou 20%.

M. L'Heureux: Oui. Maintenant c'était au ministre qui présente le projet de répondre. Il y a d'autres questions, à ce moment, que je me pose, puisqu'on a une autre formule qui nous permettrait globalement de réduire vraiment les coûts — et nous comme assurés, c'est cela qu'on veut — et qui est basée sur une expérience vécue ailleurs. Pourquoi le gouvernement ne s'inspirerait-il pas de cette formule? Au total, je pense que c'est une des réalités quant au projet qui comporte d'excellents... Disons-le, il est radical, pour ceux qui connaissent un peu l'assurance, il est radical... Justement, la CSN est conservatrice par ailleurs.

Elle préférerait que le gouvernement prenne plus de précautions, qu'il assure davantage ses arrières en se basant sur une expérience déjà réussie et vécue, quitte, à l'expérience, à introduire cette excellente formule que vous soumettez maintenant. D'une part, il y a quelque chose d'excellent et, d'autre part, il y a quelque chose de partiel. On dirait que vous voulez faire quelque chose de positif et, par ailleurs, tenir compte aussi un peu des courtiers, des compagnies. A vouloir ménager la chèvre et le chou, tout le monde va être mécontent. Vous avez les courtiers, vous avez les compagnies et ils vont vous combattre.

M. Fontaine: Je vais m'en tenir à cela. J'aurais beaucoup d'autres questions à poser, mais je vais donner la chance à mes confrères.

Le Président (M. Boucher): M. le député d'Outremont.

M. Raynauld: Moi aussi, j'aurais beaucoup de questions et je vais essayer de les limiter au maximum. Si j'ai bien compris votre réponse tout à l'heure, les 3% de M. Gauvin reliés à l'étatisation en tant que telle...

Mme Payette: Approchez votre micro, on ne vous entend pas.

M. Raynauld: Je pense que vous avez accepté ce qu'on disait dans le rapport Gauvin, lorsqu'on parlait de 3% comme étant l'avantage propre de l'étatisation, si on distingue cela des autres réformes que le rapport Gauvin avait proposées. Est-ce exact?

M. L'Heureux: Tout ce que je constate, c'est que M. Gauvin, à l'intérieur d'une réforme prévue avec l'entreprise privée et compte tenu de toutes les recommandations qu'il fait, lui, estime à 3% l'écart entre le coût d'un régime public et privé. Dans notre mémoire en 1974, en commission parlementaire — c'est inscrit au journal des Débats — on a contesté cette affirmation parce qu'elle est un peu gratuite. Cela me fait un peu penser, comme je vous l'ai dit tantôt, à l'expérience de la Colombie-Britannique. Quand le gouvernement créditiste de la Colombie-Britannique a tenté, lui aussi, à partir de recommandations analogues, de réduire les coûts, cela n'a pas fonctionné dans les faits.

D'autre part, les 3% ne tiennent pas compte des intérêts sur les placements. Donc, on ne devrait pas parler de 3% d'écart; on devrait parler au minimum de 10% d'écart, si on ajoute les intérêts sur les placements.

M. Raynauld: Vous parlez de 24% d'écart en page 5.

M. L'Heureux: Oui, on parle de 24% parce que c'est 17% au Manitoba et en Saskatchewan et 40,8%, selon Gauvin, au Québec, à l'époque.

M. Raynauld: Et vous attribuez cette différence au fait que ce sont des entreprises privées, parce qu'après vous dites: "C'est une différence de 24%, ce qui représente une escroquerie d'environ \$200 millions." C'est dû au fait que les entreprises sont privées?

M. L'Heureux: C'est dû au fait, d'une part, que les députés du Québec et le gouvernement du Québec décident comment nos primes vont être administrées.

M. Raynauld: Je m'en tiens à cela. Vous dites que 24%, c'est dû aux entreprises.

M. L'Heureux: C'est, d'une part, parce que la décision se prend ici.

M. Raynauld: Oui, c'est vrai.

M. L'Heureux: D'autre part, c'est dû au fait... La deuxième partie, c'était quoi?

M. Raynauld: C'est parce que là, vous assumez, si vous voulez, l'économie qu'on pourrait faire de 24% au fait qu'on part d'un système privé

à un système public. Je voudrais vous faire dire que ce n'est pas cela, que c'est l'ensemble des réformes qui doivent être proposées, dont certaines seraient compatibles avec les entreprises privées, de sorte que l'étatisation, en tant que telle, pourrait apporter moins d'économies que ce que vous dites ici.

