



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 (8)

Le 25 octobre 1977 — No 213

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Garage coopératif de Québec.....	B-6605
Documents sur les coûts du régime.....	B-6625
Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec.....	B-6630

Participants

M. Jules Boucher, président

M. Fabien Roy
Mme Lise Payette
M. Claude Vaillancourt
M. Gilbert Paquette
M. Noël Saint-Germain
M. Serge Fontaine
M. Adrien Ouellette

- * M. Laurent Labrecque, Garage coopératif de Québec
- * M. André L'Heureux, Confédération des syndicats nationaux
- * M. Jean-Guy Fréchette, Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec Inc.
- * Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

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

*Adresse: Service des Documents Parlementaires
Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement, Québec.
G1A 1A7*

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 25 octobre 1977

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

(Dix heures treize minutes)

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

La commission des consommateurs, coopératives et institutions financières est réunie pour poursuivre 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. Gagnon (Champlain), M. Gosselin (Sherbrooke), M. Goulet (Bellechasse), M. Lamberge (Jeanne-Mance), M. Lalonde (Marguerite-Bourgeoys); M. Proulx (Saint-Jean) remplace M. Landry (Fabre); M. Giasson (Montmagny-L'Islet) remplace M. Larivière (Pontiac); M. Lefebvre (Viau), M. Marois (Laporte), M. Marquis (Matapédia), Mme Payette (Dorion), M. Raynald (Outremont), M. Roy (Beauce-Sud); M. Fontaine (Nicolet-Yamaska) remplace M. Russell (Brome-Missisquoi); M. Saint-Germain (Jacques-Cartier) et M. Vaillancourt (Jonquière).

Pour aujourd'hui, les organismes convoqués sont le Garage coopératif de Québec, représenté par M. Laurent Labrecque, le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec, représenté par M. Jean-Guy Fréchette, et la CSN, représentée par M. André L'Heureux.

J'inviterais M. Laurent Labrecque, du Garage coopératif de Québec, à prendre place, s'il vous plaît.

M. Roy: Avant qu'on interroge notre invité, étant donné qu'on vient de faire allusion au mémoire de la CSN et comme je constate que, dans l'ordre du jour, il n'y a que deux organismes convoqués, soit le Garage coopératif de Québec et le Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec, est-il effectivement dans le programme de la journée d'interroger, de faire comparaître les gens de la CSN devant la commission parlementaire? Si oui, quand pense-t-on pouvoir nous remettre une copie du mémoire?

Mme Payette: Je pense que les copies du mémoire sont disponibles.

M. Roy: Si je m'en suis informé, c'est parce que je ne l'avais pas vendredi, lorsque je suis parti de Québec. On m'informe que le mémoire est entre nos mains ce matin.

Mme Payette: Voilà. Le secrétariat vient de s'excuser auprès de la commission. C'est tout simplement une erreur sur la copie que vous avez; il y a bien trois organismes convoqués pour aujourd'hui et qui avaient déjà été annoncés jeudi.

Le Président (M. Boucher): M. Labrecque, vous avez la parole.

M. Labrecque (Laurent): Le micro est-il ouvert?

Le Président (M. Boucher): Oui.

Garage coopératif de Québec

M. Labrecque: Oui. Je vous remercie d'avoir la bienveillance de m'écouter. Je voudrais d'abord dire que le mémoire que nous vous soumettons a été préparé pour les audiences qui ont été faites dans tout le Québec. On y retrouve donc des références du livre vert plutôt qu'au projet de loi.

Autre point aussi, c'est qu'on n'a pas du tout touché à la question des dommages corporels. Disons qu'on est, dans l'ensemble, d'accord avec la création de la régie et la prise en main par la régie de la question des blessures corporelles. Comme on est des gens qui travaillent ou qui veulent mettre sur pied un ou des garages, on s'en est tenu à ce qui regarde les garages proprement dits, c'est-à-dire aux dommages matériels.

Je vous ferai la lecture du mémoire, si cela a besoin d'explications, à un moment donné, ce qui est fort possible, il me fera plaisir de les donner au furet à mesure.

Le rapport du comité d'étude sur l'assurance automobile, dit rapport Gauvin, constitue un excellent document sur le sujet, en particulier en ce qui regarde la sécurité routière, les questions juridiques et administratives de l'assurance automobile. Cependant, nous croyons y déceler une lacune importante, soit le peu d'intérêt qu'il porte à tout le domaine des réparations des dommages matériels par les garagistes et le fonctionnement concret des procédures de négociations et des évaluations, c'est-à-dire les rapports entre l'assuré, propriétaire d'une voiture accidentée, le garagiste, l'estimateur et, en dernier ressort, l'assureur. Il en est de même en ce qui regarde le coût des pièces. Enfin, un seul chapitre du rapport, soit le chapitre XI de la troisième partie, est véritablement consacré à ces questions et il fait quatre pages sur un total de plus de 400 pour l'ensemble du rapport.

Pourtant, il s'agit là d'un élément clé de la hausse du coût des primes d'assurance. D'ailleurs, dans les pages qui précèdent immédiatement ce chapitre, il est démontré que le coût moyen par sinistre a grimpé de 113%, de 1961 à 1971, et le rapport conclut que "l'augmentation du prix de l'assurance automobile découle principalement de la hausse du coût des demandes d'indemnisation et non de l'accroissement de la fréquence des accidents qui, au contraire, tendent à diminuer relativement au nombre des véhicules en circulation." Il semble d'après les chiffres qui sont sortis sur la dernière année, que ce soit encore le cas, c'est une sorte de diminution relative des accidents." De plus, il est reconnu que 65% de toutes les indemnités payées pour sinistres sont consacrées aux dommages matériels." Ici je vais juste souligner qu'une des choses qui m'étonnent, c'est

qu'on parle beaucoup, dans toute cette question de la réforme, d'une diminution des coûts de l'administration de l'assurance automobile.

Bien sûr c'est important, mais il y a parfois des chicanes sur le 0,5% ou le 1% ou les 2% qu'on va épargner sur les coûts d'administration alors qu'à mon sens, quand on descend au niveau des garages proprement dits, de ce qui s'y passe, il y a peut-être 15% ou 20%—le chiffre est un peu arbitraire, mais en termes de coûts des assurances, en ce qui regarde les dommages matériels—sur lesquels, à mon sens, on ne s'est pas assez penché.

Si le rapport Gauvin est décevant sur cette question, le document qui contient les propositions de réforme du ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières l'est au moins autant puisqu'il relègue au second plan tout le domaine des dommages matériels, ne proposant enfin que des modifications qu'on a dit ici mineures, qui risquent, à notre avis, non seulement de ne pas permettre une diminution des primes ou même une réduction de leur hausse, mais de conduire à une augmentation des primes.

Il y a d'abord un phénomène remarqué dans le rapport Gauvin, sans suffisamment d'insistance toutefois. Le montant des indemnités pour dommages matériels varie selon la formule d'indemnisation. Les dommages tendent à être plus élevés s'il s'agit d'une indemnisation en vertu de l'assurance-collision avec franchise, ce qu'on appelle couramment le "déductible", que s'il s'agit d'une indemnisation en vertu de l'assurance-responsabilité et en plus que ces dommages sont encore plus élevés si la franchise est de \$250 au lieu de \$100. Autrement dit, les compagnies d'assurances payent plus cher en moyenne quand c'est pour leur propre assureur qu'elles payent, quand c'est pour l'assurance-collision, en moyenne, que quand c'est pour l'assurance-responsabilité. Elles payent plus cher aussi pour les indemnités quand l'assureur a \$250 de déductible que quand il n'y a que \$100. C'est vraiment étonnant.

Les auteurs du rapport proposent comme hypothèse que les victimes dont les dommages sont réglés en vertu de l'assurance-responsabilité reçoivent un traitement différent de celles qui sont indemnisées en vertu de l'assurance-collision et qui sont donc indemnisées par leur propre assureur et, d'autre part, que l'existence d'une franchise entraîne la surévaluation du montant de la perte de la part de l'assuré pour en compenser l'effet.

Ces hypothèses nous semblent tout à fait valables et correspondent aussi bien à l'observation qu'à une simple logique. En premier lieu, il est assez évident que le propriétaire d'une voiture accidentée a tout intérêt à ce que l'évaluation des dommages soit la plus élevée possible, soit simplement pour garantir une meilleure qualité de la réparation offerte, soit parce que le garagiste accepte de lui "sauver" une partie ou tout le "déductible". Quant au garagiste, il en va de même, qu'il garde pour lui l'écart entre le coût des réparations et le montant de l'évaluation, ou qu'il accepte d'en

faire bénéficier le propriétaire de la voiture, pour obtenir ou garder sa clientèle.

De plus, et ceci se superposant aux autres facteurs, la compagnie d'assurances elle-même a intérêt, dans le cas d'assurance-collision, à être relativement généreuse pour ne pas indisposer son client, quitte à l'être moins s'il s'agit d'indemniser les dommages d'une voiture appartenant à un tiers, dommages dont la responsabilité a été attribuée à son assuré, à moins que par hasard celui-ci ne soit pas aussi assuré chez elle.

Autrement dit, ce qui semble ressortir lorsqu'on regarde cela, c'est qu'au niveau des compagnies d'assurances on accepte d'être un peu plus large, plus souple, si je peux dire, quand c'est pour ses propres assurés que quand c'est pour les autres.

C'est dire qu'en cas de paiement des dommages en vertu de l'assurance-collision, la logique de la formule fait que, des trois parties en cause, au moins deux, soit l'assuré et le garagiste, ont intérêt à ce que l'évaluation soit la plus élevée possible, d'autant plus que dans le cas de l'assuré il verra sa prime s'accroître de toute façon, généralement dans la même proportion, quel que soit le montant des indemnités payées par l'assureur.

C'est bien sûr que si vous avez un accident qui coûte \$500 que c'est votre compagnie d'assurances qui paie pour cela parce que vous êtes responsable, si vos dommages sont de \$1500, votre prime va augmenter du même montant. Plus vous en mettez, meilleur c'est pour vous.

Il est à remarquer que même dans le cas de paiement en vertu de l'assurance-responsabilité, certains garagistes acceptent de ne pas demander à leurs clients la totalité de la somme versée par l'assurance et que, de toute manière, ils ont intérêt à obtenir une évaluation maximale des dommages, qu'ils en gardent le bénéfice pour eux ou qu'ils en transfèrent une partie à leur client. Ceci peut prendre la forme de pièces à changer comprises dans l'évaluation, mais qu'on ne change pas ou qu'on remplace par des pièces usagées, d'une peinture qu'on a fait payer pour l'ensemble de la voiture, mais qu'on limite à la partie endommagée, etc. Il y a un paquet de possibilités dont vous êtes certainement au courant et qui existent de ce côté-là. De plus, il existe souvent une différence entre le taux horaire exigé par le garagiste selon qu'il travaille aux frais de son client ou d'une compagnie d'assurances. Presque n'importe quel garagiste, surtout les petits garagistes, vont nous dire que c'est plus payant de travailler pour un accident payé par les assurances que de faire un travail pour un type qui veut simplement faire faire une peinture ou faire refaire une carrosserie à son compte.

Quant à l'assureur, nous l'avons déjà dit, il a intérêt à se montrer souple en cas de paiement en vertu de l'assurance-collision. On nous objectera que l'assureur trop généreux se verrait dans l'obligation d'accroître des primes et de devenir ainsi moins "concurrentiel". En premier lieu, il faut noter que les indemnités payées en vertu de l'assurance-collision représentent déjà, selon le

rapport Gauvin, 21% du total des indemnités payées, et que cette assurance ne couvre que des dommages matériels, contrairement à l'assurance-responsabilité.

Si, pour les dommages matériels, cela équivaut à 65%, il semble bien qu'il y ait 21% qui soient payés pour l'assurance-collision. Mais, surtout, c'est oublier que la concurrence ne se fait pas seulement pour les primes — de toute façon, elles ne varient guère d'une compagnie à l'autre, bien qu'il semble que, durant les deux dernières années ou à peu près, il y a eu une certaine variation — la concurrence étant faible à ce niveau, selon le rapport Gauvin lui-même, mais qu'elle se fait davantage peut-être au niveau du marché, c'est-à-dire de l'obtention et du maintien d'une clientèle qui risque de s'échapper si elle n'est pas satisfaite de la compensation obtenue après un accident. La logique du fonctionnement de ce système tend donc à conduire à une hausse des indemnités et à une hausse des primes.

Malheureusement, la réforme proposée par le ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, loin de combattre cette tendance, contribuera, à notre avis, à l'aggraver ou, tout au moins, laisse un grand point d'interrogation. En proposant une formule d'indemnisation directe, assumée par les assureurs privés, ne risque-t-on pas de voir la tendance logique à la hausse, particulièrement forte, à l'heure actuelle, pour l'assurance-collision, s'étendre à l'ensemble des dommages matériels, d'autant plus que, la notion de responsabilité demeurant, l'assureur ayant indemnisé son client jugé non responsable n'aura qu'à envoyer la facture à un autre assureur? On retrouve cela dans la convention d'indemnisation. Autrement dit, ce sera toujours votre assureur qui va vous payer, responsable ou non, et, ensuite, si vous êtes jugé non responsable, on envoie la facture à une autre compagnie, si j'ai bien compris le système proposé pour l'indemnisation. En plus, l'assurance-responsabilité devenant obligatoire, l'automobiliste sera davantage à la merci des assureurs. Cette formule risque, à notre avis, d'avoir les désavantages d'un système de non-responsabilité sans en offrir les avantages.

La création de centres d'évaluation des dommages sous la responsabilité des assureurs privés ne nous semble guère être un remède efficace à ce problème. Il faudrait que ces centres soient communs pour tous les assureurs, que l'utilisation en soit obligatoire pour tous les assureurs, et toutes les victimes d'accidents. On retrouve, d'ailleurs, dans le projet de loi, ce caractère obligatoire pour les assureurs et les accidentés, quoique la loi dise: Dans toute la mesure du possible, si je me rappelle bien. Même dans ce cas, avec les centres d'évaluation, en supposant que tout le monde doive passer par là, la logique ne conduira-t-elle pas à un certain laxisme du côté des indemnisations, quitte, à en faire porter les coûts sur l'ensemble des assurés? C'est, à mon sens, le principal point d'interrogation en ce qui regarde les dommages matériels.

Il faudrait sans doute, pour éviter cela, un contrôle extérieur assez rigoureux qui ne peut, à notre avis, être fait simplement au niveau de la participation au conseil d'administration de la corporation qui serait créé ou de la surveillance des taux de profit des compagnies d'assurances car la tendance ci-haut mentionnée, c'est-à-dire l'espèce de tendance au relâchement des compagnies d'assurances, quitte à payer un peu plus cher pour garder leurs clients, cette tendance ne contribue pas à accroître directement les taux de profit des assureurs, mais vise plutôt à accroître l'importance du nombre des assurés. Ce contrôle devra s'exercer au niveau des évaluations elles-mêmes, sinon des réparations et peut-être aussi au niveau du paiement des franchises, étant donné que tout le monde paie son "déductible", comme on dit.

De plus, cette formule des centres d'évaluation risque de poser des problèmes pratiques sérieux. Comment un garagiste acceptera-t-il une évaluation s'il n'a pas donné son accord au préalable, s'il n'a pas négocié cette évaluation? On oublie peut-être que la concurrence est beaucoup moins forte dans le secteur de la réparation de la carrosserie que de la mécanique.

Ce désavantage pratique pourrait s'exprimer de la façon suivante. Par exemple, il y a deux ans, j'avais eu un accident de voiture dans la région de Québec, dans le bout de Cap-Rouge. Ce n'est pas moi qui l'ai eu, c'était ma compagne, si vous voulez, peu importe. De toute façon, elle l'a fait remorquer chez moi à Beauport. Avec ces centres d'évaluation, c'est-à-dire que le lendemain, quelque chose comme cela, je pars et je fais remorquer ma voiture au centre d'évaluation. Je fais faire l'évaluation: \$1500. Une fois que c'est fait, il reste mon garagiste. Alors, je pars avec ma voiture, je la remets en arrière du remorqueur, je m'en vais sur la rive sud à Beaumont. Il y a encore là un \$35, \$40 de remorquage.

Mais, aussi, je peux avoir téléphoné à mon garagiste d'avance et lui demander: As-tu le temps, serais-tu intéressée réparer ma voiture? Il peut me dire oui, mais il faudrait que je la voie. Je m'en vais là. J'arrive, il me dit: Je trouve que l'évaluation est trop faible. Je ne peux pas arriver à le faire comme cela. Qu'est-ce que je fais avec cela? Je rembarque avec le remorquage, la voiture derrière et je commence à me chercher un garage. Cela me paraît être une des dimensions, au point de vue pratique, très sérieuses. Est-ce qu'il faudrait que le garagiste vienne au centre d'évaluation pour voir ma voiture ou est-ce que les garagistes devraient venir pour marchander, en quelque sorte, les accidents qui leur paraîtront intéressants? Cela me paraît drôlement problématique.

De plus, autre inconvénient pratique, autre problème qui va se poser: Comment établira-t-on le taux horaire alors qu'il existe, dans la région de Québec, tout au moins, des différences d'environ \$10 dans ces taux? Les taux de réparation de carrosserie varient sûrement entre \$13, \$14 l'heure à \$24, quelque chose comme cela, chez les conces-

sionnaires de voitures neuves qui ont toujours des tarifs horaires plus élevés.

Est-ce qu'on va négocier avec les garagistes en partant par le haut ou en partant par le bas? Ou est-ce qu'on va trouver un juste et moyen terme? C'est un autre problème.

Il y a un autre inconvénient qui n'est pas mentionné dans le rapport mais qui, à mon sens, est important pour des hommes ou des femmes politiques — si vous me permettez l'expression — c'est que cela a un caractère extrêmement impersonnel. Vous allez dans un centre d'évaluation avec votre voiture, vous faites faire une évaluation, c'est une grande affaire, il y a des centaines de voitures qui sont là, les gars font l'évaluation pour tout le monde. Pour avoir travaillé moi-même une dizaine d'années dans le domaine de l'automobile, dans les pièces notamment, je sais combien les gens, quand il y a quelque chose qui arrive à leur voiture, il en parle avec autant d'émotion que s'il s'agissait de leur santé physique ou de leurs enfants ou de leur femme, je ne sais pas très bien, mais pour eux la voiture c'est quelque chose. Dans ces centres, évidemment, cela risque d'être fort différent, cela risque d'être fort impersonnel.

Enfin, la réforme proposée ne nous semble guère offrir de solution au problème du coût des pièces, fondamental dans la hausse du coût des dommages matériels. Ces prix dépendent presque entièrement des manufacturiers de voitures et de leurs distributeurs. Contrairement à ce qui se passe pour les pièces de mécanique, il n'existe pas pour les pièces de carrosserie de réseaux parallèles, ce qu'on appelle des "jobbers", c'est-à-dire de gens qui vendent des pièces provenant non du manufacturier de voitures, mais provenant d'entreprises, de manufacturiers qui font des pièces qu'on appelle non authentiques, c'est-à-dire des pièces de rechange mais qui ne sont pas celles du manufacturier. Pour la carrosserie, cela n'existe pas, sauf des choses très marginales, comme des pare-chocs rechromés ou des choses comme cela.

En dehors de cela, les pièces de voitures neuves viennent du concessionnaire qui, lui, les a achetées du manufacturier. Il n'y a pas de revente-y, si vous voulez, beaucoup là-dessus.

