



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 (2)

Le 11 octobre 1977 — No 198

Président: M. Clément Richard

Table des matières

Dépôt de document sur le mode de financement	B-5772
Groupe de protection de l'environnement	B-5773
Renaud & Sénécal	B-5787
Précisions au sujet de la régie	B-5804
Association des propriétaires d'autobus du Québec	B-5804
Précisions concernant les employés de la CAT	B-5819
Association provinciale des marchands d'automobiles du Québec Ltée	B-5820
Marcel Côté Ajusteurs Joliette Limitée	B-5833

Participants

M. Jules Boucher, président

M. Fabien Roy
Mme Lise Payette
M. William Frederic Shaw
M. Noël Saint-Germain
M. Serge Fontaine
M. Gilbert Paquette
M. Julien Giasson
M. Jacques Beauséjour
M. Charles Lefebvre
M. Guy Bisailon
M. Gérard Gosselin

- * M. Réjean Brosseau, Groupe de protection de l'environnement
- * M. Waguy Geadah, idem
- * M. Marc Charbonneau, Renaud & Sénécal
- * M. Wilbrod Bhérer, Association des propriétaires d'autobus du Québec
- * M. Henri Grondin, Association provinciale des marchands d'automobiles du Québec Ltée
- * M. Frank Williams, idem
- * M. Gilles Viel, idem
- * M. Gilles Bédard, idem
- * M. Marcel Côté, Marcel Côté Ajusteurs Joliette Limitée
- * Témoins interrogés par les membres de la commission parlementaire

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

Adresse: Service des Documents Parlementaires

Assemblée nationale

Hôtel du Gouvernement, Québec

G1A 1A7

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 11 octobre 1977

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

(Dix heures neuf minutes)

Le Président (M. Boucher): 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, et pour entendre les organismes convoqués pour aujourd'hui.

Les membres de la commission sont pour aujourd'hui: MM. Beauséjour (Iberville), Bisaillon (Sainte-Marie), Gagnon (Champlain), Gosselin (Sherbrooke); M. Fontaine (Nicolet-Yamaska) remplace M. Goulet (Bellechasse); M. Laberge (Jeanne-Mance); M. Giasson (Montmagny-L'Islet) remplace M. Lalonde (Marguerite-Bourgeoys); MM. Landry (Fabre), Larivière (Pontiac), Lefebvre (Viau); M. Gravel (Limoilou) remplace M. Marois (Laporte); M. Marquis (Matapédia), Mme Payette (Dorion), MM. Raynald (Outremont), Roy (Beauce-Sud); M. Shaw (Pointe-Claire) remplace M. Russell (Brome-Missisquoi); M. Saint-Germain (Jacques-Cartier); M. Paquette (Rosemont) remplace M. Vaillancourt (Jonquière).

Les organismes convoqués pour aujourd'hui sont dans l'ordre: M. J.-A. Patry à titre personnel; le Groupe de protection de l'environnement représenté par M. Guy Duplantie, secrétaire; Renaud & Sénécal, représentés par M. Marc Charbonneau; l'Association des propriétaires d'autobus du Québec représentée par M. Wilbrod Bhérer; l'Association provinciale des marchands d'automobiles du Québec Ltée représentée par M. Denys Demers, directeur général; M. Louis-Marie Dallaire à titre personnel; Marcel Côté, Ajusteurs Joliette Limitée, représenté par M. Marcel Côté et M. Serge Dauray, à titre personnel.

M. J.-A. Patry ainsi que M. Serge Dauray se sont désistés. Donc, le premier organisme serait le Groupe de protection de l'environnement, représenté par M. Guy Duplantie, secrétaire.

M. Roy: Si vous le permettez, M. le Président, avant que ne débute — je m'excuse auprès de nos invités — la lecture des mémoires devant la commission, j'aimerais savoir combien de mémoires sont actuellement déposés pour être entendus devant la commission parlementaire.

Deuxièmement, est-il possible d'avoir la liste des mémoires?

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

Mme Payette: Les dernières informations que j'ai à ce sujet — je ne suis pas au secrétariat de la commission — sont qu'il y aurait 20 ou 22 mémoires déposés. Je n'ai pas, pour l'instant, la liste complète non plus. J' imagine que le secrétariat pourrait fournir cette information au député de Beauce-Sud.

M. Roy: Est-ce qu'on pourrait fournir l'information aux membres de la commission pour peut-être donner le temps de faire l'inventaire de cela? On pourrait peut-être nous donner cette information lorsqu'on reprendra nos travaux cet après-midi.

Le Président (M. Boucher): J'en prends note et demanderai au secrétariat de déposer cette liste.

M. Roy: Deuxième question, M. le Président. La semaine dernière a paru une nouvelle à la télévision qui nous a montré un peu le travail qu'effectuait présentement la Régie de l'assurance automobile. On nous a fait part d'un certain nombre de personnes dont déjà les services avaient été retenus, qui étaient déjà à l'emploi de la régie; on nous a fait part également que ce nombre pouvait être augmenté éventuellement. J'aimerais savoir ceci, pour la bonne gouverne des membres de la commission, parce que je pense que c'est important qu'on soit informé du travail que fait la régie à l'heure actuelle, étant donné que le mandat de la régie comme tel, la loi 67, n'a pas encore été voté.

J'aimerais savoir, dans un premier temps, quel est le mandat qu'aurait reçu la Régie de l'assurance automobile à ce jour, quel est le travail qu'elle effectue présentement et quelles sont les hypothèses de travail sur lesquelles on se base. Le président de la régie a déclaré à la télévision qu'il travaillait selon certaines hypothèses de travail. Est-ce que la commission pourrait être informée?

Mme Payette: M. le Président, je renvoie le député de Beauce-Sud à la loi 49, qui a été adoptée à la fin de la session qui s'est terminée au mois d'août, qui a été sanctionnée le 26 août 1977. Le mandat de la régie y est clairement explicité et la régie remplit ce mandat exclusivement.

M. Roy: Autrement dit, la régie, actuellement, ne travaillerait pas selon des hypothèses concernant l'éventuel régime d'assurance automobile qui doit être voté ou qui sera soumis devant l'Assemblée nationale.

Mme Payette: La régie doit absolument se préparer à recevoir la loi 67; donc, effectivement, elle s'y prépare en termes de calculs de tarification, elle négocie des ententes, bien sûr, mais qui ne pourraient s'appliquer à moins que le projet de loi 67 ne soit approuvé.

M. Roy: Merci, M. le Président. J'aimerais demander, de plus, si la régie a négocié des ententes, puisqu'elle avait pour mandat, en vertu de l'article 2 de la loi 49, de conclure des ententes — avec l'autorisation du gouvernement, bien entendu — avec la Commission des accidents du travail du Québec.

Est-ce que le gouvernement a effectivement donné son autorisation? Si oui, est-ce que les ententes sont conclues? Si non, où en sont rendus les pourparlers?

Mme Payette: M. le Président, cela me fera plaisir de demander un rapport complet au président de la régie sur ce sujet et cela me fera plaisir de le déposer pour l'information des députés.

M. Roy: Merci. Dernière question, puisqu'on a de très bonnes réponses ce matin, cela nous encourage à en poser d'autres.

Mme Payette: Vous avez toujours des bonnes réponses, M. le député.

M. Roy: C'est vrai. De la part du ministre des Consommateurs on a toujours de bonnes réponses. Alors, cela m'encourage à en poser une autre. Est-ce qu'on pourrait connaître, officiellement, les noms des cinq membres de la régie, ainsi que leur curriculum vitae et la date de leur nomination? J'aimerais savoir s'il y a quelqu'un qui représente effectivement les consommateurs au sein de la régie, et quelle est cette personne.

Mme Payette: Je vous déposerai la liste des membres de la régie dûment constituée actuellement. Je ne pense pas qu'il y ait, à ma connaissance, quelqu'un chargé de défendre particulièrement les droits des consommateurs au sein de ce conseil d'administration. C'est cependant prévu dans une autre étape, au niveau de la Corporation des assureurs dont il est question dans le projet de loi 67.

M. Roy: Ce sera la Corporation des assureurs qui devra assumer cette responsabilité.

Mme Payette: Dans laquelle il pourrait y avoir des représentants des consommateurs.

M. Roy: Mais il n'y a personne de prévu actuellement au niveau de la régie pour représenter les consommateurs comme tels.

Mme Payette: Si j'ose dire, M. le député, je pense que je suis là pour cela. Mais je ne pense pas qu'on ait spécifié, dans le mandat, qu'il y ait quelqu'un qui défende les droits des consommateurs. Il n'y a aucune raison de penser qu'ils ne soient pas défendus par ceux qui sont présents.

M. Roy: Je comprends, mais j'en fais la remarque; je me souviens très bien des propos qu'avait tenu Mme le ministre elle-même à ce moment-là, disant que les consommateurs seraient protégés et que les consommateurs auraient droit au chapitre, c'est-à-dire qu'il y aurait quelqu'un nommé, désigné spécifiquement pour protéger le consommateur québécois au sein de cette régie ou au sein des mécanismes supérieurs de la régie, et non pas par voie de conséquence ou par voie indirecte, en venir avec l'association des assureurs.

Mme Payette: On peut cependant penser que le rôle joué dans cette régie par le surintendant des assurances, par le sous-ministre en titre du ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, est exactement le rôle qui est décrit par le député de Beauce-Sud.

M. Roy: Alors, on pourra avoir toutes ces réponses à la reprise de nos travaux cet après-midi?

Mme Payette: Le plus rapidement possible au cours de la journée.

M. Roy: Merci.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Pointe-Claire.

M. Shaw: Une question, M. le Président. Croyez-vous que nous allons continuer, toute cette semaine, tel que prévu, afin d'entendre ces mémoires qui sont déjà déposés?

Mme Payette: M. le Président, ce qui est prévu, c'est que nous siégerons aussi longtemps que nécessaire pour entendre les mémoires qui sont déposés. Si nous nous fions au temps que nous avons pu prendre dans une journée qui a déjà été une journée de commission parlementaire il y a une dizaine de jours, nous pensons en avoir pour la semaine au complet et quelques jours la semaine prochaine. On ne veut pas fixer de limite de temps, pour l'instant tout au moins.

M. Shaw: D'accord.

Dépôt de document sur le mode de financement

Mme Payette: M. le Président, s'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais déposer un document de travail qui serait probablement extrêmement utile pour l'information des députés de cette commission. C'est un document sur le mode de financement. C'est le document de travail du 26 mai 1977 sur lequel repose le choix du financement du régime. Si vous me le permettez, j'en ferai le dépôt immédiatement.

Le Président (M. Boucher): D'accord.

M. Saint-Germain: Une dernière question, si vous me le permettez. "Toute la semaine", est-ce que cela veut dire le vendredi inclus?

Mme Payette: Cela veut dire le vendredi, M. le Président.

M. Saint-Germain: Très bien; merci.

M. Roy: J'aurais une toute dernière question avec votre permission.

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

M. Roy: Avec quel budget fonctionne la régie actuellement? Effectivement, lors de l'étude des crédits du ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, comme dans l'étude des crédits des différents ministères, la régie n'étant pas formée, il n'y avait donc aucune prévision budgétaire. Est-ce qu'un budget spécial lui a été affecté? A ce moment-ci, quel est ce budget comme tel? Normalement, cela aurait dû faire l'objet d'un budget supplémentaire à l'Assemblée nationale. Alors, il doit y avoir eu...

Mme Payette: M. le Président, il suffit de se reporter aux articles 21 et 22 de la loi 49. L'article 21 se lit comme suit: "Avec l'autorisation préalable du gouvernement, la régie peut contracter des emprunts par billets, obligations ou autres titres au taux d'intérêt et aux autres conditions que détermine le gouvernement."

L'article 22 se lit comme suit: "Le gouvernement peut, aux conditions qu'il détermine:

1) garantir le paiement en capital et intérêts de tout emprunt de la régie;

2) garantir l'exécution de toute autre obligation de cette dernière.

3) autoriser le ministre des Finances à avancer à la régie tout montant jugé nécessaire pour l'exécution de la présente loi au taux d'intérêt, pour le laps de temps et aux autres conditions qu'il détermine. Les sommes que le gouvernement peut être appelé à payer en vertu de ces garanties ou à avancer à la régie sont prises à même le fonds consolidé du revenu."

M. Roy: Il y a deux façons. Je comprends. Je connaissais les dispositions qu'il y a dans la loi qui permettraient à la régie d'effectuer des emprunts, mais il y aura aussi une autre façon de procéder.

Comme on l'a vu à maintes et maintes occasions à l'Assemblée nationale, lorsqu'il s'agit d'un nouvel organisme, le gouvernement prévoit, à même le budget, un montant d'argent qui lui est alloué, un budget de départ.

C'est un peu le but de ma question, à savoir s'il y avait un budget de départ. S'il n'y a pas de budget de départ, évidemment, on se réfère exclusivement aux dispositions de la loi et on procède au niveau d'emprunts. Effectivement, y a-t-il eu des emprunts de faits à ce moment-ci et quel est le volume de ces emprunts?

Mme Payette: C'est exact, M. le Président. Pour respecter la loi 49 il y a eu un emprunt de fait pour permettre le fonctionnement de la régie. En même temps que je déposerai les autres renseignements, je serai en mesure de déposer également les montants dont il s'agit.

M. Roy: Merci.

Le Président (M. Boucher): Ceci étant dit, la commission est-elle disposée à entendre le Groupe de protection de l'environnement?

M. Roy: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Boucher): Messieurs, si vous voulez bien prendre place.

Groupe de protection de l'environnement

M. Brosseau (Réjean): Je tiens tout d'abord à vous remercier, Mme le ministre, MM. les députés, de nous écouter pendant quelques minutes. Mon nom est Réjean Brosseau, et M. Waguy Geadah est avec moi. Nous représentons le Groupe de protection de l'environnement. Quant au mémoire que nous voulons déposer, on se demande si on est un petit peu en retard peut-être parce que notre mémoire traite particulièrement des questions de financement du programme.

Comme de raison, on n'avait pas le document qui vient d'être déposé mais, enfin, on va donner notre opinion.

Mme Payette: Si vous permettez, juste une mise au point.

M. Brosseau: Oui.

Mme Payette: Il ne faudrait pas qu'on pense que c'est une exception qui a été faite pour le groupe qui est devant nous; nous avons été extrêmement larges quant à la date de réception des mémoires pour que plus de groupes et de citoyens puissent s'exprimer. Nous avons tenu compte du fait que la loi 49 avait été adoptée au mois d'août, que plusieurs organismes se trouvaient, à ce moment-là, en vacances, et nous avons laissé beaucoup de latitude quant à la date de réception des mémoires.

M. Brosseau: Le Groupe de protection de l'environnement, c'est un mouvement anti-pollution, comme son nom le dit. On oeuvre principalement dans la région de Montréal-Est, à Pointe-aux-Trembles, à Montréal. C'est probablement une des parties du Québec les plus polluées. Juste pour vous donner un exemple, on reçoit tous les jours 200 tonnes de SO² sur la tête, à peu près 25 tonnes de poussière et autres.

On accueille chez nous le plus gros complexe pétrolier du Canada, des cimenteries, une des plus grosses usines d'affinage de cuivre. Les problèmes de pollution nous ont motivés à fonder un groupe de lutte pour la protection de l'environnement et contre la pollution de l'eau et de l'air.

Dans le programme d'assurance automobile, on voit une possibilité d'améliorer l'environnement. Il faut dire, au début, qu'on est tout à fait d'accord avec le programme d'assurance automobile.

On aurait aimé mieux qu'il aille plus loin et même, à la limite, on serait d'accord pour que toutes les assurances soient étatisées. Le programme d'assurance automobile, en fin de compte, pour le simple citoyen va être un bon système d'assurance si les méthodes de financement sont valables et si le paiement des indemnités est valable. Le reste du débat pour le citoyen normal, et nous sommes

des citoyens bien ordinaires, à savoir si cela doit être étatique ou pas, cela nous touche peu. Si le système nous plaît, si cela fait notre affaire, je pense que ce sera un bon système.

On va s'attacher, dans notre cas particulièrement, à la méthode de financement parce qu'on croit que dans la méthode de financement on peut favoriser des politiques gouvernementales dans d'autres domaines, comme dans le domaine de la protection de l'environnement. Nous prétendons que le mode de financement doit respecter au moins dix critères parmi lesquels il y en a qui sont facilement acceptables.

Le premier critère pour le mode de financement, c'est que les bénéficiaires du programme doivent être les seuls à en payer les frais et chacun de ceux-ci doit être cotisant. Deuxième critère, le système d'évaluation des primes ne doit pas être discriminatoire envers quelque groupe de la société que ce soit. Troisièmement, le montant des primes doit être proportionnel à l'utilisation qui est faite du véhicule. Quatrièmement, la perception des primes doit être facile et peu coûteuse. Cinquièmement, le mode de financement du programme doit favoriser les politiques gouvernementales en d'autres domaines: sécurité routière, protection de l'environnement, transport en commun, protection du consommateur. Sixièmement, le mode de paiement des primes doit être pensé en fonction des moins riches et permettre l'étalement des primes. Septièmement, il doit être possible de réaliser des économies par une diminution de l'utilisation du véhicule ou par le choix de celui-ci. Huitièmement, aucun fardeau économique injuste ne doit être imposé pour les véhicules gagne-pain ou pour les transports en commun. Neuvièmement, l'économie locale doit être favorisée autant que cela puisse se faire et il ne doit pas être tenu compte de l'effet du programme sur l'industrie des pays étrangers. Dans le cas de l'automobile, cela s'applique parce que l'automobile est pas mal une industrie étrangère. Dixièmement, le programme d'assurance doit favoriser une prise de conscience de la population vis-à-vis des problèmes de gaspillage, de surconsommation, de mauvaise gestion budgétaire, etc.

C'est donc dire qu'en fin de compte, a priori, on serait porté à croire que certains des critères, certains des dix points qu'on considère, ne devraient pas être touchés par le programme d'assurance automobile puisqu'il s'agit d'assurance. Par contre, nous croyons qu'il y a deux façons de voir l'assurance: le côté de l'assureur et le côté de l'assuré. Jusqu'à ce jour, on a beaucoup discuté du côté de l'assureur. Il serait peut-être bon de penser un peu à l'assuré.

Il s'agit, dans les méthodes de financement, d'avoir un petit peu de justice et de penser aux gens qui sont peut-être un peu moins favorisés, aux gens qui utilisent peut-être un peu moins l'automobile et aux gens aussi qui veulent faire des économies, soit en choisissant une automobile plus petite ou en l'utilisant moins.

La méthode de financement qu'on propose, en fin de compte, vise à réduire l'utilisation de l'automobile. Idéalement, pour réduire la

consommation d'énergie et pour réduire les embouteillages dans les centre-villes, les pollutions, etc., il faudrait qu'il y ait de moins en moins d'automobiles qui soient utilisées inutilement. C'est une solution idéale, par contre, notre société va dans le sens contraire. Par le biais du financement de l'assurance automobile, on peut inclure des incitations pour les gens qui désirent moins utiliser leur automobile.

Nous, à Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles, cela nous concerne un peu parce que, chaque fois qu'il y a une augmentation de 1% de la consommation d'essence, cela représente deux tonnes de SO_2 qui nous retombent sur la tête et qu'on doit respirer. Le SO_2 n'est pas particulièrement bon pour les poumons. Les études qu'a faites l'Université McGill dans notre région montrent que les enfants ont des problèmes pulmonaires. Le taux de problèmes pulmonaires chez les enfants qui habitent à Pointe-aux-Trembles est plus élevé que dans les villes normales. On pourrait aussi dire, juste pour nous situer un peu, au niveau du SO_2 , qui est notre principal problème, que la norme d'air ambiant est dépassée de trois fois, multipliée par trois, 300%, à Pointe-aux-Trembles, par rapport à ce qu'elle devrait être.

C'est pour cela qu'on est intéressé à ce qu'il se produise de moins en moins d'essence, que les raffineries produisent de moins en moins pour assurer une meilleure qualité de notre air. On connaît aussi tous les problèmes de pollution que l'automobile engendre. Je pense que c'est inutile d'aller trop loin là-dedans.

Ce qu'on propose pour défavoriser l'utilisation de l'automobile et non pas défavoriser l'automobiliste, c'est un système en trois points; ce n'est rien d'original de notre part, cela a déjà été proposé ou dit dans les journaux; on propose, comme système de financement, une taxe supplémentaire sur l'essence qui pourrait être d'environ \$0.10, qui devrait être d'environ \$0.09, \$0.10, \$0.11 ou \$0.12, on ne sait trop, mais environ \$0.10, une taxe sur le poids de l'automobile, selon une échelle exponentielle croissante, qui serait prélevée lors du paiement des plaques; comme de raison, cela serait en sus des sommes déjà perçues par le gouvernement pour le ministère des Transports; aussi une taxe annuelle sur la valeur de l'auto, la valeur à l'achat, qui serait décroissante, selon l'âge de l'automobile, toujours en sus de la taxe de vente actuelle, ceci afin de favoriser les vieilles automobiles par rapport aux neuves. Je peux peut-être expliciter, sans trop prendre de temps, chacune de ces propositions.

La taxe sur l'essence, c'est probablement ce qui est le mieux connu. Tout ce qu'on peut dire là-dessus, c'est que pour un automobiliste moyen, \$0.10 le gallon, cela représenterait environ \$70 par année. Ce serait le principal moyen de financer le programme si on part de l'hypothèse qu'il faut aller chercher \$135 ou \$140, on ne sait pas trop; or, la perception des \$70 serait le moyen principal parmi les trois. Comme de raison, quelqu'un qui fait peu de millage paie moins, la méthode de taxation est facile, les primes sont étalées au cours de l'année; de toute façon, on est habitué à avoir

des augmentations et, pour une fois, cette augmentation serait de notre côté. Toutes les augmentations qu'on a eues, on les comprend assez mal. On nous donne toujours une augmentation en nous disant que c'est pour conserver l'énergie, ainsi de suite, comme si on était coupable, en fin de compte. Dans les augmentations qu'on devra subir au cours des prochaines années, il ne serait pas mauvais que quelques-unes nous reviennent sous forme de programmes sociaux au lieu d'aller dans les poches des compagnies pétrolières sous forme de profits ou d'aller à d'autres gouvernements.

On comprend assez mal pourquoi cette taxe sur l'essence a été rejetée. On a parlé des problèmes des régions frontalières; chez nous à Montréal, à Pointe-aux-Trembles, le gallon d'essence, coûte \$0.05 de moins qu'ailleurs à Montréal. Pourtant, il n'y a pas d'affluence, on ne se bat pas pour aller aux stations-service. On ne croit pas que le problème des régions frontalières soit un problème important. Cela pourrait l'être au début, mais pour \$0.10 le gallon, ce n'est pas suffisant pour traverser la frontière. On croit surtout que la majorité des gens sont honnêtes et n'essaient pas de frauder. D'ailleurs, il existe toutes sortes de systèmes de taxation différents entre la province et d'autres pays, et on ne doit pas établir un système en fonction des pays étrangers, mais en fonction de notre propre population.

Les effets sur l'environnement, on en a parlé tantôt, ce sont: une meilleure utilisation de l'automobile, favoriser les petites voitures par rapport aux grosses, donner une incitation pécuniaire aux gens qui veulent préserver l'énergie.

La taxe sur le poids de l'automobile, encore une fois, découle d'une même préoccupation. Nous proposons un système d'étalement exponentiel que vous retrouverez au tableau I, à la fin. Dans le texte, il est dit "page suivante", mais la secrétaire l'a mis à la fin. En fin de compte, c'est un système assez simple où pour les premiers 2000 livres cela coûterait \$0.01; de 2000 à 2500, \$0.02 la livre; de 2500 à 3000, \$0.03 la livre, ainsi de suite. Dans le tableau, il y a une petite erreur; à la quatrième colonne, on devrait lire "montant payé actuellement", c'est le montant qui revient au ministère de la voirie actuellement. Le montant total qui serait payé se retrouve dans la troisième colonne, et, dans la dernière colonne, on a le montant qui irait à l'assurance automobile. Par exemple, un type qui aurait une voiture de 2000 livres, une mini, cela ne lui coûterait rien au point de vue de l'assurance. Par contre, quelqu'un qui aurait une voiture de 5500 livres, cela lui coûterait \$100, ce qui nous paraît tout à fait normal. Quelqu'un qui a les moyens de se payer une voiture de 5500 livres a les moyens de payer \$100 d'assurance.

Là-dessus, la seule chose qu'on peut ajouter est que nous croyons que les transports en commun devraient être soustraits de tout paiement de prime d'assurance automobile.

On ne croit pas qu'il devrait être nécessaire que les transports en commun s'assurent. Les automobilistes, individuellement, devraient assurer

les transports en commun et puis, comme de raison, pour les gens qui utilisent leur automobile pour gagner leur vie, il devrait y avoir un statut spécial. Cela apparaît relativement facile à faire, le gouvernement fédéral le fait dans ses déclarations d'impôt. On peut déduire l'essence, on peut déduire le montant surpayé pour l'essence, on peut le déduire de l'impôt, etc.

Si on passe à la troisième proposition, parce que les trois vont ensemble, on croit que, pour avoir un système qui serait assez juste, cela ne doit pas être un système qui est simpliste, mais qui doit tenir compte de plusieurs facteurs. La troisième taxe serait également payée au moment du renouvellement des plaques; la première est payée, la taxe sur l'essence, comme de raison, est payée à la station de service; la taxe sur le poids de l'automobile est payée avec les plaques, serait payée avec les plaques, et la taxe annuelle sur la valeur de l'auto serait également payée avec les plaques.

Alors, la taxe annuelle sur la valeur de l'auto... Le truc là-dedans, c'est d'ajouter un pourcentage de taxes; d'abord, la première année, à la taxe sur la vente et, la deuxième année, au prix des plaques d'auto; ainsi, pour une voiture neuve, il faudrait payer une taxe de 3%; la deuxième année, une voiture de deux ans, une taxe de 2%; 2% sur la valeur de l'achat. Autrement dit, si on achète, une voiture, on la paye \$5000, sa valeur reste à \$5000, sa valeur imposable; alors, 2% s'appliquent sur les \$5000. Troisième année, 1%; 4e année, 1/2%, et, après quatre ans, il n'y a plus de taxe. Autrement dit, il y a une incitation à conserver son auto puisque la taxe n'existe plus à ce moment-là.