M. L'Heureux: Vous êtes économiste, vous devez savoir les économies d'échelle à ce niveau qui pourraient être réalisées dans une seule entreprise publique, comme cela a été démontré, de toute façon. Je pense que, dans la Bible, nulle part il n'est dit que c'est l'entreprise privée, que ce sont les compagnies qui doivent administrer nos primes. On veut un service efficace, on a un exemple d'efficacité, on veut celui-là. Après 40 ans, vous pourriez peut-être...

M. Raynauld: C'est parce qu'avant de prendre une décision, on aimerait bien savoir combien on va économiser, puis combien on va perdre.

M. L'Heureux: Moi, je le sais.

M. Raynauld: Vous, vous savez cela, c'est 24% de la prime.

M. L'Heureux: Moi, je sais, et M. Gauvin a fait le même calcul, lui qui était "précautionneux".

M. Raynauld: Il est arrivé à 3% et vous arrivez à 24%.

M. L'Heureux: Non, non, une minute. Ne mêlons pas les affaires, vous devez connaître les chiffres assez pour ne pas les mêler comme cela. Entre 17% de frais d'administration et 41% tels qu'il l'a établi, cela fait 24%. Ajoutez à cela les intérêts sur les placements, cela fait 30%, 30% de \$7 milliards depuis 1946, cela fait combien M. Raynauld?

M. Raynauld: C'est...

M. L'Heureux: \$4 milliards depuis 1970 seulement. Vous étiez au pouvoir, vous auriez pu faire quelque chose. Cela fait combien? Cela fait \$1,2 milliard.

M. Raynauld: Très bien, si cela ne vous fait rien, on va passer à un autre sujet. On serait tellement riche si on avait toutes ces économies dans nos poches, ce serait fantastique.

En page 8, vous avez tout un développement, à partir de la page 8, sur lequel je suis entièrement d'accord. Vous établissez un principe de fond que l'indemnisation était discriminatoire, que les pauvres payeront pour les privilégiés. Si je vous comprends bien, en page 10 ensuite, vous réaffirmez ce principe: "A un régime obligatoire de base financé par des taux uniques doivent correspondre des indemnités égales selon les besoins des personnes".

Il arrive que je suis bien d'accord avec cela. Maintenant, je pense bien que je ne suis pas d'accord sur la conclusion ou les conséquences que

vous en tirez, mais j'aimerais vous faire développer un peu cette idée, parce qu'elle m'apparaît fondamentale. C'est exact que, lorsqu'on fait payer des taux uniques à des gens, on devrait aussi avoir des bénéfices semblables ou identiques. Or, il arrive que les changements de tarification qui sont proposés peuvent entraîner, comme vous le dites vous-même, des indemnités qui ne seraient pas égales, loin de là.

Par exemple, celui qui pourrait obtenir une indemnité basée sur un revenu de \$18 000 va payer le même prix que celui qui pourrait compter sur une indemnité basée sur un revenu de \$5000 ou \$10 000.

La conclusion que vous semblez tirer de cela c'est que le financement devrait aboutir à un financement variable suivant les catégories de personnes, si on applique ce principe, qui devrait être variable puisque les indemnités sont variables. Ou bien est-ce que vous proposez au contraire que les indemnités devraient être toutes égales pour conserver un taux uniforme? Je voudrais savoir laquelle des deux positions vous prenez parce que, quand vous faites vos propositions par la suite, les propositions sur le financement, vous semblez favoriser des primes qui seraient uniformes. Est-ce que vous réclamez un changement à ce moment-là dans la structure des indemnités?

M. L'Heureux: Oui. Si on se situe à l'intérieur du projet gouvernemental tel qu'on l'a devant nous, il faut corriger cet aspect inique. Si c'est \$120 par personne, par conducteur ou par propriétaire de véhicule, à ce moment les indemnités pour une veuve avec deux, trois ou quatre enfants devraient être les mêmes quel que soit son statut social, son revenu antérieur, le revenu antérieur du décédé. Je ne sais pas si c'est clair.

Quand on se réfère à la formule de financement qu'on préconise, les quatre formes de financement qu'on y voit, on se réfère à un système qui incorpore à la fois le matériel et le corporel, qui serait dans le sens de la proposition ultime que vous retrouvez à la fin. Je ne sais pas si c'est assez clair.

M. Raynauld: Avec ce principe vous auriez pu arriver à dire également, vous basant sur les mêmes principes, que, si les indemnités doivent être différentes parce que les besoins sont différents, les revenus antérieurs sont différents, on pourrait avoir aussi des primes qui seraient différentes et qui seraient en fonction des catégories de risque, par exemple. Quand vous dites qu'on ne doit pas faire de discrimination contre les jeunes, est-ce que vous voulez dire qu'il faut faire abstraction complètement du risque qui est posé dans le système?