C'est ce que j'explique ensuite. Contrairement à ce que semble suggérer le rapport Gauvin, il n'existe guère de possibilité de créer un réseau parallèle de pièces neuves. La fourniture de pièces neuves, pour une marque donnée, est en fait un monopole de la société fabricante qui passe par l'intermédiaire de ses concessionnaires, qui sont généralement peu enclins à couper les prix, en supposant que le manufacturier leur laisse la possibilité de le faire.

Le rapport Gauvin signale, et avec raison, que les assureurs n'ont à peu près rien fait pour négocier globalement le prix des pièces neuves et il en est de même pour les pièces usagées. Encore là le coût est reporté sur les assurés et ne diminue en rien le profit des assureurs.

Je ne sais pas si vous vous en souvenez, il y a à peu près deux ans, certaines compagnies d'as-

surances avaient adopté la politique de couper de 10% le coût des pièces quant aux indemnités. Tous les concessionnaires de la région de Québec avaient fait une entente secrète, bien sûr, pour augmenter le coût des pièces de 10%, de sorte que les 10% s'annulaient de façon automatique à l'autre bout.

A la réforme proposée, je vois une sorte de danger de création d'une espèce de cartel des compagnies d'assurance privées. Par exemple, il va y avoir une convention d'indemnisation commune, l'établissement d'une grille de responsabilités, des centres communs d'évaluation et, en plus, l'assurance est obligatoire. J'ai un peu peur qu'on se retrouve face à une entente des compagnies d'assurances qui vont, finalement, constituer un quasi-cartel. La seule protection à cela, à mon sens, c'est une espèce d'épée de Damoclès que le gouvernement peut tenir au-dessus de leur tête en disant: Si vous ne faites pas comme il faut, on va s'y embarquer. C'est déjà beaucoup! Ce que nous voulions vous proposer, c'est aussi une sorte d'épée de Damoclès, mais d'un modèle un peu différent.

Pour résumer, la réforme de l'assurance automobile, pour être pleinement efficace en ce qui regarde les dommages matériels, devrait, à notre avis, tenir compte des quatre principes suivants: suppression de la notion de responsabilité pour les dommages matériels aussi bien que les dommages corporels; recherche d'une diminution de l'incitation au laxisme, si vous voulez, ou de la facilité avec laquelle les compagnies d'assurances paient; incitation des assurés à accepter les conséquences financières des accidents, notamment consentir à payer leur franchise, et, enfin, l'exercice d'un contrôle sur les évaluations et les réparations de même que sur le paiement des franchises.

Dans la deuxième partie, en gros, pour résumer, ce que nous proposons, c'était ceci. Les associations coopératives dans le secteur de l'automobile s'amorcent à peu près au Québec à l'heure actuelle, dans des conditions extrêmement difficiles, il faut le dire. Il y a une dizaine d'associations coopératives de garages à travers le Québec qui ont à peu près 3500 membres au total. Malgré les difficultés, c'est un mouvement qui est appelé à prendre de l'ampleur, et on a bien l'intention d'ailleurs de lui en faire prendre.

Ce qu'on voyait comme un des remèdes possibles au problème du domaine des dommages matériels, c'est que ces coopératives servent d'embryons, si vous voulez, pour la création d'un vaste réseau coopératif de réparation de mécanique et de carrosserie, qui serait aussi chapeauté par une assurance propre à ce réseau. Pas nécessairement une compagnie d'assurances des coopératives, mais tout au moins qu'on puisse avoir une tarification propre dans une compagnie d'assurances existante, autant que possible une compagnie issue d'un mouvement coopératif; enfin, avoir notre propre tarification.

Pourquoi les garages coopératifs feraient-ils des miracles? D'abord, ils ne feront pas de mira-

clés, c'est bien certain, aucune coopérative ne fait de miracles.

Ce que je veux dire par là, c'est que, dans une coopérative, les membres ont les moyens d'exercer un contrôle rigoureux sur ce qui se passe, sur les évaluations et sur les réparations. De plus, les livres de toute coopérative sont ouverts à n'importe quel membre. Si vous voulez savoir si Jos Bleau, qui a fait réparer sa voiture, a vraiment payé sa franchise et savoir ce qui s'est passé, tout cela est ouvert à tous les membres.

Il y a là vraiment une sorte de possibilité d'autocontrôlé dans les coopératives, que vous pouvez difficilement trouver dans un autre système. Bien sûr, ce contrôle pourrait aussi s'exercer par la compagnie d'assurances qui chapeauterait cela ou même par l'association des coopératives; il y a moyen d'organiser cela de diverses façons. Mais cela nous apparaissait comme peut-être le meilleur moyen, en créant une espèce de secteur témoin par les coopératives, de surveiller — c'est pour cela que je parlais de l'épée de Damoclès tout à l'heure — ou, en tout cas, d'être une espèce de chien de garde qui vaudrait à la fois vis-à-vis des garages et vis-à-vis des compagnies d'assurances.

Je parlais tout à l'heure de l'assurance-collision. Il semble que les compagnies d'assurances payent beaucoup plus largement quand elles payent directement à leur assureur. Mais dans une coopérative il y aurait moyen de contrôler cela beaucoup plus rigoureusement et, à mon sens, de réussir à faire diminuer les coûts. Si on n'y réussit pas, du moins ce seront les coopérateurs qui assumeront la responsabilité de leur manque de surveillance.

Vous comprenez ce que je veux dire, c'est qu'ils seraient responsables — pas responsables au sens de la loi, je veux dire dans les accidents — dans une certaine mesure du coût de leurs assurances par le contrôle qu'ils exerceraient à l'intérieur de la coopérative.

Pour résumer, je vous lis très rapidement ce qu'on dit là-dessus: Tout d'abord, nous souscrivons entièrement au principe de non-responsabilité même pour les dommages matériels; nous n'élaborerons guère davantage sur ce sujet, le rapport Gauvin lui-même et beaucoup d'organismes ayant démontré avant nous et sans doute mieux que nous ne pourrions le faire, la désuétude de la notion de responsabilité dans ce domaine et les coûts inutiles qu'elle engendre au niveau de l'administration.

Nous voudrions, cependant, souligner un avantage de la formule de non-responsabilité qui n'a guère été souligné jusqu'ici à notre connaissance, soit que le taux des primes serait directement relié à la valeur de la voiture. C'est le cas actuellement pour l'assurance-collision, mais pour l'assurance-responsabilité, on n'est pas toujours conscient que les dommages causés aux voitures de luxe sont défrayés par les assurés dits responsables qui ne sont sûrement pas responsables du fait qu'ils causent des dommages à une Cadillac ou à une Continental plutôt qu'à une Volkswagen.

Ceux qui se baladent en salon sur roues auraient au moins à en payer le prix, plutôt que de le reporter sur les autres assurés.

Il y a deux autres avantages que l'on pourrait ajouter à cela, finalement. Est-ce que le fait d'avoir une assurance correspondant à la valeur de la voiture ne créerait pas une certaine redistribution entre les jeunes et les gens plus âgés? On sait combien cela coûte cher aujourd'hui aux jeunes d'avoir de l'assurance automobile. Est-ce qu'il n'y a quand même pas beaucoup plus de jeunes qui ont des petites voitures? Est-ce que cela ne créerait pas une certaine redistribution dans la tarification des voitures? Et puis ce serait peut-être une incitation à diminuer le volume des voitures, quand on sait que le pétrole coûte de plus en plus cher et qu'il devient de plus en plus rare. Je passe là-dessus.

Deuxième point, diminution de l'incitation au laxisme. L'incitation au laxisme des assureurs qui prévaut actuellement surtout pour l'assurance-collision tendrait à s'étendre à l'ensemble des indemnités avec une formule d'indemnisation directe. Comme nous vous l'avons déjà fait remarquer, si la notion de responsabilité demeure, l'assureur serait incité à être large si son client est jugé non responsable, puisqu'il n'aurait qu'à envoyer la facture à un autre assureur.

C'est là, à mon sens, que reste le gros point d'interrogation de la formule proposée. Par contre, si la notion de responsabilité disparaissait, il devrait assumer la totalité du coût des indemnités et le reporter sur le coût des primes, mais l'existence de franchises constitue nettement une forte incitation à la "générosité".

Une façon possible de remédier à cette situation serait la création d'une régie d'assurance d'Etat qui couvre l'ensemble de l'assurance automobile, car une implication partielle risquerait de valoir à la régie d'Etat une réputation inverse, soit celle de mesquinerie, à moins que ces taux ne soient réellement plus bas.

Si vous me permettez, Mme le ministre, c'est un peu là que je vois l'épée de Damoclès, l'insertion d'une régie d'Etat partielle dans l'assurance automobile pour les dommages matériels. Pour avoir des coûts meilleurs, la régie devra probablement aussi être plus dure envers ses assurés. A mon sens, cela risque de poser des problèmes.

Il peut sembler paradoxal et contraire à une certaine théorie économique que la création d'un monopole contribue à une baisse des prix, mais le système "concurrentiel" des assureurs privés ne nous a guère permis de constater l'efficacité de cette supposée concurrence.

Cependant, même dans le cas de la création d'une régie d'Etat, la pression à la surévaluation des dommages de la part des automobilistes et des garagistes demeurerait. Le système que nous proposons, sorte d'auto-contrôle, nous semble le plus apte à remédier à cette situation.

On arrive maintenant à la question des garages coopératifs. Incitation des assurés à accepter les conséquences financières d'un accident. Nulle part dans le rapport Gauvin, ni dans le document

du ministère il n'est fait mention des garages coopératifs. Cela est sans doute compréhensible puisqu'on n'y parle guère des garages, de toute façon.

Les garages coopératifs ne constituent pas une formule miracle ou passe-partout mais, moyennant certaines conditions, ils pourraient jouer un rôle extrêmement utile pour répondre aux exigences d'une réforme mentionnée plus haut.

Nous avons déjà dit que l'un des éléments qui expliquent la hausse des coûts des indemnités des primes réside dans les rapports entre l'assuré victime d'un accident, le garagiste et l'assureur. Comme une coopérative est une association qui ne vise pas le profit, le garage coopératif n'aurait pas intérêt, à prime abord tout au moins, à surévaluer les dommages. Cependant, il est assez évident que si les indemnités pour les dommages matériels étaient versées par un assureur privé ou une régie d'Etat, tout automobiliste victime d'un accident, fut-il membre d'une coopérative, chercherait à obtenir le plus possible pour les dommages à sa voiture. La coopérative elle-même serait tentée de l'appuyer en ce sens afin de le garder comme membre, sans compter qu'elle pourrait y trouver son propre bénéfice. Il faudrait donc que les membres des garages coopératifs aient leur propre société d'assurance ou, tout au moins, qu'ils aient droit à une tarification propre ou préférentielle, soit d'une régie d'Etat ou d'une société d'assurance coopérative existante. C'est là que je parlais tout à l'heure de la propre responsabilité, mais cette fois, responsabilité sur le coût de leur propre assurance de la part des membres.

Il est à remarquer que pour être pleinement efficace, ce système doit fonctionner dans une formule de non responsabilité. Avec la formule de responsabilité et indemnisation directe, un garage coopératif, comme tout garage, aurait alors intérêt à obtenir des évaluations maximales pour les dommages aux voitures de ses membres payés par une autre société d'assurance. Cela implique que même si les membres de coopératives avaient leur propre société d'assurance, si la notion de responsabilité demeure, la société d'assurance a à payer pour des accidents de nos membres, à partir d'évaluations faites en dehors du réseau coopératif où on essaie, bien sûr, d'accroître les coûts. Inversement, les membres des coopératives auraient aussi tendance à obtenir des prix les plus élevés possibles quand ce serait une autre compagnie d'assurances que la leur qui payerait. Autrement dit, on retombe un peu dans le même cercle vicieux. C'est pour cela que l'on croit que, pour être vraiment efficace, il faudrait que la notion de responsabilité disparaisse.

L'exercice d'un contrôle. Il existe déjà un certain nombre de sociétés mutuelles ou coopératives d'assurance automobile et, à notre connaissance tout au moins, elles n'offrent pas des taux spécialement avantageux pour les assurés, sauf peut-être par une sélection plus rigoureuse des membres. Il faut dire que le système actuel ne se prête guère à une diminution des taux.

Ce que nous voulons souligner ici est le fait que les garages coopératifs, par leur constitution même, permettent aux membres de contrôler ce qui se passe non seulement au niveau de l'administration, mais aussi de la gestion des ateliers puisqu'ils possèdent leur propre garage. Les membres auraient intérêt à veiller à ce que les évaluations soient faites en fonction du coût réel des réparations pour maintenir les primes au taux minimal. De plus, il serait possible de mettre sur pied un système de surveillance interne à l'ensemble du réseau coopératif, ou même étatique si la régie d'Etat s'occupait des dommages matériels, pour les évaluations aussi bien que pour les réparations, sous forme de contrôle sporadique, par exemple, ce qu'on appelle des "spot checks". Enfin, comme les livres de la coopérative seraient ouverts aux membres et à l'organisme de contrôle, il serait possible de vérifier en tout temps si les franchises ont bel et bien été déboursées par les victimes d'accidents.

Un réseau de coopératives constituerait un témoin qui influencerait sur l'ensemble du secteur aussi bien au niveau des réparations que de l'assurance, même si elles étaient réservées aux membres. L'existence des coopératives inciterait les garages à accepter les coûts établis par les évaluations car ils risqueraient autrement de perdre leurs clients au profit des coopératives. Les taux horaires des coopératives pourraient même servir de critère pour les réparations faites à l'extérieur du réseau coopératif.

Le réseau coopératif pourrait graduellement mettre en place un réseau de pièces usagées qui pourrait contribuer à réduire considérablement les coûts, ces pièces se vendant habituellement à la moitié du prix des pièces neuves, ce qui nous apparaît d'ailleurs assez exorbitant, étant donné surtout la hausse récente des pièces neuves. Il pourrait également, en développant graduellement son pouvoir d'achat, influencer sur le coût des pièces de carrosserie neuves, avec l'aide possible de la régie d'Etat, ce que les sociétés d'assurance privées n'ont jamais fait jusqu'à maintenant.

Enfin la mise en place d'un réseau coopératif éviterait qu'une régie d'Etat ait à implanter elle-même une infrastructure complexe de centres d'évaluation si l'Etat prenait à son compte l'assurance pour les dommages matériels, ou peut-être même d'avoir à s'impliquer dans les centres d'évaluation proposés pour les assureurs privés, se limitant à un rôle de surveillance tout au plus. Cette formule éviterait également que l'assuré soit démuné face à une régie d'Etat ou l'ensemble des assureurs privés, établissant ainsi une sorte d'équilibre entre la recherche d'une diminution des coûts de réparations et la protection de l'assuré pour qu'il obtienne une réparation satisfaisante de ses dommages matériels.

Nos propositions peuvent se résumer de la façon suivante:

- 1- Abolition de la notion de responsabilité pour les dommages matériels.
- 2- Mise en place d'un réseau coopératif qui aurait sa propre société d'assurance, ou tout au

moins qui aurait droit à une tarification préférentielle à l'intérieur d'une régie d'assurance d'Etat ou d'une société d'assurance coopérative.

3- Les garages coopératifs membres du réseau auraient leurs propres ressources d'évaluation et de réparation.

4- Un contrôle de l'administration de l'assurance, des évaluations et des réparations serait exercé par les membres de chacun des garages coopératifs, par un système de contrôle interne de la société d'assurance ou même par un système externe comme une régie d'Etat.

La formule ci-dessus proposée peut n'apparaître que comme une solution très partielle, notamment parce qu'elle toucherait d'abord exclusivement les membres des garages coopératifs.

Il existe actuellement au Québec une dizaine d'associations coopératives de garages, regroupant ensemble environ 3500 membres. Ce que nous proposons est d'utiliser ces associations comme embryon d'un réseau de centres coopératifs de l'auto qui s'étendrait graduellement à travers la province. Ces centres comprendraient une unité d'évaluation des dommages et un atelier de carrosserie et de peinture. S'ajouteraient à cela les ateliers de mécanique, des magasins de pièces, et pourront éventuellement s'y greffer des centres d'évaluation des réparations mécaniques. On penserait notamment à une législation éventuelle sur la protection des consommateurs. Evidemment, l'assurance serait superposée à ce réseau. Le tout pourrait constituer un système efficace, le seul véritablement efficace, à notre avis, de protection des consommateurs.

La mise en place d'un tel réseau occasionnerait, évidemment, des coûts assez élevés. Il faut remarquer, toutefois, que la mise en place des centres d'évaluation devrait être défrayée par les consommateurs, qu'elle soit faite par les sociétés d'assurances privées ou par une régie publique. Les membres des coopératives pourraient contribuer, au moyen des parts sociales dans une proportion à définir, aux investissements de départ nécessaires, mais cela ne pourrait être suffisant.

Il faudrait donc que l'Etat ou un mouvement coopératif accepte de financer à long terme les investissements nécessaires. Ceci pourrait être aussi un rôle dévolu à la société de développement coopératif qui doit être formée au cours de la présente session, si on en croit le message inaugural. Là, évidemment, il s'agissait de la première partie de la session en cours. Nous ne pouvons ici détailler davantage ces questions, ce document ne pouvant qu'énoncer quelques lignes de force du développement d'un réseau coopératif.

Je vous remercie de m'avoir écouté, j'espère que je n'ai pas été trop long.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Labrecque. Avant de donner la parole à Mme le ministre, je voudrais mentionner tout simplement un oubli que j'avais fait au début. M. Ouellette (Beauce-Nord) remplace M. Gosselin (Sherbrooke), et M. Paquette (Rosemont) remplace M. Marquis (Mata-pédia). Mme le ministre.

Mme Payette: M. le Président, je voudrais remercier M. Labrecque d'être venu déposer son mémoire et en faire lecture devant cette commission. C'est un sujet que je connais bien, pour ma part, puisque ce mémoire m'a déjà été présenté durant la tournée et que j'avais eu l'occasion d'en discuter avec M. Labrecque. Puisqu'il n'a pas senti le besoin de récrire un autre mémoire, je voudrais quand même lui rappeler que les centres d'évaluation ont des fonctions précises — tel que prévu à l'intérieur du projet de loi — et qu'il ne faudrait pas qu'il pense que si nous n'avons pas consacré de nombreuses pages à la situation des garagistes dans le circuit de l'assurance automobile, nous sommes inconscients de la situation qui existe.

Je pense avoir répété à plusieurs reprises, M. le Président, que nous savons qu'il y a du coulage d'argent — ce sont les mots que j'avais utilisés à ce moment-là pour décrire les opérations d'évaluation et de réparation des voitures — dans le système tel qu'on le connaît actuellement.

Sans vouloir présumer des fonctions exactes des centres d'évaluation, je pense qu'on peut espérer une amélioration dans ce secteur et une diminution des coûts des réparations ainsi qu'une meilleure qualité des réparations pour les voitures. M. Labrecque a manifesté son inquiétude quant à l'attitude des garagistes face à des évaluations venant des centres d'évaluation. Je pense qu'il n'aura peut-être pas saisi qu'il y aura eu, au préalable, bien sûr, des négociations avec l'ensemble des garagistes pour établir des taux horaires qui soient satisfaisants pour les garagistes; pour établir également le temps qu'il faut pour une réparation bien identifiée et le coût des pièces, qui est relativement facile à connaître puisque ces coûts existent et sont publiés chaque année par les manufacturiers.