Alors, en fin de compte, cela favorise la conservation des matériaux, de l'automobile aussi; cela diminue le gaspillage. Peut-être qu'on verrait moins de dépotoirs d'automobiles à travers la province. Il y aurait peut-être un meilleur marché pour les autos un peu plus vieilles qui deviendraient peut-être populaires à ce moment-là. On pense qu'au Québec on se paye peut-être des automobiles un peu trop souvent ou on achète des automobiles neuves à un taux peut-être trop élevé.

M. Geadah (Waguy): Au point de vue économique, je pense que cette taxe aurait un effet quand même assez favorable. Économiquement, ce moyen de taxation aurait un effet favorable parce qu'il aurait pour effet de diminuer les montants d'argent qui sont dépensés annuellement dans les automobiles neuves et dont la plus grande partie s'en va à l'extérieur du Québec.

On a fait un petit calcul approximatif de ce qui se passe lorsqu'on achète une automobile neuve de \$5000. On a vu qu'à peu près 30% de ce montant restent au Québec ou sont dépensés au Québec, tandis que 70% s'en vont à l'extérieur, parce qu'il ne faut pas oublier qu'au point de vue de l'industrie automobile, le Québec importe beaucoup plus d'automobiles qu'il n'en construit, tandis que, dans le montant équivalent dépensé pour entretenir une automobile usagée, il n'y a que 20% de ce montant qui s'en iraient à l'extérieur du Québec,

en pièces qu'on achèterait de l'extérieur, tandis que 80% sont dépensés au Québec même en main-d'oeuvre, en pièces qui sont fabriquées localement.

Et, si on essaie de diminuer simplement de 10% le pourcentage d'automobiles neuves achetées annuellement, cela représente, d'après mon calcul, près de \$100 millions en moins qui sortent du Québec annuellement à ce chapitre. Évidemment, cela ne veut pas dire que tout cet argent va rester au Québec. Il est évident que les gens qui ne dépensent pas cet argent dans les automobiles vont le dépenser dans d'autres biens de consommation, mais, comme je le disais tantôt, le domaine de l'automobile, c'est celui où le Québec est le plus handicapé par rapport à sa production locale à comparer avec ce qu'il importe et puis, peut-être qu'une partie de ce montant va aller en épargne, ce qui, non plus, n'est pas mauvais pour l'économie, parce que cela fait plus d'argent disponible pour les prêts, pour l'investissement, ainsi de suite.

M. Brosseau: Pour résumer, en fin de compte, notre proposition favorise la petite automobile, l'automobile qui n'est pas chère, l'automobile qui dure longtemps. Surtout pour des questions de conservation d'énergie. Nous savons que si toutes les automobiles étaient à quatre cylindres, nous pourrions économiser à peu près 20% de notre essence. Par contre, tous les programmes autres, comme l'isolation des maisons, la réduction des vitesses et ainsi de suite, permettent d'espérer atteindre à peine 5% de conservation de l'énergie, de diminution de consommation de l'énergie. C'est pour cette raison que l'on croit que, par tous les moyens possibles, il doit y avoir une certaine logique dans les actions gouvernementales et on doit aller vers la préservation de l'énergie, surtout quand il s'agit d'une énergie qui n'est pas d'ici. C'est à peu près tout. S'il y a des questions, nous pourrions y répondre.

Le Président (M. Boucher): Merci, M. Brosseau.

Mme le ministre.

Mme Payette: M. le Président, je sens d'abord le besoin de remercier ce groupe d'être venu présenter son mémoire à la commission parlementaire et je voudrais l'assurer que les préoccupations dont il a fait part ce matin sont également les miennes. Il m'est arrivé à plusieurs reprises de dire que, comme gouvernement, je ne souhaitais pas encourager la surmultiplication des voitures, surtout dans des régions qui sont déjà surchargées et que nous avons, comme gouvernement, l'intention de venir en aide au transport en commun, plutôt que de concrétiser la voiture comme un bien essentiel. Il est évident, je pense, que vous avez fait beaucoup de travail sur ce document. Il y a des choses qui sont intéressantes comme suggestions.

Là où vous insistez cependant pour une taxe sur l'essence, je dois vous dire que nous avons

étudié cette question en profondeur et qu'il nous a fallu beaucoup de temps pour accepter d'y renoncer, en ce qui nous concerne. Je pense que les raisons que je peux vous donner ce matin sont les mêmes que celles qui ont été avancées au moment où nous avons dit que nous renoncions à ce mode de financement. Il y a tout de suite une difficulté, par exemple, si on comprend bien que l'essence est un des carburants qui est utilisé dans d'autres domaines que l'automobile, par exemple ne serait-ce que pour les moteurs de bateaux. Il y a différentes utilisations de l'essence qui compliquent le financement de l'assurance automobile par ce moyen. Il y a aussi d'autres raisons. Vous avez dit tout à l'heure que vous croyez que tout le monde était honnête. Je voudrais bien pouvoir faire le même acte de foi; j'aimerais être sûre que les Québécois, conscients du devoir social qu'ils ont de participer au régime de l'assurance automobile, étant les principaux concernés, n'iraient pas chercher leur essence outre-frontière, en Ontario ou aux États-Unis. Sauf que les recherches que nous avons pu faire en ce sens nous démontrent que la tentation est grande, que la nature humaine est faible dans ces moments-là et qu'il se pourrait bien qu'une grande partie de la population frontalière tente d'échapper à cette taxe qui permet le financement. Il y a aussi un autre risque. Vous mentionnez, à un certain moment, la situation du transport en commun dans des régions comme celle que vous représentez. Je comprends très bien que si on pense à Montréal, on pense immédiatement qu'il faut encourager le transport en commun, mais j'aimerais vous demander—c'est moi qui vais vous poser la question—ce qui se passe pour d'autres régions que j'ai été appelée à visiter et où j'ai constaté le problème où l'automobile devient presque un bien essentiel.

C'est le cas sur la Côte-Nord, dans le Bas-du-Fleuve, dans des régions qui sont plus éloignées où le transport en commun est moins accessible, moins développé. En plus, cette population est déjà surtaxée sur le prix de l'essence, puisque l'essence y est vendue plus cher que dans d'autres régions du Québec.

On est obligé de tenir compte de toutes ces circonstances. C'est ce qui nous a amenés à renoncer à la taxe sur l'essence. Vous dites, en plus, qu'il n'y a pas de frais à prélever une taxe sur l'essence. Les études qu'on a fait faire dans ce sens démontrent le contraire. Il y a des frais pour percevoir une taxe. Il faudrait que la taxe soit assez élevée pour qu'elle soit finalement rentable pour le financement de la réforme.

Dans un premier temps, je vais arrêter mes commentaires ici pour voir ce que les autres membres de la commission ont à dire sur le sujet. Il y a un certain nombre d'éléments. La proposition que vous faites d'une taxe au moment de l'achat de la voiture est un des éléments que je retiens. Je vais demander qu'on fasse une étude sur ce sujet, qui n'a peut-être pas été faite en profondeur. Je vous remercie de cette suggestion pour l'instant.

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

M. Saint-Germain: M. le Président, je tiens à remercier ce groupe qui nous a remis un mémoire sérieux. On s'attache, pratiquement exclusivement, à la façon de financer le système. On nous a bien dit qu'on se limitait à ce point de vue parce qu'on pouvait l'analyser, pour des raisons personnelles, avec plus de facilité. C'est tout de même aussi une facette importante du problème.

On a mentionné qu'on était tout à fait indifférent à l'étatisation, mais que, tout de même, on n'avait pas étudié à fond ce principe de l'étatisation. Je vous comprends très bien. C'est assez complexe. Il reste que si, par le moyen de l'étatisation, on augmente les coûts des assurances, c'est toujours le monde ordinaire, comme vous le dites, qui en paiera les frais. Je ne veux pas dire que vous auriez dû aller au fond des choses relativement à l'étatisation. C'était bien libre à vous et d'autant plus qu'il est toujours plus positif de parler des choses qu'on connaît que de celles qu'on ne connaît pas. Il y a là tout de même un principe de base, à mon avis, excessivement important et qui s'avérera un des éléments faibles de cette loi. C'est un élément qui rendra, très probablement, le système inhumain et qui en augmentera les coûts, à mon avis.

Pour ce qui regarde la façon de financer, ce que vous soumettez, comme je le disais, est très positif et nous oblige à analyser le système de financement. Vous dites, dans votre second critère, que "le système d'évaluation des primes ne doit être discriminatoire envers quelque groupe de la société que ce soit." Qu'entendez-vous exactement par là? Croyez-vous que le système actuel est discriminatoire envers quelque groupe que ce soit?

M. Brosseau: Effectivement, on pense que c'est peut-être une raison pour laquelle on dit que nous sommes un peu d'accord avec l'étatisation. Remarquez bien que je vous donne tout à fait raison, on n'a pas fait d'étude approfondie sauf sur nos cas personnels, chacun des petits accidents que nous avons eus. On s'est rendu compte, à partir de cela, que quand on dit qu'il y a un côté humain à l'assurance, quant à mot, en tout cas, dans mes accidents, je ne l'ai pas vu.

Dans le domaine général de l'assurance, j'ai l'impression qu'il y a un groupe de gens qui m'examinent, qui ont mon profil financier et qui m'étudient pour essayer de me soutirer le plus d'argent possible, mais tout cela est très personnel.

Au niveau de la discrimination, ce qu'on veut dire, c'est qu'on ne croit pas, étant donné qu'on accepte le "no fault", qu'on doive rechercher la responsabilité. Les gens qui ont des accidents d'automobile sont avant tout des victimes, on ne doit pas rechercher et dire que tel groupe de personnes est plus susceptible... que ce soient les jeunes, les femmes ou les vieillards, on pourrait en ajouter, les gens de couleur. Il paraît même que

les Esquimaux conduisent moins bien que les blancs. En fin de compte, cela nous apparaît un peu inhumain. Si on accepte que les gens ont le droit de conduire une automobile, une automobile c'est dangereux, il faut accepter qu'il y ait danger d'accident, on ne doit pas essayer de cataloguer. Il nous apparaît que c'est une question de justice sociale pour nous de ne pas essayer de cataloguer après cela dans des groupes de responsabilité surtout dans un programme étatique où déjà le "no fault" est admis, on ne doit pas le réintroduire par le biais du financement par la suite, non plus.

M. Geadah: Cela n'empêche pas qu'il y a toujours moyen de pénaliser les gens qui conduisent mal. C'est le rôle des policiers, par les points de démérite, de retirer les permis de conduire à ceux qui conduisent saouls, ou des choses comme cela. Tout simplement, on ne peut pas appliquer cela à un groupe et dire que les gens qui sont les plus susceptibles de conduire en état d'ébriété sont des hommes entre 40 et 60 ans, c'est-à-dire que cette catégorie doit payer plus cher; mais, quant à ceux qui conduisent en état d'ébriété, il doit y avoir des clauses prévues pour empêcher que cela se reproduise.

M. Saint-Germain: Si je vous posais cette question, c'est que, enfin, le coût de ce système serait défrayé, comme vous le dites bien, par les gens ordinaires. Ce ne sont pas les riches qui vont défrayer le coût du système. Si vous avez une classe de gens qui sont plus aptes, pour des raisons de groupe, à avoir plus d'accidents que d'autres, il est certain que si on diminue la prime de ceux-ci, il faudrait nécessairement augmenter la prime des autres. Tout se paie, il s'agit de savoir qui paiera. Si vous avez des jeunes — on a tous été jeunes — on sait très bien que lorsqu'on est jeune on croit qu'on a de bons réflexes, on a confiance en soi, on a confiance en son habileté, on crâne bien souvent, enfin, ce n'est pas nécessairement un défaut de la jeunesse, mais c'est comme cela, c'est ce qui a amené — et les assureurs, actuellement, en tiennent compte — un surplus d'accidents surtout pour les jeunes hommes. Si on diminue leurs primes relativement aux autres, il est, à mon avis, évident que ce seront les autres travailleurs, les gens plus âgés, mariés, qui ont des enfants, les cultivateurs et tous ceux-là qui devront payer nécessairement la différence.

Vous dites que, troisièmement, en taxant l'essence, le montant des primes sera proportionnel à l'utilisation qui est faite du véhicule.

Il y a certainement là, en taxant l'essence, un élément à mon avis, qui pourrait, si vous voulez, rendre justice à ceux qui se servent de leur automobile momentanément ou pendant une certaine période de l'année et qui la remettent pour l'hiver, par exemple. Une fois remise, il n'y a pas de consommation d'essence, il n'y a pas de prime et c'est une façon juste de payer les coûts.

Vous dites, sixièmement, que le mode de paiement des primes doit être pensé en fonction des moins riches en permettant l'étalement des

contributions. Je vous ferai remarquer là-dessus que ce système est payé par tout le monde; du moins, de la façon qu'on le laisse entendre, la prime sera pratiquement, à quelques dollars près, uniforme pour tout le monde. Mais il reste, par exemple, que celui qui gagne \$18 000 par année représente une augmentation de risque vis-à-vis de la responsabilité de l'office, plus que celui, par exemple, qui en gagne \$8000. Il en reste que celui qui gagne \$8000 paiera, comme je le disais, à quelques dollars près, approximativement la même prime que celui qui sera assuré pour \$18 000.

D'un autre côté, les gens qui ont des revenus de \$12 000 à \$18 000 sont très pesamment taxés actuellement. Tellement taxés qu'on peut faire perdre aux gens certaines motivations au travail, ce qui est loin d'être, pour la société, un élément positif au développement économique. Huitièmement, vous dites: Aucun fardeau économique injuste. Je ne comprends pas quel serait pour vous un fardeau économique injuste imposé pour les véhicules gagne-pain.

M. Brosseau: Les taxis et les chauffeurs de taxi, les voyageurs de commerce, quelqu'un qui utilise son automobile pour gagner sa vie. Dans notre proposition, avec une taxe sur l'essence, un type qui fait 50 000 milles par année, disons un voyageur de commerce, serait taxé beaucoup plus qu'un autre, et peut-être d'une façon injuste, dans ce cas. Pour ces gens comme pour les transports en commun aussi, s'ils étaient taxés sur l'essence ou s'ils sont taxés de toute autre façon, on croit que c'est injuste dans le cas des transports en commun. Mais dans le cas des voitures gagne-pain, qu'on appelle, s'il y avait une taxe sur l'essence ou même sur la valeur à l'achat — on pense aux camions qui peuvent valoir \$30 000 ou quelque chose comme cela — cette taxe sur la valeur à l'achat serait un petit peu injuste pour des questions d'assurance.

Dans ces cas, on croit qu'il doit y avoir un traitement spécial pour éviter que ces gens aient à payer des montants énormes. C'est-à-dire, toujours dans le cadre de notre proposition, il faut comprendre. Dans le cadre de la proposition de la taxe sur l'essence.

M. Saint-Germain: Est-ce que vous admettriez que je dise qu'en diminuant, si vous voulez, la prime des véhicules gagne-pain, indirectement ou même directement, c'est une subvention payée par l'ensemble des automobilistes aux propriétaires de ces véhicules?

M. Brosseau: Le transport en commun, on peut dire que c'est une subvention. Dans le cas des voitures gagne-pain, on peut dire que c'est une dépense qui se rattache à un revenu, comme c'est accepté dans le rapport d'impôt; l'automobile elle-même, on peut la déduire dans le rapport d'impôt. Ce serait un petit peu la même chose parce que ce n'est plus une automobile pour le plaisir. Ce n'est plus une automobile de luxe. C'est

une automobile utilitaire. C'est une automobile qui sert à gagner un revenu.

M. Saint-Germain: Oui, mais comme cette subvention, ou appelez-la cette ristourne, ou ce rabais ne viendra pas du fonds consolidé de la province, il va être imposé aux propriétaires d'automobiles, qui sont en très grande majorité des gens ordinaires.

M. Brosseau: Oui.

M. Saint-Germain: C'est ce que je veux faire ressortir.

Il est entendu que si on imposait, si vous voulez, aux propriétaires des voitures gagne-pain la prime qu'ils doivent payer, selon les risques inhérents à leur activité, si ceci était subventionné par le fonds consolidé de la province, là, vous faites payer tout le monde, les riches comme les pauvres.

M. Brosseau: On propose un tarif maximum comme c'est actuellement le cas d'ailleurs; un voyageur qui fait 50 000 milles par année avec une auto-commerce n'a pas une prime tellement plus élevée que moi qui vais faire 2000 ou 3000 milles par année. On demande tout simplement que le même équilibre soit maintenu. S'il y avait une taxe sur l'essence, cet équilibre ne serait pas maintenu. Il faudrait alors le rajuster, ce n'est pas un manque à gagner, en fin de compte, qu'on dit, c'est de ne pas aller chercher dans les poches de ces gens des sommes qu'il est injuste d'exiger.

M. Saint-Germain: Je crois que vous voulez, par ce système de primes, inciter les gens à acheter des voitures moins dispendieuses et à consommer moins d'essence. Je crois qu'il y a là un principe excessivement valable. Trop souvent, dans nos lois, chaque ministère ou chaque loi semble ne pas s'intégrer à l'ensemble de nos lois, à l'ensemble des activités humaines dans la province. Comme ce semble être le cas, au point de vue de la pollution, à cause aussi des réserves en énergie qui semblent être minimales à long terme et que toutes les autorités essaient d'induire les gens à économiser l'énergie, il y aura là certainement un élément très positif.

Pour ce qui regarde la taxe que vous voudriez que le gouvernement impose sur les voitures neuves et les voitures usagées, avez-vous pris en considération, par exemple, qu'une voiture usagée — je ne suis pas un spécialiste — lorsqu'elle a atteint, lorsqu'elle a voyagé de 55 000 à 60 000 milles commence à demander des réparations? Le coût des réparations, actuellement, au Québec, a énormément augmenté; il est aujourd'hui excessivement dispendieux de faire réparer sa voiture; on peut même dire que la réparation des voitures au Québec a atteint un coût exorbitant. Actuellement, si on se place un peu dans le contexte de certaines professions dont les services étaient tellement dispendieux que ces services n'étaient plus au niveau des revenus des gens, ce qui en a amené

l'étatisation, on peut aujourd'hui, quand un homme gagne \$8000, \$10 000 ou \$12 000 par année, se demander sérieusement s'il a les moyens de faire réparer sa voiture.

M. Geadah: Si vous mettez cela au niveau individuel, j'ai fait plusieurs fois des calculs, je crois que c'est préférable de garder une automobile usagée, mais là...

M. Brosseau: Les automobiles ont aussi augmenté de prix, proportionnellement, aux réparations. Je pense qu'il est toujours préférable, pour toutes sortes de raisons, de conserver sa voiture le plus longtemps possible, même si on inclut quelques réparations.

M. Geadah: C'est cela, au point de vue individuel, l'économie personnelle, mais ici, ce qu'on essaie de voir, c'est l'effet global sur toute l'économie du Québec et non pas l'effet individuel. Si vous voulez, on peut discuter de l'effet individuel, si c'est plus rentable de garder une automobile sept ou huit ans plutôt que de changer tous les trois ans, c'est un autre problème.

M. Saint-Germain: Je vous comprends mal.

M. Geadah: Il y a deux aspects à la question; individuellement, est-ce plus rentable de garder une automobile plus vieille ou d'en acheter une neuve? Cela n'a pas été démontré dans notre mémoire, tout ce que nous nous sommes attachés à montrer, c'est l'effet global sur l'économie du Québec, si seulement 10% des gens qui achètent des automobiles nouvelles chaque année décidaient de garder leur auto une année de plus; c'est au niveau global de l'économie du Québec qu'on a essayé...

M. Brosseau: Pour le Québec, si 10% des gens gardent leur automobile un an de plus, cela représente à peu près \$100 millions qui seraient injectés dans l'économie québécoise.

M. Geadah: Ou au moins qui ne sortiraient pas par cette porte.

M. Saint-Germain: M. le Président, je vais clore là-dessus. Je tiens à remercier nos interlocuteurs pour leurs réponses.

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

M. Fontaine: Merci, M. le Président. Je voudrais également remercier le Groupe de protection de l'environnement pour les buts qu'il soutient et également pour la réflexion qu'il nous fait faire ce matin par le biais des propositions présentées. Cependant, je pense que le législateur doit considérer le plus possible l'ensemble de la population et faire la part des choses; il doit tenir compte de l'ensemble de la situation qui touche tous les citoyens du Québec et non pas seulement ceux des

villes. Dans le mémoire, on semble s'attacher un peu plus aux villes et oublier un peu les régions éloignées. Quand on pense au système de taxation proposé, par exemple, la taxe sur le poids de l'automobile et la taxe annuelle sur la valeur à l'achat de l'automobile, à ce moment-là, cela pourrait créer une certaine discrimination quant aux personnes demeurant dans des milieux plus éloignés et également quant aux personnes qui se servent de l'automobile comme outil de travail. Je pense, par exemple, au voyageur de commerce qui doit, lui, s'acheter une grosse automobile parce qu'il a affaire à voyager, il doit transporter beaucoup de bagage; je pense que cette personne serait surtaxée par rapport aux autres. Maintenant, vous pourrez peut-être faire des commentaires là-dessus.

J'ai apprécié l'ensemble de votre mémoire et je me demandais si votre réflexion est basée sur des études statistiques ou si c'est simplement une réflexion personnelle de votre groupe.

M. Brosseau: Il n'y a pas d'étude statistique. Comme de raison, un groupe comme le nôtre ne peut se permettre, n'a pas accès aux statistiques. Par contre, j'aimerais relever un point. Vous parliez des voyageurs de commerce; on est très conscient de cela, c'est d'ailleurs pour cela qu'on dit qu'il doit y avoir un traitement spécial pour ces gens-là. Si on avait notre système, il faudrait avoir un traitement spécial pour ces gens comme pour d'autres groupes de la société. On pense à d'autres véhicules comme les tracteurs de ferme, les camions, les taxis. Il leur faudrait un traitement spécial, mais cela reste quand même une petite partie de la population.

Dans le cas des gens qui habitent hors des villes, la seule injustice serait que ces gens font plus de millage et, comme de raison, participeraient plus, étant donné que les distances sont plus longues à parcourir. Cela leur coûterait peut-être un peu plus cher au niveau de l'essence, quant à la taxe; il y aurait peut-être une petite injustice là, il s'agirait de voir les distances. Par contre, est-ce que ces gens utilisent... Je ne sais pas si un citoyen fait moins de millage qu'un type qui habite une région rurale. Je serais curieux d'avoir des statistiques là-dessus; peut-être pas. Ce n'est pas sûr qu'il y aurait là une injustice.

M. Fontaine: Les citoyens font peut-être autant de millage, mais ils ne sont pas obligés de s'acheter d'aussi grosses voitures. Dans les régions plus éloignées, on est peut-être obligé de s'équiper de meilleures voitures, de voitures plus puissantes pour pouvoir parcourir de plus longues distances. Je ne sais pas ce que vous en pensez.

M. Geadah: On ne s'attaque pas à la puissance de l'auto, on s'attaque surtout au poids. Vous avez même vu qu'un très gros constructeur américain a diminué le poids de ses automobiles d'à peu près 600 ou 700 livres sans rien changer du tout. Ce n'est pas parce qu'une auto est plus grosse qu'automatiquement elle est plus sécuritaire.

M. Fontaine: Vous dites, comme premier principe dans votre énoncé, que les bénéficiaires du programme doivent être les seuls à en payer les frais et que chacun de ceux-ci doit être cotisant. A ce moment-là, qu'est-ce que vous faites du piéton qui sera nécessairement indemnisé par le système? Devra-t-il payer également?

M. Brosseau: Je m'excuse, j'ai mal compris la question.

M. Fontaine: Vous dites que les bénéficiaires du programme doivent être les seuls à en payer les frais. Si on prend cette proposition, c'est dire que le piéton devrait également participer au paiement des frais du système parce qu'il sera indemnisé par le système.

M. Brosseau: C'est-à-dire qu'il est une victime, à ce moment-là, et non pas un bénéficiaire. Les bénéficiaires du programme sont les gens assurés par le programme, c'est-à-dire les automobilistes. Je crois que tout le monde est d'accord pour dire qu'il est assez rare qu'un piéton cause des dommages à une voiture. Il devient une victime...

M. Fontaine: Non, mais il est assuré.

M. Brosseau: ... ce n'est pas un bénéficiaire du programme. Je m'excuse, la phrase a peut-être été mal écrite, mais c'est ce qu'on voulait dire, dans le fond. Nous voulons dire tous les gens qui ont une automobile.

On pensait plutôt au cas des touristes qui viendraient au Québec, qui, d'une certaine façon, seraient assurés sans payer avec le système actuel. On ne le sait pas, parce qu'on n'a pas vu le mode de financement, mais on pensait que ces gens-là seraient assurés sans payer. On dit que tout le monde qui a une automobile devrait payer. On ne pensait pas aux piétons; les piétons, comme de raison, ne devraient pas payer, mais pour nous ce sont nettement des victimes.

M. Fontaine: Qu'est-ce que vous pensez du financement universel, comme cela se fait par exemple en assurance-maladie?

M. Brosseau: Disons que dans ceci, je ne pense pas que le financement universel serait juste si on le pense par le biais de l'impôt. En fin de compte, on favorise à ce moment-là l'automobile en étalant sur toute la population les dégâts causés par une petite partie de la population qui sont les automobilistes. Cela devrait être le contraire; on devrait défavoriser l'automobile, parce que même si c'est pratique — il y a beaucoup d'avantages à l'automobile — c'est quand même un certain fléau.

Alors, l'étalement pour l'ensemble de la population est un peu injuste. Quelqu'un qui ne conduit pas une automobile serait assez, je pense, choqué à tous les ans d'être obligé de payer pour quelqu'un qui conduit une automobile.

M. Geadah: Non seulement cela, mais il n'y aurait pas d'incitation à utiliser moins l'automobile, parce qu'à ce moment-là, on dit: Puisque je paye de toute façon, autant en avoir une.