M. L'Heureux: Voici notre position là-dessus, et vous savez les abus qui existent présentement. Pour avoir une assurance adéquate, un jeune de 20 ans peut payer \$2000 et même pour une assurance inadéquate, je ne sais pas combien, plus le chantage.

On connaît un vice-président à la CSN dont le fils s'est fait demander d'acheter une assurance-incendie pour obtenir son assurance automobile. L'assurance-incendie, le papa l'a puisque le fiston demeure chez lui. De toute façon, laissons faire cela.

Quant à nous, je reviens constamment à la formule qu'on préconise. C'est un système comparable avec les meilleurs éléments de ce qui existe dans les provinces de l'Ouest, comprenant les quatre formes de financement qu'on préconise. Il ne faudrait pas qu'il y ait diverses primes, des primes facultatives. Si je veux augmenter mon assurance comme on le fait présentement, d'accord, mais le régime obligatoire de base doit assurer les mêmes avantages pour une prime donnée.

M. Raynauld: Et les mêmes indemnités aussi?

M. L'Heureux: Les mêmes indemnités, oui.

M. Raynauld: A la page 16, vous faites état, au dernier paragraphe, du fait qu'on consacrerait 40% de nos primes au corporel dans le programme qui est proposé. Vous vous posez des questions à savoir si on va avoir les moyens de s'assurer "adéquatement à des taux raisonnables pour l'ensemble des risques que comporte la conduite d'une automobile", ajoutant: "On peut, à ce stade, en douter sérieusement". La conclusion que vous tirez de cela c'est d'aller encore plus loin?

M. L'Heureux: D'aller plus loin?

M. Raynauld: Que le projet qui est proposé. Vous vous posez des questions à savoir si cela ne coûte déjà pas trop cher dans le programme qui est proposé et il semble, dans votre mémoire, que vous voudriez que le gouvernement aille encore beaucoup plus loin, donc vraisemblablement cela pourrait coûter plus cher.

M. L'Heureux: Oui, mais dans des conditions très différentes, à ce moment. Il faut différencier le projet qui est devant nous de l'autre. Evidemment, le ministre nous dit qu'il se peut que la prévision de \$385 millions soit réduite. Tant mieux, mais à ce stade-ci — c'est une cause d'anxiété et d'ambiguïté quant à ce débat — il y a trop d'impondérables. Il y a trop de trous. Il y a des estimations et on sait que les estimations en assurance, c'est bien mieux de les vérifier après cinq ans d'expérience. Vous savez qu'il faut au moins cinq ans, surtout dans une nouvelle expérience, pour savoir exactement comment nos hypothèses, quels que soient les savants économistes ou actuaire qui sont à notre service, se sont vérifiées. On se pose des questions. C'est pour cela qu'on se dit que plutôt de se lancer dans l'aventure, même si c'est intéressant comme projet, l'essentiel de ce projet, tel que préconisé, devrait s'appliquer — on est conservateur à la CSN — plus tard à l'analyse et à l'expérience.

Commençons par le véhicule connu.

M. Raynauld: Cela va, M. le Président.

Motion pour faire témoigner M. Gauvin

M. Saint-Germain: M. le Président, nous croyons à cette commission, qu'on devrait nécessairement entendre M. Gauvin. En ce sens, je ferais une motion qui se lirait comme suit: Que cette commission est d'avis que M. Louis Gauvin, en raison de son expérience et de ses connaissances particulières dans le domaine de l'assurance automobile, soit invité à se faire entendre devant cette commission, à une date fixée par cette commission.

Il serait intéressant, à la lumière des mémoires que nous avons reçus à cette commission et à la lumière du mémoire que nous avons reçu ce matin, d'entendre M. Gauvin qui, en raison de son expérience passée, devient un spécialiste en assurance. Nous n'avons pas eu l'occasion d'en écouter souvent, particulièrement. Je crois qu'il serait dans l'intérêt public qu'on permette, dans une séance ultérieure, à M. Gauvin de comparaître devant nous. Je crois que ce serait une séance extrêmement instructive qui pourrait éclairer les membres de la commission et le public relativement aux problèmes auxquels nous faisons face actuellement.

Le Président (M. Boucher): La motion qui est devant nous demande, en fait, d'inviter M. Gauvin. Je m'interroge sur la recevabilité de cette motion, compte tenu que le mandat de la commission actuelle est d'entendre les mémoires qui sont présentés et que cette motion m'apparaît changer le mandat de la commission actuellement.

M. Saint-Germain: M. le Président, dans le passé, comme vous le savez, on a voulu, à l'Assemblée nationale, inviter certaines personnes à comparaître devant nos commissions et, par le président de l'Assemblée nationale, on s'est fait dire que, dans ces conditions, les commissions étaient responsables de leurs travaux. M. Gauvin serait invité de la même façon que nos invités l'ont été. On pourrait l'inviter, libre à lui de décider s'il doit venir ou non. Il n'est pas question de le forcer.