Dans ce sens, je dois dire à M. Labrecque que, pour ma part, j'ai bon espoir que nous allons arriver à un meilleur contrôle non seulement des coûts mais de la qualité de la réparation. Il a affirmé, à un moment donné — c'est une question que je voudrais lui poser — qu'il y avait actuellement une surévaluation des dommages matériels de l'ordre de 15% à 20%. Est-ce un chiffre qui vous paraît être celui qui a cours actuellement, ou est-ce plus ou moins élevé que cela?

M. Labrecque: D'abord, je vous ai dit que ce chiffre a été, en un sens, arbitraire parce que, évidemment, je n'ai pas les moyens...

Mme Payette: Est-ce à la suite de votre expérience personnelle que vous êtes en mesure de dire cela?

M. Labrecque: Quant à moi, cela ne m'apparaît pas exagéré...

Mme Payette: 15% à 20%.

M. Labrecque: ... de parler de 15% à 20%. C'est peut-être même plus, c'est peut-être moins aussi, mais de par mon expérience personnelle,

cela ne m'apparaît pas exagéré vu toutes les possibilités qui existent de ne pas suivre ce qui est écrit sur les évaluations et même de couper ici et là.

Mme Payette: De toute façon, même si le pourcentage n'est pas aussi précis, vous affirmez que les garagistes, actuellement, ont deux attitudes différentes selon qu'il s'agit d'un client assuré ou d'un client non assuré. S'il s'agit d'un client assuré, on a tendance à surévaluer le coût de la réparation et l'évaluation des dommages.

M. Labrecque: Je dirais que, notamment chez les petits garagistes de carrosserie comme il en existe des milliers à travers la province, à mon sens, ils réussissent à s'en tirer, si vous voulez, un peu à cause de cela. En effet, si vous allez le voir, par exemple, avec votre voiture — mettons qu'elle a trois ans ou quatre ans et que vous commencez à avoir des trous dans les ailes — il va vous faire un prix global. Généralement, il ne tient pas compte tellement du taux horaire. Il dit: OK, je vais te faire cela pour \$400. Je pense que le profit ou la marge des bénéficiaires qu'il se garde ou le taux horaire qu'il se donne finalement pour faire cela est beaucoup moins élevé que celui qu'il prend quand il s'agit d'assurances.

J'ai l'impression qu'il réussit à faire ces réparations à ce prix parce que, quand il travaille sur des voitures pour lesquelles une compagnie d'assurances paie, il a des tarifs plus élevés.

Mme Payette: Est-ce qu'il n'est pas également vrai, M. Labrecque, qu'il y a des différences au niveau des évaluations s'il s'agit d'un dépositaire de voitures ou s'il s'agit d'un petit garagiste du coin? Le dépositaire de voitures, on comprend qu'il ait des frais d'administration supérieurs. Il a un terrain qui est souvent extrêmement bien situé en plein centre-ville; il a les frais de son enseigne à deux ou trois couleurs; il laisse les lumières allumées toute la nuit pour ses salles de montre. Est-ce qu'à cause de cela il ne serait pas tenté de récupérer une partie de ses frais pour le reste de son garage sur les réparations, sur les évaluations de dommages matériels, alors que le petit garagiste a moins de frais finalement?

M. Labrecque: Oui, sûrement, mais il ne faut pas oublier que le concessionnaire, de toute façon — ce n'est pas seulement pour l'assurance automobile, c'est aussi pour la réparation mécanique que le client paie ou la réparation mécanique sur garantie ou les réparations à la carrosserie — a toujours des taux horaires de beaucoup plus élevés que le petit garagiste, c'est de l'ordre, généralement, de \$7, \$8 plus élevé que les garagistes. Mais il a aussi des taux horaires plus élevés pour la carrosserie que pour la mécanique, ce qui est, sans doute, assez significatif.

Mme Payette: Il préfère changer une aile plutôt que de la débosser, de toute façon.

M. Labrecque: C'est sûr que, rendu à \$24 l'heure, il vaut mieux ne pas trop "taponner" après les ailes, malgré les coûts des pièces. Cela vaut, d'ailleurs, pour la mécanique aussi. Au taux horaire qu'ils exigent, si tu as trois heures de travail pour "débosser" une aile, je veux dire, tu es aussi bien d'en mettre une neuve, cela ne coûte pas plus cher. Je reviens en arrière. Vous me parliez tout à l'heure, comment dirais-je, du coulage qui existe au niveau des évaluations. En fait, ce n'est pas tout à fait le même problème, mais est-ce que, dans le rapport Gauvin, on ne pourrait pas retrouver un certain pourcentage, en tout cas, de la différence qui existe, pour les compagnies d'assurances, entre l'assurance-collision et l'assurance responsabilité? Je pense qu'on pourrait le retrouver ce pourcentage, la différence qui existe, mais enfin ce n'est pas tout à fait le même problème que ce qui se passe dans un garage.

Mme Payette: M. Labrecque, pendant la tournée, je me suis fait dire que j'étais naïveuse d'avoir déjà payé le déductible sur une voiture. Apparemment, les gens qui sont connus, qui connaissent un garagiste ne paient jamais un déductible. Est-ce que c'est vrai?

M. Labrecque: C'est très fréquent. En tout cas, je ne veux pas dire qu'il n'y a pas de gens qui en paient, mais c'est très fréquent.

Mme Payette: Vous iriez jusqu'à quel pourcentage à peu près, selon vos connaissances?

M. Labrecque: Encore là, le pourcentage que je pourrais vous donner... D'abord, la règle, c'est qu'à peu près tout le monde le demande.

Mme Payette: C'est que tout le monde qui est assuré dit: Tu commences à compter au-dessus du déductible. C'est cela?

M. Labrecque: C'est à peu près cela. Mais la règle, c'est que, quand le gars se présente au garage, il dit: Penses-tu que tu pourrais me "sauver" \$250? Les garagistes ne sont pas toujours d'accord. S'ils ont beaucoup de travail, ce qui les rend un peu plus indépendants, peut-être qu'ils n'accepteront pas de le faire. Il y en a beaucoup qui acceptent. Il y a un autre truc qui existe. C'est que tu vas faire faire ton évaluation chez le concessionnaire à \$23 l'heure, par exemple, et une fois que l'évaluation est faite, que la compagnie d'assurances a payé, là tu repars avec ton auto et tu t'en vas à ton petit garage qui, lui, travaille à \$13 ou \$14.

Mme Payette: Où est-ce que va la différence du chèque qui vient de la compagnie d'assurances? Est-ce qu'on le partage entre le garagiste et le client à ce moment?

M. Labrecque: Oui, généralement, mais il peut être partagé avec le client ou uniquement au client.

Mme Payette: C'est une proposition qui peut être faite.

M. Labrecque: C'est ce genre de chose...

Mme Payette: M. le Président, j'ai terminé pour l'instant, je vais laisser la parole à mes collègues.

M. Roy: M. le Président, une question de règlement. On vient de discuter d'un certain nombre de choses et quand même, je pense que la commission parlementaire mérite d'être éclairée de façon bien objective et non pas d'une façon subjective.

J'aimerais poser une question à notre interlocuteur—je m'excuse auprès de mon collègue le député de Jacques-Cartier—seulement sur un point pour éclairer les questions que vient de poser le ministre. C'est bien beau, on dit 15% à 20% plus cher les évaluations, les garagistes paient...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Beauce-Sud, est-ce que c'est une question de règlement?

M. Roy: J'en fais une question de règlement pour éclairer davantage, sur les propos qui viennent d'être tenus par le ministre, les membres de la commission, avant qu'on prenne d'autres sujets. Est-ce que vous me permettez?

Le Président (M. Boucher): C'est une question de règlement sur l'éclaircissement...

M. Roy: C'est une question de règlement, parce que je trouve que la commission parlementaire a le droit d'être éclairée de façon objective et non de façon subjective. A la suite de tout ce qui vient d'être dit, on a émis un certain nombre d'opinions et d'hypothèses qui ne m'apparaissent pas être prouvées d'aucune façon.

M. Vaillancourt (Jonquière): ...

M. Roy: Oui, j'en fais une question de règlement, parce que je ne suis pas prêt, demain matin et même ce matin, à ce qu'on dise que les garagistes sont tous des voleurs, ce sont tous des malhonnêtes, les petits garagistes, les concessionnaires, les garagistes spécialisés. En somme, on fait en quelque sorte un procès, et on ne prouve rien. J'aimerais demander—et c'est le point de règlement que je soulève—si on a des preuves à soumettre à la commission parlementaire à ce niveau. C'est sur ce point que j'insiste.

M. Paquette: M. le Président, je m'excuse.

M. Roy: Il y a quand même des limites, il ne faut pas charrier, on n'est pas ici pour s'amuser.

M. Paquette: Je pense que ce n'est pas une question de règlement. Le député de Beauce-Sud peut très bien faire son intervention à son tour. Si, chaque fois qu'on n'est pas d'accord sur quelque

chose qui se passe autour de la table, on se met à faire des questions de règlement, pour interrompre ceux qui ont la parole, on n'ira pas très loin.

M. Roy: Je n'ai interrompu personne, c'est immédiatement après que le ministre eut terminé. J'ai attendu que le ministre termine sa période de questions et j'ai demandé des explications avant que le député de Jacques-Cartier intervienne.

M. Paquette: C'est la procédure normale. On demande au député...

M. Roy: De toute façon, je pourrai réserver mes questions pour tout à l'heure, mais j'aimerais dire, à ce moment-ci, que j'ai bien des réserves là-dessus.

Le Président (M. Boucher): Je crois que vous aurez l'occasion quand même de poser des questions à notre invité.

M. le député de Jacques-Cartier.

M. Saint-Germain: M. le Président, je tiens à remercier le représentant des garages coopératifs de sa présentation. Il y a là certainement des éléments intéressants.

Je n'ai pas voulu interrompre le député de Beauce-Sud, mais je suis tout à fait d'accord avec lui. D'ailleurs c'est la question que j'allais soulever immédiatement. Lorsqu'on représente l'autorité, il est toujours imprudent de laisser planer des doutes sur l'honnêteté des gens et sur les groupes qui sont au service de la société. D'ailleurs, lorsqu'on a fait de la politique pendant longtemps, on est habitué à cela. Pour être en politique et être heureux, il faut être un peu immunisé contre ces accusations non fondées, et nous sommes, à titre de politiciens, exposés à ces accusations sans fondement.

On a dit et on a répété à cette commission que les assureurs, les avocats, là on accuse les garagistes, sont tous des voleurs, des gens malhonnêtes et qu'il faut, par une loi, les empêcher d'abuser du public. Ce sont des procès à l'emporte-pièce, s'il fallait faire des procès comme cela à chaque accusé, on prendrait tout le monde et on les foutrait en prison. Mais on oublie toujours les conditions dans lesquelles ces gens sont obligés de travailler et d'évoluer. On oublie souvent, trop souvent, que c'est à cause du gouvernement qui n'a pas changé ou modifié le système, soit au point de vue juridique ou autrement, qu'il a été au détriment de la société et au détriment des assureurs, des avocats, des garagistes et un peu de tout le monde.

On parle de garagistes. Il me semble évident, si on connaît un peu les affaires—juste un peu—sans être un spécialiste, si vous êtes l'administrateur d'un garage où il y a 20 ou 25 mécaniciens, où vous avez des débosseurs, où vous vendez des pièces, vous êtes pris avec des décrets, des conventions collectives, des lois strictes sur les conditions de travail, des taxes élevées. Le chauffage, l'huile, tout a augmenté d'une façon accélérée. Vous vous faites voler, vous avez de la

misère à tenir à jour votre inventaire, votre autorité est diminuée.

M. Paquette: Vous vous faites voler par qui?

Mme Payette: Vous vous faites voler par qui?

M. Saint-Germain: Par les clients ou par les employés.

Mme Payette: Tous les clients sont des voleurs!

M. Saint-Germain: Je ne dis pas que les clients... On sait que tous les distributeurs aujourd'hui, que ce soit dans le domaine des pièces d'automobile, dans l'alimentation ou ailleurs, tout le monde est obligé de dépenser de petites fortunes pour mettre ses biens en sécurité. On sait tout cela! Cela ne veut pas dire que tout le monde est voleur, mais cela veut dire qu'il y a un pourcentage de gens malhonnêtes qui coûtent extrêmement cher à la société, à tous les commerçants et on les aura toujours.

Comment voulez-vous qu'un homme qui est responsable de l'administration d'un gros garage puisse arriver? Il est obligé de demander des taux exorbitants parce que tout lui coûte cher. Lorsque vous faites travailler un homme à \$7 ou \$8 l'heure avec les "fringe benefits" attachés à cela et que le gars s'arrête pour prendre un coke, combien peut-il coûter à son employeur, ce coke-là? C'est l'évolution de la société de nos jours, mais il faut bien que quelqu'un paie, cela me semble évident.

Vous avez, d'un autre côté, un petit garage où les relations entre le patron et les employés, à l'échelle humaine, sont faciles. Vous avez de ces garagistes qui travaillent eux-mêmes, premièrement, vous avez de ces garagistes qui ont à leur service de vieux employés, des amis ou des gens de la famille; ces gens-là ont beaucoup plus de facilité de manoeuvre. Ils maîtrisent beaucoup plus facilement les coûts. Bien souvent, ils font des réparations qui ne sont pas faites à l'intérieur des cadres d'un décret; on sait tout cela. Dire que le gros garagiste, nécessairement, abuse de la situation. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'abus, il y en a là comme il y en a partout, mais il y a des explications à ces soi-disant abus.

Probablement que parmi vos garages coopératifs si un garage, à un moment donné, prend de l'ampleur, comme un gros distributeur, vous aurez des problèmes qui seront à peu près les mêmes dans l'administration de vos coopératives, que vous le vouliez ou pas; vous ferez face aux mêmes difficultés. Peut-être auriez-vous, à l'échelle humaine, dans vos relations humaines d'autres moyens d'abaisser ces coûts d'administration à cause de votre façon d'être, parce que vous êtes une coopérative. Du fait de la structure même de votre entreprise, vous aurez peut-être d'autres moyens, mais vous allez faire face aux mêmes difficultés.

Il me semble évident, par exemple, que, lorsqu'une personne a un accident d'automobile, il y a des antécédents. Parlons d'une automobile qui

date de quatre ou cinq ans; le type, bien souvent, peut vouloir l'échanger. Dans le contexte actuel, dans le cadre juridique actuel, la compagnie d'assurances est obligée de payer le dommage causé; ce peut être une égratignure sur une porte, ce peut être un genre de dommage que, si c'était le propriétaire de l'auto qui l'avait causé lui-même et s'il était obligé de le payer lui-même, il ne ferait même pas réparer. Du moins, il ferait réparer sa voiture d'une façon superficielle en disant: On va cacher la bosse ou on va lui foutre un coup de marteau là et ce sera suffisant. Le même type qui subit un accident et qui sait que ses dommages sont payables n'acceptera pas la même procédure parce qu'il sait qu'on doit lui payer.

C'est entendu que si ce type a des dommages, par exemple, pour \$1000 ou \$1200 puis qu'il a \$250 de déductible il va dire, il peut bien dire au garagiste: Ecoute, de l'autre côté mon "char" est pourri. Si tu veux, laisse donc mon pare-chocs comme il est, mais répare ma voiture de l'autre côté et moi cela va bien faire mon affaire. Ce sont des choses qui se font. Je ne vous dis pas que c'est bien, mais il faut comprendre ces situations. Il y a des gens qui ont des dommages de \$300 ou \$400 à leur automobile, ils ne la font même pas réparer parce que c'est une vieille voiture, qu'ils vont échanger ou dont ils vont se débarrasser dans quelques mois. C'est bien leur droit, mais l'assureur comme tel, lui, il faut bien qu'il paye parce qu'il y a des antécédents judiciaires là-dessus, et si l'assureur ne veut pas payer, le propriétaire de la voiture va l'obliger à payer, il va l'amener en cour, il va y avoir des frais.

Alors, les assureurs veulent s'exempter de tout cela, et c'est le contexte. C'est le contexte, alors ce n'est pas facile d'aller au fond des choses à mon avis là-dedans. Je ne vous dis pas qu'il n'y a pas de solution, mais ce n'est pas facile. D'ailleurs, dans le contexte actuel, combien y a-t-il de garages actuellement, de gros garages qui font banqueroute? Je le sais, il y en a un chez moi; il y avait 200 employés là-dedans, les portes sont fermées. Est-ce qu'il y a eu mauvaise administration? C'est possible, mais il reste qu'un garage de 200 employés qui ferme ses portes, s'il a volé, il n'a pas assez volé pour se tenir en affaires, parce qu'ils ne sont plus là les gars, le garage est fermé. Ce sont des pertes terribles, des banqueroutes de \$2 millions ou \$3 millions.

C'est pour cela que je dis que lorsqu'on est en autorité il faut être prudent, et si on croit qu'il y a des abus, il faut aller chercher la preuve, au moins, avant de porter des accusations. Il faut dire: C'est cela l'abus et c'est cela la malhonnêteté, et aller prouver et aller détailler. Autrement, ce sont des paroles en l'air qui peuvent simplement porter préjudice à des hommes en particulier ou à des groupes d'hommes. De toute façon, ce n'est pas ma façon de procéder, de lancer des accusations à tort et à travers, sans jamais être capable de prouver ces dires.

Vous avez dit dans votre rapport des choses intéressantes, entre autres, lorsque vous avez parlé des compensations pour dommages, la prime était habituellement plus élevée pour les

dommages collision que pour la responsabilité civile. J'avoue que cela m'a surpris un peu. Vous dites, à un moment donné, dans le texte, qu'on peut en déduire logiquement que pour les dommages d'un assuré — j'entends pour ses propres dommages — qui a la collision c'est plus élevé, surtout si on pense que l'assuré est dédommagé par sa propre assurance et que l'assureur aurait peut-être... C'est vrai que c'est son client qu'il doit protéger, mais d'un autre côté il paye de son propre argent, si vous voulez, alors, il me semble qu'on aurait tendance à croire qu'il pourrait être un peu réticent, bien qu'avec le système de responsabilité vous avez absolument raison de dire que si le type qui subit des dommages et qui a la collision n'est pas responsable, là son assureur se fout du prix parce que c'est le voisin qui paye. Cela me semble être clair, mais les assureurs nous ont dit, ici, que ceci pourrait être évité, si le droit de recours d'un assuré se faisait vis-à-vis de son assureur, envers son assureur et s'il n'y avait pas de droit de subrogation. Est-ce que vous avez pensé à ce facteur?

C'est-à-dire que chaque assureur dédommagerait son propre assuré, sans recours aux autres assureurs ou à l'assureur de la partie responsable des dommages.

M. Labrecque: M. le Président, est-ce que je peux d'abord répondre, essayer de répondre à un certain nombre de choses qui ont été dites? En premier lieu je voudrais faire remarquer que je n'ai traité personne de voleur. Comme un des responsables du Garage coopératif de Québec, d'ailleurs, j'ai toujours refusé de faire toute espèce de publicité qui allait dans ce sens.

J'ai travaillé assez longtemps dans le domaine de l'automobile pour savoir que les garagistes ne sont pas tous des voleurs. Il y a des gens très honnêtes et très compétents parmi eux et que je respecte.

D'autre part, si cela fonctionne comme cela, c'est parce qu'on est dans un système, en ce qui concerne l'assurance automobile, qui fait que chacun essaie d'en prendre le plus possible: le gars qui a l'accident, le garagiste lui-même qui essaie de s'en tirer le mieux possible et la compagnie d'assurances qui fonctionne dans un système concurrentiel.

Je voudrais faire remarquer qu'il y a un bon bout de temps que j'ai dépassé l'étape de croire que les problèmes avec l'entreprise privée sont dus au fait qu'il y a quelques propriétaires qui sont malhonnêtes ou méchants. C'est un système économique qui fait que chacun fonctionne selon le système D, justement à l'intérieur.