M. Fontaine: Merci.

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

M. Roy: Merci, M. le Président. A mon tour, je veux féliciter et remercier ceux qui sont devant nous ce matin, le Groupe de protection de l'environnement. J'aimerais demander par exemple, pour mon information personnelle et aussi l'information des membres de la commission si, votre Groupe de protection de l'environnement est un comité local qui regroupe des citoyens de Pointe-aux-Trembles.

M. Brosseau: Oui.

M. Roy: Ce n'est pas un comité qui découle ou qui dépend de l'administration elle-même de la Loi de la protection de l'environnement? Vous êtes complètement autonome?

M. Brosseau: Pas du tout, non.

M. Roy: C'est un groupe privé, tout simplement une association et vous vous êtes donné comme fonction, comme mission, de vous préoccuper des questions d'environnement dans votre territoire?

M. Brosseau: Exactement.

M. Roy: Je vous remercie pour cette précision. Au tout début vous avez dit que vous étiez d'accord avec l'étatisation. Est-ce que vous êtes d'accord avec l'étatisation par principe ou par efficacité, parce qu'il faut quand même nuancer, je pense?

M. Brosseau: Ce n'est pas un point fort de notre chose; on ne voulait pas trop trop s'embarquer là-dessus. Ce n'est ni par principe, ni par efficacité, c'est par expérience personnelle. Quand on s'est regroupé pour écrire ce mémoire-là, on s'est dit: Est-ce qu'on est satisfait du système actuel, comme ceux qui avaient eu des accidents ou comme ceux qui payent des primes, etc.? Et dans notre groupe, il n'y a personne qui était satisfait du système actuel, de l'assurance automobile ni de toutes les assurances, d'ailleurs. On en est venu à se dire qu'on croit un peu que le domaine de l'assurance est une façon de nous soutirer de l'argent en invoquant des principes, je ne dis pas malhonnêtes, mais en nous faisant peur.

Il faut voir un agent d'assurance venir vendre une assurance sur la vie. C'est jouer avec la faiblesse des gens. Comme de raison, tout le monde a peur de mourir, tout le monde a peur de ne pas laisser suffisamment d'argent à ses descendants, etc. C'est un petit peu macabre, mais d'une façon

ce n'est pas le point fort. On n'est pas spécialiste là-dedans, on n'a pas fait une réflexion intense de ce côté, on laisse à d'autres le débat qui a été je pense assez bien amorcé à savoir: Est-ce que cela doit être étatique ou pas? Ce qui nous préoccupe c'est la méthode de financement.

M. Roy: En somme, ce que vous recherchez à atteindre, c'est le meilleur système, le meilleur service d'assurance, des modifications au système actuel avec lesquelles tout le monde est d'accord, de façon à viser à une meilleure protection, une meilleure méthode d'indemnisation et viser à trouver un moyen de réduire le coût de l'assurance?

M. Brosseau: C'est-à-dire que nous on a juste traité de la méthode de financement. Je ne sais pas si vous avez lu notre mémoire.

M. Roy: Oui je l'ai lu, ici je l'ai tout en détail, et annoté.

M. Brosseau: On traite seulement de la méthode de financement. C'est le seul côté, parce que c'est dans le financement qu'on peut introduire les questions de protection de l'environnement, de conservation de l'énergie. Pour le reste, on laisse à d'autres groupes qui sont peut-être préoccupés par d'autres problèmes le soin de discuter de ces choses-là.

M. Roy: Vous avez étudié la méthode de financement par rapport aux mesures incitatives que vous proposez en fonction de la protection de l'environnement et non pas en fonction du coût, de ce que pourrait coûter le système proposé actuel par rapport au système d'entreprise privée?

M. Brosseau: Non.

M. Roy: Vous n'avez pas fait d'étude à ce domaine-là. Vous n'avez pas fait d'étude non plus à partir du fait que le régime actuel, le régime proposé est un régime double.

On propose un régime doublé avec une administration étatique vis-à-vis des indemnisations pour les dommages corporels et on exige aussi l'autre système, qui est le système privé, dans le cas des dommages matériels, en laissant la notion de responsabilité; d'où deux administrations, deux dossiers, deux enquêtes, deux études, deux réclamations dans le cas d'un accident qui implique et des dommages corporels et des dommages matériels. En somme, ce que vous me dites, c'est que vous n'avez pas étudié cet aspect-là du projet de loi.

M. Brosseau: Nous nous sommes dit: Il va y avoir un système étatique d'assurance automobile. Le gouvernement, pour ce faire, doit aller chercher une masse monétaire pour financer son programme. Nous proposons une façon d'aller chercher cette masse monétaire et où aller la chercher. Nous n'avons pas fait l'étude par rapport au système privé, par rapport au système d'état. D'autres pourront la faire mieux que nous.

M. Roy: Ni par comparaison des coûts que pouvait impliquer une modification du système privé et le fait de maintenir un seul système d'assurance automobile ou un système étatique complet ou un système double comme celui qui est proposé à l'heure actuelle.

M. Brosseau: Nous n'avons pas du tout regardé cet aspect-là.

M. Roy: Vous n'avez pas fait de relation entre les trois, ni de comparaison entre les coûts que pourrait comporter tel ou tel système par rapport à un autre. Je lis à la page 3 de votre mémoire: "Le mode de perception des primes qui sera choisi (il l'est peut-être déjà) — il y en a, d'ailleurs, un d'indiqué dans la loi 67 — se doit de respecter les critères suivants si le but visé est d'offrir un service à la population et non de lui soutirer le plus d'argent possible". En somme, selon vous, pour que le système atteigne les objectifs que vous cherchez à atteindre comme groupe, il devrait comprendre les dix critères que vous énumérez ici. Si le système ne comprend pas ces critères-là, ce n'est pas le système que vous pouvez favoriser.

M. Brosseau: Ce que nous regardons, c'est le système de perception des primes. La petite phrase ici: "Le mode de perception des primes..." On ne conteste pas le mode d'assurance en soi, c'est le mode de perception des primes.

M. Roy: Autrement dit, le mode de perception des primes que vous proposez, c'est le mode qui tient compte de ces dix critères. Mais le mode de perception des primes qui a été annoncé n'est pas celui que vous pouvez considérer comme étant un système de perception idéal. Vous le trouvez injuste, si j'ai bien compris tout à l'heure.

M. Brosseau: On ne peut pas le trouver injuste, parce que nous ne le connaissons pas. Nous disons qu'un système juste répondrait à ces dix critères-là.

M. Roy: D'accord. Avez-vous examiné la loi 67, en tenant compte des obligations et des pouvoirs de la régie dans le régime d'assurance automobile?

M. Brosseau: Quand nous avons écrit le mémoire, la loi 67 n'était pas disponible.

M. Roy: Vous n'avez pas pu examiner, le projet de loi 67?

M. Brosseau: Nous n'avons pas pu examiner le projet de loi 67; cela a été écrit il y a déjà un petit bout de temps.

M. Roy: Le député de Nicolet a posé une question tout à l'heure et j'aimerais y revenir; elle porte sur la première recommandation que vous faites: "Les bénéficiaires du programme doivent être les seuls à en payer les frais et chacun de ceux-ci doit être cotisant". Le député de Nicolet a

parlé tout à l'heure des piétons qui sont accidentés. On sait que le régime actuel, le régime de responsabilité, indemnise les piétons lorsqu'ils sont victimes d'accidents d'automobile et qu'ils ne sont pas responsables de l'accident, mais, dans le nouveau régime, il ne faut pas oublier une chose, les piétons peuvent être aussi responsables de l'accident. Ils seront indemnisés par le régime et ils ne seront pas cotisants. Est-ce ce que vous avez voulu souligner à ce niveau-là?

M. Brosseau: Non, du tout, tout au contraire même. Comme on l'a dit tantôt, c'est peut-être idéaliste, mais je ne peux pas voir comment un piéton peut être responsable d'un accident d'automobile.

M. Roy: Je vais vous donner un exemple. Un piéton sort en état d'ébriété, comme on dit, les pieds ronds, d'une taverne, complètement "paqueté" — c'est le langage qu'on emploie là-dedans — il traverse la rue sur un feu rouge et il provoque un accident. Il a le droit d'être indemnisé au même titre qu'une personne qui traverserait la rue sur un feu vert et qui serait heurtée par une automobile, qui traverse sur un feu rouge.

M. Brosseau: A ce moment-là il est la victime de sa propre...

M. Roy: Conduite.

M. Brosseau: ...conduite.

M. Roy: Mais il n'est pas responsable.

M. Brosseau: Sans être spécialiste dans le domaine, je pense que, dans le système actuel, le piéton est toujours considéré comme une victime.

M. Roy: Je ne voudrais pas entreprendre une bataille juridique là-dessus...

M. Brosseau: Je ne suis pas spécialiste là-dedans, je ne veux pas m'embarquer là-dedans. Il peut y avoir des cas d'exception, mais nous ne croyons pas que le piéton doit être un cotisant.

M. Geadah: En mettant les choses à l'absurde, s'il n'y avait pas d'automobiles, il n'y aurait pas d'accidents d'automobile, tandis que s'il y a des piétons...

M. Roy: S'il n'y avait pas de piétons dans la rue, il n'y aurait pas d'accidents et les piétons ne seraient pas...

M. Geadah: S'il n'y avait pas de piéton, il n'y aurait plus personne.

M. Roy: On peut prendre cela par l'absurde des deux côtés.

M. Geadah: S'il n'y a pas de piéton, il n'y a plus personne.

M. Roy: S'il n'y avait pas d'automobile, vous ne seriez pas ici ce matin et moi non plus.

M. Brosseau: On est tous piétons à nos heures.

M. Geadah: Exact...

M. Roy: Je vous remercie. Je n'ai pas d'autre question.

Mme Payette: ... commission parlementaire.

M. Roy: Mme le ministre aurait été obligée de faire une commission parlementaire itinérante. Il aurait fallu faire le voyage en diligence, comme dans le bon vieux temps.

Mme Payette: J'y serais allée à cheval, M. le député de Beauce-Sud.

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

M. Paquette: M. le Président, j'aimerais remercier le groupe de nous présenter un mémoire qui nous fait vraiment réfléchir à fond sur le mode de financement du régime.

La première chose, c'est qu'il y a dix critères qui nous sont donnés avec lesquels on peut être d'accord, mais qui réapparaissent un peu comme le quadrature du cercle, c'est-à-dire dans la mesure où tu essaies de satisfaire à l'un il y en a un autre qui flanche. Pour y arriver, je me demande s'il ne faudrait pas un régime extrêmement complexe.

Je pourrais vous signaler aussi, pour chacun des trois modes que vous proposez, des cas où il y a des injustices qui devraient être corrigées, ce qui augmenterait la complexité du système, donc les frais d'administration et tout ce qui s'ensuit.

Prenons, par exemple, la taxe sur l'essence. J'ai d'abord une question fondamentale à vous poser. Dans les dix critères que vous avez posés, si je vous disais entre une juste répartition sociale, c'est-à-dire que les gens à plus faible revenu sont ceux qui vont retirer le moins des indemnités, les gens à plus faible revenu devraient payer moins que les gens qui ont un revenu plus élevé. Question de justice distributive comparée à la question de l'environnement.

La question de l'environnement, il y a peut-être moyen de la traiter autrement avec des normes sur la fabrication des véhicules moteurs, parce que la taxe sur l'essence est assez difficile d'application. On est placé devant la complexité du système, soit le choix entre la justice distributive et l'environnement. C'est peut-être trop théorique. Qu'est-ce qu'on devrait choisir entre les deux? Vous avez dû vous poser la question en préparant votre mémoire.

M. Brosseau: On a essayé de tenir compte des deux. On peut être injuste sans le savoir, à un certain moment, mais on essaie... quand on pense

aux petites voitures, aux voitures d'occasion, pour nous, en fin de compte, on pense toujours aux gens qui ne sont pas riches.

Un exemple, la taxe sur la valeur à l'achat. Quelqu'un qui s'achèterait une voiture, on peut prendre une Rolls Royce à \$26 000, cette personne paierait une taxe énorme tandis que le propriétaire d'une mini n'en paierait pas du tout. Il y a un peu de justice sociale là-dedans.

La taxe sur l'essence également. Les gens qui font de longs voyages, qui ont de longues vacances et qui font beaucoup de millage ne sont pas, habituellement, des gens pauvres. Les gens des quartiers défavorisés, à Montréal, ne voyagent pas beaucoup. Ils restent dans leur quartier. Cela va dans le même sens. Reste, peut-être, la question du poids. Il faudrait voir que les gens moins riches achètent toujours de vieilles minoues qui pèsent davantage et qui coûtent plus cher. Il est possible qu'avec un système qui favorisait les petites on aboutirait avec de vieilles petites minoues. Cela se rajusterait par soi-même. Il ne faut pas aller jusqu'à dire que "environnement" s'oppose à "justice sociale". C'est habituellement le contraire. Les gens qui sont riches peuvent, d'une façon individuelle, régler leurs problèmes d'environnement et de milieu de vie avec un chalet dans le nord ou des choses comme cela. Les gens qui sont pris avec des problèmes d'environnement sont, habituellement, des gens défavorisés.

Si on regarde notre quartier, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, qui est un quartier très ordinaire, on s'aperçoit que c'est toujours nous qui avons les problèmes d'environnement. Les usines d'épuration de la ville de Montréal aboutissent chez nous. Tout cela c'est toujours chez nous. On dirait que cela va de pair. Injustice sociale et environnement vont ensemble.

M. Paquette: Il y a quand même un cas où c'est assez clair qu'il y a contradiction. Prenez une région éloignée. Les régions éloignées sont les plus économiquement défavorisées au Québec. Je pense au Bas-Saint-Laurent, au Nord-Ouest, les gens ont, généralement, plus de distance à faire qu'à Montréal.

M. Brosseau: Cela dépend.

J'ai déjà travaillé dans la région de Sept-Iles, je ne faisais pas beaucoup de millage, il n'y avait pas beaucoup de places où aller.

M. Paquette: Non, peut-être pas à Sept-Iles.

M. Brosseau: Quand j'avais fait le tour de la rue principale... Le seul vrai millage que j'ai fait, c'est quand je suis revenu à Montréal, et j'en avais assez. Il faudrait voir, je ne sais pas s'il y a une règle générale là-dessus. De toute façon, ce que nous demandons, c'est que le profil de l'automobiliste moyen devrait payer une prime moyenne. Par contre, il va s'agir de déterminer, à un moment donné, si cela va être \$0.10, \$0.12 ou \$0.09. Là, il faut aller chercher dans les statistiques plus précises pour savoir de combien il s'agit, et c'est à ce moment qu'on pourra savoir s'il y a des injustices

créées dans certaines régions, mais, a priori, je ne suis pas convaincu qu'il y en aurait en tenant compte que, de toute façon, il faut que les gens paient une prime. Si ces gens n'avaient pas de prime à payer et, là, on leur en imposerait une... Mais ils vont en avoir une, de toute façon.

M. Paquette: Après étude, on pourrait peut-être avoir des taux différents suivant les régions, bien que ce soit difficile d'application. Je ne sais pas si vous avez pensé à cela.

M. Brosseau: Non, nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec les taux différents selon les régions. Il nous semble que cela doit être uniforme partout parce que c'est déjà impliquer une discrimination. Il faudra qu'il y ait quelqu'un qui choisisse les régions et il y a toujours des injustices créées à ce niveau, et qui peuvent être créées.

M. Paquette: Maintenant, je m'interroge aussi sur l'efficacité de la taxe sur l'essence comme moyen de discussion d'utilisation de l'auto, et face à la protection de l'environnement; c'est votre argument principal. Vous nous disiez tantôt que les gens ne feront pas de différence aux régions frontalières pour aller chercher de l'essence à l'extérieur, s'il y a seulement une différence de \$0.10. On pourrait faire le même raisonnement et se dire que cela ne les dissuadera pas, non plus, d'utiliser l'auto et de polluer l'environnement.

M. Brosseau: Effectivement, en fin de compte, peut-être que la meilleure façon de préserver l'énergie serait de dire qu'on peut vendre seulement des autos de quatre cylindres ou des autos qui font tant de milles au gallon vraiment, pas selon l'agence américaine, mais le vrai millage qui pourrait être mesuré.

M. Paquette: Votre troisième critère est très intéressant de ce point de vue parce qu'avec une taxe sur la valeur de l'auto, on va favoriser généralement les petites autos, celles qui consomment le moins d'essence.

M. Brosseau: Ici, il s'agit de méthode incitative, comme de raison. J'ai dit tantôt que, si, en fin de compte, on avait tous des quatre cylindres, on pourrait économiser à peu près 20% de notre énergie, l'essence du moins. Par méthode incitative, on ne peut sûrement pas atteindre ce chiffre. Si on réussit à motiver quelques gens à diminuer leur utilisation et ainsi de suite, peut-être qu'on peut aller dans les 2% ou 3% au maximum. C'est à peu près le maximum à atteindre. Par contre, on croit que, dans chacune des actions gouvernementales, s'il y avait de telles méthodes incitatives, on pourrait peut-être renverser la vapeur parce qu'à l'heure actuelle, on vit dans une société...

M. Paquette: Une fois plusieurs mesures combinées, peut-être que cela aurait une...

M. Brosseau: ... qui est pour l'automobile, et, pour nous Québécois, cela nous apparaît injusti-

fié. Pour un Américain, la société américaine, maintenant, c'est reconnu qu'économiquement c'est une société basée sur l'industrie automobile; pas la société québécoise. Alors, nous avons les défauts de cette société américaine, mais on n'a pas les avantages au point de vue de l'emploi, au point de vue de l'impulsion économique; il s'agit de renverser la vapeur.

M. Paquette: Maintenant, pour quelles raisons avez-vous rejeté le critère d'une taxe sur le permis de conduire puisque vous dites que, normalement, ce doivent être les utilisateurs qui doivent payer? On a parlé des piétons tantôt, mais il y a également les conducteurs qui ne sont pas propriétaires de leur automobile et, dans votre régime, on va évidemment les rattraper par la taxe sur l'essence.

M. Brousseau: On va les rattraper par la taxe sur l'essence et aussi par la taxe sur les plaques. Quant au permis de conduire, qu'il y ait \$5 ou \$10, on ne le rejette pas nécessairement. Disons qu'il ne nous intéresse pas, à ce moment-ci.

Mme Payette: Cela ne fait pas de pollution.

M. Brousseau: Non, à part le papier, mais, si vous le mettez sur du papier recyclé, on ne sera pas contre.

M. Paquette: Et, quant à votre troisième critère que je trouve très intéressant, d'abord, c'est peut-être là qu'on peut le plus agir sur l'économie d'essence. Enfin, je ne sais pas, mais c'est l'impression que cela me donne, et ensuite favoriser la petite et la moyenne entreprise québécoise, en plus d'avoir une justice distributive là-dedans, c'est-à-dire que les propriétaires de grosses voitures vont payer plus cher.

Les voitures luxueuses aussi vont payer plus cher. Le seul problème que j'y vois concerne le fait que le citoyen serait évidemment incité à garder son automobile plus longtemps; en même temps, si les gens, étant négligents, laissent également dépérir l'automobile, cela constitue un risque supplémentaire d'accident.

M. Geadah: Ce n'est pas parce qu'on garde une automobile plus longtemps qu'elle est automatiquement en mauvais état. C'est une autre partie du problème.

M. Paquette: Pas automatiquement, mais les probabilités sont plus fortes, vous l'admettez.

M. Geadah: Je ne pense pas, non, parce qu'il y a de nouvelles automobiles et il y a une garantie d'un an, et le nombre de défauts qui arrivent pendant la première année d'usage d'une automobile est très élevé aussi; pendant cette année, cette automobile, on peut dire qu'elle est dangereuse.

M. Brousseau: Du moment qu'elle n'a pas explosé, la première année, que les freins n'ont pas

manqué et que le volant tient. Mais, encore une fois, ce n'est pas sûr. On remarque que c'est une préoccupation d'assureur. Nous essayons de donner une préoccupation d'assuré, de personne qui s'assure, pas de personne qui assure.

M. Paquette: Ce n'est pas seulement une préoccupation d'assureur, parce que s'il y a plus d'accidents, il y a plus de gens qui vont se tuer et il y a plus de gens qui vont se blesser. Il faut penser à cela aussi.

M. Brousseau: Oui, mais essayer d'évaluer un risque à partir de l'âge de l'automobile, je pense que c'est une préoccupation d'assureur. Par contre, pour diminuer les dommages qui peuvent être causés par une vieille automobile, s'il y en a, il y a des mesures qui pourraient et qui devraient être prises, d'ailleurs, parce qu'il y en a déjà des vieilles automobiles, indépendamment de n'importe quel système d'assurance, il va y avoir de vieilles automobiles parce qu'il y a des gens qui ne sont pas capables — c'est un peu mon cas — de se payer des automobiles neuves régulièrement. Il peut y avoir un système de vérification. On peut penser à toutes sortes de choses. Je serais curieux de voir les statistiques sur les accidents causés par les vieilles automobiles.

Une vieille automobile va moins vite. Elle comporte moins de risques. Il y a toutes sortes de choses qu'on pourrait faire et qu'on pourrait dire là-dessus.

M. Geadah: Là-dessus, autre chose. C'est que, quand on parle des préoccupations de l'assureur, cela veut dire aussi qu'un assureur évalue le risque, mais il n'a pas d'action sur cela, je veux dire qu'il ne peut pas agir sur ce risque. Par exemple, quand on parlait de primes qui sont proportionnelles à l'âge, parce que les jeunes ont plus d'accidents, évidemment, quelqu'un qui entre dans la "business" d'assurance évalue ce risque, constate cela et agit tout de suite en conséquence. Mais le gouvernement a les moyens d'agir pour corriger cela dans le cas des primes pour des gens qui présentent un plus grand risque et les moyens de prendre les cas individuellement.

Dans le cas des automobiles aussi, vous parlez des vieilles automobiles qui sont en mauvais état, le gouvernement a aussi les moyens de corriger cette situation. Par exemple, en Ontario, il y a le certificat de mécanique obligatoire, quand une automobile usagée change de main. Donc, c'est à ce niveau qu'on dit que c'est une préoccupation du gouvernement et le gouvernement n'a pas les mêmes moyens, il en a bien plus que la compagnie d'assurance.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Giasson: Merci, M. le Président. A la page 4 de votre mémoire, vous précisez assez bien votre vision du financement du régime par une taxe supplémentaire sur l'essence. Vous proposez

même un taux au gallon, soit \$0.10. En deuxième phase, vous proposez également une taxe sur le poids de l'automobile, du véhicule. Si le gouvernement devait faire siennes vos recommandations, avez-vous évalué les conséquences qu'un tel programme de financement du régime poserait à l'endroit de ceux qui possèdent des véhicules lourds, entre autres les camionneurs? Nous ne pensons pas uniquement aux camions qui sont la propriété de grandes compagnies. Nous avons au Québec plusieurs milliers de camionneurs artisans qui ont des véhicules qui consomment beaucoup, mais avec lesquels ils font très peu de milles le gallon, surtout lorsqu'ils voyagent le camion chargé.

S'il faut taxer l'essence pour ces gens à raison de \$0.10, s'il faut également appliquer une taxe nouvelle sur le poids du véhicule, j'ai compris, que dans votre mémoire, vous voulez exempter les entreprises à transport en commun, soit! Cela va, mais vous avez toute une catégorie de propriétaires de véhicules qui, si le régime était appliqué, selon les recommandations que vous faites, devraient faire face à des coûts prohibitifs; pour un certain nombre, ces camionneurs se battent pour rétablir la tarification dans le genre de transport qu'ils font, ces gens ne seraient plus en mesure de fonctionner à l'intérieur de l'entreprise qui est la leur.

M. Brosseau: C'est pour cela qu'on dit, dans notre mémoire — on ne l'a peut-être pas dit assez fort, mais on l'a dit à deux reprises — que, pour ce qu'on appelle les véhicules gagne-pain, et on pense que les véhicules gagne-pain, cela comprend les voyageurs de commerce, mais cela comprend automatiquement les camionneurs parce que, pour un camionneur, son camion est son gagne-pain.

Pour ce genre de véhicule, il faudrait, si notre système était adopté, qu'il y ait un statut spécial qui, à ce moment, serait un montant maximum — c'est-à-dire que pour un camion, on pourrait dire: \$200 ou \$300 — qui serait retourné, comme c'est déjà le cas, parce qu'il y a déjà un retour sur le prix d'essence qui vient du fédéral, à l'heure actuelle. Il y aurait un retour qui serait fait à ces gens pour le trop-perçu. Ce qu'ils donneraient en trop à la station de service leur reviendrait par le biais d'une déduction d'impôt, comme cela se fait déjà à un autre niveau de gouvernement. C'est évident que ce qu'il faut viser quand on dit défavoriser la grosse voiture, défavoriser les gens qui font beaucoup de millage, défavoriser les voitures qui sont lourdes, cela s'applique toujours aux voitures de tourisme, c'est-à-dire aux voitures de luxe. Dès que le véhicule n'est plus un véhicule de luxe, mais un véhicule nécessaire pour gagner sa vie, quel qu'il soit, notre approche ne s'applique plus. A ce moment il faut prévoir un taux maximal d'assurance et, dans certains cas, comme dans le cas des transports en commun et des voitures taxi, on prétend que ce taux maximal devrait être abaissé, devrait être moins haut. Dans le cas des transports en commun, on dit qu'il ne devrait

pas y en avoir du tout parce que c'est un service à la communauté que les transports en commun offrent.

Je suis complètement d'accord avec vous pour les camionneurs; il ne faut pas défavoriser ces gens, comme d'autres catégories, les cultivateurs avec leurs tracteurs. On peut penser aux commis-voyageurs, à toutes sortes de gens qui utilisent leur auto ou leur camion pour gagner leur vie; il ne faut pas leur faire payer des primes énormes, il faut leur faire payer des primes qui soient très très raisonnables.