Ce serait un mémoire en plus, tout simplement. Comme on a son rapport, il n'aurait probablement pas à déposer un mémoire, s'il l'entend de cette façon, mais cela nous permettrait de profiter de son expérience. Je crois que c'est une décision qui doit être prise au niveau de cette commission parce que c'est une motion qu'on ne pourrait pas apporter à l'Assemblée nationale, comme vous le savez si bien par décision du président.

Mme Payette: M. le Président, sur la motion, la commission est responsable des procédures de travail de la commission et non pas du mandat. Le mandat qui nous est confié est bien d'entendre des mémoires qui ont été soumis à des dates, d'ailleurs, qui avaient été publiées dans la Gazette officielle. Pour ma part, je pense que la motion serait irrecevable dans la mesure où c'est largement dépasser le mandat qui nous est confié.

M. Raynauld: M. le Président, si je peux dire quelques mots sur cette motion, je pense qu'il serait très utile à la commission d'entendre quelqu'un qui a examiné cette question d'une façon plus approfondie que beaucoup d'autres. Je ne demanderais pas d'inclure cette motion à titre, si vous voulez, de mémoire supplémentaire. Ce serait donner l'occasion aux membres de la commission de poser des questions à quelqu'un qui connaît particulièrement bien le secteur. En effet, si on parlait d'un mémoire, je crois que le ministre aurait raison de dire: On en a demandé à tous ceux qui voulaient présenter des mémoires; il n'en a pas soumis, tant pis pour nous.

Dans ce cas-ci, ce serait moins un mémoire, il me semble, que la possibilité qui nous serait offerte. Je verrais plutôt cela comme vraiment une question de procédure sur la façon dont on veut conduire nos propres affaires ici et qui serait une motion simplement pour demander à M. Gauvin s'il se prêterait à venir ici. Cela ne retarderait pas les travaux que de se soumettre à des questions qu'on pourrait lui poser pour nous éclairer un peu sur ce projet de loi 67.

M. Laberge: M. le Président...

Le Président (M. Boucher): Oui, M. le député de Jeanne-Mance.

M. Laberge: Je ne voudrais pas présumer de votre décision quant à la recevabilité de la motion du député de Jacques-Cartier. Cependant, je voudrais apporter un éclairage sur la motion.

M. Gauvin lorsqu'il a fait son étude, qui a été suivie d'un rapport très complet, a été entouré de toute une équipe de spécialistes qui ont fait des recherches à l'intérieur des compagnies d'assurances, dans les bureaux de courtiers, un peu partout. Je le sais très bien pour connaître un individu qui a travaillé pendant six mois avec l'équipe de M. Gauvin. Ils ont fouillé les statistiques avant de rédiger leur rapport. Demander M. Gauvin en commission parlementaire, actuellement, pour venir nous donner son opinion — je ne veux pas présumer de sa réponse — mais je crois qu'il serait certainement dans l'obligation de nous dire: Si vous voulez que je vous donne un rapport ou une opinion éclairée aussi sérieuse que le rapport que nous avons fait dans le temps, il faudrait pratiquement recommencer les calculs et l'enquête auprès des compagnies d'assurances, le travail que nous avons fait dans le temps, qui avait duré un an et demi, je crois. Comme je vous disais, je connais quelqu'un qui a travaillé spécifiquement à l'intérieur des compagnies d'assurances pendant six mois à fouiller les statistiques et qui a rédigé une partie de ce rapport qui a été entérinée par tous les membres de la commission.

Personnellement, je ne vois pas comment on pourrait demander à M. Gauvin, à brûle-pourpoint, de se présenter ici et nous dire ce qu'il pense de la situation actuelle en octobre 1977. Si la question m'était posée à moi, je dirais: Attendez. Les chiffres qui sont dans le rapport étaient

valables en 1972, 1973; il y a des changements qui se sont effectués et je ne parlerai pas au-dessus de mon nez. Personnellement, je ne vois pas quel serait l'apport de M. Gauvin aujourd'hui en commission parlementaire, alors que son étude a été faite il y a cinq ans.