Quant aux 15% ou 20%, je regrette, je n'ai pas les moyens qu'avait le comité Gauvin qui n'a pas, non plus, pris la peine d'aller voir ce que cela coûtait dans les garages. Vous vous imaginez bien que personnellement ou comme coopérative, on ne peut se permettre de faire des enquêtes comme celle-là qui est presque le travail d'une commission royale d'enquête. On n'a même pas eu les moyens — Mme Payette nous l'a fait remarquer avec raison — de refaire le mémoire et les copies;

alors, vous vous imaginez qu'on n'aurait pas eu, de toute façon, les pouvoirs pour le faire.

Encore une fois, je n'ai pas accusé les garagistes d'être voleurs, ni les concessionnaires, ni les petits. J'ai simplement dit que la première responsabilité revient aux assurés eux-mêmes qui essaient à peu près tous d'en tirer le plus possible.

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

M. Saint-Germain: J'aimerais éclaircir l'interprétation. Je n'ai absolument pas voulu vous accuser et les paroles que j'ai dites ne s'adressaient aucunement à vous. Je croyais que j'avais été clair, mais, à la façon dont je me suis exprimé, vous avez peut-être raison de vous sentir visé. Je dois dire bien clairement que je n'avais pas vos déclarations à l'esprit quand j'ai fait cette déclaration. Je croyais que j'avais été bien clair quant à la personne à qui j'avais reproché cela et que cela avait été bien défini. Je m'excuse si vous vous êtes senti visé.

M. Labrecque: Quant à votre question sur la subrogation, sur le droit de recours qui est transmis finalement à la compagnie d'assurances, ce n'est pas tellement là que je vois le problème. Les compagnies d'assurances nous ont dit, si je comprends bien, que, si on n'avait pas de droit de recours possible contre elles, elles pourraient être plus rigoureuses dans le paiement des indemnités. C'est cela?

M. Saint-Germain: Non. Vous avez mentionné dans votre mémoire un peu ce que les assureurs ont dit. Vous avez dit que, dans un système de responsabilité, celui qui a une Volkswagen et qui s'assure pour la responsabilité civile sera obligé de payer plus que pour sa Volkswagen, parce qu'il peut causer des dommages à une Cadillac, comme vous l'avez dit, et ainsi de suite. Les assureurs nous ont dit qu'on établissait le coût moyen des accidents. On prend une voiture qui est la moyenne et les coûts sont moyens. Autrement dit, le propriétaire d'une Cadillac, pour responsabilité civile, paie moins cher et le propriétaire d'une Volkswagen paie plus cher. On se suit dans notre raisonnement et je pense qu'on a la même opinion à ce point de vue.

Les assureurs nous ont dit: Si dans un système de dédommagement direct, sans loi de subrogation, vous avez une Cadillac, cela veut dire que votre seul recours est contre votre assureur. Tout de suite, votre assureur est obligé de prendre en considération le coût de votre voiture et le coût des réparations si elle est endommagée, parce que c'est lui qui va vous payer, comprenez-vous, de façon directe. Il n'y a pas de droit de subrogation. Si vous êtes tenu responsable ou non responsable, il va vous payer quand même, parce qu'il n'y a pas de droit de subrogation.

Les assureurs nous ont dit: Tout cela au bout de l'année va s'équilibrer. Autrement dit, ce que cinq assureurs auront payé de cette façon, que leur client soit fautif ou non, cela va s'équilibrer.

Autrement dit, toute l'année on va faire des droits de subrogation. Un assureur va dire: Moi, j'ai payé tant à mon assuré, mais il n'était pas coupable. Alors, toi, tu me paies.

A un moment donné, cela va être moi qui vais être obligé, à titre d'assureur, de payer pour un dommage qui a été payé par un assureur à un client non fautif. On dit que tout cela, au bout de l'année, va s'équilibrer. Me suivez-vous?

M. Labrecque: Je crois que cela n'a pas vraiment de rapport avec le coût de l'assurance. Que ce soit ton assureur qui paie ou l'autre, cela ne change rien au fait que...

M. Saint-Germain: Cela revient un peu à un "no fault" mitigé. L'assuré va toujours être payé par son propre assureur. Alors l'assureur prend moins de risque pour l'assuré, même pour responsabilité civile, parce qu'il sait pertinemment, si c'est une Volkswagen, que c'est \$5000. Il va dire: c'est mon maximum, même si la voiture est détruite. Que mon client soit fautif ou non, c'est \$5000 que j'aurai à payer pour une destruction complète de la voiture. L'autre, s'il a une voiture de \$12 000, l'assureur va dire qu'il va être obligé de dédommager mon client pour \$12 000. Comme je n'ai pas le droit de subrogation et comme mon risque est plus grand, j'augmente ma prime.

M. Labrecque: La répartition du coût des primes ne se fait quand même pas en fonction du coût de la voiture.

M. Saint-Germain: C'est cela qui est fait.

M. Labrecque: Uniquement pour la dimension... Je dois dire que je n'ai pas réfléchi tellement sur ce problème. Je ne vois pas comment le fait que la compagnie d'assurances paie directement le propriétaire ou son assuré cela va changer quelque chose au fait que le gars qui a une grosse voiture...

M. Saint-Germain: ... son assuré, mais son droit de subrogation. Il ne faut pas l'oublier. Cela va ensemble. On ne peut pas avoir l'un sans l'autre. Je ne suis pas surpris parce que c'est difficile à comprendre. Tous se demandent si on comprend réellement la portée du principe d'indemnisation directe sans droit de subrogation. Ce n'est pas facile.

M. Labrecque: Je ne vois pas ce que cela change. Que la compagnie paie elle-même, que l'évaluation soit faite par une compagnie ou par elle-même sur une voiture de son assuré, qu'elle le paie directement et qu'ensuite elle se fasse payer par l'autre compagnie d'assurances...

M. Saint-Germain: Elle ne se fait plus payer, dans le contexte que je vous explique, par l'autre compagnie d'assurances. Comprenez-vous?

M. Labrecque: Je ne sais pas de quel système vous parlez. Parlez-vous d'un système de non-responsabilité?

M. Saint-Germain: Non, non. D'un système à responsabilité comme on a dans le moment dans la loi pour les dommages matériels. Par exemple, je suis assuré selon ce système et j'ai un accident de voiture. J'ai une voiture de \$5000. Je suis tenu responsable de la moitié des dommages. Mon assureur me donne \$2500. Vous avez une Cadillac. Votre assureur paie \$6000, la moitié des dommages. Moi, c'est fini. Il n'y a pas de droit de subrogation. Autrement dit, dans le contexte actuel, les \$6000 de la Cadillac et mes \$2500 s'additionnent. Ils sont divisés par deux parce qu'on est responsable à 50-50. Les deux assureurs paient les mêmes dommages.

M. Labrecque: Si je comprends bien votre système de responsabilité, mais sans droit de subrogation, les compagnies d'assurances s'entendraient pour que, de toute façon, elles paient toujours à leurs clients sans transferts de la facture, et elles trouvent, à la fin de l'année, que cela s'équilibre, en moyenne.

M. Saint-Germain: C'est cela le principe. C'est exactement cela.

M. Labrecque: Cela dépend comment les compagnies d'assurances répartissent, à la fin de l'année, sur les tarifs, les coûts, c'est-à-dire quelle tarification elles font.

M. Saint-Germain: Il n'y a pas de répartition à la fin de l'année. Il n'y a jamais de répartition. Les assureurs nous soutiennent qu'au point de vue statistique, cela s'équilibre. Le risque s'équilibre, à long terme.

M. Labrecque: Entre les compagnies d'assurances.

M. Saint-Germain: C'est cela.

M. Labrecque: On parle aussi d'équilibre; vous disiez que vous établissiez des tarifs moyens pour les voitures. A ce moment, le gars qui a une petite voiture paie plus cher parce qu'il est en bas de la moyenne, et le gars qui en a une grosse paie moins cher.

M. Saint-Germain: Oui, parce qu'il y a droit de subrogation, mais s'il n'y en a plus, l'assureur qui va assurer une Volkswagen pour responsabilité publique connaît la valeur de la voiture qu'il assure.

Si la Volkswagen frappe une Cadillac ou elle frappe une voiture de luxe, cela n'a plus d'importance parce qu'il n'y a plus de droit de subrogation. Chaque assureur de différentes voitures va payer son droit de subrogation. Comme il assure une Volkswagen, même pour responsabilité publique, son risque est énormément diminué et il va exiger une prime en conséquence. Il peut même aller plus loin; si vous avez une voiture de luxe et, en plus, que les réparations sont très dispendieuses parce que vous êtes obligé d'importer des pièces etc., ou que, techniquement, il y a très peu de

garages qui peuvent réparer la voiture, l'assureur de cette voiture va prendre ces risques en considération pour augmenter sa prime parce que son risque est toujours plus grand. Mais, dans le système actuel, avec droit de subrogation, vous assurez une Volkswagen qui peut frapper une Cadillac, vous êtes obligé de prendre cela en ligne de compte, comme assureur, dans vos risques.

Vous lirez le mémoire du BAC.

M. Labrecque: Ce dont vous parlez, c'est le système proposé par le BAC.

M. Saint-Germain: C'est cela.

M. Labrecque: Oui. Je ne l'ai pas assez étudié pour savoir ce que cela donne.

M. Saint-Germain: Vous l'avez tout de même indirectement abordé dans votre mémoire.

M. Labrecque: Ce que je dis, c'est que si on abolissait la notion de responsabilité, autrement dit qu'on est assuré toujours pour soi, finalement, il me semble que, logiquement, cela serait directement proportionnel au coût de la voiture, comme ce l'est actuellement pour l'assurance-collision.

M. Saint-Germain: Au point de vue du régime proposé, selon vous, à titre de coopérateur ou comme responsable des coopératives, si — par exemple, après avoir fait l'évaluation des dommages occasionnés à une voiture — une victime pouvait être dédommée directement, elle pourrait juger qu'on répare sa voiture ou bien décider de ne pas la réparer non plus. Alors, on la paie après avoir établi, dans les centres d'évaluation, le montant des dommages qu'elle a subis. Dans ces conditions, le coopérateur peut retourner chez vous et faire réparer sa voiture dans le même contexte qu'aujourd'hui, ne croyez-vous pas?

M. Labrecque: Quand on fait l'évaluation chez nous mais les réparations ailleurs.

M. Saint-Germain: Non, mais tenons compte de la loi; au centre d'évaluation on fait faire une évaluation, on évalue ses dommages à \$1000. On le paie, il s'en retourne chez vous, s'il est membre de votre coopérative, et il fait faire les réparations chez vous de la façon qu'il l'entend. Est-ce que ce serait préjudiciable aux coopératives cette façon de procéder?

M. Labrecque: Vous parlez de membres de coopératives ou de non-membres?

M. Saint-Germain: Un membre d'une coopérative a un accident. Dans le contexte actuel, avec la loi, si elle est appliquée telle qu'elle, votre membre va être obligé d'aller...

M. Labrecque: Au centre d'évaluation.

M. Saint-Germain: C'est cela. On va établir les dommages. Partant de là, il peut aller chez vous, si on le paie directement; ou même, on peut faire le chèque au nom de la coopérative, aussi; cela ne change rien.

M. Labrecque: Oui, il peut venir chez nous, bien sûr; à ce moment-là, on ne modifie rien au système. Mais on ne peut faire une tarification spéciale pour nous, parce que, finalement, on passe par les mêmes compagnies d'assurances et les mêmes centres d'évaluation que tout le monde, on n'est guère plus avancé. Même en admettant que, chez nous, les gens insistent pour payer leur franchise, on devient un peu les dindons de la farce là-dedans. Si les autres ne le font pas, on est les espèces de vertueux qui paient pour ceux qui ne le sont pas. Le système ne vaut que si on est autonome, en un sens, si on a notre propre centre d'évaluation, comme a notre propre évaluation, comme on a notre propre assurance.

Je suis sûr — quand je veux dire qu'il n'y a rien qui empêche, dans la loi actuelle, que les gens viennent faire réparer aux garages coopératifs plutôt que d'aller ailleurs, sauf...

M. Saint-Germain: Actuellement, s'il va chez vous.

M. Labrecque: ... qu'étant membre de la coopérative il y a une certaine garantie sur la façon dont le travail est fait.

Je ne voudrais pas qu'on accuse encore et qu'on dise que tous les garagistes sont des voleurs, mais je voudrais simplement souligner que, dans une coopérative, presque par définition, puisqu'on est membre, c'est rare qu'on se vole soi-même. Je veux dire qu'il y a une espèce de garantie d'honnêteté. Je ne veux pas dire encore une fois que tous les garagistes sont voleurs.

M. Saint-Germain: Actuellement, vous faites pour vos clients les évaluations, je suppose, des dommages.

M. Labrecque: On ne les fait pas parce qu'on est une simple association, on ne fonctionne même pas.

M. Saint-Germain: Vous avez des garages qui fonctionnent?

M. Labrecque: C'est-à-dire que je parle au nom du Garage coopératif de Québec; je ne parle pas au nom de toutes les associations de garages coopératifs du Québec.

M. Saint-Germain: Alors, le Garage coopératif de Québec, actuellement, fait des évaluations lorsque vos coopérateurs sont accidentés, qu'ils subissent un accident?

M. Labrecque: On ne fait pas d'évaluation. Oh ne donne pas de service parce qu'on est une simple association qui essaie de démarrer.

M. Saint-Germain: Vous avez des garages coopératifs, d'après ce que je comprends.

M. Labrecque: Il existe à travers le Québec une dizaine d'associations coopératives de garages dont cinq sont en marche. Il y en a peut-être parmi vous qui en connaissent. Il y en a à Asbestos, à Dolbeau, à Montmagny; il y en a même eu dans la région de Montréal, des petites qui sont fermées. Il y en a une à Québec, il y en a une à Donacona — les gens de la CSN sont mieux au courant que moi — qui n'est pas une coopérative au sens de la loi, mais qui fonctionne selon la formule proche de la coopération.

M. Roy: Beauceville?

M. Labrecque: A Beauceville, c'est une coopérative rattachée à une entreprise privée. Il y a un projet dans la Beauce aussi, à Saint-Joseph, je crois, mais ce n'est pas encore très avancé. A Beauceville, il y a effectivement une coopérative, mais elle est rattachée à l'entreprise de M. Busque. Il y en a trois, quatre en marche aussi dans Richelieu, Mille-Iles, au nord de Montréal, dans l'est de Montréal et tout cela. Il y a une dizaine d'associations coopératives. Comme je vous le dis, un certain nombre fonctionnent, ce sont des garages; d'autres sont tout simplement en voie de formation. C'est notre cas. On a notre charte, mais une charte, ce n'est pas avec cela qu'on fait de la mécanique. On n'a pas de garage, pour un certain nombre de raisons, entre autres, parce qu'il est extrêmement difficile d'obtenir le financement, et tout cela. Mais je pense qu'on y va. On y arrive tranquillement, pas vite.

M. Saint-Germain: Je vous souhaite bonne chance.

M. Labrecque: Merci.

M. Saint-Germain: Merci, monsieur.

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

M. Fontaine: Merci, M. le Président. Je ne voudrais pas revenir longtemps sur la question de l'honnêteté des gens, mais je pense qu'on vit dans un système où chacun essaie de tirer un petit peu sur la couverture. On ne peut le reprocher à personne, mais je ne pense pas que ce soit la solution qui nous est apportée par le gouvernement qui va empêcher que chaque personne essaie de retirer un petit peu plus, le plus possible du système qui sera proposé.

Actuellement, vous autres, votre association n'exploite pas de garage. Vous n'êtes pas en fonctionnement actuellement?

M. Labrecque: Non.

M. Fontaine: Vous avez combien de membres dans votre association actuellement?

M. Labrecque: 150.

M. Fontaine: 150 membres.

M. Labrecque: Je parle toujours du Garage coopératif de Québec.

M. Fontaine: Oui. Est-ce que vous seriez en mesure de nous dire, avec peut-être l'expérience qui a été vécue dans les autres associations coopératives qui sont en fonctionnement au Québec, quelle différence il peut y avoir dans les prix, les coûts de réparation lorsqu'on va dans une coopérative plutôt que dans le secteur privé?

M. Labrecque: Je ne pourrais pas vous le dire. Cela dépend de l'organisation de la coopérative et cela dépend de l'endroit où elle est. Je sais, par exemple, qu'à Asbestos se trouve celle qui a le plus gros volume commercial, qui fonctionne le mieux. Elle a, aussi bien sur l'essence, sur les pièces que sur le coût des réparations, des tarifs étonnamment bas. Malgré cela, elle se tire très bien d'affaires. C'est sûrement au niveau de ce qu'il y a de plus bas dans la région, le minimum. Je ne peux pas vous donner de chiffres globaux comme cela. D'abord, les prix sont très variables d'une région à l'autre. Ne serait-ce que par la convention collective des employés. Ici, dans la région de Québec, il y a une convention collective. A d'autres endroits, il n'y en a pas. Il y a un décret, bien sûr. Il y a les taux horaires, les loyers qui varient d'une région à l'autre, un tas de choses comme cela. Ce n'est pas égal partout. Tous celles qui fonctionnent ont des prix très bas effectivement.

A mon sens, d'ailleurs, parfois trop bas. C'est une de leurs difficultés, elles veulent donner des ristournes avant de fonctionner.

M. Fontaine: Comment expliquez-vous vos difficultés de départ si ce système offre un service qui est quand même aussi bon que les autres et à un meilleur prix?

M. Labrecque: La raison principale me paraît qu'on est tous habitués à compter sur les autres pour organiser notre vie économique, que ce soit dans la consommation ou dans la production. Quand il s'agit de se donner soi-même les outils, c'est tellement loin de notre façon de penser qu'on y arrive mal, surtout dans les grandes villes industrielles. Effectivement, c'est un secteur extrêmement concurrentiel, difficile, changeant, varié, tout ce qu'on voudra.

M. Fontaine: Dans un autre ordre d'idées, vous avez, tout à l'heure, dit que les gens essayaient d'aller, par exemple, dans un garage qu'on appelle un "dealer," pour essayer d'avoir un meilleur prix en faisant faire une évaluation plus élevée et, ensuite, allaient faire réparer leur automobile dans un petit garage où cela coûte moins cher. Est-ce qu'il n'est pas coutumier que les compagnies d'assurances mettent sur le chèque le

nom et du garage et de l'assuré et également que les experts d'assurances qui viennent vérifier l'évaluation, fassent en sorte que ce soit le moins élevé possible parce qu'ils négocient avec le garagiste? D'un autre côté, vous avez parlé de morceaux qui étaient remplacés par des vieux, alors que cela devait être remplacé par du neuf. Est-ce qu'il n'y a pas également une coutume, actuellement, qui veut que les experts d'assurances exigent de voir les morceaux qui ont été enlevés?

M. Labrecque: Une des raisons pour lesquelles on a établi ce système, des chèques conjoints, c'est parce que cela se faisait trop couramment. Cela a certainement contribué à modifier les choses.

Maintenant, dans quelle mesure certains garagistes acceptent de signer les chèques et de les donner au propriétaire de la voiture, sans que les réparations aient été nécessairement faites, c'est probablement rare. Sûrement que des chèques conjoints ont diminué cette chose.

M. Fontaine: Cela doit être assez rare que cela se fait.

C'est une amélioration par rapport à ce que vous nous disiez tout à l'heure.