M. Giasson: Vous admettez tout de même que ce serait assez compliqué, entre autres pour un groupe tel que les camionneurs que de devoir payer, à chaque gallon d'essence à acheter, les \$0.10 — en présumant que votre proposition soit acceptée — quitte à récupérer, après une année d'exploitation, les paiements ou les sommes auxquelles ils auraient contribué en trop. Ce serait obliger ces gens à payer, sur l'achat de chaque gallon, une taxe de \$0.10 et attendre la fin de l'année pour pouvoir la récupérer, quand on sait que ces gens vivent très souvent juste à la limite de la rentabilité de leur entreprise de camionnage; ce serait quand même demander beaucoup à ces gens.

M. Brosseau: Je ne sais pas parce que cela se fait déjà; il y a déjà un retour sur l'essence qui provient du fédéral. A cause de l'augmentation qui a été trop élevée, de l'augmentation un peu artificielle du prix de l'essence — je ne sais pas si cela s'applique encore cette année, mais l'an dernier cela s'appliquait — on pouvait avoir un retour pour les gens — c'est aussi mon cas — qui utilisaient leur automobile pour gagner leur vie. On pouvait avoir un retour d'argent. Avec les ordinatrices qui existent de nos jours et les façons faciles de traiter les rapports d'impôt, cela ne semble pas amener de problème majeur. Cela amène un petit problème pour le type qui remplit sa formule, le camionneur qui remplit sa formule; cela lui amène un calcul supplémentaire, mais c'est un calcul qu'il fait déjà pour avoir certaines autres déductions et aussi sa déduction sur l'essence qu'il doit faire pour le fédéral. Je pense que cela pourrait être relativement simple à faire.

M. Giasson: Oui, mais pour le camionneur ce ne serait pas le fait de compléter une formule à la fin de l'année; ce n'est pas le problème qu'il voit, c'est l'obligation de verser immédiatement, à chacun de ses achats d'essence, une prime qui serait de \$0.10 le gallon. Il va la rattraper à la fin d'une année d'exploitation, mais le déboursé doit être fait tout au cours de l'année.

M. Geadah: Il n'est pas nécessaire de faire cela seulement une fois par année.

M. Brosseau: Cela pourrait peut-être représenter un montant maximal de \$200, \$300, \$400 ou \$500; je ne sais trop, un camionneur ne doit pas

faire plus de 100 000 milles par année. Il est vrai que la consommation des camions est élevée, par exemple.

M. Giasson: C'est le millage au gallon avec un camion; vous êtes dans un domaine qui est totalement différent de celui du véhicule de promenade. Vous avez aujourd'hui de gros véhicules qui vont faire quatre ou cinq milles au gallon et parfois même même pas quatre ou cinq milles au gallon...

M. Brosseau: A ce moment il pourrait y avoir un retour trimestriel ou quelque chose du genre. Il y a sûrement moyen de trouver un système qui leur soit favorable, je pense; un système simple. Cela pourrait être, comme je vous le dis, à tous les trois mois. On pourrait leur retourner le trop-perçu à tous les trois mois ou à tous les deux mois, selon les sommes impliquées.

M. Giasson: Ce ne serait pas facile parce que vous avez des périodes dans l'année où le camionneur ne travaille pas, son véhicule est arrêté.

Vient la période des travaux d'entretien de la voirie, là, on fait appel à ses services et puis, durant une autre période au cours de l'année, il est encore arrêté. Il faudrait que ce soit sur une base annuelle, si c'était retenu comme principe.

M. Geadah: Au fédéral, cela se passe n'importe quand. Vous n'avez qu'à remplir la formule, l'envoyer et on vous retourne le montant d'argent. Vous pouvez faire cela chaque mois. Nous suggérons de le faire tous les trois ou quatre mois, pour ne pas être inondés de papier, mais on pourrait fixer un montant et demander de ne pas remplir ces formules de demande de remboursement en dessous de \$100 ou de \$200, de sorte que chaque fois que le gouvernement devra \$200 à un camionneur, ce dernier remplit la formule et l'envoie.

M. Giasson: Mais il faudrait que vous ayez un contrôle, à l'intérieur de la régie gouvernementale, pour déterminer à quel moment le camionneur a souscrit le montant maximal qu'il doit payer sur la taxe sur l'essence. Cela ne peut pas fonctionner sur la même base que le fédéral. Le fédéral rembourse tous les gallons d'essence consommés; donc, dans le mois, s'il reçoit un rapport, il peut faire le remboursement, mais la régie, elle, devra tenir compte d'un montant minimum que le camionneur devra souscrire à l'intérieur du programme de financement par l'achat d'essence.

M. Brosseau: Dans ce cas, elle pourrait le prendre sur les plaques puisqu'on n'a pas intérêt à diminuer l'utilisation du camionneur; alors, on pourrait le soustraire totalement à l'application de...

M. Giasson: Comme pour les entreprises de transport en commun, on pourrait oublier les camionneurs.

M. Brosseau: ... la taxe sur l'essence et reprendre la totalité de l'assurance...

M. Geadah: Sur les plaques.

M. Brosseau: ... sur un montant fixe, par exemple, on dirait \$300 comme montant fixe et c'est tout ce que vous avez à payer. Il n'est pas question de poids, il n'est pas question de valeur à l'achat, il n'est pas question d'essence pour vous autres. Notre système est pensé pour les gens qui utilisent leur voiture pour le plaisir et non pas pour les affaires. Pour les autres, on peut suggérer ou penser à n'importe quel autre système qui serait juste pour ces gens.

M. Giasson: Merci.

M. Brosseau: Merci.

Le Président (M. Boucher): Comme il n'y a pas d'autre intervenant...

M. Saint-Germain: Juste une question, M. le Président.

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

M. Saint-Germain: Quant à cette taxe que vous voulez imposer aux voitures neuves et aux voitures de deuxième année, troisième année et quatrième année, afin d'inciter les gens à conserver leur voiture plus longtemps, avez-vous pensé au fait qu'il y a actuellement une très forte tendance à la diminution de la puissance des moteurs et que, de plus en plus, les voitures font plus de milles au gallon? Il y a aussi sur les nouvelles voitures — les gouvernements l'imposent actuellement ou l'imposeront dans un avenir très rapproché — des appareils pour diminuer la pollution par la consommation d'essence. En motivant les gens à conserver leur voiture plus longtemps, n'avez-vous pas tendance à mettre un frein, à diminuer l'évolution qui se fait dans le sens que vous croyez positif?

M. Brosseau: Oui. Effectivement, au niveau de l'automobile, on est dans une période de transformation, une période évolutive. On va atteindre un palier, à un certain moment. Cela veut dire, comme vous dites, que ce que nous proposons ralentirait cette évolution en conservant de vieilles automobiles au niveau de l'essence; par contre, au niveau de la surconsommation des produits comme le fer, les plastiques, etc., on s'améliore tout le temps. C'est dire qu'au début du programme on perdrait peut-être la période économisée en vieillissement d'automobile. Cependant, dès que, initialement, une année est perdue une fois, après cela, on la récupère tout le reste du temps que durera le système étatique d'assurance.

M. Saint-Germain: Merci.

M. Brosseau: Merci.

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

Mme Payette: Je voudrais simplement remercier à nouveau les représentants de ce Groupe de protection de l'environnement. J'aimerais lui souligner que dans son mémoire on propose — et vous l'avez répété à plusieurs reprises — que la taxe varie selon le poids du véhicule. C'est déjà un critère retenu dans la tarification du BVA jusqu'à un certain point; on va continuer d'explorer dans ce sens. Je voudrais vous faire part de la logique qui intervient dans cette réforme de l'assurance automobile, en ce sens que vous avez beaucoup insisté, par exemple, sur le fait qu'on tente de faire durer au maximum les voitures qu'on possède déjà. Vous comprendrez notre grand souci que ces voitures soient sécuritaires en même temps. Je ne suis pas du tout convaincue, comme le disait monsieur tout à l'heure, que les voitures qu'on connaît présentement, tout au moins, qui durent quatre ans, six ans, sept ans, restent des voitures sécuritaires. Si bien, qu'en étant conscients, nous allons tenter d'intervenir dans ce domaine non pas par le biais de la Loi de l'assurance automobile, mais par le biais de la loi de la protection du consommateur qui devrait être déposée avant la fin de cette année.

Dans ce sens, je pense qu'on voit là la logique du gouvernement, d'une part en termes de sécurité sur la route, en termes de sécurité pour les citoyens et en termes de contrôle de la qualité des véhicules. Je vous remercie, M. le Président.

M. Brousseau: Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Je remercie les membres du Groupe de protection de l'environnement, au nom des membres de la commission. J'inviterais le prochain organisme, Renaud & Sénécal, représenté par M. Charbonneau. M. Charbonneau, vous avez la parole.

Renaud & Sénécal

M. Charbonneau (Marc): Mme le ministre, messieurs, j'aimerais préciser au départ que je suis directement touché par le projet de loi 67, puisque je suis expert en sinistres et ce depuis plus de vingt ans. Afin de situer les membres de cette commission dans le bon contexte, précisons qu'un expert en sinistres était autrefois connu sous le nom d'"agent de réclamations" ou encore "ajusteur d'assurance".

Les fonctions d'un expert en sinistres qui travaille pour le compte de plusieurs compagnies d'assurance consistent à enquêter sur les circonstances entourant un sinistre et à effectuer le règlement qui s'impose selon les directives de son commettant.

Mon intervention devant cette commission est faite à titre personnel ainsi qu'au nom de mon employeur et de mes confrères de travail. Je me permets également de me faire le porte-parole de la grande majorité des experts en sinistres du Québec, qui ont sans aucun doute les mêmes préoccupations que moi.

Tout en reconnaissant que le système actuel

est désuet et comporte beaucoup de lacunes, je m'oppose au projet de loi 67 pour deux raisons principales qui sont d'égale valeur à mes yeux. Ces raisons sont les suivantes: premièrement, la loi 67 entraînera pour plusieurs centaines de Québécois la perte de leur emploi et, deuxième raison, la loi 67 ne rencontre pas les objectifs visés.

Lors des audiences tenues par Mme Payette sur la réforme de l'assurance automobile à Hull, le 17 mai 1977, j'ai présenté un mémoire qui malheureusement n'a pu être lu, faute de temps, semble-t-il.

Cependant le ministre a répondu par écrit, au début du mois d'août 1977, à mon mémoire, et le présent document est composé d'extraits du mémoire déposé le 17 mai, mais tient compte également des réponses de Mme Payette, du texte du projet de loi 67, ainsi que du livre intitulé La Réforme de l'assurance automobile, questions et réponses".

Dans un premier temps j'exposerai comment et pourquoi le projet de loi 67 affectera notre profession. Dans un deuxième temps, je démontrerai que la loi 67 n'atteint pas les objectifs visés, et présenterai une solution de rechange.

Premièrement, la loi 67 entraînera, pour plusieurs centaines de Québécois, la perte de leur emploi. Considérant que la réforme de l'assurance automobile prévoit un système étatique, universel et sans égard à la faute en ce qui a trait aux blessures corporelles et, d'autre part, un régime privé, mais avec indemnisation directe en ce qui concerne les dommages matériels, il me paraît tout à fait évident que la quasi-totalité des experts en sinistres, de même que leur personnel de soutien et sans doute une bonne partie du personnel spécialisé dans les réclamations des compagnies d'assurance du Québec devront, dès le 2 mars 1978, rejoindre les rangs des chômeurs déjà assez considérables de la belle province.

Il faudrait également tenir compte des investissements faits par les propriétaires des divers bureaux d'experts en sinistres, sous forme de mobilier, équipement de bureau, automobiles, etc., qui devront être liquidés à perte. Il me paraît immoral pour tout gouvernement qui se respecte, nonobstant les buts visés par ladite réforme, de balayer d'un simple revers de la main employeurs et employés qui devront tous, et ce quels que soient leur âge et leur formation académique, se créer une nouvelle carrière.

Si cela est immoral pour un gouvernement d'agir ainsi, je crois que le qualificatif est trop faible pour un gouvernement qui se veut social-démocrate.

Soit dit en passant, il y a actuellement entre 850 et 1000 détenteurs de permis d'experts en sinistres au Québec, ce qui implique employeurs et employés de bureaux indépendants d'experts en sinistres, et si l'on tient compte du personnel de soutien, soit secrétaires, téléphonistes, etc., nous en arrivons facilement au chiffre de 2000, ce qui n'inclut pas le personnel à l'emploi des compagnies d'assurance qui sera également affecté par cette réforme, bien que tout semble indiquer que

les experts en sinistres indépendants soient appelés à devenir les premières victimes de ladite réforme, puisque les courtiers d'assurance, les compagnies d'assurance, de mêmes que les avocats semblent être affectés, mais de moindre façon.

J'ai exprimé ces inquiétudes dans mon mémoire soumis lors des audiences tenues à Hull, le 17 mai, et Mme Payette dans sa réponse tente de me rassurer. Voici d'ailleurs sa réponse: "Au contraire, je crois que les experts en sinistres ont un rôle à jouer dans le règlement des sinistres, tant en dommages corporels qu'en dommages matériels, et comme je le mentionne ci-avant, la régie utilisera sûrement les services d'experts en sinistres pour participer au règlement de ces sinistres".

Le paragraphe qui suit est également tiré textuellement des réponses faites par le ministre au mémoire mentionné précédemment. "Il est faux de prétendre que tous les agents de réclamations devront disparaître de la carte. Certains préféreront se recycler dans une autre profession. Cependant, nous croyons qu'à l'intérieur du domaine des assurances générales, la grande majorité des experts en sinistres pourront continuer à oeuvrer. La réforme n'affecte en rien le secteur des dommages matériels.

Quant aux blessures corporelles, des experts en sinistres seront employés par la Régie de l'assurance automobile pour vérifier les faits entourant une demande de prestations. Je ne suis aucunement pessimiste. Cependant, la réponse du ministre n'est, à mon avis, qu'un voeu pieux et je tenterai de vous démontrer pourquoi.

Prenons tout d'abord le cas des blessures corporelles. Il a déjà été établi que la Commission des accidents du travail s'occupera, pour le compte de la régie, du règlement des réclamations. La Commission des accidents du travail a administré 288 700 demandes de prestations en 1976 et, selon les projections du gouvernement, la Régie de l'assurance automobile recevra, en 1978, un peu moins de 50 000 demandes. Par conséquent, la Commission des accidents du travail n'aura qu'à augmenter son personnel d'environ 17% et pourra ainsi s'occuper des réclamations en question, à moins, évidemment, que la régie n'utilise régulièrement et systématiquement les services des experts en sinistres, afin de décourager les abus et les fraudes qui ne manqueront pas. J'en doute fortement puisque le ministre prétend pouvoir administrer la régie à un pourcentage inférieur à 8,8%. Conséquemment, cette nouvelle forme de bien-être social que deviendra l'assurance automobile au Québec sera très économique à administrer, mais coûtera très cher en indemnités non justifiées.

Si l'on ajoute à cela le fait que le personnel recruté à ce jour, tant par la régie que par la Commission des accidents du travail, ne l'a pas été à même les experts en sinistres, on constate comment l'on nous considère. D'autre part, en ce qui concerne les dommages matériels, je me demande vraiment si le ministre est sérieux dans ses

affirmations, compte tenu du fait que le projet de loi 67 prévoit la création d'une Corporation des assureurs autorisés (titre IV). A l'article 155 on peut lire que cette corporation doit établir une convention d'indemnisation directe relative: 1) à l'indemnisation directe des assurés ayant subi un dommage à leur automobile; 2) à l'évaluation des dommages subis par des automobiles et à l'expertise nécessaire; 3) à l'établissement d'un barème de circonstances d'accident pour le partage de la responsabilité du propriétaire de chaque automobile impliquée.

Si l'on tient compte également de l'article 103 du titre III, chapitre III, intitulé "Indemnisation du dommage matériel", qui se lit comme suit: "Nobstant les dispositions du présent titre, le recours du propriétaire en raison du dommage subi par son automobile ne peut être exercé que contre son propre assureur si ce recours est régi par la convention d'indemnisation directe visée dans l'article 155". Je pense qu'il apparaît très clair que les experts en sinistres dont la fonction est d'enquêter et de régler n'auront absolument plus rien à faire dans ce domaine, puisque tout sera ou pourra être réglé directement par les procureurs au moyen de personnel non spécialisé qui n'aura qu'à appliquer le barème de responsabilité.

D'autre part, quand Mme Payette prétend qu'à l'intérieur du domaine des assurances générales la grande majorité des experts en sinistres pourra continuer à oeuvrer, je pense que cette affirmation est plus que gratuite. En effet, s'il y a actuellement 1000 experts en sinistres, c'est qu'il y a du travail pour 1000 personnes. Si une partie, et soit dit en passant la très grande partie, du travail disparaît, comment prétendre que les experts en sinistres pourront gagner leur vie à l'intérieur du domaine des assurances générales en ne s'occupant exclusivement que des sinistres catégorie "biens"? Par ailleurs, le ministre affirme candidement que certains préféreront se recycler dans une autre profession. Avec, d'une part, le taux de chômage que l'on connaît actuellement et, d'autre part, le niveau scolaire moyen des experts en sinistres, je me demande vraiment dans quelle profession nous pourrions nous recycler. Somme toute, il y aura, à partir du 2 mars 1978, au moins 50% des experts en sinistres qui seront sans emploi et qui deviendront les premières victimes de la réforme de l'assurance automobile. En toute logique et surtout en toute justice, je me demande et je vous demande: Qu'entendez-vous faire pour aider ces victimes à se recycler?

La deuxième raison, le projet de loi ne rencontre pas les objectifs visés. Quoi qu'on en dise maintenant, les buts visés par la réforme de l'assurance automobile étaient les suivants: 1) une meilleure indemnisation de toutes les victimes; 2) une réduction sensible des primes; 3) une indemnisation plus rapide en ce qui a trait aux dommages matériels. Je ne prétends pas que le projet de loi n'atteint aucun de ces buts. Cependant, la façon dont certains des buts sont atteints, et encore très partiellement, laisse à désirer. Par ailleurs, ces buts pourraient être atteints plus complètement en

ne changeant pas radicalement le système actuel, mais en le modifiant légèrement. Je me permets ici de vous rappeler qu'avant les élections du 15 novembre 1976 les porte-parole du Parti québécois mettaient particulièrement l'accent sur le coût astronomique de l'assurance automobile au Québec par rapport au reste du Canada, alors que Mme Payette, une fois son projet de réforme publié, a avec honnêteté, je dois le reconnaître, admis qu'elle ne pourrait faire aucune promesse en ce qui concerne une économie et qu'il était possible que certains Québécois soient appelés à déboursier plus pour les assurances qu'auparavant, alors que pour la majorité le coût serait semblable.

Si j'ai bonne mémoire, le premier ministre lui-même avait qualifié, lors d'un discours à Boucherville, le coût de l'assurance automobile au Québec de "racket" ou encore de "système de vol qualifié" et il avait dit qu'il était scandaleux qu'un conducteur de Montréal, entre autres, ait à payer \$150 de plus par année qu'un automobiliste de Toronto. Il est évident que le coût des primes d'assurance automobile au Québec est plus élevé qu'ailleurs, ce qui l'est moins toutefois, ce sont les raisons.

Il existe une raison qui n'est pas souvent mentionnée, mais qui a quand même une importance capitale. En effet, au Québec, il existe une présomption de faute contre l'automobiliste en rapport avec les blessures subies par son passager, alors qu'ailleurs au Canada le passager prend place dans un véhicule automobile à ses risques.

Afin de pouvoir récupérer de l'assureur de l'automobiliste en question un montant quelconque en rapport avec ses blessures, il doit prouver grossière négligence de la part de l'automobiliste ce qui, évidemment, n'est pas toujours chose facile à faire.

D'autre part, c'est un fait connu de tous que nos routes sont moins bien surveillées qu'ailleurs et que nos lois, moins sévères ou plutôt moins sévèrement appliquées. En plus, la signalisation routière est de bien piètre qualité comparativement à celle de l'Ontario en particulier. L'état des routes, en général, de même que la géographie sont d'autres facteurs qui influencent le nombre d'accidents. Évidemment, une réforme de l'assurance automobile ne corrigera aucunement cet état de fait.

D'autre part, si on considère l'Ouest du pays par rapport avec le Québec, il est évident que si le taux d'accident est moins élevé là-bas, cela tient surtout au fait que le taux de concentration urbaine est moins élevé de même que la géographie est moins accidentée et que le climat y est beaucoup plus clément.

En page deux du livre bleu qui est à l'origine du projet de loi 67, Mme Payette mentionne: "Un régime d'assurance automobile peut permettre, et il doit le faire, une meilleure indemnisation des victimes, mais le mal doit être enrayé à sa source. De meilleurs moyens de sécurité routière, alliés à une plus grande prudence sur la route, aideront à réduire au minimum les tragédies de la circulation, et ce faisant, contribueront mieux qu'un nouveau

régime ne saurait le faire à faire baisser cette masse globale de plus de \$800 millions de primes qu'ont payés l'ensemble des Québécois en 1976".

En fait, je pense qu'il s'agit là d'une admission sur les moyens à prendre pour réduire les primes, ce que le projet de loi actuel ne fera sûrement pas.

Il est à noter, de plus, que les indemnités prévues à l'origine dans le livre bleu et sur la base desquelles les calculs de rentabilité ont été faits afin d'assurer que les primes seraient probablement au même niveau qu'elles ne le sont actuellement ont été majorées dans le projet de loi no 67.

Considérant que les indemnités prévues à l'origine ont, dans certains cas, été doublées, il est évident qu'il en coûtera plus cher pour tout le monde à partir du 1er mars 1978. D'autre part, on prétend que tous les automobilistes seront maintenant indemnisés et mieux indemnisés. Il est vrai que tous les automobilistes impliqués dans un accident et blessés dans ce même accident seront, maintenant, indemnisés, mais de là à dire qu'ils le seront mieux, c'est une autre affaire.

Le principe appliqué prévoit des indemnités qui, dans certains cas, seront, à mon humble avis, certainement trop élevées alors que, dans d'autres, elles ne seront pas suffisantes.

J'aimerais maintenant relever certains points contenus dans mon mémoire du 17 mai. Ces points, de même que certaines questions contenues dans une annexe à mon mémoire, sont demeurés adroitement sans réponse.

Mme Payette a affirmé, suite aux audiences tenues à Rimouski, le 7 mai 1977, que si les jeunes ont plus d'accidents, c'est qu'ils ont de mauvaises voitures. J'aimerais savoir sur quelle étude cette affirmation a été basée, car il est évident pour tout le monde, sauf peut-être pour ceux que cela arrange de ne pas le constater, que les jeunes ne conduisent pas, dans la plupart des cas, de mauvaises voitures. Ils ont plutôt de belles voitures neuves, souvent très puissantes.

Je remarque que le projet de loi contient une disposition à savoir que les polices d'assurance devront comporter, tel que le mentionne l'article 83, le montant et le pourcentage de la commission qui sera versé au courtier ou à l'agent d'assurances. Cette mention doit aussi apparaître sur tous les documents émanant d'un courtier ou d'un agent. Il s'agit d'une version adoucie de ce que contenait le livre bleu, puisque le projet de réforme à l'origine prévoyait que cette commission serait négociable. À mon humble avis, la nourriture est plus importante que l'assurance automobile. Je me demande pourquoi, si les assureurs sont tenus de procéder ainsi, mon épicier, mon marchand d'huile, mon pharmacien, etc., ne sont pas tenus d'en faire autant.

Me basant sur les informations que j'ai pu recueillir, je crois que toute personne blessée dans un accident devra remplir une formule similaire à celle remplie dans le cas d'un accident de travail. L'on sait qu'une grande majorité des accidentés du travail ne peuvent absolument pas remplir la formule plus ou moins complexe qu'on leur remet,

mais ils doivent recourir au service de leur employeur pour ce faire. Ma question est donc la suivante. Dans le cas d'un accident automobile, qui remplira la formule, puisqu'en fait, si l'on prétend garder les frais d'administration à un minimum, le gouvernement ne créera sûrement pas des bureaux régionaux dans tous les centres du Québec?

Les indemnités prévues ne couvrent que 90% du revenu net. Il semblerait que ceci est, pour tenir compte du fait qu'une victime qui ne travaille pas n'ait pas à faire certaines dépenses inhérentes au fait de travailler, et qu'ainsi la surcompensation est évitée.

A mon humble avis, le fait d'être en état d'incapacité augmente plutôt les dépenses d'un individu qui doit constamment faire appel à de l'aide pour faire ses achats, voir à l'entretien et à la réparation de sa propriété, etc. Vous remarquerez que je ne pose pas la question, mais je constate plutôt que, s'il est vrai que toutes les victimes seront dorénavant indemnisées, il est également vrai que cesdites victimes seront mal indemnisées.

Passons maintenant au projet de loi 67. La lecture de ce document me porte à poser les questions suivantes lesquelles sont pour le moins inquiétantes.

La définition du mot "automobile" dans le projet de loi se lit comme suit: "Tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur le chemin public mais non sur les rails". Est-ce à dire que les propriétaires de cyclomoteurs et de motocyclettes devront payer le même montant que le camionneur?

Au niveau des indemnités, le remplacement du revenu, chapitre II, section I, il est prévu que des indemnités seront versées aux catégories de personnes suivantes.

a) la victime n'exerçant au moment de l'accident aucun emploi tout en étant capable de travailler;

b) la victime qui était, au moment de l'accident, inscrite à un collège ou à une université;

c) la victime qui, lors de l'accident, était mineure et sans emploi.

Comme la loi n'en fait pas mention, je présume que, si l'incapacité totale n'est que temporaire, les indemnités prévues seront alors payées pendant la période d'incapacité. Ne trouvez-vous pas immoral de payer, à même les sommes perçues de l'ensemble des automobilistes, un montant minimum de \$80 par semaine à un enfant aux études sans aucun emploi durant deux ou trois mois, si les blessures l'empêchent de se rendre suivre ses cours? Ne trouvez-vous pas illogique que le projet de loi prévoit accorder au chapitre des autres indemnités le même montant à tous pour le préjudice esthétique ou la perte d'une main, etc., puisque le droit d'action disparaît?