M. Saint-Germain: M. le Président, à ce point de vue, je crois que le député dans la première partie de son intervention a très bien décrit les raisons qui motivaient la commission à entendre M. Gauvin. Maintenant, pour la dernière partie, je dois dire qu'il ne s'agit pas de refaire le rapport Gauvin. Mais je suis assuré que l'expérience de M. Gauvin serait nécessaire devant les mémoires qui nous ont été soumis; je suis certain qu'il en a pris connaissance, surtout que ce projet de loi no 67 est un projet de loi bien particulier. Il serait très intéressant d'entendre M. Gauvin sur ce projet de loi no 67 particulièrement, je n'en doute pas. Je suis assuré que M. Gauvin n'aurait pas à faire des études statistiques, les principes qu'il a établis sont là et ont été fondés. Ce n'est pas un vieux rapport, c'est un rapport qui date de quatre ans. La philosophie sous-tendant notre régime comme le projet de loi no 67 reste encore valable. J'ai une copie du Devoir du 27 septembre où M. Gauvin fait des commentaires sur le projet de loi no 67 en particulier.

Il serait extrêmement positif d'être éclairé par M. Gauvin relativement au projet de loi particulier que nous étudions dans le moment.

Le Président (M. Boucher): Je vous ferais remarquer que nous en sommes sur la recevabilité de la motion. J'aimerais entendre des arguments valables sur la recevabilité de cette motion.

M. Beauséjour: Si je regarde l'article 140, quant à savoir s'il serait bon d'entendre M. Gauvin ou toute la population, un après l'autre, c'est certain qu'il y a peut-être énormément de personnes encore valables, mais elles n'ont pas jugé bon de présenter des mémoires dans le temps prescrit. A l'article 140 on lit ceci: "La demande et l'avis de convocation doivent indiquer l'heure, l'endroit et l'objet de la réunion..." Quant à la recevabilité, si on s'en tient à l'avis de la Chambre, on est venu ici pour entendre des mémoires. Ce n'est pas parce que je ne voudrais pas entendre d'autres choses, que ce ne serait pas utile. Il y a bien d'autres personnes, d'autres groupements qui auraient pu se présenter aussi. Nous aurions peut-être eu davantage à les entendre, mais ils ont jugé bon de ne pas le faire.

Quant à la recevabilité de cette motion, sans préjuger de votre décision, M. le Président, je crois qu'il va falloir s'en tenir à ce que la Chambre nous a indiqué.

M. Saint-Germain: Quant à la recevabilité, M. le Président...

Mme Payette: M. le Président, j'avais demandé la parole.

Le Président (M. Boucher): Mme le ministre.

Mme Payette: Pour faire suite à ce que vient de dire le député d'Iberville et pour faire suite à l'allusion du député de Jacques-Cartier au sujet d'un article paru dans le Devoir, cela me paraîtrait difficile, d'abord parce que cela ne me paraît pas faire partie de notre mandat et, au-delà de cela, qui sommes-nous pour penser que M. Gauvin est plus compétent que M. Ryan sur le sujet? Il avait écrit également un excellent article dans le même numéro du Devoir. A ce compte, on pourrait passer des jours et des jours à solliciter des conseils auprès de différents spécialistes qui ont écrit largement sur la question depuis dix mois. Si bien, M. le Président, à moins que vous en décidiez autrement, qu'il me semble que notre mandat est rempli à partir du moment où nous avons entendu les mémoires qui ont été déposés aux dates prévues par la Gazette officielle.

Le Président (M. Boucher): Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Jacques-Cartier.

M. Saint-Germain: De telles motions ont été acceptées dans le passé par différentes commissions et, comme je vous l'ai dit, M. le Président, si vous considérez que cette motion est non recevable, il faudrait bien nous donner une directive et nous indiquer de quelle façon une telle motion pourrait être recevable. Le président a rendu, en Chambre, une décision disant que ce genre de motion devait être faite au niveau des commissions. On est assis entre deux chaises.

M. Gauvin a été payé par les fonds publics pour faire une étude bien précise; ce n'est pas un journaliste. Je ne vois pas pour quelle raison on doit comparer M. Gauvin à M. Ryan, ce sont deux hommes qui évoluent et qui sont actifs dans des milieux tout à fait différents. Dans la situation actuelle, M. Gauvin, sans être invité, aurait pu être gêné de venir comparaître devant nous. Mais on sait tout de même que M. Gauvin a joué un rôle très important dans l'évolution du dossier de l'assurance automobile.

Maintenant, écoutez, je ne veux pas faire un long débat de procédure non plus. Si vous décidez, comme je le crois, M. le Président, que c'est recevable, qu'on vote. On pourrait, dès le début de la semaine prochaine, écouter M. Gauvin et je déplorerais, au nom de l'Opposition, qu'on se prive de son expérience.