M. Labrecque: Quant à l'autre chose, qu'est-ce que vous avez dit...

M. Fontaine: Ils exigent également de voir les morceaux qui ont été enlevés de la voiture assez régulièrement. Je ne sais pas si c'est une pratique courante.

M. Labrecque: Personnellement, mon expérience ne m'a jamais permis de constater qu'il y avait une vérification réelle de ce genre de choses. Il y en a peut-être une de temps à autre, mais je ne crois pas que ce soit quelque chose qui se fasse de façon systématique.

M. Fontaine: Si c'était érigé en...

M. Labrecque: De toute façon, c'est pareil dans la mécanique; il est toujours relativement facile d'avoir des vieux radiateurs ou des vieilles pièces, surtout dans un garage d'un certain volume.

M. Fontaine: Si vous pensez que c'est impossible de l'ériger en système, est-ce que vous pensez que les centres d'évaluation vont pouvoir exercer un meilleur contrôle? Parce qu'en fin de compte ils ne verront pas s'effectuer la réparation; ils vont voir l'automobile avant, et ils vont l'évaluer. Ce qui est dit dans le projet de loi, c'est que les gens vont devoir retourner au centre d'évaluation pour la faire examiner lorsqu'elle sera réparée. Ils ne verront pas, eux non plus, s'il y a eu des morceaux qui ont été changés pour du neuf ou du vieux, ils ne le sauront pas.

M. Labrecque: Ils peuvent le savoir.

M. Fontaine: Comment vont-ils faire?

M. Labrecque: Les gens qui sont expérimentés là-dedans peuvent savoir, quand une voiture revient de la réparation, si c'est une pièce neuve ou usagée. Il est très facile pour une personne qui s'y connaît de savoir si un pare-chocs est neuf ou rechromé, de savoir si une aile a été débosselée ou changée pour une neuve. Dans l'ensemble, cela se vérifie très bien. Ils n'ont pas besoin d'être sur place, je pense; cela peut se faire après coup, la vérification.

M. Fontaine: Donc, il serait possible de le savoir dans le système actuel également?

M. Labrecque: Si les gens reviennent au centre d'évaluation, oui, sans doute que c'est possible.

M. Fontaine: On parle du système actuel, avant que la loi soit adoptée, si l'expert en sinistres revoyait l'automobile après qu'elle a été réparée, il serait en mesure d'établir si effectivement les réparations ont été faites telles que prévues.

M. Labrecque: Oui, je crois.

M. Fontaine: Est-ce que vous avez déjà entendu les concessionnaires d'automobiles dire que la réparation, le débosselage, la peinture et tout cela étaient passablement coûteux pour eux et qu'ils étaient presque prêts à abandonner cette partie de leurs affaires?

M. Labrecque: La partie du débosselage et de la peinture par rapport à la mécanique?

M. Fontaine: Oui et par rapport à la vente d'automobiles.

M. Labrecque: Non, pas à ma connaissance. Il ne faut pas oublier, par rapport à la vente, qu'il n'est pas toujours vrai de croire que chez un concessionnaire la vente est la partie la plus payante; ce n'est pas toujours vrai. A l'époque où j'y travaillais, si je séparais les revenus, les bénéfices tirés de chacun des départements du garage, ceux des pièces étaient les plus payants. Les pièces sont alimentées par l'atelier et aussi par l'atelier de débosselage et dans l'atelier de débosselage, les taux de bénéfice sur les pièces sont très bons.

Un détail en passant. Il ne faut pas oublier que le petit garage achète les pièces du concessionnaire et il les a au prix du gros. Le concessionnaire, lui, les a au prix du manufacturier, donc en bas du prix du gros, ce qui ne l'empêche pas d'inscrire sur les évaluations le même prix que les autres. En tout cas, cela ne veut pas dire, encore une fois, qu'il est un voleur pour cela, mais il a une marge de profits plus raisonnable que les autres.

M. Fontaine: Vous parlez, dans votre mémoire, d'établir un réseau parallèle de pièces neu-

ves. Comment voyez-vous, en pratique, que cela pourrait se réaliser?

M. Labrecque: Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai d'ailleurs dit que ce n'est guère possible, que cela n'existait pas, contrairement aux pièces de la mécanique. Encore une fois, les pièces neuves sont le monopole de la compagnie qui les manufacture et il faut passer par son concessionnaire.

Ce que j'ai dit, c'est qu'il y aurait peut-être moyen d'établir un réseau de pièces usagées et peut-être, aussi, ce qui semble que les compagnies d'assurances n'ont jamais fait, négocier un peu pour les pièces neuves aussi.

M. Fontaine: A la page 9 de votre mémoire, vous faites allusion au garage coopératif et vous dites: "Cependant, il est assez évident—à la fin de la page 8 et au début de la page 9— que si des indemnités pour des dommages matériels étaient versées par un assureur privé ou une régie d'Etat, tout automobiliste victime d'accident, fut-il membre d'une coopérative, recherchera à obtenir le plus possible pour les dommages à sa voiture." C'est peut-être normal parce que chaque personne va essayer, dans quelque système que ce soit, d'avoir plus pour la réparation de son automobile. Si c'était une régie d'Etat qui dirigeait le système des dommages matériels, est-ce que les personnes cesseraient d'essayer d'avoir le meilleur prix possible?

M. Labrecque: Une régie d'Etat, si elle s'occupait de l'ensemble des dommages matériels, n'aurait pas à ménager ses assurés pour les garder comme clients. Vous comprenez? Le fondement de tout cela, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est la différence entre l'assurance-collision et l'assurance-responsabilité. Comment se fait-il qu'on paie plus facilement quand c'est l'assurance-collision? La seule explication plausible que je vois, c'est qu'on veut garder sa clientèle. Les compagnies d'assurances, j'entends. Elles veulent se créer une espèce de réputation d'être relativement généreuses, etc. Une régie d'Etat, elle, n'aurait pas besoin de faire cela, sauf que si elle était seulement passive, c'est-à-dire en concurrence avec les autres, à mon sens, ce serait difficile. Comme je le mentionnais, je sais que cela va à l'encontre de toute espèce de théorie économique classique—je vais m'en tenir à ce mot— qui veut qu'un monopole coûte toujours plus cher, mais dans ce cas-là, je n'en suis pas sûr du tout. J'ai l'impression, au contraire, que cela pourrait coûter meilleur marché.

M. Fontaine: Supposons que la régie d'Etat fasse des évaluations et qu'elle dise: Pour réparer telle automobile, à la suite de cet accident-ci, cela va coûter tel montant. La personne part et va se trouver un garagiste, mais personne ne veut faire la réparation à ce prix, qu'est-ce qu'on va faire?

M. Labrecque: Cela nous ramène au problème des taux négociés, comme Mme le ministre

en a parlé tout à l'heure, les taux négociés, le coût des pièces, etc. C'est bien sûr qu'une régie d'Etat, parce qu'elle a un monopole, ne pourrait pas non plus se permettre d'avoir des taux tellement bas que personne ne veuille faire les réparations. Le problème vaut pour les assureurs privés aussi.

Est-ce qu'il ne serait pas aussi facile pour une régie de négocier avec les garagistes que les assureurs privés?

M. Fontaine: Si on en revient au même prix, cela va être facile, c'est certain. Si les garagistes n'acceptent pas de baisser les prix qu'ils acceptent de recevoir actuellement, je pense bien que cela ne donnera pas grand-chose à la négociation. Je vois mal tant les concessionnaires que les petits garagistes baisser le prix qu'ils chargent actuellement. Cela me surprendrait qu'ils acceptent des baisses. En tout cas, qu'est-ce que vous en pensez?

M. Labrecque: Ce que j'en pense, c'est un des éléments clés de l'affaire, à quel taux cela va être négocié, mais je veux dire: Les concessionnaires chargent \$23, \$24 l'heure, est-ce qu'ils vont vouloir accepter de travailler à \$15 ou à \$18?

M. Fontaine: Est-ce que ces négociations devraient être faites par...?

M. Labrecque: Il y a une autre chose qui est curieuse dans l'assurance privée; comment est-ce que cela se fait qu'elles acceptent de payer \$24 chez un distributeur, puis \$14 dans un petit garage? C'est ce qu'elles font à l'heure actuelle quand même.

M. Fontaine: Les coûts sont différents, je pense, pour chacun.

M. Labrecque: Ce que je veux dire, la compagnie d'assurances...

M. Fontaine: On a parlé tout à l'heure de convention collective...

M. Labrecque: Si j'ai un accident, je m'en vais chez un concessionnaire, je fais faire une évaluation à \$24 l'heure, elle risque d'être drôlement plus forte que si je m'en vais dans un petit garage et qu'il me la fait à \$14. Les compagnies d'assurances, dans un cas comme dans l'autre, vont payer.

M. Fontaine: Oui, mais c'est parce que les coûts sont différents dans chaque garage.

M. Labrecque: Oui, pour le garage peut-être, mais pour la compagnie d'assurances...

M. Fontaine: Je ne pense pas qu'ils puissent exiger que la personne aille à tel endroit pour faire réparer son automobile; je pense que chaque assuré a le droit d'aller où il veut.

M. Labrecque: Oui.

M. Fontaine: C'est ce qui fait qu'ils doivent payer différents prix.

M. Labrecque: Ce qui ne les aura pas empêchés de négocier, il me semble, un peu sur le prix et les pièces.

M. Fontaine: Je reviens sur les centres d'évaluation. Vous en avez parlé un peu dans votre mémoire et vous voyez des inconvénients pratiques à cela, parce que la personne va être obligée de se déplacer avec son automobile, aller au centre d'évaluation. Bien souvent, je pense, lorsque l'automobile ne sera pas en mesure de fonctionner, ils vont être obligés de la faire remorquer, aller au centre d'évaluation, la faire remorquer, aller au garage; en tout cas, vous avez expliqué le système. Qu'est-ce que vous proposeriez comme solution de rechange?

M. Labrecque: Ce que j'ai proposé c'est l'établissement d'un réseau de garages coopératifs où chacun des membres irait dans sa coopérative.

M. Fontaine: Vous faites disparaître les centres d'évaluation? Vous pensez qu'on devrait se fier plus aux coopératives qu'aux centres d'évaluation?

M. Labrecque: Oui, je préfère, comme formule, un réseau coopératif étendu dans tout le Québec que des centres d'évaluation, oui. C'est plus personnel, plus facile à contrôler.

M. Fontaine: Est-ce que les coopératives ne seraient pas tentées de favoriser leurs membres indûment?

M. Labrecque: Favoriser leurs membres? C'est bien sûr que toute coopérative tente de favoriser ses membres, mais je ne vois pas en quoi cela se fait au détriment des autres.

M. Fontaine: Tout le monde serait membre de la coopérative en fin de compte, parce que pour pouvoir faire réparer nos automobiles on devrait aller là. Etant donné que ce serait la régie qui paierait, est-ce que les coopératives ne seraient pas portées à dire: C'est le gouvernement qui paye, on...

M. Labrecque: Non, non, ce n'est pas ce que je dis. D'abord, la question de savoir si les non-membres viendraient. Ce qu'on propose ce n'est pas nécessairement les centres d'évaluation intégrés aux coopératives où tout le monde viendrait faire ses réparations. C'est simplement l'établissement d'un réseau coopératif où les membres des coopératives iraient, mais qui fonctionnerait comme secteur témoin, qui ne fonctionnerait pas comme centre d'évaluation pour l'ensemble des assurés. Cela pourrait toujours se faire, mais cela nous embarque dans complètement autre chose.

M. Fontaine: Vous ne pensez pas qu'à ce moment-là les gens, étant donné qu'ils seraient

obligés d'aller chez vous pour faire évaluer leurs dommages...

M. Labrecque: Ils ne seraient pas obligés de venir chez nous pour faire réparer leurs dommages.

M. Fontaine: Je ne comprends pas le système, pouvez-vous me réexpliquer cela? Comment est-ce que vous voyez que cela devrait fonctionner?

M. Labrecque: Le système qu'on proposait, ce n'étaient pas avec les centres d'évaluation tout simplement, c'était qu'au lieu de créer des centres, autrement dit, ce qu'on voulait c'était que le remède à ce qui se passe actuellement dans les garages, ce ne serait pas la création d'un centre d'évaluation, mais la création d'un réseau coopératif, vous comprenez? Il n'est pas nécessaire, en ce sens, que tout...

M. Fontaine: ... d'évaluation.

M. Labrecque: ... le monde soit obligé de venir à la coopérative faire faire son évaluation, comme il n'est pas nécessaire que tout le monde aille dans une coopérative faire faire sa mécanique où la coopérative a un effet sur l'ensemble du milieu où elle se trouve, vous comprenez. Je parlais de la coopérative d'Asbestos, on pourrait en citer d'autres et ce n'est pas que dans les garages.

Si une coopérative fonctionne bien dans un milieu donné, si elle est efficace, elle influe sur les prix de tout le secteur et même de toute la ville parfois, sans que tout le monde n'aille là. C'est un peu la même chose dans le domaine de l'automobile. C'est ce qu'on avait proposé.

M. Fontaine: Vous nous avez dit que cela coûtait moins cher, mais vous n'avez pas été capable de le prouver. Vous dites: J'estime que cela coûte moins cher, mais vous n'avez pas de recherche pour nous dire que cela coûte moins cher effectivement.

M. Labrecque: Ce que je vous ai dit c'est que les coopératives existantes dans le domaine automobile, à l'heure actuelle, offrent des tarifs assez extraordinairement bas, au moins aussi bas que tout ce qu'il y a dans le coin où elles sont. Encore une fois, il ne faut pas oublier que parfois les prix qui sont demandés, même par les concurrents des coopératives, par les entreprises privées sont ce qu'ils sont — cela vaut notamment pour l'essence — parce que la coopérative est là. Si elle n'était pas là, l'essence serait \$0.10 plus chère, mais cela ne se prouve pas, cela ne se démontre pas facilement.

M. Fontaine: Merci, M. le Président.

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

M. Roy: Merci, M. le Président. Je remercie M. Labrecque du mémoire qu'il nous a présenté et de

sa disponibilité ce matin devant la commission parlementaire. J'aimerais l'assurer tout de suite que tout à l'heure lorsque je me suis levé, après que Mme le ministre eut posé des questions, ce n'était pas tant sur les réponses données par notre invité que sur la façon dont les questions avaient été formulées et le but qu'on cherchait à atteindre.

Je note dans votre mémoire que vous revenez assez souvent sur la question du coût de l'assurance automobile et qu'il semble — en tout cas de ce qui se dégage de votre mémoire — c'est que vous avez attaché énormément d'importance à une possibilité et même à la nécessité de trouver des moyens pour diminuer le coût de l'assurance automobile. Je veux vous en féliciter. Je pense que c'est un objectif qui doit être un des premiers objectifs de la commission.

Pour ce qui a trait au Garage coopératif de Québec, vous avez répondu tout à l'heure aux questions qui ont été posées par mes collègues que vous aviez environ 150 membres. Votre garage coopératif est formé depuis quand?

M. Labrecque: Trois ans. Cela me gêne un peu de le dire, mais c'est exact.

M. Roy: Est-ce qu'il a sa charte actuellement? Est-il inscrit au ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières?

M. Labrecque: Oui.

M. Roy: Quel est le montant du capital social souscrit par votre garage à l'heure actuelle?

M. Labrecque: C'était \$50, mais maintenant c'est \$75, la part de capital social. Calculant cela à 150 membres, cela fait environ \$5000.

M. Roy: Quelles sont les activités, vous avez dit que... Si j'ai bien compris tout à l'heure, que vous n'avez pas de garage actuellement.

M. Labrecque: C'est exact.

M. Roy: Alors, quel est le travail qui se fait au niveau des membres actuellement? Vous avez un conseil d'administration. Vous avez un président, un secrétaire général. Quelles sont vos activités? Est-ce que vous êtes limité uniquement au niveau du travail éducatif ou prévoyez-vous dans quelques mois ou à une date indéterminée pouvoir exploiter un établissement?

M. Labrecque: Quand on essaie depuis trois ans, on n'ose plus donner des dates sur l'ouverture, faire des promesses là-dessus. Tout ce que je peux dire, c'est qu'à l'heure actuelle on est dans une veine qui va, j'espère nous permettre d'arriver à ouvrir. On s'est bien mis dans la tête d'oublier les échéances et les dates d'ouverture. On s'est dit: Si cela prend un an, cela prendra un an. Si cela ne prend que six mois, tant mieux, et si cela prend trois autres années, cela prendra trois autres années. On va arriver à faire quelque chose.

M. Roy: Est-ce qu'il existe une fédération qui regroupe les garages coopératifs actuellement au Québec? Je m'excuse de vous poser cette question. J'ai travaillé assez longtemps dans le domaine coopératif pour le savoir, mais disons que dans le domaine des garages comme tels, je suis obligé d'avouer que je ne suis pas tellement au courant du mouvement dans ce secteur particulier.

M. Labrecque: J'espère que mon mémoire aura eu comme fonction de vous permettre de vous familiariser avec cela. Il n'y a pas de fédération. Justement, c'est une des choses sur lesquelles d'ailleurs j'ai travaillé hier. Il n'y a pas de fédération. Par contre, on a une sorte d'association provisoire, non enregistrée formellement. On a déjà eu deux rencontres avec les autres coopératives et on compte en avoir une d'ici quinze jours ou trois semaines. On veut faire un certain nombre d'action communes. D'abord, échanger des informations et des expériences, cela a été extrêmement utile. C'est un peu ce qui nous a permis de voir un peu plus clair et voir où on devrait se diriger à partir des expériences des autres.

On pense à des choses comme cela, à inviter des gens, par exemple, pour informer les administrateurs sur la gestion, les problèmes de financement et des tas de trucs comme cela, toute une dimension éducative et, d'autre part aussi, éventuellement, des achats en commun. Est-ce qu'on est prêt pour une fédération formelle? Est-ce vraiment nécessaire à cette étape-ci? Je n'en suis pas sûr. Ce sont des choses sur lesquelles on commence à travailler en commun, depuis 7 ou 8 mois.

M. Roy: En somme, si vous aviez peut-être une fédération — on déborde peut-être le cadre de la commission à ce moment — celle-ci pourrait travailler énormément à la mise sur pied de garages ou d'unités coopératives locales. C'est un peu le rôle que doit jouer une fédération lorsqu'elle est mise sur pied. Dans vos règlements, dans votre charte, est-ce que ce sont les membres seuls qui peuvent faire affaires avec un garage coopératif ou si le garage peut faire du travail pour des non-membres? On sait que les deux formules sont retenues actuellement dans bien des coopératives. On sait qu'il faut être membre pour faire affaires dans les caisses d'épargne et de crédit. On sait que dans les sociétés coopératives agricoles on n'est pas tenu obligatoirement d'être membre pour y faire affaires. Les coopératives forestières, c'est un domaine qui est exclusivement limité aux membres; un non-membre ne peut pas y faire affaires. Dans le domaine des garages coopératifs, est-ce que vos règlements prévoient que vous pouvez faire affaires avec les non-membres?

M. Labrecque: La Loi des associations coopératives ne nous pose pas de restrictions là-dessus. Dans nos règlements, on peut faire affaires avec les non-membres.

M. Roy: La Loi des associations coopératives donne la liberté au mouvement coopératif qui s'y affine, qui veut être régi par cette loi de se limiter aux membres ou encore de faire affaires avec des non-membres. Il y a toute une attitude vis-à-vis de la loi à ce niveau. Cela a été une des préoccupations dans le temps, compte tenu des divers types de coopératives et des objectifs que voulaient poursuivre les différents secteurs. Mais autrement dit, vous n'êtes pas limités à faire affaires exclusivement avec vos membres.