Certaines personnes seront alors trop bien indemnisées, et d'autres pas suffisamment.

Le projet de loi 67 prévoit un droit d'appel, et c'est très bien ainsi. Toutefois, il me semble illogique que l'appel soit entendu par la Commission des affaires sociales, un autre organisme gouvernemental. Vous me direz peut-être qu'il est facile de critiquer mais qu'il est moins facile d'édifier.

Voici donc ma solution de rechange au projet de loi 67:

1) conservation du schéma de la police d'assurance automobile actuel;

2) assurance-responsabilité obligatoire pour un montant de \$50 000;

3) la police d'assurance contiendrait obligatoirement le chapitre B avec suppression du droit de subrogation et amélioration des indemnités;

4) conservation du droit de recours aux tribunaux;

5) création d'un tribunal spécial pour entendre les causes des accidents d'automobile.

Je crois que l'indemnité actuelle de \$35 payable en vertu du chapitre B pour une personne occupant un emploi devrait passer au niveau du salaire minimum et devrait être versée durant quatre ans. Un conjoint travaillant à la maison et devenant invalide pourrait recevoir jusqu'à un maximum de \$75 par semaine pendant deux ans alors que les ayants droit d'une victime décédée pourraient recevoir \$10 000 et \$2000 par enfant à charge, s'il s'agissait d'un soutien de famille.

Je crois que, de cette façon, les 26% des victimes d'accidents d'automobile qui ne sont actuellement pas indemnisées le seraient, partiellement il est vrai, mais le seraient quand même alors que les autres conserveraient leur droit de recours. Avec la création d'un tribunal spécial pour entendre les causes d'accidents d'automobile, je crois que l'on réussirait à accélérer les processus et obtenir des jugements plus rapidement afin de régler les pertes dans un délai beaucoup moins long. De plus, si l'on oblige les assureurs à prendre les dispositions nécessaires pour que chaque expert en sinistres sur la route puisse, dès le premier contact avec une victime, lui remettre un chèque en vertu du chapitre B couvrant les deux premières semaines de son incapacité sans délai de carence, de même que certains frais médicaux, on éviterait ainsi les lenteurs administratives actuelles auxquelles il est fait allusion dans le livre bleu et qui pénalisent injustement les victimes d'accidents d'automobile.

Je ne me fais pas d'illusions et sais pertinemment bien que mon intervention ne changera absolument rien et que le projet de loi serait éventuellement adopté pour le grand malheur de la plupart des automobilistes, même ceux en faveur de la réforme, car ceux-ci réaliseront tôt ou tard qu'en pratique la théorie qui est à l'origine de la loi ne donne pas les résultats escomptés. J'en fais mon deuil et je m'incline. Par ailleurs, je ne peux concevoir et n'accepte pas qu'un gouvernement fasse des chômeurs, à plus forte raison dans le contexte actuel. J'espère et j'irais même jusqu'à dire que j'exige que le gouvernement prévoie un mécanisme quelconque qui permettra à ceux à qui la réforme fera perdre leur gagne-pain de se recycler, et ce, aux frais du gouvernement pour un salaire égal à celui que ces personnes gagnaient avant que cette loi n'en fasse des chômeurs.

Si le Dr Camille Laurin a pu dire, il y a quelques mois, garantir à tous les anglophones du Québec qu'aucun d'entre eux ne perdrait son emploi à cause de sa langue, je me demande vrai-

ment pourquoi les experts en sinistres en particulier devraient faire les frais d'une réforme de l'assurance automobile.

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

Mme Payette: M. Charbonneau, dans un premier temps et si mes souvenirs sont bons, je pense que c'est la remarque que je vous avais faite déjà, quand je vous entends, je me demande si, pour vous rendre heureux, il ne faudrait pas augmenter le nombre de sinistres.

M. Charbonneau (Marc): Je ne crois pas, Mme Payette, mais simplement je trouve que le projet de loi ne prévoit aucun mécanisme, et il n'est fait nulle part mention de ce qui va arriver à ceux qui perdront leur emploi à la suite des changements que cela va apporter, et je trouve cela déplorable.

Mme Payette: Je voudrais vous poser une question, d'abord et avant tout, pour l'information des membres de cette commission. Vous dites, en première page de votre mémoire, que vous êtes le porte-parole de la grande majorité des experts en sinistres au Québec. Pouvez-vous me dire si vous représentez une association professionnelle de vos membres?

M. Charbonneau (Marc): Absolument pas. D'ailleurs, au tout début de mon mémoire, je vous dis qu'il est fait à titre personnel, mais que je le fais également au nom de mon employeur et de mes confrères de travail immédiats, ceux qui sont à l'emploi de la même compagnie que moi...

Mme Payette: Ce sont ceux qui vous entourent. Vous n'avez pas fait de consultation auprès des experts en sinistres.

M. Charbonneau (Marc): Absolument pas, non, il est fait à titre personnel.

Mme Payette: Je voudrais juste répondre à une interrogation pour ne pas dire accusation que vous portez à mon égard au sujet de mon affirmation en ce qui concerne les jeunes. Je voudrais vous faire remarquer qu'à aucun moment je n'ai affirmé que les jeunes étaient victimes d'accidents d'automobile parce qu'ils conduisaient de vieilles voitures. Je me suis interrogée parce qu'au cours de la tournée qu'il m'a été donné de faire, j'ai pu constater à plusieurs reprises que c'est une des choses qui revenaient constamment.

J'ai d'ailleurs dit que j'aimerais pouvoir avoir des chiffres à ce sujet si quelqu'un en possède. Je ne l'ai pas affirmé, parce que je ne peux pas le démontrer, mais je reste convaincue que les jeunes, très souvent, se trouvent propriétaires de voitures qu'ils achètent au coût d'environ \$300 à \$800. C'est ce qui est ressorti des consultations que j'ai pu avoir jusqu'à maintenant, qui sont des voitures usagées, et là, c'est la majorité, il y aura toujours des jeunes avec des voitures neuves,

mais il y a tous ceux qui ont des voitures usagées, des voitures que nous ne voulons pas conduire, nous les gens de notre âge, parce qu'elles nous font peur.

Dans ce sens, si je n'ai pas de chiffres, j'ai certainement, en tout cas, une interrogation à ce sujet. En ce qui me concerne, M. le Président, c'est tout pour l'instant. Je reviendrai probablement vers la fin.

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

M. Saint-Germain: Je remercie monsieur de son mémoire. Il a débordé, si vous voulez, le contexte de sa profession pour en faire une analyse plus globale. Ceci dit, il est évident que le statu quo pour la province et pour les autorités en place au point de vue de l'assurance automobile est inacceptable. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, même le gouvernement précédent a essayé ou avait projeté une loi qui devait améliorer le système. On aurait pu facilement analyser la situation actuelle, prendre ce qu'il y avait de bon dans le système actuel et essayer d'éliminer les coûts d'administration et les injustices que peuvent subir présentement certains accidentés, et je pense surtout à l'assurance obligatoire qui, à mon avis, est un élément positif dans ce projet de loi.

Il reste que vous avez, par votre profession, évolué, vous vous êtes créé une entreprise selon la loi et les règlements et vous avez rendu service à la société dans le contexte actuel. Ce passé devrait être reconnu, je crois, par les autorités, si on pense à la justice sociale. Si on exproprie un terrain, si on exproprie un bien en vue de l'intérêt public, il serait inconcevable qu'on exproprie ce terrain ou ce bien public sans indemniser le propriétaire qui l'a acquis en fin de compte selon nos lois et les règlements. Dans votre cas, vous êtes un peu comme les agents, les courtiers, vous perdez votre emploi ou une partie de vos revenus sans dédommagement d'aucune sorte.

On ne vous a promis, d'aucune façon qu'il y aurait dédommagement et qu'on vous accorderait une priorité, si vous voulez, dans les nouveaux emplois qui seront créés soit par la Commission des accidents du travail ou l'office. Il y a là, à mon avis, une injustice flagrante. Ce ne serait peut-être pas facile d'y remédier, mais il faut tout de même concevoir qu'il y a là une injustice. Si votre profession avait disparu dans un contexte de libre entreprise, à cause de l'avancement des techniques ou des moyens administratifs, on aurait pu comprendre, mais on met fin à vos activités par une loi, d'une façon abrupte, elles sont brisées, cassées. Aujourd'hui, vous pouvez gagner votre vie. Demain, vous ne pouvez plus et c'est tout.

De toute façon, au lieu de bonifier le statu quo, on a voulu tout régenter. Comme le disait le député de Beauce-Sud, on a créé un système à deux têtes, deux administrations, deux moyens d'indemnisation, deux principes différents, et les gens sérieux se posent réellement des questions. C'est un système qui n'a pas d'antécédent, qu'on

devra construire de toutes pièces et on s'aperçoit vite qu'on laisse de côté tous les professionnels, tous ceux qui ont une expérience ou qui ont acquis avec le temps une expérience dans ce domaine bien précis de l'assurance automobile.

Je crois que c'est dommage; on aurait pu améliorer le système en prenant beaucoup moins de risques; quand je parle de risques, je parle de risques vis-à-vis non pas de ceux qui sont exclusivement dans le domaine de l'assurance actuellement, mais dans l'intérêt de la population et dans l'intérêt des victimes de l'automobile. Quel pourcentage d'affaires faites-vous en ce qui regarde l'automobile actuellement? Quel est ce pourcentage au point de vue des experts?

M. Charbonneau (Marc): Ce pourcentage peut varier, je ne peux que parler de ma propre expérience parce que ce pourcentage peut varier de beaucoup selon l'endroit où les experts en sinistres travaillent. Par exemple, dans une grande ville comme Montréal, il y a des bureaux qui ne s'occupent exclusivement que de réclamations automobiles; je viens de Hull et, habituellement, la plupart des bureaux, dans les centres plus petits que les grands centres, s'occupent de réclamations diverses; disons que leur travail est diversifié. Je dirais que l'automobile représente environ 60% à 65% du travail que l'on fait actuellement chez nous.

M. Saint-Germain: Etes-vous employé ou employeur?

M. Charbonneau (Marc): Je suis employé.

M. Saint-Germain: Et vous prétendez que vous courez de grands risques de perdre votre emploi si ce projet...

M. Charbonneau (Marc): Si ce n'est pas moi, ce sera mon voisin de bureau ou mon autre voisin, de toute façon.

M. Saint-Germain: En ce qui regarde l'assurance qui dédommagera les dégâts matériels; vous considérez que l'utilité de vos services sera à la baisse dans une...

M. Charbonneau (Marc): Certainement parce que le projet de loi prévoit la création d'une espèce de grille de situations qui prédéterminera les responsabilités. A ce moment, forcément, les compagnies d'assurances n'auront pas besoin d'avoir recours aux services d'experts en sinistres pour enquêter sur les circonstances comme telles. Les circonstances d'un accident auront déjà été... C'est-à-dire qu'il y aura déjà une grille qui établira des circonstances idéales, des circonstances d'accidents et un personnel non spécialisé pourra, à ce moment, automatiquement attribuer: C'est 75%/25% ou c'est 100% de responsabilité. Il ne restera — ici nous devons intervenir pour enquêter — que les cas d'exception qui n'auront pas été prévus par la grille.

M. Saint-Germain: D'après votre expérience, dans quel pourcentage du nombre des accidents cette grille pourrait-elle être appliquée?

M. Charbonneau (Marc): Je pense qu'elle pourrait se rendre à tout près de 90% des cas d'accidents.

M. Saint-Germain: Et traiter 90% des cas d'accidents avec une telle grille, croyez-vous que cela créera des injustices pour ceux qui subiront des dommages?

M. Charbonneau (Marc): Certainement, parce que cette grille ne tiendra absolument pas compte des circonstances particulières à un accident. Exemple, si la grille calcule qu'un accident survenu à une intersection où l'automobiliste fait un virage à gauche est 100% de sa responsabilité, à ce moment, il n'y aura aucune enquête à faire pour déterminer si l'automobiliste qui avait effectivement le droit de passage en a abusé en roulant trop rapidement ou en cherchant à provoquer l'accident. Automatiquement, la grille établira que celui qui tournait à gauche, quels que soient les agissements de l'autre, sera responsable; alors, il y aura forcément des abus.

M. Saint-Germain: Croyez-vous qu'avec cette grille les assureurs devraient posséder un droit de subrogation les uns vis-à-vis des autres?

M. Charbonneau (Marc): Je pense que, à toutes fins pratiques, si on applique une grille, le droit de subrogation ne devrait pas exister puisqu'une situation en remplacerait une autre. Quant à appliquer une grille, on ne devrait pas... Je ne suis pas d'accord avec le principe de la grille, mais, si on applique une grille, je ne vois pas l'utilité d'un droit de subrogation à ce moment.

M. Saint-Germain: Dans le système actuel, on dit qu'un des facteurs qui augmentent l'administration, c'est le fait que, lors d'un accident, chaque assureur doit faire appel à un ajusteur et à un estimateur.

S'il y a trois assureurs, par exemple, qui sont intéressés par un accident, ce peut-être un accident mineur, mais vous avez tout de même six personnes impliquées. Croyez-vous, partant du statu quo actuel, qu'il y aurait moyen, relativement à votre travail, relativement au travail des estimateurs, de simplifier la procédure de façon à baisser les coûts d'administration actuels?

M. Charbonneau (Marc): Sûrement. Prenons le cas d'un accident qui implique trois voitures. Il est vrai qu'il y a trois experts en sinistres différents qui sont désignés; par ailleurs, il n'y a pas toujours trois évaluateurs de désignés. Les évaluateurs sont habituellement également des indépendants. Alors, il est pratique courante dans l'industrie, actuellement, d'accepter l'évaluation des dommages comme tels faite sur les voitures par un évaluateur indépendant. Souvent, dans le cas d'accidents im-

pliquant trois voitures, il n'y a qu'un ou deux évaluateurs, mais il y a à peu près toujours trois experts en sinistres différents agissant ou faisant enquête pour le compte des trois assureurs impliqués.

Je pense qu'il y aurait possibilité, tout en conservant le système actuel, de changer un peu le rôle des agents de réclamation pour éviter ces doubles ou triples enquêtes afin qu'une enquête faite par un expert indépendant soit à l'usage des trois assureurs impliqués. Je pense que cela pourrait se faire tout en conservant le système actuel.

Mme Payette: M. le Président, est-ce que le député de Jacques-Cartier me permettrait de donner une information à la commission?

M. Saint-Germain: Oui, allez.

Mme Payette: Je voudrais simplement signaler que le plan Bacon, qui avait déjà été présenté par l'ancien gouvernement, comportait également des grilles d'évaluation.

M. Saint-Germain: Oui, je n'ai pas dit le contraire.

Mme Payette: C'est pour informer les députés de cette commission.

M. Saint-Germain: Je voulais savoir ce qu'il en pensait. Personnellement, je ne suis prisonnier de personne, alors, je puis poser des questions en toute liberté.

Pour revenir au sujet, on n'admet pas le statu quo, personne ne l'admet, il faut modifier quelque chose, il faut baisser les coûts d'administration. Au niveau de votre profession, est-ce que le fait de diminuer le nombre d'estimateurs serait la seule façon que vous en envisagez?

M. Charbonneau (Marc): J'ai mentionné tantôt que mon intervention est faite à titre personnel. Je n'ai absolument aucun moyen technique me permettant de faire des études ou encore de compiler des statistiques. C'est mon impression personnelle: je ne vois pas d'autres solutions actuellement de façon, d'une part, à améliorer ou à faire baisser les frais d'administration tout en conservant... Je pense que le principe de faute doit être conservé tel qu'on le connaît actuellement.

M. Saint-Germain: Vous croyez qu'il doit être conservé totalement?

M. Charbonneau (Marc): Il doit être conservé, mais c'est mon impression personnelle.

M. Saint-Germain: Là-dessus, je vais laisser les autres membres de la commission vous poser des questions.

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

M. Fontaine: Je voudrais remercier M. Charbonneau pour son intervention.

La majeure partie de son mémoire consiste à s'interroger quant à l'avenir des agents de réclamation, c'est-à-dire des experts en sinistres. Son mémoire porte principalement là-dessus. J'aurais peut-être aimé que le ministre, dans sa réponse, donne un peu plus d'explications là-dessus. J'aimerais que M. Charbonneau puisse nous dire, de son côté, comment il voit la réponse du ministre qui lui disait que les courtiers devaient se recycler ailleurs. Comment voit-il lui-même, personnellement, que ces experts puissent le faire, ce recyclage?

M. Charbonneau (Marc): J'ai mentionné, dans mon mémoire, que cela devrait être fait avec l'aide du gouvernement. Je pense qu'il y aurait peut-être deux façons de voir les choses. D'abord, il s'agirait de déterminer le nombre de personnes atteintes. Cela deviendra assez facile, à ce moment-là, de le déterminer simplement en faisant compiler, par chaque bureau indépendant d'experts en sinistres, la proportion d'enquêtes faites sur les accidents d'automobile par rapport aux autres sinistres. Une fois qu'on aura établi le nombre, il faudrait peut-être que le personnel, qu'on va forcément engager à la Commission des accidents du travail ou ailleurs pour s'occuper de l'assurance automobile, donne priorité aux anciens employés qui deviennent victimes de cette loi.

Puisqu'on pense conserver les frais d'administration à un niveau très bas, c'est donc dire qu'il n'y aurait pas de travail pour tous ceux qui devront quitter le domaine d'expertise, alors que les autres on les aide à se recycler. Il doit sûrement y avoir des compétences au gouvernement pouvant à ce moment-là déterminer dans quelle branche l'individu pourrait continuer à travailler sur la base de ce qu'il peut faire. Cela représenterait peut-être la minorité, la majorité ayant déjà été recyclée à l'intérieur de la Commission des accidents du travail ou encore de la Régie de l'assurance-automobile.

M. Fontaine: Si on considère, par exemple, que le gouvernement, dernièrement, dans le domaine des petits abattoirs a adopté des règlements qui ont eu pour effet de réduire le nombre des abattoirs au Québec et, ceux qui doivent sortir du domaine reçoivent une certaine indemnité, est-ce que vous préconiserez, dans votre domaine, que le gouvernement puisse instaurer un système d'indemnités à ceux qui ne pourront pas se recycler dans d'autres domaines et qui perdront leur emploi?

M. Charbonneau (Marc): Vous savez, c'est peut-être beau un montant d'argent global, mais je pense que cela ne remplace pas, pour quelqu'un qui a 35 ou 40 ans, 20 ou 25 ans d'emploi à faire. Ce serait beaucoup plus logique, au lieu de dédommager globalement un individu, qu'on l'aide à se recycler, quitte à lui payer des études complémentaires, de façon qu'il puisse gagner sa vie dans un autre domaine par la suite. Parce qu'il ne

faut pas oublier qu'il ne s'agit pas simplement là de propriétaires d'entreprises mais également d'employés.

Dans le cas des abattoirs, j'imagine qu'il s'agissait des propriétaires, alors, le type qui a déjà une entreprise, peut prendre le montant d'argent qu'on lui donne et s'acheter une autre entreprise. Mais ici, on parle d'employés qui n'ont peut-être pas de notion de gérance d'entreprise. Ce serait peut-être un plus mauvais service à leur rendre, que de leur donner un montant d'argent global. Quant à moi, je préférerais ou je verrais plutôt qu'on les aide, financièrement, à poursuivre des études, ou enfin, à les changer de métier, à les changer d'occupation.

M. Fontaine: Est-ce que le chiffre de 2000 personnes, employeurs et employés, secrétaires et personnel de soutien, a été vérifié?

M. Charbonneau (Marc): J'ai obtenu du service des assurances le nombre de 850 à 1000 détenteurs de permis. Au moment où j'ai vérifié, le chiffre n'était pas complet pour l'année; alors, détenteurs de permis, experts en sinistres, employeurs et employés, indépendants, il y en a entre 850 et 1000. On peut aller jusqu'au chiffre de 2000, si on inclut le personnel de soutien d'une façon générale, mais je pense que le personnel de soutien peut peut-être plus facilement se trouver de l'emploi. Une secrétaire reste une secrétaire et une téléphoniste aussi; mais un type qui a 45, 50 ans, qui n'a pas fait autre chose dans sa vie que de s'occuper de réclamations, peut difficilement — on peut le lui demander — se trouver un emploi du jour au lendemain.

M. Fontaine: Par exemple, chez vous, à votre bureau, vous êtes combien d'experts, combien d'employés?

M. Charbonneau (Marc): Il y a une dizaine d'employés de soutien également.

M. Fontaine: Qu'est-ce que vous prévoyez comme personnel, après l'adoption de la loi 67?

M. Charbonneau (Marc): On prévoit qu'il devrait être diminué au moins de moitié. Il y a une chose aussi qui est assez difficile, on ne peut pas tenir compte d'un seul facteur. Certaines compagnies d'assurances emploient des experts en sinistres, des employés directs qui actuellement ne font à peu près que de l'assurance automobile. Forcément, ces compagnies sont en train de recycler ces employés qui vont s'occuper de réclamations par la suite. Ce qui veut dire que, même si on établit déjà en partant que notre volume de réclamations est à 60% ou 65% relatif à l'automobile, cela ne veut pas dire qu'il va nous en rester 40% à 45%; parce que dans les 40% ou 45% que l'on a actuellement, peut-être qu'une partie sera conservée par les compagnies d'assurances qui auront vu à recycler leur propre personnel déjà sur la route. C'est très difficile de prévoir, mais on sait que cela devrait être de moitié sûrement, au moins de moitié.

M. Fontaine: Maintenant, dans un autre domaine, à la page 7 de votre mémoire, vous parlez de forme de fraudes qui pourraient s'instaurer, face à ce système, est-ce que vous avez des exemples à nous donner?

M. Charbonneau (Marc): Connaissant la nature humaine — je me suis occupé de réclamations pendant vingt ans — tout le monde est plus ou moins fraudeur. Il suffit de ne pas donner l'occasion de l'être. Je pense que vous allez avoir une quantité fantastique de réclamations pour des entorses. Tout le monde va avoir mal au cou à la suite d'une collision de voiture, c'est évident.

A ce moment-là, vous allez remplir un formulaire, vous allez l'envoyer au gouvernement, vous allez recevoir votre chèque. Forcément, vous allez en avoir une quantité fantastique à cause du principe même qui veut que personne ne vienne vérifier. Du moins, je ne crois pas que cela soit prévu.

M. Fontaine: Est-ce pour cette raison que vous voudriez que soit maintenu le système de responsabilité?

M. Charbonneau (Marc): C'est peut-être une des raisons, mais je pense que cela fait partie des droits de chaque individu de pouvoir porter devant la justice une cause dans laquelle il est intéressé.

M. Fontaine: Pensez-vous également que, pour le dommage matériel, par exemple, le fait d'avoir des grilles de responsabilité aura comme conséquence, à toutes fins pratiques, d'enlever le système de responsabilités pour le dommage matériel également?

M. Charbonneau (Marc): Plus ou moins. Pour une très forte proportion, à toutes fins pratiques, le système de responsabilités n'est à peu près plus là. En principe, il l'est, mais, en pratique, il ne le sera plus.

M. Fontaine: Un peu plus loin, à la page 12, vous faites état du fait qu'ici au Québec, il y a une présomption de faute qui est maintenue contre l'automobiliste en rapport avec les blessures subies par son passager et qu'ailleurs au Canada, ce n'est pas la même chose. Est-ce que vous pouvez nous dire que représentent les sommes versées aux passagers au Québec par rapport aux sommes totales qui sont versées?

M. Charbonneau (Marc): Comme je vous le disais tantôt, je n'ai pas de statistiques et il m'est impossible de vous donner des précisions sur cette question.

M. Fontaine: Merci.

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

M. Roy: Merci, M. le Président. Dans votre mémoire, à la page 11, vous faites état des trois grands objectifs poursuivis par la réforme auto-

mobile auxquels je souscris entièrement d'ailleurs: premièrement, une meilleure indemnisation de toutes les victimes; deuxièmement, une réduction sensible des primes; troisièmement, une indemnisation plus rapide en ce qui a trait aux dommages matériels. Dans les cas qui vous sont soumis—vous avez parlé de 80%, 90% des dossiers qui vous sont soumis, à l'occasion d'accidents, pour étude, examen, évaluation, dans le cas d'accidents d'automobiles...

M. Charbonneau (Marc): Vous voulez dire, votre pourcentage de 80%, 90%, par rapport à quoi?

M. Roy: Par rapport au nombre d'accidents. Autrement dit, les dossiers qui sont portés à l'attention, que vous êtes chargés d'examiner et pour lesquels vous devez faire un rapport.

M. Charbonneau (Marc): Le pourcentage est réaliste, je pense.

M. Roy: Bon. C'est ce que j'avais d'ailleurs cru comprendre tout à l'heure. Combien faut-il de temps, à partir du moment où vous êtes avisés d'un accident, le temps minimum, pour être en mesure de faire l'évaluation qui s'impose, de faire vos rapports et vos recommandations aux compagnies? Combien cela prend-il de temps pour examiner un dossier?

Mme Payette: M. le Président, si le député de Beauce-Sud le permet, je pense que le chiffre de 90% qui a été avancé par M. Charbonneau avait trait aux grilles d'évaluation et non pas aux dossiers qui sont soumis aux experts en sinistres, à moins que je n'aie fait une erreur.

M. Charbonneau (Marc): Exact. Mais le même pourcentage peut quand même s'appliquer. Sur un nombre donné d'accidents, on est appelé à intervenir entre 80% et 90% des cas probablement, le reste étant des accidents très mineurs sur lesquels nous n'intervenons pas. Mais Mme Payette a raison, le pourcentage tantôt était à propos de la proportion que les grilles toucheraient.

M. Roy: Ce n'est pas sur les grilles que je vais poser ma question. Je voulais savoir, dans le régime actuel, quel était le pourcentage des dossiers qui vous était référé.