M. Raynauld: Sur la recevabilité, M. le Président, et indépendamment du mérite de la question, je dirais, même si je ne suis pas un spécialiste du règlement, que j'ai l'impression que cela va être difficile pour vous de trouver un article qui vous interdise de recevoir une motion comme celle-là. C'est nous qui sommes maîtres de la procédure et vous avez une motion qui dit: Pourquoi ne recevrait-on pas la visite de telle personne pour l'interroger? Quant au mérite, je pense qu'on pourra voir si cela vaut la peine d'inviter M. Gauvin, mais, sur une stricte question de procédure, je

ne vois vraiment pas comment vous pouvez juger une motion comme celle-là non recevable.

Le Président (M. Boucher): Est-ce qu'il y a d'autres intervenants sur la recevabilité? Disons que, compte tenu du libellé de la motion concernant M. Louis Gauvin, je la déclare recevable, puisqu'il s'agit d'une invitation et non pas d'une convocation et que cela équivaut à un vœu pieux de la part des membres de la commission. Est-ce que, sur le fond de la motion maintenant, il y en a qui veulent intervenir ou si vous êtes prêts à prendre le vote?

M. Raynauld: Très rapidement, je crois qu'on devrait considérer cette motion comme un cas tout à fait particulier. Il s'agit d'une personne qui a effectivement étudié cette question d'une façon beaucoup plus approfondie, peut-être, que quiconque sur un plan professionnel et qui a effectivement eu accès à des ressources humaines et financières considérables, comme on l'a dit tout à l'heure. Je pense qu'il est dans une position tout à fait exceptionnelle et je crois que même si on ne partage pas ses conclusions, la commission aurait avantage à écouter les commentaires, les arguments qu'il peut nous présenter pour ou contre le projet de loi no 67.

Je pense qu'il n'y a probablement pas d'autres cas comme cela qu'on pourrait invoquer. Il arrive qu'il a étudié le problème de l'assurance automobile et qu'il l'a fait dans des conditions plus favorables que n'importe qui d'autre. Je crois qu'il s'agit vraiment d'un cas d'espèce. En ce qui me concerne je crois qu'on aurait avantage à lui poser des questions et à écouter ce qu'il a à nous dire.

M. Saint-Germain: M. le Président.

Mme Payette: M. le Président, à cause du fait que nous n'avons pas le quorum, il me paraît invraisemblable de prendre le vote maintenant, si bien que je vous demanderais d'ajourner sine die.

M. Saint-Germain: M. le Président, une question de règlement. Nous avons volontairement, ce matin, en signe de coopération, comme nous avons coopéré tout au long de nos travaux, accepté de laisser commencer la commission sans avoir le quorum. Que madame soit assurée que, dans l'avenir, lorsque cette commission siégera et qu'il n'y aura pas quorum, on ne siégera pas, et ceci dans n'importe quelles conditions. Soyez assurée de cela.

Mme Payette: M. le Président, en réponse au député de Jacques-Cartier, je voudrais l'assurer que ce n'est pas un changement d'attitude de ma part. Je m'inquiète du fait qu'on pourrait prendre un vote alors qu'il n'y a pas quorum, et de la validité de ce vote, éventuellement. Ce n'est pas du tout un changement ou un revers de situation.

M. Saint-Germain: Vous prenez avantage d'une situation, de notre générosité, de notre

preuve de coopération pour empêcher un vote à ce stade-ci. M. le Président, pour parler...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Saint-Germain: ... sur la question de fond, je crois que l'importance d'avoir M. Jean-Louis Gauvin ici s'est prouvée par sa face même. Je ne reviendrai pas sur ce qui a été dit. Si madame ne veut pas, il n'y a rien à y faire, et je le sais certainement. Il serait intéressant pour les députés, même les députés du gouvernement, d'entendre M. Gauvin. Ce serait même important pour Mme le ministre de l'écouter. Il a certainement des choses à nous dire et ce serait très important pour la population.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jacques-Cartier, je dois constater, effectivement, que nous n'avons pas quorum.

Mme Payette: M. le Président, je peux ajouter quand même, si vous permettez, qu'on présume du résultat du vote, c'est-à-dire que le député de Jacques-Cartier n'a aucune idée à savoir si nous aurions éventuellement voté en faveur ou contre cette demande.

Il m'apparaît qu'un vote ne serait probablement pas valide au moment où nous n'avons pas quorum.

M. Saint-Germain: Madame, lorsqu'on se cache derrière la procédure comme vous le faites là, on connaît les positions que vous avez prises. Croyez-moi. On n'est pas aussi naïf que cela.

Le Président (M. Boucher): M. le député d'Outremont.

M. Raynauld: M. le Président, étant donné qu'on bute sur une question de quorum, je suggérerais, si c'est le vrai problème, qu'on suspende et qu'on revienne. On aura le quorum et on prendra

le vote. Ce n'est pas une suspension sine die, par exemple.