M. Labrecque: Non, d'autant plus que, dans un premier temps, au départ il pourrait être fort utile de faire affaires avec les non-membres, notamment pour les attirer comme membres de la coopérative.

M. Roy: Merci pour l'information coopérative. J'aimerais revenir sur la question de la réforme de l'assurance automobile. À la page 6 de votre mémoire, vous faites quatre recommandations. J'aimerais que vous me donniez un peu plus d'explications. Dans la première recommandation, vous dites: "La suppression de la notion de responsabilité pour les dommages matériels aussi bien que pour les dommages corporels". Dans la recommandation 3, vous dites: "Incitation des assurés à accepter les conséquences financières d'un accident".

On sait très bien que le maintien du niveau de responsabilité oblige les automobilistes à accepter, je ne dirais pas en totalité, mais en partie du moins les conséquences d'un accident d'automobile sur le plan matériel. D'un autre côté, vous préconisez la suppression de la notion de responsabilité. Comment pouvez-vous concilier les deux? J'aimerais avoir votre opinion là-dessus.

Mme Payette: M. le Président, le député de Beauce-Sud me permettrait-il de vous demander une directive pour la bonne marche de nos travaux à ce moment-ci? Il s'est enquis longuement de la situation des coopératives dans le domaine des garages. Je trouve cela extrêmement intéressant, sauf que nous avons des invités qui devaient être entendus ce matin. Il ne semble pas que cela va être possible. Il me paraît important, M. le Président, de savoir si les représentants de la CSN peuvent revenir demain matin, le cas échéant.

M. L'Heureux (André): M. le Président, ayant été les premiers à lancer le débat en 1970, nous serons sans doute les derniers à le clôturer.

M. Roy: J'aimerais demander à Mme le ministre...

Le Président (M. Boucher): Si je comprends bien vous seriez disposés à revenir demain.

M. Roy: J'aimerais demander à Mme le ministre s'il est prévu, suite aux discussions qui ont eu lieu — je comprends que nous dépendons d'une motion de l'Assemblée nationale — à ce moment-

ci, que la commission parlementaire puisse reprendre ses travaux cet après-midi et en soirée.

Mme Payette: Non. La commission parlementaire ne pourrait reprendre ses travaux que demain matin, semble-t-il.

M. Roy: C'est dire que nous ne pouvons siéger que jusqu'à une heure. Je ne voudrais pas abuser de mon temps de parole. Mme le ministre a dit que j'avais fait un long débat sur l'information coopérative. J'aimerais lui rappeler que cela a peut-être paru long, mais je me suis limité à cinq minutes sur ce point. J'ai tout simplement deux autres courtes questions à poser à notre invité. J'aimerais revenir sur celle que je viens de lui poser. J'en aurai une autre après. Je peux la reprendre si cela peut...

M. Labrecque: Si je comprends bien ce que vous voulez dire, si je me permets d'interpréter votre pensée, vous croyez que la notion de responsabilité, enfin que le fait qu'on paie lorsqu'on a un accident nous amènerait à avoir une conduite plus responsable, en quelque sorte.

Moi, personnellement, j'avoue que je vois très mal que le fait de payer des assurances, même des assurances plus élevées, ait beaucoup à voir avec la conduite sur la route. Le rapport entre les deux — et d'ailleurs, si je me souviens bien, le rapport Gauvin parle de cela, aussi — est loin d'être évident. Il n'y a pas beaucoup de gens qui pensent, quand ils sont au volant, quand ils viennent pour dépasser quelqu'un: Oui, c'est vrai, ma prime d'assurance va augmenter si j'ai un accident. On a le risque de se casser la gueule — si vous me passez l'expression — qui est toujours là, ce qui me semble être un des incitatifs plus forts que l'argent, et, malgré tout, cela ne nous empêche pas de conduire très souvent...

M. Roy: Supposons que nous acceptons, autrement dit, votre point de vue sur la motion de responsabilité. Nous pouvons avoir des opinions différentes, et je pense qu'il est prouvé — ce serait assez facile de faire des chiffres là-dessus — que ceux qui ne sont pas assurés sont beaucoup plus prudents et vont beaucoup moins vite sur les routes que ceux qui sont assurés "full", comme on dit. Je pense que nous en aurions long à dire là-dessus.

Maintenant, quelles sont les suggestions que vous pouvez faire concernant l'incitation vis-à-vis des assurés à accepter les conséquences financières d'un accident à partir du moment où la notion de responsabilité est éliminée? Quelles sont les mesures que vous pensez qui pourraient être mises en application, qui pourraient être examinées, étudiées?

M. Labrecque: Cela revient à ce que j'ai essayé de développer par la suite sur le système que nous proposons, c'est-à-dire que, dans le réseau coopératif, il y aurait un contrôle, par les membres eux-mêmes, sur les évaluations et réparations et

même le paiement de la franchise, ce qui devrait, à mon sens, permettre d'en arriver à diminuer le montant des indemnités payées par une compagnie d'assurances et pouvoir ainsi diminuer les taux. Donc, la diminution des taux, serait cela, l'incitatif, si vous voulez.

M. Roy: Mais à partir du moment où une coopérative fait affaires avec des non-membres, on sait très bien que cela fait parfois énormément de différence dans le bilan de fin d'année, dans la rentabilité de la coopérative, dans les bénéfices que la coopérative peut escompter et peut avoir comme tels, non seulement escompter mais dans les bénéfices qu'une coopérative peut réaliser. Lorsqu'il y a des bénéficiaires dans une coopérative, un des principes de base de la coopération, c'est d'offrir un service à un prix à peu près égal pour tout le monde et d'offrir ce service au prix coûtant pour les membres. Ce qui veut dire que les membres ont droit, normalement, à une ristourne, à la fin de l'année. C'est le principe coopératif, en somme. A partir du moment où le réseau coopératif que vous proposez fait affaires avec des non-membres, et qu'il n'est pas obligatoire d'être membre pour y faire affaires, comment les membres peuvent-ils exercer un droit de regard intéressé — je dis bien intéressé — dans le sens de l'intérêt public vis-à-vis du régime d'assurances si, pour eux, le chiffre d'affaires qu'il fait avec ses non-membres contribue, en quelque sorte, à améliorer le rendement et la rentabilité de la coopérative? Ne trouvez-vous pas qu'il y a là une situation qui fait que deux catégories de personnes, deux personnes, c'est-à-dire un membre et un non-membre, peuvent avoir des intérêts complètement différents dans la coopérative? L'un peut y trouver un certain intérêt par le fait que la coopérative peut négocier avec lui, peut-être, des coûts de réparations moindres à ce qu'il pourrait trouver dans les garages de l'entreprise privée, et d'un autre côté, celui qui est membre travaille dans l'intérêt de ceux et de celles qui sont membres de la coopérative et qui veulent atteindre les objectifs.

M. Labrecque: Oui, mais d'abord, je vous ai dit que notre coopérative n'excluait pas les non-membres. Il faudrait voir pourquoi, selon les types de services, par exemple, nous, très rapidement, dans la mécanique, on voulait permettre aux gens de réparer eux-mêmes. Ce service a été réservé uniquement aux membres, alors que la réparation par un mécanicien pourrait être ouverte à tout le monde.

Maintenant, pour l'assurance automobile, je ne vois pas — si un non-membre venait dans la coopérative, qu'il était assuré à notre compagnie d'assurances, qu'il faisait faire sa réparation chez nous — pourquoi on ne pourrait pas exercer le même contrôle là-dessus. Ce serait aussi le coût de notre assurance qui en dépendrait.

M. Roy: Ne croyez-vous pas que la meilleure formule qui permettrait le meilleur équilibre — je ne dirais pas la perfection — une formule qui permettrait de se mettre à l'abri de toute tentation et

des tentatives qui peuvent être faites d'essayer de récupérer le plus possible, ce serait de faire en sorte qu'il y ait un réseau, qu'il y ait une concurrence véritable, réelle, au niveau de la réparation des dommages des véhicules? A partir du moment où nous allons dans un monopole ou dans l'autre, il faut établir des critères de surveillance qui sont extrêmement difficiles d'application, qui permettent toutes les échappatoires.

Voici ma dernière question. Qu'il y ait un réseau, que les garages coopératifs, que le secteur de la coopération jouent un rôle de surveillance, jouent leur rôle là-dedans et qu'ils constituent, autrement dit, une concurrence extrêmement valable à l'entreprise privée dans le coût des réparations des véhicules automobiles, ne croyez-vous pas que c'est la meilleure formule qu'on peut proposer à la population du Québec?

M. Labrecque: C'est ce que je crois puisque c'est cela qu'on propose, l'établissement d'un réseau coopératif.

M. Roy: Mais pas un réseau unique. Vous proposez la création d'un réseau coopératif comme secteur témoin, si j'ai bien compris, et non pas comme réseau unique.

M. Labrecque: D'ici à ce qu'on soit les seuls dans tout le secteur de l'automobile, je veux dire, d'ici un bon bout de temps...

M. Roy: Vous n'ambitionnez pas être les seuls.

M. Labrecque: De toute façon, je ne vois pas la nécessité de maintenir l'entreprise privée à plus long terme. Enfin, à court terme, disons qu'on se contente d'être un réseau témoin.

M. Roy: Vous n'êtes en faveur de l'entreprise privée?

M. Labrecque: J'aimerais mieux ne pas entreprendre une grande discussion là-dessus.

M. Roy: Sans entreprendre de discussion, une réponse claire.

M. Labrecque: Le problème, au niveau des garages de petites entreprises comme celle-là, de toute façon ce ne sont pas des problèmes très graves. Sauf qu'un réseau coopératif à l'intérieur de cela, ce serait, évidemment, comme secteur témoin; encore une fois, c'est cela qu'on propose. Donc, bien sûr, c'est ce qu'on croit être la meilleure formule.

M. Roy: C'est tout, M. le Président. Merci, M. Labrecque.

Le Président (M. Boucher): Merci. M. le député de Jonquière.

M. Vaillancourt (Jonquière): Merci, M. le Président. Seulement une minute. Il se fait tard et nous avons un autre groupe qui doit être entendu,

Vous avez promis des changements au fur et à mesure de la présentation des mémoires. Est-ce qu'un nouveau projet de loi sera déposé ou est-ce qu'il sera réimprimé, au moins avant le débat en deuxième lecture?

Mme Payette: M. le Président, nous n'avons pas, à ma connaissance, terminé l'écoute des mémoires, si bien que notre politique à cet égard n'est pas arrêtée pour l'instant.

M. Saint-Germain: Ecoutez, politique pas arrêtée... Nous, à titre d'Opposition officielle, si on veut informer le public décemment, on ne peut pas discuter en deuxième lecture sur les hypothèses. Vous avez laissé entrevoir qu'il y aurait une multitude de changements dans bien des articles. Vous avez même donné les numéros des articles, dans deux ou trois déclarations.

Il me semble qu'il serait important pour la bonne intelligence de nos travaux de savoir quels seront les changements qui seront apportés ou qu'on envisage avant la deuxième lecture, même si on ne les a pas tous, au moins ceux que vous avez annoncés.

Mme Payette: M. le Président, je me permettrai de faire remarquer au député de Jacques-Cartier que le mémoire de l'invité qui est devant nous que nous serions censés être en train d'entendre actuellement, est rempli de recommandations quant aux divers articles du projet de loi. Jusqu'à ce que nous ayons terminé l'écoute des mémoires qui sont devant nous, je pense que je n'ai pas à annoncer mes couleurs sur ce sujet. Il y a encore des changements qui devront peut-être intervenir et je ne peux pas présumer des réactions des gens qui composent cette commission à l'écoute des mémoires.

M. Saint-Germain: Je ne veux pas présumer des réactions, je veux vous dire que vous avez déjà annoncé une multitude de changements. Est-ce qu'on va les avoir avant la deuxième lecture? C'est bien simple, c'est oui ou c'est non.

Mme Payette: M. le Président, aucun amendement ne sera présenté tant que cette commission n'aura pas terminé ses travaux.

M. Saint-Germain: Ce n'est pas ce que je vous demande.

Mme Payette: C'est ce que je vous répondez.

M. Saint-Germain: Répondez à ma question. Je ne vous demande pas pendant la commission; on va finir à la commission et ensuite on va étudier cela en deuxième lecture. Entre ces deux genres de travaux, est-ce qu'on va avoir des modifications?

M. Vaillancourt (Jonquière): M. le Président, je pense que la question du député de Jacques-Cartier serait pertinente à fin de l'audition des mémoires. C'est une question qui pourrait fort

bien se poser à Mme le ministre, mais actuellement le but de la commission est d'entendre des mémoires.

Le Président (M. Boucher): Si j'ai bien compris, il reste environ une demi-heure et nous avons un invité devant nous. Est-ce qu'on ne pourrait pas remettre les questions à Mme le ministre après l'audition du mémoire du Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec?

M. Saint-Germain: Une dernière question. J'avais posé une question bien précise à la dernière journée de cette commission. On m'avait promis une réponse cette semaine ou même ce matin, si je ne m'abuse, sur la subrogation.

Mme Payette: M. le Président, à ma connaissance le député de Jacques-Cartier, qui avait posé cette question jeudi soir dernier, a eu accès à une information de la part des gens qui m'entourent. Il ne semblait pas avoir maintenu sa demande. S'il la maintient, effectivement, nous lui produirons, dans les heures qui viennent, un document qui lui expliquera la différence entre la subrogation entre les assureurs et la disparition et les effets de la disparition de la subrogation entre les assureurs. Mais il m'est apparu ce matin, aux questions du député de Beauce-Sud, à notre invité précédent, qu'il avait compris l'effet de la suppression de la subrogation.

M. Saint-Germain: Je remercie vos collègues de bien me parler privément et d'essayer de m'expliquer certaines choses, mais tout cela doit se concrétiser dans une réponse officielle, je l'espère. J'aurai cette réponse...

Mme Payette: Dans les plus brefs délais, M. le député de Jacques-Cartier, puisqu'il faut faire rédiger un document pour vous expliquer clairement ce que vous voulez savoir, mais ce sera fait, très certainement.

M. Saint-Germain: Parce que j'aurais une question bien précise s'il y avait moyen d'étudier, pour la bonne intelligence de la loi en somme. Est-ce qu'on aura cela, madame?

Mme Payette: M. le député de Jacques-Cartier, c'est ce que j'ai répondu. Nous allons préparer un document en réponse aux questions que vous vous êtes posées sur un article en particulier, si mes souvenirs sont bons.

M. Saint-Germain: Merci.

M. Fontaine: M. le Président, j'aurais également deux ou trois questions à poser au ministre, qui sont très courtes.

Le Président (M. Boucher): Est-ce qu'il serait possible d'avoir la collaboration des membres de la commission, compte tenu du temps et de l'invité qui est devant nous?

prévu dans le livre bleu, c'est-à-dire \$385 millions. Cette baisse est due essentiellement à 16% de baisse au niveau des accidents en 1976, chiffres qui n'ont été rendus disponibles qu'il y a quelques semaines.

M. Roy: D'accord.

Maintenant, est-ce que Mme le ministre peut nous dire effectivement s'il y a eu une entente avec les courtiers concernant, par exemple, le statut juridique qu'ils ont demandé? Est-ce que c'est définitif ou si c'est encore à l'état de discussion?

M. Payette: En ce qui concerne le cadre juridique qui a été sollicité par les courtiers, M. le Président, j'ai pris un engagement personnel envers eux de faire tout ce qui était possible dans mon cas pour leur venir en aide à ce niveau.

M. Roy: Maintenant, Mme le ministre, êtes-vous en mesure de nous dire ce matin si, effectivement, le cadre juridique pourra leur être accordé? Etes-vous en mesure de le garantir à la commission?

Mme Payette: Cela me paraît difficile, M. le Président, que je puisse, moi toute seule, comme ministre, garantir qu'il y aura un cadre juridique. J'ai pris cependant un engagement envers les courtiers et j'ai l'intention de tenir cet engagement.

M. Roy: Est-ce qu'il y a en plus avec les courtiers des ententes, actuellement, est-ce qu'il y a des discussions en ce qui a trait à la perception des primes de la régie?

Mme Payette: Non, M. le Président, ce que les courtiers ont demandé c'est la possibilité pour eux d'intervenir comme intermédiaires entre la Commission des accidents du travail et l'accidenté au moment de l'accident. C'est une proposition qui nous a été soumise. J'ai demandé à la régie d'étudier le rôle que les courtiers pourraient avoir à jouer à ce moment, et j'ai demandé aussi aux courtiers de nous soumettre l'évaluation qu'ils font eux-mêmes de leurs propres services comme intermédiaires.

M. Roy: En somme, il n'y a rien de définitif non plus de ce côté, c'est tout au niveau des études?

Mme Payette: Je pense, M. le Président, que les mieux informés à ce sujet sont les courtiers, que j'ai rencontrés la semaine dernière. Je vous répète maintenant exactement ce que je leur ai dit à eux.

M. Roy: Ils sont informés effectivement qu'on se penche sur le problème.

Mme Payette: C'est déjà beaucoup, M. le Président.

M. Roy: Il faut faire attention de ne pas trop se pencher; parfois, il faut passer aux actes.

Etant donné qu'on a parlé du coût du régime, que le ministre a parlé des données de base, a dit qu'il y avait de nouvelles données de base aussi concernant le régime d'assurance, est-ce qu'on est en mesure de fournir à la commission des documents à ce sujet? Est-ce qu'on est en mesure de nous donner des informations additionnelles, à la suite du document qui est daté, je pense, du 26 ou du 27 mai, le dernier document qu'on nous avait donné là-dessus, à moins que je me trompe?

Mme Payette: M. le Président, M. le député de Beauce-Sud demande ce qu'il a déjà demandé dans sa première question et je lui ai répondu que les nouveaux documents quant au coût du régime seront soumis à cette commission ou à l'Assemblée nationale au moment où ils seront prêts et définitifs.

M. Roy: Une autre question, M. le Président. Est-ce que les ententes sont intervenues entre la Commission des accidents du travail et la régie, comme il est stipulé dans la Loi constituant la Régie de l'assurance automobile du Québec, le projet de loi no 49, si ma mémoire est bonne?

Mme Payette: A ma connaissance, les ententes ne sont pas définitives. Il y a présentement des négociations entre la régie et la Commission des accidents du travail, c'est exact.

M. Roy: Ce que Mme le ministre a annoncé, la semaine dernière, à savoir qu'il y aurait une réduction de prime, telle qu'annoncée dans le document concernant la tarification, dans lequel on parlait de \$110 à \$115, Mme le ministre nous a parlé de 75% pour les agriculteurs.

Est-ce définitif ou si ce n'est qu'une projection qui a été faite à ce niveau?

Mme Payette: Ce ne sera définitif que quand le document sur la tarification sera rendu public. Pour l'instant, on m'informe qu'on envisage effectivement 75% de la tarification d'une voiture de promenade pour les cultivateurs.

M. Roy: Il y a quand même des documents qui ont permis l'élaboration de cette tarification spéciale.

Mme Payette: C'est le livre bleu qui fait état de \$385 millions comme coût total du régime que nous sommes en train de réviser à la lueur des nouvelles statistiques.

M. Roy: Mme le ministre nous a également dit, il y a quelques jours, lorsque les assureurs se sont présentés devant la commission parlementaire et ont dit qu'ils étaient à sa disposition qu'elle était prête à les rencontrer. Y a-t-il effectivement eu des rencontres avec les assureurs et quels sont les sujets qui sont actuellement en dis-

cussion avec les assureurs, si les rencontres ont eu lieu?