M. Charbonneau (Marc): Sans doute entre 80% et 90%.

M. Roy: Pour ce qui a trait au temps, aux délais dont les évaluateurs ont besoin pour faire leur rapport...

M. Charbonneau (Marc): Le temps minimum.

M. Roy: Le temps minimum peut être quoi?

M. Charbonneau (Marc): Tout dépend des circonstances, mais cela peut être très court comme

cela peut être très long. Mais le temps minimum, où il n'y a aucun problème, je dirais que, souvent, entre une semaine et dix jours, le rapport est envoyé demandant les chèques. Mais cela peut aller jusqu'à cinq ou six mois, aussi facilement que cela peut se régler très rapidement.

M. Roy: En moyenne, selon votre expérience de 20 années, comment cela peut-il prendre de temps dans les dossiers? Je comprends que vous en avez des longs et des plus courts, mais il y a quand même... Si je pose cette question, c'est justement pour regarder les problèmes qui sont les causes des longs délais dont beaucoup de victimes d'accidents d'automobiles se plaignent au moment d'une réclamation. Je veux, pour mon information personnelle et aussi pour l'information des membres de la commission, voir, à votre niveau, comment fonctionne le système actuel et, à partir du fonctionnement du système actuel, la question des améliorations qui pourraient être faites, sans verser dans le système étatique ou le système à deux têtes?

M. Charbonneau (Marc): Quel que soit le chiffre que je vais vous donner, il peut porter à des interprétations diverses. Avant de vous le donner, j'aimerais préciser sur quelle base on s'entend. Sur réception d'une réclamation, supposons l'automobiliste dont on représente les assureurs, il est assuré pour ses propres dommages, il est assuré pour collision. A ce moment, la plupart du temps, la voiture est vue le lendemain, probablement, que la réclamation nous est confiée. L'automobiliste n'a qu'à déboursier son déductible. Sur réception du compte de réparation le garagiste est payé peut-être 30, 15 jours ou trois semaines après. A ce niveau c'est rapide. Où cela l'est moins, souvent, c'est au niveau de la détermination de la responsabilité où, plutôt, je dirais pas tant au niveau de la détermination de la responsabilité, mais au fait de la faire accepter. Supposons que l'enquête nous révèle à ce moment qu'on calcule que l'automobiliste pourrait être tenu à x% responsable. L'autre automobiliste n'est souvent pas prêt à l'accepter. Finalement, il y a des négociations qui se font. Au bout de trois, quatre ou cinq semaines, il se décide à l'accepter.

Evidemment, si vous me demandez de vous donner un chiffre, cela dépend de l'aspect de la réclamation. Quant à l'aspect de la collision, l'assuré qui est habituellement couvert pour ses propres dommages est réglé très rapidement.

En ce qui a trait à l'autre partie, cela peut être un peu plus long, mais si cet automobiliste est également assuré pour collision, il est réglé lui aussi rapidement par ses propres assureurs. Ensuite, cela devient une négociation entre les deux assureurs. Cela peut prendre encore plus de temps aussi. Vous donner un chiffre à peu près, c'est alors très difficile.

M. Roy: Ce qui veut dire en somme qu'il n'y a peu près pas de dossiers qui traînent plus longtemps que six mois chez les évaluateurs?

M. Charbonneau (Marc): Il y en a, mais c'est l'exception, à ce moment.

M. Roy: A partir de là les dossiers sont remis entre les mains des procureurs.

M. Charbonneau (Marc): Oui, et en plus il y a les dossiers de blessures corporelles qui durent plus longtemps parce que les gens ne sont pas toujours prêts à les régler à ce moment.

M. Roy: D'accord. A la page 15 de votre mémoire, vous dites: "Le principe appliqué prévoit des indemnités qui, dans certains cas, seront, à mon humble avis, certainement trop élevées alors que dans d'autres, elles ne seront pas suffisantes". Pouvez-vous me donner des exemples sur le plan pratique?

M. Charbonneau (Marc): J'en ai fait état à un moment donné quand on prévoit indemniser — mais j'ai peut-être fait erreur, j'aimerais qu'on me l'explique — un étudiant mineur à raison de \$80 par semaine quand il sera dans une incapacité totale. Je me demande si le projet de loi prévoit indemniser cet étudiant qui est victime d'un accident d'automobile au moment où il devient totalement invalide, et ce pour toujours ou à peu près pour toujours, où est-ce que, tel que je l'ai mentionné dans mon mémoire, prenons le cas d'un enfant de quatorze ou quinze ans qui se fait briser une jambe et qui est trois mois sans aller à l'école, la loi prévoit lui donner \$80 par semaine? Si c'est le cas, je crois que c'est trop indemniser. En définitive, c'est indemniser pour rien. Il n'y a pas de perte financière.

M. Roy: Quant à cette question, ce serait l'honorable ministre qui pourrait nous répondre quant aux intentions du gouvernement relativement aux grilles d'évaluation et aux méthodes qui seront utilisées quant à l'indemnisation des différentes catégories de victimes.

J'aurai peut-être d'autres questions un peu plus tard, mais à ce moment-ci, je laisserais la parole à d'autres.

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

M. Beauséjour: Merci, M. le Président. M. Charbonneau, en page 10, et je vais en prendre des suivantes aussi, vous indiquez en bas: "Certains Québécois seraient appelés à déboursier plus pour leur assurance qu'auparavant, alors que pour la majorité le coût serait semblable". En page treize, vous indiquez: "Je crois qu'il est évident qu'il en coûtera plus cher pour tout le monde à partir du premier mars 1978". Il y a une espèce de progression qui s'en vient. Si je continuais comme cela, j'arriverais à vos propositions et je pourrais me dire que cela va monter encore plus.

M. Charbonneau (Marc): Oui, il y a une espèce de progression. J'ai l'impression que c'est

peut-être le 2 mars 1978 qu'elle va atteindre son but. J'ai l'impression très nette que de toute façon — c'est difficile de le prévoir — cela ne coûtera sûrement pas moins cher. Je ne le pense pas. D'ailleurs, même M. de Coster n'a pas voulu se compromettre l'autre jour lorsqu'on l'a interviewé à la télévision. Il disait que globalement les primes seraient peut-être moindres, mais pour vous et moi est-ce que cela va nous coûter le même prix, plus cher ou moins cher? A ce moment, c'est bien difficile de le prévoir. De toute façon, il n'y aura pas d'économie substantielle au niveau de chaque individu. Je ne le pense pas.

M. Beauséjour: On pourra peut-être y revenir tantôt, mais à comparer aux suggestions que vous faites, êtes-vous capable de faire un parallèle en tant que coût? Est-ce que ce que vous proposez semble diminuer les coûts par rapport au projet de loi 67 et au système actuel?

M. Charbonneau (Marc): Si vous lisez mon mémoire, je pense qu'au niveau des coûts ce n'est pas tant la façon dont on voit l'assurance, mais plutôt la fréquence d'accidents qui importe, pour commencer. Qu'on réduise le nombre d'accidents par les mesures appropriées et, à ce moment-là, forcément, quel que soit le système, les primes vont coûter moins cher.

M. Beauséjour: Mais est-ce que vos propositions à la page 19 supposent que cela aiderait à diminuer les coûts?

M. Charbonneau (Marc): Je n'ai aucune façon de vérifier cela; je ne le sais pas, mais cela ne devrait pas coûter plus cher que cela coûte actuellement.

M. Beauséjour: Ce qui revient à dire qu'on ne peut pas se baser, en termes de coûts, sur l'un ou l'autre.

M. Charbonneau (Marc): Je ne le pense pas.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Pointe-Claire.

M. Shaw: Merci, M. le Président. Premièrement, quel pourcentage de vos dossiers — je parle de tous les sinistres au Québec — implique des dommages corporels? Vous avez dit que, dans votre propre bureau, c'est 65%; si on parle au niveau de toute la profession, cela représente quel pourcentage des dossiers?

M. Charbonneau (Marc): Tantôt, j'ai mentionné que, sur le volume du bureau chez nous, le nombre de dossiers qui ont rapport à des accidents d'automobile, sans tenir compte de la distinction entre dommages matériels et blessures corporelles, représentait de 60% à 65%, le reste étant des réclamations sous des polices feu ou vol, enfin. Votre question est-elle à propos de cela ou à propos de la proportion blessures corporelles par rapport à dommages matériels?

M. Shaw: Je parle de blessures corporelles. On parle d'assurance automobile; on ne parle pas de vol ou du feu.

M. Charbonneau (Marc): Mon Dieu! 25% peut-être.

M. Shaw: Vous n'avez pas de chiffres exacts.

M. Charbonneau (Marc): Non, je n'ai pas de chiffres là-dessus.

M. Shaw: Votre association va-t-elle présenter un dossier ou un mémoire ici?

M. Charbonneau (Marc): Je ne le crois pas. Je ne sais pas si l'association va en présenter; je ne le crois pas, non.

M. Shaw: Parce qu'il serait peut-être intéressant pour la commission parlementaire de savoir le montant de travail prévu pour le nouveau système de Régie de l'assurance automobile. Ce n'est peut-être pas exactement le montant prévu par les fonctionnaires qui s'occupent de cela.

Deuxièmement, il est bien dit que les retards dans l'établissement des faits en ce qui a trait aux accidents avec blessures corporelles est un gros problème au Québec et partout en Amérique du Nord. Vous avez des retards, premièrement, dans les cours. Comme experts en sinistres, quel pourcentage de vos dossiers a besoin d'être acheminé vers les cours?

M. Charbonneau (Marc): 1% sans doute, pas plus de cela.

M. Shaw: Alors, 99%...

M. Charbonneau (Marc): ... se règlent en dehors des cours, oui.

M. Shaw: ... sont réglés à l'extérieur.

M. Charbonneau (Marc): Oui.

M. Shaw: Pourquoi les retards? Personnellement, j'ai vu, parmi les patients que j'ai soignés, des retards de deux ou trois années avant que les indemnisations soient payées. Est-ce seulement ceux qui sont en cour qui sont comme cela ou est-ce que cela arrive même chez vous?

M. Charbonneau (Marc): Non, c'est-à-dire qu'évidemment une réclamation pour blessures corporelles devient prescrite au bout d'un an. Forcément, pour celles qui ne vont pas en cour, les dossiers qu'on conserve sont réglés à l'intérieur d'un an. S'ils sont réglés au bout de huit, neuf ou dix mois seulement, la plupart du temps, c'est que la personne qui a été blessée n'est pas prête à régler, à ce moment-là. Elle préfère attendre quelque peu afin de déterminer si sa situation va changer pour le mieux ou pour le pire afin d'être indemnisée d'une façon qu'elle calcule plus juste.

Maintenant, vous me posez la question à savoir pourquoi, par la suite, cela peut prendre deux ou trois ans. Cela semble évident que les cours de justice sont surchargées, mais probablement pas nécessairement avec des accidents d'automobile. C'est pour cela que je suggérerais, si la chose se fait, qu'un tribunal spécial pouvant entendre les causes d'accidents d'automobile soit créé, de façon à accélérer ces causes. Les causes d'accidents d'automobile qui devraient être portées à la cour seraient portées devant un tribunal spécial qui ne ferait qu'entendre ces causes. Je pense, à ce moment-là, qu'elles pourraient être entendues presque aussitôt qu'elles seraient portées devant la cour.

M. Shaw: L'autre question, on parle maintenant du principe de "no fault". C'est évident que si seulement 1% des cas est mieux réglé avec "no fault", cela ne représente pas tellement d'ouvrage, si nous pouvons trouver un autre moyen de régler les problèmes pour donner plus d'équilibre dans les indemnisations.

M. Charbonneau (Marc): Cela représente peut-être un très petit pourcentage sur le volume, mais ce petit pourcentage inclut habituellement les plus grosses réclamations. Le pourcentage est minime, mais en termes financiers, cela représente pas mal plus d'argent que le pourcentage de 1%, je crois. En somme, les réclamations qui sont portées à la cour, ce sont des réclamations d'importance.

M. Shaw: Cela implique une troisième question, parce qu'on voit dans le projet de loi un maximum de \$18 000 par année comme indemnisation. Voyez-vous, dans votre profession, dans vos dossiers personnels que vous avez suivis, des dommages plus élevés?

M. Charbonneau (Marc): Oui, forcément, il y en a de plus élevés. Maintenant, ce montant de \$18 000, je pense, a été calculé en fonction d'un salaire moyen. Je ne sais pas de quelle façon on l'a calculé. Il y en a forcément de plus élevés. Je dois admettre qu'il va probablement satisfaire une bonne partie de la population, forcément, qui ne gagne pas ou qui ne gagne pas plus que \$18 000 par année. Mais il reste quand même des gens qui gagnent plus de \$18 000 par année.

M. Shaw: A mon point de vue, la question du "no fault" même est importante; en pratique, on demande à presque tout le monde d'acheter \$200 000 de protection d'assurance automobile. On ne voit pas souvent des dommages matériels qui sont plus élevés que \$10 000. La différence est toujours la protection contre les dommages corporels qui peuvent être impliqués.

M. Charbonneau (Marc): Exactement.

M. Shaw: Nous voyons que pour seulement les dommages matériels, les \$50 000 sont suffi-

sants, mais ici on parle d'un montant de \$18 000. Les circonstances dans lesquelles je voyage aux États-Unis, la régie paiera seulement le montant qui est prévu dans la loi, peut-être jusqu'à \$50 000 au maximum qui est demandé comme assurance, on voit maintenant des "settlements" de \$1 million. Pour être assuré, ai-je besoin d'acheter une assurance en plus de celle qui est donnée par le gouvernement par son projet de loi, pour être assez bien protégé pour voyager à l'extérieur du Québec, à votre point de vue?

M. Charbonneau (Marc): Si vous vous en tenez à ce que le projet de loi exige, une assurance de \$50 000, qui ne couvrirait au Québec que les dommages matériels et qui, automatiquement, à l'extérieur de la province s'ajusterait pour couvrir les blessures corporelles et les dommages matériels au niveau minimum requis par chaque État ou chaque province, je pense que le minimum, cela porte son nom, c'est un minimum, vous devriez en avoir plus, parce que cela resterait un minimum quand même.

M. Shaw: Il s'agit d'avoir une base de \$50 000 pour la protection matérielle. Voyez-vous souvent des dommages matériels de plus de \$50 000? Premièrement, disons de plus de \$10 000?

M. Charbonneau (Marc): C'est très rare. Quant aux dommages matériels, pour couvrir tout le monde très adéquatement, \$25 000 seraient amplement suffisants.

M. Shaw: Vous pensez que le montant prévu par la régie n'est pas adéquat pour la plupart des cas. Quel pourcentage des cas?

M. Charbonneau (Marc): Dans quel sens posez-vous cette question?

M. Shaw: Disons qu'un accident...

M. Charbonneau (Marc): Oui.

M. Shaw: ... qui implique à l'extérieur du Québec des dommages corporels.

M. Charbonneau (Marc): C'est-à-dire que la limite de \$50 000 prévue par la régie ne sera pas en dehors du Québec obligatoirement \$50 000. Elle doit s'ajuster, à ce moment, à la limite minimum de chaque État ou province. Mais \$50 000, cela ne me semble pas suffisant pour rouler en toute sécurité dans un État ou dans une province où le système de responsabilités existe encore. Je pense que \$100 000 est un minimum requis à ce moment.

M. Shaw: Une dernière question sur votre sécurité professionnelle. Il est évident que vous avez fait la preuve que vous êtes demandés par la société pour remplir un rôle qui est important? Est-ce que cela implique, pour le coût de l'assurance, un gros montant d'argent? Est-ce qu'un tel pour-

centage d'une prime est prévu pour les services des sinistres?

M. Charbonneau (Marc): Je ne sais pas s'il y a eu des statistiques de faites d'une façon séparée pour déterminer que les experts en sinistres coûtaient X pour cent. Je sais qu'on parle toujours de frais d'administration globaux, selon le système actuel, qui incluent évidemment nos services, le service de marketing, le service de courtage; mais je ne pense pas qu'il y ait de chiffres de disponibles strictement pour ce que coûte l'expert en sinistres, sur un dossier, en pourcentage; ce sont globalement les chiffres qu'on donnait et qui faisaient partie des frais d'administration.

M. Shaw: Si on enlève la responsabilité de la Commission des accidents du travail, si on dit, même avec la régie, que les experts en sinistres peuvent fonctionner avec le gouvernement, pensez-vous que c'est possible qu'ils occupent la même fonction que maintenant?

M. Charbonneau (Marc): Pouvez-vous préciser un peu votre question?

M. Shaw: Au lieu de dire que nous allons avoir un système "no fault", vous aurez besoin de faire des enquêtes sur chaque cas. Croyez-vous que c'est possible de faire cela avec les experts en sinistres du Québec, qui sont disponibles maintenant partout au Québec, au lieu de donner cette responsabilité à la Commission des accidents du travail?

M. Charbonneau (Marc): Certainement parce que le réseau de bureaux d'experts en sinistres indépendants s'étend partout au Québec, dans les régions tout à fait éloignées; partout où il y a un peu de population il y a au moins un bureau d'experts en sinistres. Je pense qu'on pourrait peut-être relier ces bureaux dans une espèce de corporation, tout en conservant leur propre autonomie, et charger ces bureaux de s'occuper des cas de la régie. Je pense que cela pourrait se faire très facilement; de toute façon le réseau est déjà sur place.

M. Shaw: Vous pensez que le service à la population sera mieux fait?

M. Charbonneau (Marc): C'est-à-dire qu'il ne pourra sûrement pas être pire puisqu'il est déjà là. Le service est déjà sur place, alors il ne pourra sûrement pas être pire.

M. Shaw: Avec mon expérience avec la Commission des accidents du travail, cela n'est pas difficile d'être mieux.

M. Charbonneau (Marc): Je pense surtout au niveau des formules, en fait. Il faut avoir transigé avec le public pendant 20 ans pour savoir que les gens, dans la grande majorité des cas, n'ont absolument aucune espèce d'idée à savoir comment on

remplit une formule. Je pense que ce seront des formules par-dessus des formules que les gens ayant été victimes d'un accident d'automobile vont devoir remplir pour avoir droit à une indemnité, mais la plupart des gens ne peuvent pas ou ne veulent pas ou n'aiment pas remplir des formules. En fait, à la Commission des accidents du travail, il y a toujours quelqu'un qui représente l'employeur qui peut aider l'employé à remplir lesdites formules, mais, dans le cas d'un futur accident d'automobile, c'est l'individu lui-même qui va devoir rassembler les faits et remplir sa formule de façon à faire sa demande, mais de quelle façon ce sera fait? Je me le demande. C'est pour cela que votre suggestion à propos du réseau actuel des experts en sinistres pourrait être intégrée au système prévu par la régie, de façon à donner du service partout au Québec à tous ceux qui sont victimes d'un accident d'automobile.

M. Shaw: Croyez-vous que cela va être demandé, mais non pas dans une période prolongée, par la société? Premièrement, les gens sont craintifs à l'endroit du gouvernement et, deuxièmement, ils ont le problème, comme vous en avez parlé, de remplir des formules pour être sûrs que tous les montants des dommages auxquels ils ont droit seront bien payés. Leur demande sera là bientôt.

M. Charbonneau (Marc): Je pense qu'il y a des gens qui auront droit à des indemnités et qui ne les demanderont pas. C'est possible que cela arrive, sûrement.

M. Shaw: Merci.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Montmagny-L'Islet.

Mme Payette: M. le Président, est-ce qu'on me permettrait d'apporter une information?

Une Voix: M. le Président, j'aimerais vous demander si vous allez nous appeler avant une heure.

Le Président (M. Boucher): Ce sera certainement cet après-midi, étant donné qu'on doit suspendre à treize heures.

Une Voix: Alors, nous pouvons nous retirer et revenir à trois heures?

Le Président (M. Boucher): D'accord.

Une Voix: Merci.

Mme Payette: M. le Président, je désirerais apporter une information pour les membres de la commission, à partir de chiffres qu'on peut trouver dans le rapport Gauvin. M. Charbonneau nous disait ne pas connaître le pourcentage des frais d'administration des compagnies d'assurance qui servent au règlement des sinistres. Là, on parle des ex-

ports en sinistres et des avocats. Cela totalise 12,3%, pour un grand total, si on ajoute les avocats, de 14%. On évalue l'intervention d'un expert en sinistres à une moyenne de \$90 par intervention. On a souligné tout à l'heure le fait qu'il peut y avoir trois véhicules impliqués dans un accident et cela représente trois experts en sinistres à une moyenne de \$90 chacun.

Le but de l'intervention du gouvernement était bien de faire baisser les prix. M. Charbonneau vient de nous confirmer que nous avons raison.

M. Charbonneau (Marc): Je n'ai pas mentionné de chiffre.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Giasson: Oui, ma question se rapporte à la solution de rechange que vous proposez à la page 18 de votre mémoire. Dans votre solution de rechange, si je comprends bien, vous apportez peu de changements par rapport à ce qui existe présentement dans le secteur de l'automobile. Tout ce que vous proposez, c'est de maintenir le schéma général d'une police d'assurance automobile en y apportant une modification, celle du chapitre B.

M. Charbonneau (Marc): Disons que je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Je conserve le principe de base, mais je suggère quand même que l'assurance soit rendue obligatoire, d'une part, et que, d'autre part, le chapitre B également soit obligatoire et, enfin, que les indemnités prévues soient augmentées.

M. Giasson: Croyez-vous que votre solution de rechange, pour les bénéficiaires du régime ou pour les automobilistes plutôt, contribuerait à réduire les primes par rapport au système qui existe en ce moment?

M. Charbonneau (Marc): Je ne crois pas, pas plus d'ailleurs que je ne crois que le système du gouvernement réduira les primes non plus. Je pense que les primes devront être réduites par le facteur accident. S'il y a moins d'accidents, les primes seront moins dispendieuses. Le système que je préconise devrait coûter à peu près le même prix que le système actuel.

M. Giasson: Vous ne seriez pas plutôt d'avis que cela coûterait un peu plus cher?

M. Charbonneau (Marc): Pour quelle raison?

M. Giasson: Vous appliquez un chapitre B obligatoire pour tout le monde et qui va procéder au paiement des indemnités sans tenir compte de la responsabilité. Vous n'avez pas de droit de recours de subrogation à l'intérieur de cela; donc, cela veut dire que, dans votre solution de rechange, il y aurait des victimes qui recevraient des compensations à la suite d'un accident où l'automobiliste n'aura aucune responsabilité.

Donc, si vous payez des compensations sans tenir compte de la responsabilité, au chapitre B, je ne peux pas concevoir qu'il n'y ait pas d'augmentation de coûts, à la prime applicable au chapitre B par rapport à ce qu'on a présentement.

M. Charbonneau (Marc): Mais, de toute façon, ma solution de rechange prévoit également l'assurance obligatoire, et vous allez chercher, avec cela, un nombre quand même assez considérable de primes qui vont grossir la masse globale de primes et qui, une fois répartis sur l'ensemble des automobiles, devraient, je pense, ramener les primes à peu près au niveau où elles sont actuellement.

M. Giasson: Mais je considère que votre déduction part d'un fait, celui qu'en rendant l'assurance obligatoire, vous allez souscrire des primes additionnelles, mais c'est valable, votre point de vue, si ceux qui ne sont pas assurés et qui, dans un régime obligatoire, vont contribuer à l'ensemble du volume primes, représentent ce qu'on appelle des bons risques. Par contre, si ce sont plutôt des mauvais risques qui ne souscrivent pas à l'assurance et qui gardent les mêmes habitudes, les mêmes comportements comme automobilistes, comment pouvez-vous concevoir que la venue de ces gens-là à l'intérieur du régime de façon obligatoire et leur souscription de primes peuvent améliorer ou diminuer le coût d'ensemble de fonctionnement, si ce sont des mauvais risques ou des gens qui ont tendance à apporter plus d'accidents à l'intérieur du régime que la moyenne de ceux qui y sont déjà?

M. Charbonneau (Marc): Je pense que, de toute façon, on ne peut pas déterminer, à ce stade-ci, si les automobilistes ou dans quelle proportion les automobilistes qui ne sont pas assurés actuellement sont ou ne sont pas des bons ou des mauvais risques, mais une chose est sûre, c'est qu'actuellement les automobilistes non assurés coûtent quand même de l'argent au régime puisqu'ils sont quand même victimes d'accidents et, étant victimes, ils coûtent de l'argent au régime. Donc, forcément, en les incorporant, en rendant l'assurance obligatoire, je pense que tout devrait à peu près s'équilibrer et que la prime de chaque individu ne serait pas plus dispendieuse qu'elle ne l'est actuellement.

M. Giasson: Mon expérience m'a toujours révélé, depuis plusieurs années, que, très souvent, parmi ceux qui ne sont pas assurés, pour un bon pourcentage, ce sont des gens que les compagnies ne veulent même pas avoir comme assurés. Souvent, ce sont des gens qui se font refuser de l'assurance par beaucoup d'assureurs.

M. Charbonneau (Marc): Oui, sûrement, qu'il y a une bonne proportion...

M. Giasson: S'ils étaient des bons risques, je ne verrais pas pourquoi les compagnies se désis-

teraient de ces demandes d'assurances venant de ces citoyens.

M. Charbonneau (Marc): Je pense que ce n'est pas la seule raison pour laquelle les gens ne sont pas assurés. Ce ne sont pas tous des gens dont les compagnies n'ont pas voulu comme assurés, sûrement pas.

M. Giasson: Non, non, pas tous, mais vous reconnaîtrez qu'il y en a une partie tout de même.

M. Charbonneau (Marc): A ce moment-là, cela devrait s'équilibrer. D'accord. D'accord.

De toute façon, je n'ai pas de statistiques là-dessus, je ne sais pas, mais je pense que cela devrait s'équilibrer. Il y a sûrement des mauvais risques et de très mauvais risques parmi ceux-là, comme il y a sûrement des risques très bons ou des risques moyens et cela devrait s'équilibrer.

M. Giasson: Dans votre suggestion, dans votre solution de rechange, vous êtes d'avis que, si c'était appliqué, ce serait, au point de vue de la qualité d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, au point de vue d'une meilleure application d'une justice sociale la plus totale qu'on puisse espérer, votre régime, à ce niveau, à ce point de vue, serait aussi valable que la réforme proposée par le ministre des Consommateurs.