Le Président (M. Boucher): Nous avons déjà prolongé de quinze minutes, du consentement des membres. Actuellement, nous en sommes à trois quarts d'heure de prolongation, étant donné que nous devons ajourner à midi. Je remarque qu'il y a des gens de l'Opposition, de l'Union Nationale et d'autres partis de l'Opposition qui ne sont pas représentés. Je dois me rendre à la proposition du ministre de suspendre sine die en attendant l'ordre de la Chambre.

Mme Payette: M. le Président, avant que vous suspendiez, me permettriez-vous de remercier les représentants de la CSN, à qui on n'a plus adressé la parole à cause de la présentation d'une motion? Je les remercie d'être venus devant la commission et d'avoir accepté en plus de passer ici la journée d'hier que pour n'avoir été entendus que ce matin. Je leur demande encore une fois si, éventuellement d'autres questions surgissaient dans mon esprit, je peux compter sur une possibilité d'entrer en communication. Je ne vois pas la nécessité pour maintenant, je veux juste m'assurer que ce soit possible.

M. L'Heureux: Nous sommes à votre entière disposition, madame.

Mme Payette: Merci.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants de la CSN d'être venus déposer leur mémoire. M. le député d'Outremont.

M. Raynauld: Je voulais simplement joindre ma voix à celle du ministre pour remercier les représentants de la CSN d'être venus devant la commission.

Le Président (M. Boucher): Merci. La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 45)

Le jeudi 27 octobre 1977

(Dix heures neuf minutes)

Le Président (M. Boucher): A l'ordre, s'il vous plaît!

La commission des consommateurs, coopératives et institutions financières est de nouveau réunie pour compléter l'étude du projet de loi no 67, Loi sur l'assurance automobile.

Les membres de la commission pour ce matin sont M. Beauséjour (Iberville), M. Bisailon (Sainte-Marie); M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata) remplace M. Gagnon (Champlain); M. Gosselin (Sherbrooke), M. Goulet (Bellechasse), M. Laberge (Jeanne-Mance), M. Lalonde (Marguerite-Bourgeoys); M. Burns (Maisonnette) remplace M. Landry (Fabre); M. Larivière (Pontiac) remplacé par M. Giasson (Montmagny-L'Islet); M. Lefebvre (Viau); M. Perron (Duplessis) remplace M. Marois (Laporte); M. Marquis (Matapédia), Mme Payette (Dorion), M. Raynauld (Outremont), M. Russell (Brome-Missisquoi), M. Saint-Germain (Jacques-Cartier) et M. Vaillancourt (Jonquière).

A l'ajournement d'hier nous en étions sur une motion du député de Jacques-Cartier, motion demandant d'inviter le président du comité Gauvin à comparaître ou à venir devant la commission. Le vote avait été demandé; étant donné que nous n'avions pas quorum nous avons ajourné, sine die. Ce matin, nous en sommes à cette motion et, compte tenu que le vote avait été demandé, est-ce que nous sommes prêts à voter?

M. Burns: Oui, M. le Président.

M. Saint-Germain: M. le Président, quelques mots seulement. Je ne voudrais pas faire une bataille serrée ce matin. Je regarde les députés du gouvernement. Nous avons un gouvernement qui a resserré les rangs.

M. Vaillancourt (Jonquière): Il va peut-être nous convaincre.

M. Saint-Germain: Rien n'empêche que je dois dire, surtout pour l'information des nouveaux venus, qu'il nous a semblé extrêmement important que M. Gauvin compare devant cette commission ou du moins qu'il soit invité. Nous avons entendu, à cette commission, des mémoires présentés par de simples citoyens qui nous ont appris beaucoup sur certains points spécifiques du projet de loi.

Nous aurions en M. Gauvin un type qui a la connaissance de tout le champ d'activité de l'assurance. Il connaît bien les problèmes des assureurs et des courtiers, les problèmes de coûts, les problèmes des experts et aussi les problèmes d'une régie d'Etat, puisqu'il en a étudié la valeur. Ces hommes dans le Québec sont rares. Ils sont très rares. J'oserais dire qu'ils sont nécessairement rares aussi au niveau des conseillers du ministre. Pour bien nous éclairer et bien éclairer la population, il serait utile d'entendre M. Gauvin. Je

ne répéterai pas tout ce qui s'est dit hier, mais je crois que c'est là l'argument principal. Nous avons fait cette motion d'une façon très désintéressée. Nous l'avons faite dans l'intérêt de la population. Il appartiendra maintenant au gouvernement d'assumer ses responsabilités devant cette population que nous voulons tous bien servir.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. le député. Pour l'information de la commission, le libellé de la motion était le suivant: "Que cette commission est d'avis que M. Louis Gauvin, en raison de son expérience et de sa connaissance particulière dans le domaine de l'assurance automobile, soit invité à se faire entendre devant cette commission." Il n'y avait pas de date mentionnée.