Mme Payette: Quand le ministre dit qu'il a à rencontrer les assureurs, ce n'est pas nécessairement le ministre en personne. Les fonctionnaires ont des rencontres avec les assureurs pour mettre au point le fonctionnement du nouveau régime avec eux, voir les implications quant au nouveau contrat d'assurance pour la protection des dommages matériels. Ces rencontres ont lieu et les fonctionnaires, ainsi que les employés des compagnies d'assurances sont en contact quasi quotidiennement au téléphone.

M. Roy: Il n'y a aucune rencontre et aucune discussion actuellement avec les assureurs en vue de leur confier l'administration de la nouvelle réforme d'indemnisation dans l'assurance automobile?

Mme Payette: M. le député de Beauce-Sud veut rire!

M. Roy: Je ne ris pas; je suis très sérieux!

Mme Payette: Il ne saurait en être question.

M. Roy: Il n'en est pas question. Mme le ministre est-elle en mesure de nous dire ce matin combien il y aura de catégories de risques dans la tarification faite par le gouvernement?

Mme Payette: Il y en aura autant que celles qui sont présentement prévues par le BVA. Je ne me souviens pas du nombre, mais il y a un certain nombre de voitures, il y a aussi un certain nombre de camions. Les tarifications sophistiquées du BVA sont à notre disposition, puisqu'on dispose des mêmes données d'informatique que le BVA.

M. Roy: Cette liste du BVA pourrait-elle être déposée et remise aux membres de la commission parlementaire?

Mme Payette: Je pense qu'elle pourrait vous être fournie à titre d'information, mais cela ne me paraît pas un document secret puisque cela existe depuis de nombreuses années au BVA.

M. Roy: Cela existe depuis de nombreuses années au BVA, mais nous ne lui avons jamais demandé de déposer ces documents en commission parlementaire. J'aimerais — j'en fais même une demande officielle, formelle — que ce document, qui est actuellement utilisé pour établir les différentes catégories de risques dans la tarification de l'assurance automobile, soit déposé devant la commission parlementaire.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Beauce-Sud, il n'y a pas de dépôt de documents en commission parlementaire.

M. Roy: Je m'excuse, M. le Président, mais en vertu de l'article 177, "quand un ministre cite, ne

serait-ce qu'en partie, un document, il peut être requis sans autre formalité de le déposer immédiatement, à moins qu'il ne déclare qu'il est contraire à l'intérêt public de le faire". C'est le règlement de l'Assemblée nationale et en vertu de l'article 163...

M. Vaillancourt (Jonquière): Question de règlement, M. le Président.

M. Roy: ... sur le point de règlement, les mêmes règles qui s'appliquent à l'Assemblée nationale s'appliquent en commission parlementaire, à moins qu'il ne soit clairement indiqué le contraire.

M. Vaillancourt (Jonquière): Question de règlement.

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

M. Vaillancourt (Jonquière): Effectivement, M. le Président, vous avez raison, il n'y a aucun dépôt de document en commission parlementaire. L'article que vient de citer le député de Beauce-Sud s'applique pour autant que le ministre cite un document. Or, le ministre n'a cité aucun document; elle n'a fait que mention d'un document.

M. Roy: Le ministre a cité le document du BVA.

M. Vaillancourt (Jonquière): Le ministre n'a même pas le document, comment voulez-vous qu'elle le cite?

M. Ouellette: M. le Président, étant donné qu'il n'y a pas d'archives aux commissions parlementaires, on n'est absolument pas tenu de déposer quelque document que ce soit.

M. Roy: J'aimerais rappeler à mon collègue de Beauce-Nord — je ne veux pas en faire une querelle de Beaucerons à ce moment-ci — que ce n'est pas la première fois qu'en commission parlementaire on demande un dépôt de document pour l'information des membres de la commission. À ce que je sache, la commission parlementaire siège actuellement pour permettre à ceux qui en font partie d'être informés le plus objectivement possible de tout ce qui regarde actuellement la réforme proposée de l'assurance automobile. C'est dans cet esprit que je pose cette question. Si on ne veut pas remettre le document, qu'on le dise tout simplement et je n'en ferai pas une querelle épouvantable, ni une guérilla. Je ne veux pas être désagréable envers le gouvernement ce matin...

Mme Payette: Un vrai canard!

M. Roy: ... mais la façon dont nous travaillons me rappelle la fameuse commission parlementaire qui avait étudié le projet de loi de la baie James, et me rappelle étrangement, et je le regrette, me rappelle aussi la commission parlementaire et la façon dont cela avait procédé lorsqu'on avait étudié le coût des Jeux olympiques. On n'a rien, on ne

veut rien nous fournir, on est limité exclusivement à des vieux documents qui datent de trois, quatre et cinq mois. Cela me surprend d'un gouvernement qui se dit vouloir être le vrai gouvernement, un gouvernement à l'écoute de la population et gouverné dans le meilleur intérêt des Québécois, de tenir les membres de la commission parlementaire exactement au statu quo. Tel qu'il a été dit à la première séance de la commission parlementaire, on n'est pas mieux informé aujourd'hui qu'on ne l'était lors de la première séance...

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

M. Roy: ... et cela je le regrette sincèrement. Ma participation aux commissions parlementaires se voulait objective...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Beauce-Sud, une question de règlement, M. le député de Jonquière.

M. Roy: J'y suis sur une question de règlement, M. le Président.

M. Vaillancourt (Jonquière): M. le Président, je pense qu'avec la longue expérience que détient le député de Beauce-Sud, il devrait savoir que, si le document qu'il veut avoir est en possession du Bureau des véhicules automobiles, il devrait adresser sa demande au Bureau des véhicules automobiles et qu'il aurait toutes les classifications qu'il veut avoir. D'autre part, évidemment ma question de règlement est un peu tardive, puisque le député de Beauce-Sud a passé son message, il n'en reste pas moins qu'il adresse sa demande à la mauvaise personne puisqu'il demande lui-même un document en possession et la propriété du BVA. Or, Mme le ministre est ministre des Consommateurs, Coopératives et institutions financières et non pas ministre responsable du BVA qui, aux dernières nouvelles, était le ministre des Transports, à moins que je me trompe.

M. Roy: M. le Président, dans la loi 49, sur le point de règlement qui a été soulevé, il est clairement dit que les ententes peuvent intervenir, notamment avec la Commission des accidents du travail, que la Régie de l'assurance automobile a les pouvoirs nécessaires de faire des négociations, de faire des ententes, d'aller chercher les documents dont elle a besoin. Le ministre est tenu, par la loi 49, d'informer l'Assemblée nationale au fur et à mesure qu'il y a des informations qui peuvent être fournies, qui doivent être fournies. C'est écrit dans la loi 49. Je ne me base pas sur des lois qui ne sont pas votées ou des lois antérieures ou la Loi du ministère des Transports comme telle. Je tâche d'avoir les informations et la documentation dont nous avons besoin pour étudier cette réforme de l'assurance automobile en toute objectivité, pour être le mieux informé possible. Cela me paraît tout à fait normal. Je serais tenté de croire qu'on a peut-être fourni de l'information additionnelle aux députés du côté ministériel de la

commission parlementaire parce qu'effectivement ils font partie du gouvernement. J'aimerais rappeler au gouvernement et vous rappeler, M. le Président, que si mes collègues du côté ministériel ne sont pas plus informés dans le domaine de l'assurance automobile et dans le projet de réforme que je le suis moi-même, je suis doublement inquiet.

M. Ouellette: Pour éclairer ce débat, j'ai nettement l'impression que l'article du règlement auquel se réfère le député de Beauce-Sud s'adresse à l'Assemblée nationale comme telle et non pas aux commissions. Le président de l'Assemblée nationale est en mesure, je pense, de clarifier la situation en disant qu'effectivement il n'y a pas d'archives aux commissions. Il n'y a donc pas de dépôt de documents, même si cela a été fait récemment, m'a-t-on dit. Il s'ensuit que les commissions sont embarrassées de ces documents puisqu'il n'y a pas d'archives. Je suggérerais donc au député de Beauce-Sud de refaire sa demande à l'Assemblée nationale et nul doute que le ministre, en tout cas, sera plus en mesure de répondre à sa demande.

Mme Payette: Sur la question de règlement soulevée par le député de Beauce-Sud, peut-être que cela n'a pas été clair pour le député de Beauce-Sud, mais ce que j'ai bien dit, c'est que ce document du BVA est un document utilisé par le BVA depuis des années et qui tient compte de la tarification imposée par le BVA depuis des années. L'autre document que le député de Beauce-Sud a réclamé dans sa toute première question, avant qu'il commence à tuer le temps était un document qui n'est pas disponible, parce que les travaux ne sont pas terminés, qui s'appuient sur les classifications du BVA et quand ce document sera terminé, je m'empresse de le déposer ou de le faire connaître aux membres de la commission ou à l'Assemblée nationale, dès qu'il sera prêt.

M. Roy: Dans le cas de la baie James et dans le cas de la Régie olympique, on m'a donné exactement les mêmes réponses avec les résultats que tout le monde connaît.

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

M. Saint-Germain: Je me demande bien pour quelle raison il y a des discussions sur une telle demande. Mme le ministre nous a dit qu'elle allait baser sa tarification ou du moins qu'il y avait relation entre la tarification et un document du Bureau des véhicules automobiles. Diable, pourquoi ne pas le déposer puis le donner aux députés ici, si c'est un document qui est facile à avoir. Vous avez tout un personnel en arrière ou dans les bureaux qui n'ont peut-être pas grand-chose à faire; dites donc à quelqu'un de se procurer le document, de nous en faire une polycopie et de nous le remettre tout simplement. Ce n'est toujours bien pas une affaire à discuter pendant vingt minutes. D'autant plus qu'on en a tellement peu pour étudier la loi.

Vous avez promis des changements au fur et à mesure de la présentation des mémoires. Est-ce qu'un nouveau projet de loi sera déposé ou est-ce qu'il sera réimprimé, au moins avant le débat en deuxième lecture?

Mme Payette: M. le Président, nous n'avons pas, à ma connaissance, terminé l'écoute des mémoires, si bien que notre politique à cet égard n'est pas arrêtée pour l'instant.

M. Saint-Germain: Ecoutez, politique pas arrêtée... Nous, à titre d'Opposition officielle, si on veut informer le public décemment, on ne peut pas discuter en deuxième lecture sur les hypothèses. Vous avez laissé entrevoir qu'il y aurait une multitude de changements dans bien des articles. Vous avez même donné les numéros des articles, dans deux ou trois déclarations.

Il me semble qu'il serait important pour la bonne intelligence de nos travaux de savoir quels seront les changements qui seront apportés ou qu'on envisage avant la deuxième lecture, même si on ne les a pas tous, au moins ceux que vous avez annoncés.

Mme Payette: M. le Président, je me permettrai de faire remarquer au député de Jacques-Cartier que le mémoire de l'invité qui est devant nous que nous serions censés être en train d'entendre actuellement, est rempli de recommandations quant aux divers articles du projet de loi. Jusqu'à ce que nous ayons terminé l'écoute des mémoires qui sont devant nous, je pense que je n'ai pas à annoncer mes couleurs sur ce sujet. Il y a encore des changements qui devront peut-être intervenir et je ne peux pas présumer des réactions des gens qui composent cette commission à l'écoute des mémoires.

M. Saint-Germain: Je ne veux pas présumer des réactions, je veux vous dire que vous avez déjà annoncé une multitude de changements. Est-ce qu'on va les avoir avant la deuxième lecture? C'est bien simple, c'est oui ou c'est non.

Mme Payette: M. le Président, aucun amendement ne sera présenté tant que cette commission n'aura pas terminé ses travaux.

M. Saint-Germain: Ce n'est pas ce que je vous demande.

Mme Payette: C'est ce que je vous répons.

M. Saint-Germain: Répondez à ma question. Je ne vous demande pas pendant la commission; on va finir à la commission et ensuite on va étudier cela en deuxième lecture. Entre ces deux genres de travaux, est-ce qu'on va avoir des modifications?

M. Vaillancourt (Jonquière): M. le Président, je pense que la question du député de Jacques-Cartier serait pertinente à fin de l'audition des mémoires. C'est une question qui pourrait fort

bien se poser à Mme le ministre, mais actuellement le but de la commission est d'entendre des mémoires.

Le Président (M. Boucher): Si j'ai bien compris, il reste environ une demi-heure et nous avons un invité devant nous. Est-ce qu'on ne pourrait pas remettre les questions à Mme le ministre après l'audition du mémoire du Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec?

M. Saint-Germain: Une dernière question. J'avais posé une question bien précise à la dernière journée de cette commission. On m'avait promis une réponse cette semaine ou même ce matin, si je ne m'abuse, sur la subrogation.

Mme Payette: M. le Président, à ma connaissance le député de Jacques-Cartier, qui avait posé cette question jeudi soir dernier, a eu accès à une information de la part des gens qui m'entourent. Il ne semblait pas avoir maintenu sa demande. S'il la maintient, effectivement, nous lui produirons, dans les heures qui viennent, un document qui lui expliquera la différence entre la subrogation entre les assureurs et la disparition et les effets de la disparition de la subrogation entre les assureurs. Mais il m'est apparu ce matin, aux questions du député de Beauce-Sud, à notre invité précédent, qu'il avait compris l'effet de la suppression de la subrogation.

M. Saint-Germain: Je remercie vos collègues de bien me parler privément et d'essayer de m'expliquer certaines choses, mais tout cela doit se concrétiser dans une réponse officielle, je l'espère. J'aurai cette réponse...

Mme Payette: Dans les plus brefs délais, M. le député de Jacques-Cartier, puisqu'il faut faire rédiger un document pour vous expliquer clairement ce que vous voulez savoir, mais ce sera fait, très certainement.

M. Saint-Germain: Parce que j'aurais une question bien précise s'il y avait moyen d'étudier, pour la bonne intelligence de la loi en somme. Est-ce qu'on aura cela, madame?

Mme Payette: M. le député de Jacques-Cartier, c'est ce que j'ai répondu. Nous allons préparer un document en réponse aux questions que vous vous êtes posées sur un article en particulier, si mes souvenirs sont bons.

M. Saint-Germain: Merci.

M. Fontaine: M. le Président, j'aurais également deux ou trois questions à poser au ministre, qui sont très courtes.

Le Président (M. Boucher): Est-ce qu'il serait possible d'avoir la collaboration des membres de la commission, compte tenu du temps et de l'invité qui est devant nous?

M. Fontaine: Ce sera très court, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Je demande tout simplement la collaboration. C'est la deuxième fois qu'on...

M. Fontaine: Si on commence à argumenter là-dessus, M. le Président, cela va prendre plus de temps.

M. Vaillancourt (Jonquière): J'ai l'impression, M. le Président, qu'ils veulent que le syndicat des fonctionnaires passe demain matin et que la CSN ne passe pas. C'est réellement l'impression que j'ai à entendre toutes ces questions.

Le Président (M. Boucher): C'est la deuxième fois que le Syndicat des fonctionnaires vient devant nous pour présenter son mémoire. J'ai l'impression qu'on n'a quand même pas la collaboration des membres de la commission à ce moment.

M. Fontaine: M. le Président, cela va être très court. Si on prend dix minutes pour discuter si je dois poser ou ne pas poser mes questions, cela va prendre plus de temps que le temps que je vais prendre pour les poser.

J'aimerais savoir du ministre s'il s'engage— il y a déjà fait allusion— à convoquer la commission parlementaire pour l'étude de la tarification.

Mme Payette: C'est une chose que j'ai envisagée, M. le Président. Je m'interroge maintenant sur la rapidité avec laquelle cela pourrait être fait vu l'attitude des membres de cette commission, ce matin. Je continue de maintenir que ce serait souhaitable qu'éventuellement il y ait une commission parlementaire pour étudier la tarification.

M. Roy: M. le Président, j'invoque une question de règlement. On parle de l'attitude des membres de la commission parlementaire, ce matin, et on nous accuse d'un "filibuster" à peine voilé alors que, depuis à peu près dix minutes seulement, c'est la première fois que nous y allons avec insistance depuis que cette commission parlementaire siège. Je ne sache pas que Mme le ministre puisse se plaindre de l'attitude négative des membres de l'Opposition qui siègent à cette commission parlementaire. Je m'inscris totalement en faux sur cette question. Si nous avons utilisé les mêmes stratégies que le gouvernement, que le parti qu'elle représente utilisait lorsqu'il était dans l'Opposition, la commission parlementaire ne serait pas aussi avancée dans ses travaux qu'elle ne l'est à l'heure actuelle. Je n'aimerais pas qu'on commence à nous accuser à ce moment de vouloir boycotter la commission parlementaire parce que nous insistons—c'est notre devoir, c'est notre rôle, c'est notre responsabilité—d'être le mieux informés possible. Je m'inscris totalement en faux contre cette affirmation à savoir qu'on veut boycotter la commission parlementaire. Nous avons été extrêmement polis jusqu'à maintenant. Nous avons été courtois. Nous avons collaboré

dans toute la mesure du possible, mais seulement on se rend compte aujourd'hui qu'on commence à vouloir se moquer de nous. C'est la raison pour laquelle on commence peut-être à montrer les dents.

Mme Payette: Je présume, M. le Président, que le député de Nicolet-Yamaska avait cédé son droit de parole au député de Beauce-Sud?

M. Fontaine: Non, M. le Président. C'était une question de règlement que M. le député de Beauce-Sud a soulevée.

M. Roy: Et j'y avais droit.

M. Fontaine: Si on ne veut pas qu'on pose des questions à la commission parlementaire, je me demande pourquoi on en a convoqué une.

Mme Payette: Vous avez un invité qui n'attend que cela des questions.

M. Fontaine: J'ai une dernière question également très courte. Au cours de sa tournée, Mme le ministre avait annoncé, il me semble, que pour le moment le siège social de la régie serait situé à Trois-Rivières.

Mme Payette: C'est faux, M. le Président.

M. Fontaine: C'est faux.

Mme Payette: Complètement.

M. Fontaine: Mme le ministre peut-elle nous confirmer que la régie est en train d'aménager ses locaux dans l'édifice de L'Unique, ici même à Québec?

Mme Payette: M. le Président, il est acquis que la régie pourra occuper des locaux à Québec pour sa période d'implantation, à la suite de quoi le gouvernement décidera où la régie devra aller.

M. Fontaine: Confirmez-vous qu'actuellement, c'est à L'Unique?

Mme Payette: Je ne sais pas à quel endroit c'est. Je ne le vous confirmerai pas. Je sais que c'est à Québec. Je m'excuse. Je n'ai pas l'information quant à l'endroit exact.

Le Président (M. Boucher): Cela étant dit, M. Fréchette.

Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec Inc.

M. Fréchette (Jean-Guy): M. le Président, Mme le ministre, messieurs les députés, je vous remercie de nous recevoir ce matin pour présenter un bref mémoire sur l'étude de la loi.

En tant qu'organisme syndical représentant la grande majorité des employés du gouvernement, comme citoyens de la province qui seront assujét-

tis à une nouvelle loi aussi importante, nous avons tenu à vous faire part de nos suggestions et de nos remarques afin que certains amendements soient apportés aux divers articles. Par contre, nous considérons ces amendements comme essentiels pour accorder à chaque assuré une protection juste et équitable.

Nous proposons certains amendements à divers articles que nous considérons essentiels afin d'accorder à chaque assuré une protection juste et équitable. Nous n'avons pas présenté de mémoire directement aux diverses séances d'information qui ont été tenues au cours des mois de mai et juin, même si nous avons assisté à certaines de ces réunions d'information comme observateur.