M. Charbonneau (Marc): C'est-à-dire qu'on est sans doute devant deux inconnues et il faut essayer une chose pour vraiment déterminer si c'est bon ou si ce n'est pas bon. Je me dis qu'avant de changer radicalement un système que l'on connaît depuis longtemps, cela vaudrait peut-être la peine d'essayer de le modifier un tant soit peu et, si cela ne fonctionne pas, au bout de quelques années, il sera toujours temps de penser à le changer radicalement. En définitive, il y a toujours quelque chose de bon dans quelque chose; essayons plutôt d'éliminer ce qui n'est pas bon avant d'absolument tout changer.

M. Giasson: Vous croyez surtout que la réforme va trop vite et trop loin dans une même opération?

M. Charbonneau (Marc): Je pense que oui, et peut-être trop loin inutilement en somme.

M. Giasson: Merci.

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

M. Paquette: J'ai particulièrement réagi aux dernières pages de votre mémoire où vous dites qu'il serait immoral pour un gouvernement social-démocrate de ne pas tenir compte des pertes d'emplois qu'il pourra provoquer. Là-dessus, je suis porté à vous donner raison. Là où je ne marche pas, c'est dans la deuxième partie de votre mémoire où vous nous dites que la réforme ne

remplira pas ses objectifs. J'ai l'impression que vous nous fabriquez un système. Ce que vous nous proposez, je pense que cela ne diminuera pas les primes non plus. Je pense que mon collègue de Montmagny-L'Islet a donné suffisamment d'exemples là-dessus, et cela n'assurera pas que tout le monde va être indemnisé. J'ai eu, depuis le 15 novembre, deux cas de personnes qui sont venues à mon bureau, où le mari avait été tué dans un accident d'automobile et les femmes, de 50 et 55 ans, qui ne pouvaient donc retourner sur le marché du travail, ont été obligées d'attendre trois et cinq ans—parce que dans un cas c'était trois ans et dans l'autre c'était cinq ans—avant d'être indemnisées. Dans votre cas, même si vous avez un tribunal spécial, cela va accélérer un peu. Mais je dis que même une femme qui est deux ans sans aucun revenu, je ne trouve pas cela acceptable. Je trouve cela encore plus immoral que ce qu'un gouvernement social-démocrate pourrait faire vis-à-vis de l'emploi.

M. Charbonneau (Marc): Si vous permettez, avec le chapitre B qui devient obligatoire, cette femme toucherait à ce moment-là quand même l'indemnité de base de décès qui serait de \$10 000. Elle la toucherait immédiatement. Elle aurait la possibilité de poursuivre par la suite si sa réclamation valait plus que ce montant-là. Elle toucherait quand même de l'argent et c'est pourquoi, dans le projet que je propose, je prévois le chapitre B obligatoire pour éviter des situations comme celle que vous mentionnez.

M. Paquette: Oui, mais dans quel délai recevra-t-elle les \$10 000?

M. Charbonneau (Marc): Avec le chapitre B, cela peut être très rapidement. Il n'y a pas de problème là. Comme je le mentionnais, en fait, si, par la loi, les compagnies d'assurances sont tenues à payer plus rapidement ou du moins à nous autoriser à payer plus rapidement, qu'on nous munisse de traites et qu'on puisse payer rapidement, forcément que les victimes seraient indemnisées en dedans de 15 jours. Pas d'erreur là.

M. Paquette: Je pense que le principal point sur lequel vous mettez l'accent dans votre proposition, c'est une réduction du nombre d'assurances. Bien sûr, il y a une grande partie de l'augmentation des primes qui est là, mais je pense que dans le rapport Gauvin on disait que, sur la période étudiée, de 1961 à 1971, il y avait une augmentation des primes autour de 112%.

Par contre, il y avait eu une augmentation du nombre d'accidents de seulement 30%. Donc, le coût des réparations y est pour beaucoup également. C'est peut-être là l'essentiel de l'augmentation des primes. C'est bien sûr qu'il faut mettre de l'avant des mesures de sécurité routière.

Ce que je trouve un peu contradictoire dans votre mémoire, c'est que, dans la deuxième partie, vous nous faites un régime qui, évidemment, a

l'avantage de préserver le même nombre d'experts en sinistres. J'ai l'impression que c'est dans la mesure où on va réduire le nombre d'intermédiaires qu'on va pouvoir réduire les coûts. C'est, d'ailleurs, ce que le rapport Gauvin dit; il propose toute une série de mesures pour réduire le nombre d'intermédiaires de façon à réduire les coûts.

Le meilleur exemple que vous m'avez donné, dans une réponse que vous avez donnée tantôt, c'est que vous me dites: Le temps pour régler, un dossier, pour un expert en sinistres, n'est pas surtout dû à l'évaluation. La réforme, tout ce qu'elle vous enlève avec une grille, c'est l'évaluation. Vous dites: C'est surtout dans la détermination de la responsabilité des blessures corporelles.

M. Charbonneau (Marc): Oui. J'ai mentionné également, par ailleurs, que souvent, dans le cas de blessures corporelles, les gens ne veulent pas que ce soit réglé immédiatement, préférant justement prendre le temps qu'ils peuvent prendre. Il ne faut pas interpréter les statistiques d'une manière absolue. Vous avez entièrement raison, mais je veux simplement vous mentionner que souvent les délais sont provoqués par les victimes elles-mêmes, en somme.

Question de dommages matériels, si les deux automobilistes sont assurés pour collision, les deux automobilistes ne sont aucunement pénalisés par le système de faute, puisqu'ils sont indemnisés par leurs propres assureurs. Le délai qui intervient par la suite, c'est souvent au niveau des assureurs, si les deux automobilistes sont assurés pour leurs propres dommages en cas de collision. Alors, on ne peut pas interpréter les statistiques d'une façon absolue.

M. Paquette: J'en conclus de cette affirmation que vous avez faite qu'on aurait peut-être même avantage à étendre la responsabilité au matériel. Notre objectif est de réduire les coûts et d'avoir une indemnisation rapide. J'irais plutôt dans le sens diamétralement opposé à celui de votre réforme, quitte à prévoir un recyclage des gens qui vont perdre leur emploi en vertu du régime.

M. Charbonneau (Marc): Vous avez mentionné tantôt que Gauvin faisait état de la très grande augmentation des primes par rapport au nombre d'accident. C'est un fait également que ce n'est pas simplement les intermédiaires qui sont à blâmer. Il y a également le coût des réparations dont il faut tenir compte.

J'ai mentionné, dans mon mémoire, que mon intervention a deux buts principaux. En somme, il aurait peut-être fallu que je n'en fasse qu'un point; le premier point était la perte d'emploi. L'un ne va pas sans l'autre peut-être, mais je pense que ce sont deux buts très différents que je visais. Le premier était la perte d'emploi par les experts en sinistres, et le deuxième était qu'à mon avis il y aurait eu d'autres façons pour atteindre les objectifs visés par la réforme. C'étaient deux interventions, j'y vois une espèce de séparation, cela se rejoint, à un moment donné, mais c'est quand même séparé.

M. Paquette: Je veux mettre en évidence le fait qu'on ne peut pas vraiment réduire les primes — il faut être tous bien conscients de cela — et indemniser rapidement s'il n'y a pas un certain nombre de réductions de coût ou de personnel. Si on augmente, par exemple — pour pousser cela à la limite — on pourrait dire qu'on ne fera pas de programme de prévention d'accidents parce que cela va réduire l'emploi dans les petites et moyennes entreprises que sont les garages. On n'est quand même pas pour faire cela.

Je trouve que la solution que vous apportez ne règle qu'un problème, c'est celui de l'emploi des experts en sinistres alors qu'il faudrait le régler autrement. D'ailleurs, j'aimerais avoir votre opinion là-dessus, lors des audiences publiques...

Le Président (M. Boucher): Je m'excuse, M. le député, il est 13 heures. Les membres de la commission désirent-ils continuer pendant quelques minutes de plus ou revenir?

M. Roy: J'aurais d'autres questions à poser, si M. Charbonneau n'a pas d'objection...

M. Paquette: On aurait pu finir très rapidement.

M. Roy:... pour revenir à 15 heures, on pourra reprendre nos travaux.

M. Charbonneau (Marc): Je dois partir pour Hull. Je ne sais pas si vous en avez pour longtemps, je dois partir.

M. Roy: Si vous avez des objections, je suis bien prêt, en ce qui me concerne, à donner mon consentement pour qu'on retarde de cinq ou dix minutes, si c'est nécessaire. Je n'ai qu'une couple de questions à poser.

M. Paquette: Quant à moi, je peux me limiter peut-être à une autre question.

Le Président (M. Boucher): Du consentement des membres, nous allons prolonger jusqu'à 13 h 10.

M. Paquette: Je reviens sur le problème de la perte d'emploi des experts en sinistres, je pense que c'est le mérite de votre mémoire de nous le mettre en évidence. Ce point a été mis largement en évidence durant les audiences aussi. Lors de ces audiences, l'Association des agents de réclamations du Québec a déclaré, sauf erreur, que les experts peuvent s'intégrer au système proposé et demande au gouvernement de prendre leur situation en considération. L'association suggère, par exemple, d'accréditer les experts comme intermédiaires entre l'accidenté et la régie. On a parlé aussi d'un recyclage des experts dans le domaine de la prévention des accidents, et il y a peut-être un rôle au niveau des centres d'évaluation aussi qui vont être créés par la loi.

Ensuite, je regarde ces 60% de vos affaires qui

sont dans l'automobile, d'autre part, le système ne vous élimine pas totalement de l'évaluation...

M. Charbonneau (Marc): Comme je l'ai mentionné tantôt...

M. Paquette: Combien avez-vous évalué d'emplois qui pourraient être mis en jeu? Je dirais 300, peut-être.

M. Charbonneau (Marc): Disons que si on parle strictement des experts en sinistres et si on établit le chiffre à 1000, je pense qu'il y en a 500 ou à peu près, au bas mot 500 qui n'auront plus de travail, forcément. Comme je l'ai mentionné tantôt, il y a actuellement, en plus des experts en sinistres indépendants, des experts en sinistres à l'emploi des compagnies d'assurance qui, actuellement, ne font pas d'autres sinistres que les sinistres d'automobiles. Les compagnies, puisque c'est leur propre personnel, sont à les recycler, à ce moment, pour qu'ils puissent s'occuper de sinistres d'autres catégories.

Forcément, si ces sinistres d'autres catégories étaient donnés aux indépendants, selon le système actuel, ils ne le seront plus avec le nouveau système. C'est autant de travail de moins, également, en plus de ce qu'on enlève directement. Mais quand vous disiez tantôt que l'association a fait état que nous pourrions nous intégrer au système, c'est ce que je mentionnais. J'aimerais que le gouvernement le reconnaisse et qu'il y ait quelque chose de positif qui soit fait de façon à éviter que des gens, en somme, perdent leur emploi, perdent leur gagne-pain dans le contexte actuel. Qu'on fasse ce qu'on voudra, mais qu'on fasse quelque chose pour nous aider à gagner notre vie par la suite. C'est tout.

M. Paquette: J'aimerais mieux cela que le système que vous nous proposez dans la deuxième partie de votre rapport.

M. Charbonneau (Marc): D'accord, mon Dieu.

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

M. Roy: Merci, M. le Président. Je vais essayer de faire cela très brièvement. Pour bien comprendre le mémoire, et je pense que M. Charbonneau l'a assez bien expliqué, il s'agit, d'une part, de regarder quelles sont les implications pour eux-mêmes, ce qui est bien normal. Quand les gens de Domtar viennent ici, quand les gens de la Wayagamack, quand les gens de Tricofil et les autres qui se sentent lésés ou craignent de perdre leur emploi se présentent devant le gouvernement pour faire connaître leur point de vue, je pense que c'est une situation et ce doit être un fait qui ne doit scandaliser personne.

Maintenant, le commentaire que j'ai à faire à ce niveau-ci n'a pas pour objet précis de protéger, de voir à garder la situation des experts en sinistres. Mais j'aimerais bien qu'on se pose une ques-

tion en commission parlementaire. C'est qu'à partir du moment où on élimine les intermédiaires qui sont rémunérés de façon forfaitaire, comme l'a dit l'honorable ministre tout à l'heure, tel qu'il a été mentionné dans le rapport Gauvin, il y a quand même quelqu'un quelque part qui va faire leur travail. Qui va faire le travail? Comment on va le faire? Est-ce qu'il y aura des économies? Prenons le cas de la Commission des accidents du travail — je prends cela à titre d'exemple — le "no fault" s'applique. Il n'y a jamais de réclamations qui sont faites à l'endroit des employeurs ou à l'endroit des personnes qui sont la cause des accidents.

Combien coûte l'évaluation et la préparation d'un dossier? D'accord, il n'y a pas de forfaitaire, cela ne peut pas se calculer de la même façon qu'on va calculer un forfaitaire dans le cas d'une entreprise qui engage quelqu'un. Il y a quand même quelqu'un qui le fait quelque part.

Compte tenu du fait que si le régime proposé est maintenu tel quel, il ne faudra pas oublier qu'il y aura compilation de deux dossiers en cas de réclamation s'il y a dommages corporels et s'il y a effectivement dommages matériels. Sur ces deux dossiers, il y aura deux enquêtes, il y aura deux personnes distinctes qui seront appelées à examiner le dossier. Est-ce que le fait d'éliminer dans la majeure partie et dans la majorité des cas les experts en sinistres et qu'on les remplace par des personnes qui vont travailler à d'autres niveaux, selon d'autres méthodes, va être effectivement une économie pour les victimes d'accidents d'automobile et pour les assurés? Je pense que c'est la question que nous devons nous poser et, à ce moment, il est assez difficile d'avoir des chiffres précis. C'est pourquoi je veux en profiter, en passant, pour remercier M. Charbonneau de l'excellent mémoire qu'il nous a présenté, des points de vue qu'il nous a soumis, ici à la commission, et je suis assuré qu'en ce qui me concerne, le contenu de son mémoire va sûrement m'aider dans la poursuite des travaux de la commission parlementaire et aussi lors de l'étude et l'examen de la loi article par article.

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

M. Saint-Germain: Il y a un autre élément que j'aimerais ajouter à ceux apportés par le député de Beauce-Sud, c'est qu'il faut aussi penser qu'il y a des pensions, des annuités qui vont être payées et comme les dossiers de la Commission des accidents du travail vont très probablement rester ouverts, il y aura toujours, d'année en année, un droit d'appel; si la victime croit que son cas s'est détérioré, elle pourra passer d'autres examens médi-

caux et recommencer toute la procédure; alors, les dossiers ne seront jamais fixés; les indemnités ne seront jamais fixées d'une façon définitive; quelqu'un va avoir des formules à remplir, non pas simplement lors de l'accident, mais il y en aura probablement au cours de toutes ces années pendant lesquelles les indemnités seront payées.

C'est tout, M. le Président.

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

Mme Payette: M. le Président, je voudrais remercier M. Charbonneau, qui a bien défendu son point depuis plusieurs mois. Je ne suis cependant pas sûre qu'il aura atteint le but qu'il visait; il a peut-être justement atteint le but contraire, mais je voudrais quand même lui répéter ce que j'ai déjà dit aux experts en sinistres aussi bien qu'aux courtiers: Je voudrais que vous soyez assurés que le gouvernement est conscient de l'intervention qu'il fait dans le domaine de l'assurance automobile et qu'il tient compte des gens qu'il touche. Je voudrais cependant aussi bien dire qu'il n'est pas question de mettre les courtiers en dehors de l'assurance automobile pas plus que les experts en sinistres; qu'il est question de supprimer les abus d'intervention des intermédiaires dans ce domaine et que, à plusieurs reprises, il m'a été donné de vous expliquer que, au fur et à mesure que les centres d'évaluation seront construits, nous tenterons de donner priorité à ceux qui auront été touchés par la réforme.

Nous aurons besoin d'experts en sinistres pour se rendre dans des lieux éloignés des centres d'évaluation et toujours — c'est une préoccupation constante pour le gouvernement — nous ne perdons pas de vue que l'intervention que nous faisons va toucher un certain nombre de personnes. Nous savons à peu près, d'ailleurs, dans quels pourcentages, qui ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux que vous mettez de l'avant, mais nous en sommes conscients.

À ce niveau, je voudrais vous rassurer et vous dire que cela reste une préoccupation et qu'au fur et à mesure nous arriverons ensemble, si vous êtes prêts à collaborer, à trouver des solutions.

Merci, M. le Président.

M. Charbonneau (Marc): Je remercie Mme le ministre.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je remercie M. Charbonneau.

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 8)

Reprise de la séance à 15 h 6

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

A la suspension de ce matin, nous avons terminé avec M. Marc Charbonneau de la firme Renaud et Sénécal. Présentement, ce serait l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, représentée par M. Wilbrod Bhérer, mais avant de céder la parole à M. Bhérer, Mme le ministre voudrait faire une communication.

Précisions au sujet de la régie

Mme Payette: Je m'excuse auprès de l'association, je dois prendre juste quelques minutes pour informer la commission des réponses que la commission attend au sujet de la régie. La régie compte actuellement un président, M. De Coster, nommé pour cinq ans; comme vice-président on y retrouve M. Gérard Barbin, sous-ministre en titre du ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières; M. Ghislain Laflamme, directeur du Bureau des véhicules automobiles; M. Jacques Roy, surintendant des assurances, et M. Robert Sauvé, président de la Commission des accidents du travail. Ces quatre personnes sont nommées jusqu'au 1er mars 1978.

Le secrétaire est Me Suzanne Masson, sans délai, puisque Mme Masson est fonctionnaire. A la deuxième question, le ministre des Finances a prêté à la régie \$1,5 million au taux de 9 1/2% à titre d'avance. Il y a une troisième question également, si mes souvenirs sont précis, au sujet des ententes conclues par la régie. La régie n'a conclu aucune entente. Elle négocie présentement avec la Commission des accidents du travail, avec d'autres organismes, mais aucune entente définitive n'a été conclue.

M. Roy: Est-ce qu'on pourrait me permettre une question s'il vous plaît?

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

M. Roy: On m'informe qu'il y aurait 130 personnes environ qui actuellement auraient reçu un avis, à la Commission des accidents du travail, leur disant qu'elles ne pourraient plus travailler à l'avenir à la Commission des accidents du travail. Mes informations ne sont peut-être pas officielles, mais je peux vous dire qu'elles sont officieuses. J'aimerais savoir si la régie négocie; à ce moment-là elle pourrait retenir les services de ces personnes, si cela fait partie d'un plan d'ensemble, pour que ces personnes puissent être mutées à la régie par la suite. Disons que c'est entendu que pour répondre à la question sur la Commission des accidents du travail, il faudrait poser la question au ministre du Travail mais pour ce qui regarde la régie, est-ce que le ministre peut nous dire s'il y a des négociations à ce niveau également?

Mme Payette: Je ne peux pas vous répondre, pour l'instant, M. le député, je me ferai un plaisir de m'informer.

M. Roy: D'accord. Maintenant, une dernière question, l'article 27 de la loi dit ceci: "La présente loi entrera en vigueur à la date qui sera fixée par proclamation du gouvernement, à l'exception des articles exclus par cette proclamation, lesquels entreraient en vigueur à toute date ultérieure qui pourrait être fixée par proclamation du gouvernement".

Mme Payette: Vous parlez de quelle loi, M. le député?

M. Roy: Je parle de la loi no 49. Est-ce que...

Mme Payette: Oui, ce n'est pas celle qu'on étudie ici, là, excusez-moi.

M. Roy: Non, mais il est bien dit que l'Assemblée nationale doit être informée au fur et à mesure de ce qui se passe à la régie.

Mme Payette: Exact.

M. Roy: Comme l'Assemblée nationale ne siège pas et que la commission parlementaire siège, je pense que c'est la seule occasion que nous pouvons avoir de savoir ce qu'il en est au juste.

Mme Payette: Comme on sait qu'il y aura reprise des travaux le 18 octobre, il sera possible d'informer l'Assemblée nationale. Pour l'instant, les informations que je vous transmets sont celles dont nous disposons.

M. Roy: Mais vous ne pouvez pas me dire si la loi est entrée en vigueur actuellement par proclamation?

Mme Payette: Le 1er septembre, c'est cela.

M. Roy: Elle est entrée en vigueur.

Mme Payette: La loi 49.

M. Roy: Est-ce qu'il y a eu des articles retenus ou si ce sont tous les articles?

Une Voix: Tous.

M. Roy: Au complet. Merci.

Le Président (M. Boucher): Alors, sans plus tarder, je cède la parole à M. Bhérer.

Association des propriétaires d'autobus du Québec

M. Bhérer (Wilbrod): M. le Président, madame, messieurs, nous vous remercions de l'invitation transmise par Mme Payette, ministre des

Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, qui nous permet de venir, devant vous cet après-midi, discuter avec vous...

Le Président (M. Boucher): M. Bhérer, pourriez-vous approcher votre micro un peu plus, s'il vous plaît!

M. Bhérer: ... du projet de loi concernant l'assurance automobile. Sont ici avec moi, de l'Association des propriétaires d'autobus — parce que je voulais être sûr que j'aurais des gens avec moi — M. Jacques Fournier, le président de l'association, des Autobus Fournier; M. Paul Noreau, le secrétaire; M. Marcel Crevier, président du comité qui a travaillé à la préparation de ce mémoire; il est directeur général de la compagnie Métropolitain Sud; M. Normand Denault, membre du comité, qui est vice-président de Voyageur; M. Roger Deshaies, des Autobus Deshaies qui est, lui aussi, membre du comité et président des Autobus Deshaies.

Caractère représentatif de l'association. Les membres de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec représentent la presque totalité des entreprises de transport en commun au Québec, à l'exception des commissions de transport des communautés urbaines. Ils mettent au service du public plus de 2000 autobus et leurs activités s'exercent à la fois dans les services réguliers sur horaire ou irréguliers, le transport des écoliers et les opérations en voyage spécial ou à charte-partie, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la province.

Notre but, en venant devant vous, M. le Président, madame, ce n'est pas de critiquer la loi, c'est de vous aider à faire la meilleure loi possible. Nos représentations sont à cet effet.

Nous avons divisé notre travail ainsi: dommages corporels: dommages matériels.

Dommages corporels. A la commission parlementaire itinérante, nous avons soulevé plusieurs questions quant à l'application du régime, aux transporteurs publics et plus particulièrement quant à leurs responsabilités intra et extra-provinciales.

Le projet de loi tente de répondre aux préoccupations de notre industrie et nous commentons les stipulations qui nous concernent d'avantage, plus particulièrement, les articles 6, 7, 8, 102, 128 et 130.

L'article 6, il faut toujours le lire en fonction de l'article 4, qui est l'article communément appelé le "no fault", pas de responsabilité: "L'indemnisation bénéficie à toute victime résidant au Québec et à ses personnes à charge, que l'accident ait eu lieu au Québec ou hors du Québec".

C'est une des préoccupations que nous avons soulevées lors de notre audition devant la commission itinérante. Je vois qu'on y a répondu.

Il en résulte que le voyageur résident — je donne la définition — transporté par un autobus est victime d'un accident survenu dans ou hors de la province de Québec aura droit à une indemnité. Ceci nous préoccupait beaucoup, parce que nous allons en dehors de la province de Québec avec

des voyageurs qui partent de Québec ou non des Québécois et si nous avons un accident en dehors de Québec nous avons craint que ces gens ne soient pas indemnisés. Alors la loi dit maintenant que les résidents de Québec qui voyageront dans un véhicule de Québec à l'extérieur de la province, tombent sous le coup de la loi et seront indemnisés. Cela nous donne satisfaction pour les résidents de Québec tout au moins, mais cela ne nous enlève pas la responsabilité. On verra plus loin, quant aux gens qui ne seront pas résidents de Québec et qui sont à l'extérieur d'un de nos autobus à l'extérieur de Québec et qui sont victimes de dommages corporels. Ceux-là ne seront pas indemnisés en vertu du projet de loi. Cela nous cause des problèmes. Vous verrez cela plus tard. Je signale tout simplement le fait.

L'article 7 dit: "La victime d'un accident survenu hors du Québec, qui a droit à l'indemnisation prévue au présent titre peut bénéficier de celle-ci tout en conservant ses recours pour l'excédent en vertu de la loi du lieu de l'accident". On ne fait pas de distinction quant au recours à exercer, dans ce cas, contre soit le résident ou soit le non-résident.

Cela veut dire qu'il aura un recours contre celui qui sera responsable de l'accident, si c'est un résident, comme si ce n'était pas un résident, et on le voit d'ailleurs plus loin. "Nonobstant l'article 4, la régie qui indemnise une victime en vertu du présent article est subrogée dans les droits de celle-ci et peut recouvrer les indemnités ainsi que le capital représentatif des rentes qu'elle est ainsi appelée à verser, de toute personne — y compris le résident qui est censé ne pas être passible de recours, en vertu de l'article 4 — qui, en vertu de la loi du lieu de l'accident, est responsable de cet accident ou de son indemnisation".

Le résident victime d'un accident dans lequel il subit des dommages corporels hors du Québec aura, en vertu de l'article 7, droit à un recours pour une indemnité additionnelle contre celui qui aura été la cause de l'accident, incluant un résident, et, par voie de conséquence, le transporteur, si en vertu de la notion de responsabilité il considère qu'il a un droit à une indemnité supérieure à celle que lui accorde le régime. Le transporteur et le résident qui sont victimes d'un accident où ils subissent des blessures à l'extérieur, pour le résident surtout, auront droit à un recours contre la personne qui aura été responsable, en sus de l'indemnité qu'ils recevront en vertu du plan d'assurance de Québec.

Il nous semble anormal, cependant — et c'est là que nous intervenons — que ce recours contre un résident du Québec assuré en vertu du plan puisse être conservé dans un contexte de non-responsabilité applicable à celui qui a perdu tout recours et contre lequel on ne peut exercer aucun recours au Québec. Il nous semble anormal que quelqu'un qui serait cause d'un accident en dehors du Québec et qui a été indemnisé lui-même par le plan d'assurance du Québec, qui est couvert par le plan d'assurance du Québec, puisse être poursuivi en dommages malgré l'article 4. A quoi sert de s'assurer, si on reste responsable? D'autant plus que cette loi enlève, aux termes de l'arti-

de 4, tout recours par la victime contre quiconque est responsable d'un accident. Je n'ai pas à vous relire l'article 4 qui dit: "L'indemnisation tient lieu de tous les droits, recours et droits d'action...". Je comprends que, dans cet article, on dit: Nonobstant l'article 4. Mais, enfin, dans l'article 4, on dit: Il n'y a plus de recours contre lui et, là, on dit: Parce qu'il a été responsable d'un accident en dehors du Québec, il est responsable encore, il subit encore le recours, il doit répondre à un recours contre lui.