M. Burns: Vote par appel nominal, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Alors, vote par appel nominal. M. Beauséjour?

M. Beauséjour: Contre.

Le Président (M. Boucher): M. Bisailon?

M. Bisailon: Contre.

Le Président (M. Boucher): M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata)?

M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata): Contre.

Le Président (M. Boucher): M. Gosselin? Il n'y est pas. M. Fontaine remplace M. Goulet. M. Fontaine?

M. Fontaine: Pour.

Le Président (M. Boucher): M. Laberge?

M. Laberge: Contre.

Le Président (M. Boucher): M. Lalonde? M. Burns?

M. Burns: Contre.

Le Président (M. Boucher): M. Larivière? M. Lefebvre?

M. Lefebvre: Contre.

Le Président (M. Boucher): M. Perron?

M. Perron: Contre.

Le Président (M. Boucher): M. Marquis?

M. Marquis: Contre.

Le Président (M. Boucher): Mme Payette?

Mme Payette: Contre.

Le Président (M. Boucher): M. Raynauld?

M. Raynauld: Pour.

Le Président (M. Boucher): M. Saint-Germain?

M. Saint-Germain: Pour.

Le Président (M. Boucher): M. Vaillancourt (Jonquière)?

M. Vaillancourt (Jonquière): Contre.

Le Président (M. Boucher): Alors, cette motion est rejetée.

M. Burns: M. le Président...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Maisonneuve.

M. Burns: ... le mandat de cette commission était d'entendre les mémoires qui devaient être présentés par les groupements.

M. Saint-Germain: Nous avons pris le vote. Alors, M. le leader parlementaire a eu l'occasion, avant la prise du vote, de donner son opinion et il a cru bon de s'abstenir.

M. Burns: Moi, je me suis abstenu? J'ai voté contre. Qu'est-ce que cette affaire?

M. Saint-Germain: Oui, mais pourquoi argumenter ou expliquer maintenant votre vote contre.

M. Burns: Je ne parle plus du vote.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jacques-Cartier, M. le député de Maisonneuve avait demandé la parole.

M. Burns: J'ai demandé la parole. Que voulez-vous? La commission siège encore, à ma connaissance.

M. Saint-Germain: Pour expliquer le vote, le débat est fini sur cette question.

M. Burns: Je n'explique pas le vote, le vote est fini.

M. Saint-Germain: Alors, j'écoute.

M. Burns: C'est cela, ce serait mieux que vous écoutiez. M. le Président, cette commission a pu entendre, selon son mandat, toutes les parties intéressées à se faire entendre elle, les groupe-

ments, les individus. Je pense qu'on doit féliciter tous les membres — quand je dis tous les membres, cela veut dire même les membres de l'Opposition — du travail très constructif, positif qui a été fait. A certains égards, il y a eu des échanges plus ou moins constructifs, mais, en général, cela l'a été. M. le Président, en vertu des dispositions de notre règlement, je propose maintenant que cette commission mette fin à ses travaux et fasse rapport à la Chambre toujours selon les dispositions du règlement.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jacques-Cartier.

M. Saint-Germain: M. le Président, je dois dire que l'Opposition officielle a essayé d'apporter à cette commission sa collaboration. Nous avons essayé, à la limite de nos talents, de faire valoir les faiblesses de cette législation. Je dois, tout de même, vous remercier, M. le Président, de votre esprit de justice et de votre esprit démocrate, je dois aussi remercier les membres qui ont siégé à cette commission. Je crois qu'ensemble nous avons tous fait notre devoir.

M. Burns: Je crois qu'il faudrait aussi souligner la patience du ministre.

M. Saint-Germain: Le ministre, j'avoue, a été...

M. Burns: ... d'une patience absolument incroyable.

M. Saint-Germain: ... patiente, mais c'est là une qualité qu'on oublie de mentionner chez les personnages publics parce que, sans patience, la démocratie est absolument impossible. Puisque le leader du gouvernement est ici, pourrait-on lui demander quand aura lieu la deuxième lecture de ce projet de loi? Nous ne voulons pas nécessairement une date fixe.

M. Burns: Je peux vous en donner une.

M. Saint-Germain: Allons.

M. Burns: Demain.

M. Saint-Germain: Merci, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Je remercie personnellement tous les membres de la commission de leur collaboration à mon endroit. Je demande que le rapporteur, en l'occurrence le député de Limoilou, fasse rapport au nom des membres de la commission à l'Assemblée nationale. Nous ajournons les travaux de la commission sine die.

(Fin de la séance à 10 h 19)