Après étude du livre bleu, nous avons constaté que beaucoup de points restaient à préciser à cette date.

Il aurait été très difficile de présenter des revendications sur les mécanismes de réclamation, du droit d'appel et du financement, des pouvoirs accordés au surintendant des assurances en matière de tarification sur le rôle de la corporation des assureurs concernant les centres d'évaluation et la vérification des réparations.

Actuellement, comme tous ces points sont définis, nous vous apportons des demandes précises sur ces sujets, et ce, dans un but constructif.

Nous espérons que vous prendrez connaissance de nos demandes en y apportant une attention particulière et une étude approfondie avant la sanction de la loi.

A la page suivante, nous avons énuméré les principaux articles que nous tentons de toucher dans ce mémoire: le droit à l'indemnité; le montant de l'indemnité et son intégration avec les divers régimes gouvernementaux: la Régie des rentes et la CAT; le droit d'appel de la victime; l'application du mécanisme d'évaluation et de réparation des dommages matériels; le rôle de la corporation des assureurs; les modalités de financement de la régie concernant les blessures corporelles; les pouvoirs du surintendant des assurances concernant les modifications du manuel de tarification des coûts pour les primes d'assurance obligatoire et responsabilité civile, par les assureurs.

Nous avons procédé, dans ce mémoire, en touchant à divers articles sur lesquels, selon nous, il devrait y avoir certaines modifications. En partant, à l'article 9, nous touchons au problème du conjoint et à la vie commune. A ce sujet, dans nos commentaires, nous disons que nous croyons que ce délai de sept ans est excessif, puisque dans diverses lois qui viennent d'être amendées, ce délai fut réduit de trois ans, ce que nous croyons raisonnable. Nous donnons des exemples; ce sont des lois qui viennent d'être amendées le 10 août qui s'appliquent aux fonctionnaires et au secteur parapublic.

Indemnité versée à une autre personne que la victime. Nous croyons qu'un paragraphe devrait être ajouté afin d'indiquer que la personne qui reçoit ces montants doit les administrer pour la victime jusqu'à ce que celle-ci devienne majeure ou

puisse les administrer. De plus, ces montants doivent être utilisés pour subvenir aux besoins de la victime. On considère qu'à l'intérieur de cet article ce pouvoir est laissé à la discrétion de la régie et on n'indique pas de quelle façon la personne qui va les recevoir doit les utiliser.

A l'article 12, paiement unique de la valeur de l'indemnité. Nous croyons que, dans le cas d'une victime résidant au Québec, la régie ne doit pas décider de verser un montant global au lieu d'une rente, sans le consentement de la victime. Dans le projet de loi, la régie se réserve de plein droit ce pouvoir sans, au préalable, avoir consulté la victime.

A l'article 16, prescription du droit d'indemnisation. Puisque le droit à une indemnisation se prescrit par périodes de trois ans à compter de l'accident ou de la manifestation du dommage ou du décès, nous croyons que ce droit devrait être maintenu si un rapport d'accident ou de dommages a déjà été présenté à la régie dans les délais prévus, comme cela existe à la Commission des accidents du travail. Dès qu'il y a eu une déclaration d'accident de travail, même s'il n'y a pas eu, au départ, de réclamation faite pour des pertes de salaires, un dossier peut toujours être rouvert; il n'y a pas de délais limites pour refaire une réclamation.

A l'article 17, limitation du droit d'indemnisation. Nous croyons que cet article limite le droit à l'indemnisation de certaines victimes d'accident qui ne devraient pas être exclues puisqu'à l'article 1, définitions, paragraphe 10, intitulé "dommage causé par une automobile", on inclut les dommages causés par le chargement.

Par contre, à l'article 17 a), on exclut les dommages causés par un chargement quand celui-ci consiste en un appareil susceptible de fonctionnement indépendant. Exemple, les dommages causés par une motoneige chargée sur une remorque ne seraient pas couverts. J'ai eu à assister, à un moment donné, à la commission parlementaire et cet article ne semble pas tellement clair.

On a parlé de remettre ce thème, sauf qu'au moment où on a préparé ce mémoire on a découvert que ce point nous semblait non clair.

Au paragraphe b), on devrait préciser que si l'accident est causé par une automobile ou l'un de ses équipements ou une remorque attachée à celle-ci en dehors d'un chemin public, la victime a droit à une indemnisation. Exemple: une automobile qui circulerait sur une propriété privée ou publique et causant un accident. On découvre que cet article pourrait exclure ces dommages, ces accidents.

Chapitre II, section 1 Indemnités de remplacement du revenu. A l'article 30, intégration des indemnités versées, nous croyons que la victime qui recevrait ou aurait pu devenir bénéficiaire d'une indemnité à l'âge de 65 ans ne devrait pas voir sa rente réduite du montant total de tous les bénéfices qu'elle peut recevoir d'un autre régime prévu dans cet article ou de tout autre régime prescrit puisque, pour la personne couverte par ces

régimes, il est évident qu'une grande proportion des indemnités proposées ne serait plus applicable. Nous croyons que, dans ce cas, on ne devrait déduire que 50% de ces régimes, comme prévu pour une victime indemnisée en vertu de l'article 31, sans inclure la notion de tout autre régime prescrit. À l'article 31, on propose que si on reçoit un salaire, on n'en intègre qu'une partie. Donc, on considère que dans ces domaines aussi on ne devrait pas intégrer la totalité.

Début du versement des indemnités. Nous sommes d'accord avec cette réduction de 50% d'un revenu inférieur effectivement gagné. Par contre, nous ne sommes pas d'accord avec le fait que la régie réduise, au lieu de 70%, c'est bien 75% dans la loi, l'excédent de \$5000 du revenu tiré de cet emploi.

Nous croyons qu'il faut inciter autant ceux qui ont un revenu supérieur au retour au travail que ceux qui ont un revenu inférieur. Si en haut de \$5000, on déduit la totalité, cela veut dire que quelqu'un qui gagne \$15 000 et qui s'en va se prendre un emploi à \$10 000, la différence entre \$5000 et \$10 000, comme on va la déduire en entier, le gars ne sera sûrement pas intéressé à aller se chercher un emploi à ce salaire. Il va tenter plutôt de se ramasser un petit emploi et d'avoir un petit peu moins cher pour avoir moins de déductions. Ce qui n'existe pas normalement dans un régime privé, même d'invalidité à long terme jusqu'à 65 ans.

À l'article 35, en ce qui concerne la période de sept jours au cours de laquelle une victime ne reçoit aucune rente, nous croyons que la victime devrait recevoir la rente à compter de la première journée d'incapacité, si cette incapacité est d'une durée minimum d'au moins quatorze jours. Donc, cela existe dans plusieurs régimes. On considère que pour éviter une perte complète de sept jours, si la durée d'absence est au moins — si on prend l'exemple chez les fonctionnaires — une période de paie complète, à ce moment, elle devrait recevoir son indemnisation.

Article 37. Indemnité minimum. En se référant aussi à l'article 42, nous croyons que le régime d'assurance automobile devrait prévoir des indemnités de rentes non intégrées à la Régie des rentes dû au fait qu'il s'agit de deux régimes différents, et que si nous comparons les montants des primes versés pour chacune de ces rentes, aucune intégration des coûts n'est effectuée en vertu de chacun.

Nous serions d'accord sur une telle mesure si une partie du montant du coût de la prime d'assurance automobile était déduite du revenu de toute personne résidant au Québec. Il devrait en être de même à l'article 38, paragraphe 1), dans lequel on fait aussi référence à la restriction de l'article 42.

Article 37, paragraphe 6). Dans cet article, la régie se réserve le droit d'annuler toute rente payable à une personne à charge si, dans son opinion, cette personne pouvait ne plus être à la charge de la victime. Nous croyons qu'une telle disposition permet à la régie de s'approprier un pouvoir de jugement qui serait difficilement

contestable, car il suffit pour la régie de prétendre, dans son opinion, que la personne à charge ne serait plus à la charge de la victime, si elle avait vécu, et la régie pourrait abolir toute rente payable.

Prenons l'exemple de quelqu'un qui aurait plusieurs enfants et qu'à ce moment, suite au décès du père, en a placé un ou deux qui étaient à sa charge, sauf qu'un moment donné il y en aurait un qui serait placé partiellement; la régie pourrait prétendre qu'elle n'a plus de responsabilité envers celui-là et ce serait difficilement contestable.

Article 39. Indemnité de décès d'une personne majeure sans conjoint. Nous considérons que l'indemnité de \$2000 versée à la succession n'est pas adéquate.

Si l'on compare le décès d'une personne majeure avec le décès d'un enfant mineur, nous pouvons constater que le montant forfaitaire est de \$4000. Nous croyons que cet écart est vraiment injustifiable.

De plus, la définition de personne majeure nous laisse supposer que celle-ci inclut aussi un enfant majeur qui serait encore étudiant. Ce qui justifie encore plus notre demande de modifier le montant de \$2000 payable pour le décès d'une personne majeure à \$4000 qui est l'équivalent du montant payé pour le décès d'un enfant mineur.

Article 56. Exécution d'une décision. Cet article laisse entendre que toute décision rendue par la régie ne devient exécutoire que si celle-ci est homologuée par la Cour supérieure et que l'homologation enlève tout droit d'appel à la victime. Ceci semble faire en sorte que la victime qui serait dans des conditions pécuniaires difficiles serait portée à accepter la décision de la régie pour l'établissement d'une rente afin de recevoir celle-ci immédiatement sans pouvoir se prévaloir de son droit d'appel prévu à l'article 57.

Article 57. Demande de révision. Dans le cas d'indemnisation pour cause d'invalidité, le délai de 60 jours semble à première vue beaucoup trop restreint car, dans plusieurs cas, l'invalidité partielle ou totale n'aura sûrement pu être déterminée définitivement. À ce sujet, nous croyons que l'on devrait avoir un délai minimum d'au moins un an.

Article 58. Contestation d'une décision rendue par le comité de révision de la régie. Cet appel devrait être entendu:

1) par un comité d'appel formé de trois membres dont un membre désigné par le Collège des médecins, un membre désigné par le surintendant des assurances parmi les assureurs régis par cette loi et un membre nommé par le surintendant des assurances parmi les associations accréditées représentant les travailleurs au Québec.

2) Suite à la décision rendue par ce comité, l'une des parties, soit la régie ou la victime, pourrait en appeler devant un juge nommé spécifiquement pour entendre les causes de victimes d'accidents d'automobile. Cette décision serait finale et sans appel. La victime devrait avoir droit de se faire représenter devant l'une ou l'autre de ces instances ou être accompagnée d'une personne de son choix.

Nous préconisons cette procédure afin d'éviter les difficultés qu'on rencontre dans divers organismes où les seuls comités font déjà partie de l'un ou l'autre des organismes gouvernementaux.

Nouvelle décision. Article 71. Si cette décision est prise dans le but de déterminer que l'invalidité n'est devenue que partielle ou que l'invalidité a cessé, cette décision devrait être prise par la régie seulement après que celle-ci aurait obtenu les résultats d'un examen médical prévu aux articles 62 et 63. À l'article 62, c'est un examen qui est demandé par le médecin de la victime et, à l'article 63, c'est la régie qui peut faire examiner la victime.

Titre III. Dommage matériel, responsabilité civile.

Article 77. Montant d'assurance obligatoire minimum. Considérant que lors d'un accident pouvant impliquer un transport en commun (autobus, etc.) ou un transport lourd, afin d'avoir un montant minimum suffisant, celui-ci devrait être porté à un minimum de \$100 000. De plus, on sait que le coût additionnel pour une telle protection est vraiment minime. De plus, actuellement, en Ontario tout comme dans plusieurs autres États, le montant minimum d'assurance-responsabilité est déjà de \$100 000 et plus.

Article 79. Charge à l'assuré due à la victime par franchise. Il devrait être stipulé que cette charge conservée par l'assuré pour franchise due à la victime ne peut, en aucun temps, excéder \$200, ceci conformément à l'avenant reconnu par le bureau du surintendant des assurances dans les polices actuelles.

Article 81. Fin du contrat d'assurance par l'assureur, paragraphe 1. S'il s'agit de l'annulation d'un contrat dans les 60 jours de sa mise en vigueur, seulement s'il y a des faits permettant à l'assureur de prouver que ces faits n'étaient pas connus au moment de la mise en vigueur dudit régime, un avis devrait être adressé à l'assuré lui indiquant ces raisons. Dans ce cas, le contrat devrait prendre fin seulement 15 jours après la réception de cet avis. Il est à noter que ce délai de 15 jours existe déjà actuellement avec la plupart des assureurs.

Article 81, paragraphe 2). Pendant la durée du contrat d'assurance, l'assureur ne devrait pouvoir résilier celui-ci qu'en cas d'augmentation considérable — il faudrait modifier cette phrase de la façon suivante, enlever "de nature à augmenter substantiellement la possibilité" pour continuer ainsi — pour un assureur raisonnable de continuer à assurer la protection d'un tel assuré ou lorsque la prime n'a pas été payée en totalité dans un délai minimum de 30 jours après le renouvellement ou la mise en vigueur du contrat.

Pourquoi donne-t-on un délai de trente jours pour payer la prime? C'est qu'en vertu de la loi l'assurance devient obligatoire et qu'au moment du renouvellement on aurait pu par le texte de loi obliger l'assuré à payer sa prime immédiatement la première journée; sans cela, on aurait pu annuler son contrat. Je pense que ce n'étaient pas les intentions, sauf qu'avec les assureurs, parfois on vit des problèmes.

Article 90. Nous croyons qu'il serait important que l'on définisse à l'article 1 ce que couvrent la couronne, ses agents et mandataires, puisque ceux-ci sont dispensés de l'obligation de détenir une assurance comme tout autre citoyen de la province. Il est important de connaître les personnes ou organismes qui seront dispensés de cette obligation.

Chapitre II, responsabilité civile. Opération du fonds d'indemnisation.

Article 129. Le montant maximum d'assurance-responsabilité obligatoire devrait être porté à \$100 000 au lieu d'être limité à \$50 000. Dans le cas de victime d'un dommage corporel visé au paragraphe b) de l'article 17, on devrait prévoir que ce montant soit jusqu'à concurrence de \$100 000, pouvant couvrir toute blessure, décès ou dommages aux biens en dehors d'un chemin public, parce que là, dans les polices, il faudrait le prévoir.

Titre V. Financement de la régie et du fonds d'indemnisation.

Article 132. La régie devrait être dans l'obligation de présenter ses expertises actuarielles à la Régie des services publics qui devrait tenir des audiences publiques et statuer sur toute augmentation possible des montants exigibles. Nous croyons que la régie, comme tout assureur, ne devrait pas avoir le pouvoir discrétionnaire de décider de toute augmentation des sommes exigibles.

Puisque ce régime est une mesure sociale applicable à tout citoyen de la province, nous considérons qu'une partie du financement devrait être contributive à même tout revenu brut, tout comme à la Régie des rentes du Québec.

De plus, ce montant pourrait être, par exemple, de 0,2% qui s'ajouterait au 1,8% que nous payons déjà sur nos gains bruts à la Régie des rentes du Québec. Ce mode de perception n'apporterait aucun coût additionnel d'administration.

À la fin de chaque trimestre, la Régie des rentes du Québec n'aurait qu'à faire parvenir à la Régie 0,2% du total de ses cotisations perçues.

Nous considérons que ceci pourrait amoindrir le coût d'utilisation d'une automobile qui est actuellement nécessaire pour plus d'un travailleur.

Titre VI. Corporation des assureurs autorisés.

Article 153, centres d'évaluation chargés de faire les évaluations des dommages subis par une automobile.

Puisque la corporation est constituée en grande majorité d'assureurs, celle-ci ne devrait pas avoir le pouvoir de créer des centres d'évaluation qui deviendraient à toutes fins pratiques leur propre organisme.

Cette mesure ferait en sorte de centraliser cette opération à un ou deux endroits dans un territoire donné et apporterait aux assurés des périodes d'attente assez considérable dans certains cas et, dans d'autres cas, des coûts de transport additionnels du véhicule.

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'entreprise familiale ou autres, ce qui

nous permet de constater que l'assuré aurait à payer pour de telles mesures.

Plutôt que d'établir un tel système, il serait préférable d'utiliser les évaluateurs déjà qualifiés dans ce travail pour faire l'évaluation de la réparation à l'endroit choisi pour la réparation dudit véhicule par l'assuré.

Par contre, il faudrait prévoir que l'assuré ne puisse modifier son choix de l'endroit des réparations après que l'évaluateur ait pris entente sur le coût de la réparation. Tout évaluateur devrait être agréé par la régie, donc reconnu par la Régie. Un tel système existe chez les fonctionnaires qui a permis de modifier le coût de réparations chargées, le coût d'administration à 22% pour la compagnie d'assurances.

Article 154. Par contre, nous serions d'accord pour que la corporation établisse des centres de vérification des réparations, ceci afin de s'assurer que les réparations ont réellement été effectuées selon l'évaluation et l'entente convenues avec le garage choisi par l'assuré et que toutes les pièces à être remplacées l'ont réellement été.

L'accès à ces centres serait vraiment facile pour l'assuré dû au fait que le véhicule serait à ce moment en état de circuler. De plus, cette vérification ferait aussi en sorte que tout véhicule qui a subi des dommages serait de ce fait vérifié avant d'être de nouveau en circulation. Ceci apporterait une grande amélioration à la sécurité routière.

Article 158. Nous sommes d'accord en partie avec cet article sauf en ce qui a trait à l'établissement ou l'agrément de centres d'évaluation. (Voir nos commentaires à l'article précédent, 153). De plus, nous croyons qu'il ne devrait pas être l'organisme chargé pour trouver un assureur à tout propriétaire d'automobile. Cette partie laisse croire que seule la corporation peut déterminer comment tout propriétaire doit trouver un assureur autorisé. Nous croyons que chaque propriétaire devrait avoir la possibilité d'utiliser les servi-

ces d'un agent ou d'un représentant local pouvant le représenter dans un domaine aussi complexe, encore plus si le propriétaire est dans l'obligation de traiter directement avec cette corporation.

Articles 162, 163 et 164. Obligation de chaque assureur au sujet du manuel de tarification. Nous trouvons inconcevable que la seule obligation pour un assureur qui augmente sa tarification soit celle de déposer son manuel de tarifs, dans les dix jours qui suivent cette modification, au surintendant des assurances. De plus, toute augmentation ne devrait être justifiable que dans le cas de mauvaises expériences ou d'expériences déficitaires.

Article 176. Pouvoir de réglementation. Cette partie permet sûrement à la régie de modifier par règlement certains points très importants qui feraient en sorte de diminuer certaines possibilités d'obtention d'une rente, tel qu'au paragraphe f), lorsque la régie se réserve le pouvoir de redéfinir le mot "invalidé" prévu aux articles 37, paragraphe 5) et 38, paragraphe 2). Nous considérons qu'elle devrait plutôt prendre la définition déjà existante dans certains régimes publics, en prenant comme exemple le Régime de retraite des fonctionnaires. Je m'excuse, dans le RREGOP cela n'existe pas cette définition. Il faudrait donc rayer le RREGOP à la fin. Je vous remercie de votre attention.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Fréchette. Nous en sommes à l'heure de l'ajournement. Nous devons vous demander de revenir demain vers 10 heures. Etes-vous disponible pour demain?

M. Fréchette: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): D'accord. La commission ajourne donc ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 13 h 1)