D'autant plus que cette législation peut réserver aux résidents indemnisés en vertu du plan un recours excédentaire comme elle le fait contre la personne responsable de l'accident survenu hors du Québec, pourvu que ce dernier soit un non-résident non assuré en vertu du plan. Il nous semble tout à fait anormal que quelqu'un assuré en vertu du plan, protégé contre tout recours, se voie responsable d'un accident. Par exemple, cela peut arriver jusqu'à ceci: si la victime d'un accident hors du Québec est un Québécois, si celui-ci peut prouver, en vertu de la législation du lieu où l'accident a lieu que le transporteur est responsable de cet accident quant à lui, et s'il prétend ne pas avoir été indemnisé dans toute la mesure à laquelle il avait droit, il pourrait poursuivre le transporteur pour l'excédent de l'indemnité qu'il aura reçue du Québec.

Voici deux assurés qui sont censés avoir perdu leur recours, qui, parce qu'ils sont victimes l'un de l'accident et l'autre responsable en dehors du Québec, vont pouvoir se chicaner devant les tribunaux là-bas. Cela nous semble tout à fait anormal et pas acceptable quant à nous. La régie qui indemnise la victime d'un accident survenu hors du Québec aura un recours subrogatoire, nonobstant l'article 4, contre celui qui est responsable d'un accident jusqu'à concurrence de l'indemnité payée. Pour les mêmes raisons, ce recours ne devrait pouvoir être exercé contre un résident; qu'il ait lieu contre un non-résident, nous trouvons qu'il est tout à fait normal, mais pas contre un résident.

D'ailleurs, c'est ici que l'avocat intervient, et on peut se demander si les tribunaux du Québec accueilleraient un recours en exemplification du jugement d'un tribunal étranger, parce que, même si on obtient un jugement dans une juridiction étrangère, il va falloir, pour l'exécuter au Québec, obtenir un jugement devant un tribunal du Québec en vertu de la procédure que nous appelons l'exemplification d'un jugement. Je me demande si le tribunal québécois acceptera de condamner en dommages pour blessures corporelles un résident du Québec qui a été la cause d'un accident en dehors du Québec, à cause de l'article 4, qui l'exonère de tout recours.

En somme, pas deux poids, deux mesures. Ou bien je suis exonéré toujours, ou bien je ne suis pas exonéré toujours. Si je paie une prime pour être exonéré, il me semble que je devrais l'être tout le temps.

Je parle surtout pour le transporteur public qui peut amonceler une responsabilité considérable.

Conclusion. Si l'article 7 n'est pas modifié, le transporteur devra continuer à s'assurer pour l'excédent des dommages corporels dont pourrait être victime un "résident" lors d'un accident survenu hors de la province et pour des dommages subis par un "non-résident" dans un accident survenu hors de la province et, enfin, pour le recours subrogatoire que pourrait exercer la régie contre lui en raison d'un accident survenu hors de la province. Cela veut dire que nous serons tenus de maintenir, pour les accidents survenus en dehors de la province, les mêmes assurances que celles que nous avions auparavant.

En raison de ces faits, la responsabilité du transporteur restera sensiblement la même et il devra maintenir la même couverture d'assurances qu'il a présentement pour prévoir sa responsabilité quant aux dommages corporels envers les "résidents" comme envers "les non-résidents".

Dommage matériel. Le principe de base est que le propriétaire de tout véhicule automobile immatriculé au Québec doit détenir un contrat d'assurance-responsabilité ou une attestation de solvabilité garantissant l'indemnisation du dommage matériel causé par son véhicule jusqu'à concurrence d'au moins \$50 000. C'est la loi.

A l'article 102: "Nonobstant les dispositions du présent chapitre, lorsqu'un accident implique une automobile (plutôt un véhicule automobile) effectuant un transport public ou un transport à titre onéreux dans le cours normal des affaires, son propriétaire ou son assureur répond seul des dommages matériels par les passagers, sans préjudice de son droit d'être subrogé contre l'auteur de l'accident. La contribution aux autres dommages s'établit selon les dispositions du présent titre".

Il s'ensuit que le transporteur public, répondant seul des dommages matériels subis par les passagers, devra avoir une assurance supplémentaire au régime de base obligatoire, c'est-à-dire qu'il devra maintenir la même couverture d'assurance que celle présentement en vigueur parce que, dans bien des cas, les dommages matériels auxquels il s'expose peuvent être supérieurs à \$50 000. Alors, si celui qui est assuré est un Québécois et qu'il est assuré pour \$50 000 et n'a pas d'autres biens, le transporteur sera obligé de payer s'il brise l'un de ses autobus ou s'il brise autre chose.

J'ajoute ceci: De plus, étant donné le coût très élevé des autobus mis à la disposition du public voyageur par le transporteur public, dont le coût s'élève jusqu'à \$100 000 ou \$125 000 aujourd'hui, les assureurs devront tenir compte, dans leurs taux, de l'impossibilité pour eux de récupérer du tiers responsable de l'accident la différence entre le montant des dommages et celui de la couverture minimale obligatoire, particulièrement s'il y a plusieurs réclamations qui ne peuvent toutes être acquittées.

Si, dans la province de Québec ou ailleurs, un résident est responsable de dommages matériels dans lesquels, par exemple, un autobus de \$100 000 est complètement démoli, les \$50 000 ne seront pas suffisants pour l'indemniser. Le trans-

porteur public sera obligé de maintenir une prime, pour ses propres dommages, supérieure aux \$50 000 qui deviendront tout simplement une franchise pour lui.

Tout cela pour dire que les primes vont continuer d'être à peu près ce qu'elles étaient auparavant pour le transporteur public.

Le fonds d'indemnisation. La victime d'un dommage matériel, ainsi que, nonobstant l'article 4, la victime d'un dommage corporel visée dans le paragraphe b) de l'article 17, qui a droit au paiement d'une indemnité en vertu de la présente loi, peuvent exiger le paiement d'une indemnité, pour un dommage excédant \$250, du Fonds d'indemnisation dans les cas suivants. On cite des cas. Je les cite pour pouvoir dire ensuite: Ne faudrait-il pas ajouter le paragraphe?, comme suit: Si le propriétaire du véhicule automobile en faute est un non-résident insuffisamment assuré ou qu'on ne puisse rechercher pour le paiement des dommages adjugés contre lui? Ne devrait-on pas ajouter cela? Si un étranger, un non-résident du Québec cause des dommages au Québec et qu'il n'est pas assuré ou qu'il n'a pas de couverture d'assurance suffisante ou qu'il n'est pas responsable ou qu'on ne peut pas aller le rechercher dans son pays ou dans l'Etat où il demeure, il semble que le Fonds d'indemnisation devrait nous assurer, nous couvrir jusqu'à concurrence des \$50 000, tout au moins, si on veut que la loi soit cohérente et correspondante, dans les énoncés de principe, avec l'application.

Dans les cas prévus à l'article ci-haut mentionné, si on ne fait pas cela, le transporteur qui n'est pas assuré pour ses propres dommages ne pourra réclamer au Fonds d'indemnisation une somme supérieure à \$50 000 dans les cas prévus, l'exposant à subir une perte considérable si son véhicule est complètement détruit. Il devra donc être assuré pour ses propres dommages matériels, en sus des premiers \$50 000.

Le transporteur couvert pour ses propres dommages, jusqu'à concurrence de la valeur de ses véhicules, réclamera à son assureur les indemnités prévues à sa police d'assurance. Toutefois — c'est un autre élément que nous vous soumettons — l'assureur n'ayant aucun recours contre le fonds d'indemnisation, il faudra éviter qu'il ne puisse contraindre son assuré, le transporteur, à s'adresser auparavant au fonds. Enfin, ce que nous prévoyons ici, c'est que le transporteur a un recours contre le fonds d'indemnité et l'assureur n'en a pas.

Alors, comme le transporteur est assuré pour tous ses dommages, sans franchise, l'assureur pourra lui dire: Réclame, toi, \$50 000 du fonds d'indemnisation et moi je te paierai la différence. Alors, on voudrait que ce soit dit dans la loi que le transporteur ne sera pas obligé de faire cela, parce que là il pourrait être victime de pressions de son assureur. Enfin, on a bien confiance à nos assureurs, mais on ne sait jamais.

Ce recours de l'assuré contre le fonds d'indemnisation, dans les cas prévus, devrait plutôt être considéré comme une franchise, en réduction

de sa prime. En somme, dans le cas où c'est le tiers qui est responsable, cela devrait être pour lui une franchise en réduction de sa prime.

Contribution au régime et coût des différentes assurances. Nous ne connaissons pas encore quelle sera la contribution du transporteur public au financement du régime d'assurance automobile, qui sera perçue lors de l'immatriculation des véhicules. Suivant une étude faite auprès de nos membres, la protection pour dommages corporels à autrui représente, dans les conditions actuelles, environ 40% de la prime totale. Toutefois, sa contribution ne pourra atteindre ce haut pourcentage du coût total de ses assurances-responsabilité, puisque le régime ne le couvre que partiellement. Je vous ai fait voir tous les cas dans lesquels, pour blessures corporelles, il devra continuer de porter une assurance pour l'excédent du recours contre le fonds d'indemnité. Il devra, en effet, conserver à peu près le même montant de couverture pour dommages corporels excédentaires en raison de ses activités à l'extérieur du Québec et même à l'intérieur du Québec, s'il doit être responsable des recours pour dommages causés à l'extérieur du Québec.

Et cela a des implications, parce que l'assurance pour blessures corporelles, comme pour dommages matériels, est faite dans le plan d'assurance des autobus sur un rayon d'action. Plus le rayon d'action est long, plus la prime est élevée. Plus il est court, moins elle est élevée. Alors, cela a une implication très forte sur le montant de la prime.

Il faudrait aussi conserver en mémoire et tenir en considération que l'administration du plan coûtera plus de 15% des primes perçues dans le régime de non-responsabilité, comme le démontre l'expérience des autres provinces. Enfin, dans quelle mesure est-ce vrai ou faux? Je ne suis pas en mesure de le dire, mais on nous dit que c'est cela. En sus de l'augmentation du coût des primes, ces dépenses additionnelles s'ajoutent à celles des autres frais d'exploitation. Enfin, une autre considération à retenir, la dissociation des assurances pour dommages corporels de celle des dommages matériels amènera une augmentation du coût des primes d'assurance pour le transporteur, car ce dernier ne pourra plus bénéficier de réductions appréciables en se couvrant globalement, résultant de la faible proportion des réclamations pour dommages corporels causés à une victime d'un accident dans un autobus, comparativement aux réclamations pour dommages matériels.

Je ne sais pas si c'est à la connaissance de tous, mais il y a une très faible proportion de recours pour dommage matériel contre les propriétaires d'autobus comparativement aux recours pour dommage corporel. Nous sommes apparemment très sécuritaires. Voyager en autobus est de toute sécurité et il y a très peu d'accidents dans lesquels des blessures corporelles sont infligées à des passagers et même à des gens le long de la route. C'est très rare que le propriétaire d'autobus soit responsable d'un accident.

Si le voiturier public est appelé à payer un coût plus élevé pour sa protection contre les dommages corporels à autrui, cette augmentation sera répartie contre l'ensemble des frais généraux d'exploitation entre les usagers du service qui, en définitive, assument l'augmentation des coûts. Le transporteur qui devra obtenir une couverture spéciale pour dommage corporel à autrui dont il serait responsable à l'extérieur du Québec paiera un montant supérieur à celui qu'il payait, alors qu'un même assureur le couvrirait pour sa responsabilité à l'égard de tout dommage corporel.

Nous croyons que les transporteurs publics québécois, en vertu du plan, paieront plus cher, de façon générale, pour une couverture moins élevée et nous souhaitons que la contribution du transporteur public soit fixée en fonction de l'usager régulier du service et que ce dernier ne se voit pas imposer, individuellement, un fardeau plus élevé que le propriétaire du véhicule privé. Bien au contraire, dans la plupart des cas, c'est par économie de temps et d'argent, en acceptant certaines contraintes, qu'on emploie le transport en commun. Pour cette raison, la contribution de l'usager devrait être moindre. Le tout respectueusement soumis.

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

Mme Payette: M. le Président, comme quoi les commissions parlementaires servent à quelque chose — vous avez bien dit, M. Bhérer, que vous souhaitiez bonifier ce projet de loi — je vous remercie de l'attention que vous y avez apportée. Effectivement, à la suite de la présentation de votre mémoire, nous sommes en train de réétudier l'article 7 que vous avez si largement souligné en page 2, 3 et 4 du mémoire et où vous dites, en page 4, qu'il nous semble anormal que ce recours contre un résident du Québec assuré en vertu du plan puisse être conservé dans un contexte de non-responsabilité, etc. Cet article étant actuellement en réexamen et si la rédaction de cet article prête à confusion, ce n'était pas le but poursuivi par le projet de loi, si bien que nous allons tenter de clarifier l'article 7, si c'est nécessaire.

Il y a encore de la confusion, me semble-t-il, cependant dans certaines autres interventions. Vous parlez toujours des \$50 000 rendus obligatoires pour les dommages à autrui et vous semblez en parler comme si les transporteurs publics étaient empêchés tout à coup de s'assurer pour leurs besoins dans ce domaine. Ce montant de \$50 000 est toujours bien compris comme étant un minimum obligatoire pour les dommages matériels à autrui. Rien n'empêche un transporteur public, au contraire, connaissant ses besoins dans ce domaine, de prendre la couverture dont il a besoin, je ne sais pas jusqu'où cela peut aller dans le cas des transporteurs. En même temps, vous parlez des dommages causés à la propriété d'autrui, mais est-ce que, avec votre expérience, vous pouvez nous indiquer s'il y a d'autres biens d'au-

trui que vous pourriez endommager que les bagages des passagers, leurs vêtements par exemple?

Qu'est-ce que cela implique les biens matériels d'autrui que vous devez nécessairement protéger par une assurance?

M. Bhérer: Ce n'est pas dans ce sens, madame. Je m'excuse. J'ai peut-être mal exprimé mon point de vue. Pour lui, il a un recours, jusqu'à concurrence d'une assurance possible de \$50 000, contre une personne qui serait la cause d'un accident dans lequel son autobus serait brisé. Ce sont pour des dommages qu'il subit lui-même.

Mme Payette: Non. C'est pour cela qu'il y a bien confusion et malentendu. Les \$50 000 qui sont cités à l'intérieur du projet de loi no 67 sont les \$50 000 qui sont rendus obligatoires pour dommages à autrui.

M. Bhérer: Oui.

Mme Payette: Donc cela couvrirait pour le transporteur public les biens matériels qu'il transporte à bord de son véhicule, mais qui ne sont pas sa propriété, qui sont la propriété des autres, ou un véhicule qu'il endommage dans un accident. L'assurance pour le véhicule personnel — là on pense à un particulier qui a une voiture — son véhicule il est libre de l'assurer ou pas. Dans le cas des transporteurs publics, est-ce qu'il n'y a pas, cependant, une loi qui vous oblige à couvrir votre propre véhicule?

M. Bhérer: Oui, il y a un minimum d'assurance que nous devons maintenir en vigueur en vertu des règlements de la commission des transports. Le propriétaire du véhicule privé, pour avoir son permis de conduire ou son immatriculation est obligé de s'assurer pour \$50 000.

Mme Payette: Pas pour son véhicule, mais pour les dommages à autrui.

M. Bhérer: Non, non. Pour les dommages à autrui. Or, si je suis propriétaire d'un autobus qui vaut \$125 000, si j'ai un accident dans lequel mon véhicule est complètement brisé et les biens matériels de mes passagers sont sérieusement endommagés, j'aurai une réclamation de \$100 000 contre le propriétaire d'un véhicule privé qui serait responsable de l'accident. Or, s'il n'est assuré que jusqu'à \$50 000, je ne peux pas réclamer plus de \$50 000 à moins qu'il soit responsable, qu'il soit solvable.

Mme Payette: Qu'est-ce qui se passe dans la situation actuelle, M. Bhérer?

M. Bhérer: Dans la situation actuelle, dans certains cas, il n'est pas assuré.

Mme Payette: Ou il est assuré pour \$35 000?

M. Bhérer: Mais, madame, le problème c'est qu'on se demande si actuellement, lorsqu'on est

en train de réviser toutes ces questions, on ne doit pas tenir compte du fait que peut-être \$50 000 ne sont pas suffisants.

Mme Payette: On ne peut obliger, me semble-t-il, toute une population à prendre une assurance pour la fois où cela impliquera un autobus qui serait complètement détruit. A ce moment, cela reste de votre responsabilité, surtout comme transporteur public, de voir à ce que votre véhicule soit convenablement assuré pour ses propres dommages.

M. Bhérer: Madame, cependant, je ne vous fais pas un reproche de cela. J'allègue cela tout simplement pour dire que nos primes vont rester sensiblement les mêmes. Je ne vous fais pas un reproche de cela.

Mme Payette: Sauf les blessures corporelles.

M. Bhérer: Oui, mais on va être obligé de maintenir... Je vous ai expliqué. Les primes sont calculées en raison du rayon d'action. Dès que nous sortons de la province de Québec, notre rayon d'action est élargi. Il va falloir se couvrir pour notre responsabilité, pour dommages corporels envers des non-résidents à l'extérieur du Québec.

Si vous maintenez l'article 7 dans l'état où il est, il faudra même se couvrir pour des blessures corporelles à des résidents du Québec subies en dehors du Québec au cas où nous serions responsables.

Mme Payette: M. Bhérer, ce n'est pas moi qui vais vous apprendre qu'il est difficile pour un gouvernement d'imposer ses lois à l'extérieur du Québec. Pour donner un exemple très simple, si on décidait, comme gouvernement, d'interdire aux gens de fumer, on pourrait difficilement intervenir quand deux Québécois décident de fumer à l'étranger.

M. Bhérer: Mais, cependant, si je suis assuré sans responsabilité, sans recours à ma responsabilité, en vertu du plan d'assurance du Québec, moi, Québécois, propriétaire d'un véhicule ou personne privée, je ne devrais pas être passible d'un recours en dommages pour dommages causés à un résident du Québec à l'extérieur du Québec.

Mme Payette: C'est la partie que nous nous apprêtons à réexaminer, en ce qui concerne les résidents.

M. Bhérer: La loi, actuellement, dit cela, et j'ajoute, en plus, que, même pour des dommages causés à un non-résident à l'extérieur du Québec, je me sens responsable parce que je ne suis pas assuré pour cela dans votre plan. Votre plan ne m'assure pas pour cela, mais, pour un résident, il est assuré et moi aussi, et on n'est pas supposé avoir de recours l'un contre l'autre, à ce moment-là.

Mme Payette: Seriez-vous en mesure de me donner un renseignement, vous ou le président de l'association qui vous accompagne? Quelle est la prime moyenne payée actuellement par les transporteurs publics?

M. Bhérer: Par autobus?

Mme Payette: Oui.

M. Bhérer: M. Deshaies me dit que cela lui coûte \$75 000 pour quinze autobus, cela veut dire \$5000 par autobus.

Mme Payette: Vraiment, je vous pose la question, si vous ne pouvez pas me répondre... Ce serait peut-être intéressant, cependant, que vous nous communiquiez la réponse. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en coûte, seulement pour la couverture au chapitre B?

M. Bhérer: C'est pour dommages matériels et dommages corporels, cela, pour tous les dommages. Maintenant, nous estimons que la prime pour dommages corporels... Nous avons fait une estimation assez précise avec nos assureurs, lors du premier mémoire que nous vous avons présenté, qui estimaient à environ 40% le coût de la prime pour dommages corporels distincts des dommages matériels. Cela voudrait dire que, par autobus, cela coûterait \$2000 pour dommages corporels.

Mme Payette: Quant à moi, j'ai terminé, M. le Président, je reviendrai probablement après.

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

M. Bhérer: Les représentants de compagnies de voyageurs me disent que c'est à peu près le coût, M. Fournier aussi. Je pense bien que c'est à peu près le coût, \$5000 par autobus.

Mme Payette: 40% de \$5000.

M. Bhérer: 40% de \$5000.

Mme Payette: D'accord!

M. Bhérer: Mais je répète ce qu'il est important de comprendre dans la présentation de notre mémoire. C'est qu'on ne prévoit pas beaucoup de réductions de notre prime, eu égard aux implications que je vous mentionne et, si vous vouliez que nous poursuivions, enfin, si vous êtes en train de faire une autre rédaction, peut-être pourrions-nous, quelqu'un de nous, rencontrer vos fonctionnaires et en discuter un peu plus clairement avec eux parce que cela nous préoccupe beaucoup.

On veut bien être assuré, on veut bien être dans le plan et on se chicane pas avec l'idée de l'assurance automobile que vous proposez, mais on ne voudrait pas qu'elle impose à nos usagers un fardeau plus lourd qu'il paie actuellement.

Mme Payette: M. le Président, si vous le permettez, même si j'ai dit que j'avais terminé, je vous remercie parce qu'il y a eu, effectivement, une grande collaboration depuis le printemps. Nous allons rester en communications pour les détails, pour parachever le projet.

M. Bhérer: Je suis heureux de savoir, madame, que nous sommes en train de participer à une bonne législation.

Mme Payette: Merci beaucoup.

M. Bhérer: L'améliorer surtout.

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

M. Saint-Germain: Je tiens à vous remercier au nom de l'Opposition officielle, de votre mémoire. Comme vous vous limitez à faire des représentations sur des matières que vous connaissez bien, puisque c'est votre propre cas, c'est toujours intéressant de vous lire et de prendre connaissance de vos présentations.

Pour revenir à l'article 6, lorsque vous dites qu'un accident a lieu en dehors du Québec, des résidents du Québec pourraient avoir des recours contre un propriétaire d'autobus, si l'article demeurerait tel quel. Est-ce qu'on ne pourrait pas dire aussi que c'est une situation qui pourrait aussi affecter deux résidents du Québec qui auraient un accident en dehors de la province?

M. Bhérer: Cela s'applique à n'importe qui.

M. Saint-Germain: Si on considère que dans certains endroits bien définis, on sait par exemple qu'à Old Orchard, le long du lac Champlain, il y a une multitude de Québécois qui prennent leurs vacances, des Québécois pourraient même être impliqués dans un accident où il y aura un ministre... Malgré les politiques du gouvernement pour essayer de tenir nos vacanciers dans Québec, il pourrait arriver, il arrivera, comme il est arrivé, que deux résidents du Québec, soit à Old Orchard, qui se frappent et, l'article, tel quel, le droit de recours contre l'un ou contre l'autre serait maintenu.

M. Bhérer: Il y en a un des deux qui est responsable et il est sujet à un recours.

M. Saint-Germain: C'est cela.

M. Bhérer: Le problème va se soulever quand on va venir pour faire exemplifier le jugement dans la province de Québec. J'espère que la législation qui dit qu'il n'est pas responsable s'appliquera.

M. Saint-Germain: Maintenant, lorsque vous avez un passager, un touriste qui vient à Québec et qui prend un de vos transporteurs pour aller aux États-Unis, l'assurance du Québec ne s'applique plus, du moins, dès que vous allez franchir les frontières. Il faudrait nécessairement que vous ayez une assurance pour protéger ce passager.

M. Bhérer: C'est-à-dire que, d'après le plan, comme nous lisons la loi actuellement, le non-résident qui circule en dehors du Québec, dans un véhicule québécois, n'est pas protégé par le plan.

M. Saint-Germain: Il n'est pas couvert du tout.

M. Bhérer: Mais, un non-résident qui circule dans un autobus québécois, à l'intérieur de la province, est couvert par le plan.

M. Saint-Germain: La prime que vous seriez appelé à payer à l'office ne couvrirait pas ce touriste qui prend l'autobus à Montréal. Cela couvrirait jusqu'aux frontières. Passé les frontières, ce serait votre assurance personnelle.

M. Bhérer: Il faudra prendre une assurance en sus de celle du plan pour le couvrir.

M. Saint-Germain: C'est cela.

M. Bhérer: Comme nous sommes tenus de le faire actuellement par la Commission des transports.

M. Saint-Germain: Vous dites que le plan tel qu'appliqué, si l'article 7 n'est pas modifié, baissera très peu la prime que vous avez actuellement...

M. Bhérer: C'est cela.

M. Saint-Germain: ... sur les autobus, en général. C'est 40%.

M. Bhérer: 40% de \$5000 à peu près.

M. Saint-Germain: \$5000 et 40% de \$5000 pour vous protéger contre les blessures corporelles que vous pourriez infliger.

M. Bhérer: C'est cela. Je vous donne un chiffre que nos assureurs nous ont donné après étude comme étant une moyenne raisonnable.

M. Saint-Germain: Si on vous oblige, au niveau de l'office, à verser 40% de vos \$5000 actuellement, cela voudrait dire une augmentation pratiquement de 40% de vos primes.

M. Bhérer: C'est cela.

M. Saint-Germain: Il devrait tout de même y avoir un minimum de baisse dans vos primes, tel que vous les payez actuellement lorsque le plan sera en vigueur. Il y aura toujours un minimum de protection. Est-ce que vos assureurs l'ont établi?

M. Bhérer: On croit que cela pourra réduire un peu le coût total de l'assurance, mais ce n'est pas encore prouvé, on ne peut pas encore dire cela.

M. Saint-Germain: Vous ne pouvez pas encore établir le pourcentage de baisse?

M. Bhérer: Je pense qu'il va falloir vivre... D'abord on ne connaît pas la sorte de prime qu'on va nous imposer. J'entendais ce matin parler de prime calculée sur le gallon d'essence. Vous savez qu'un autobus qui voyage — quelqu'un a mentionné le fait ce matin — à une vitesse de croisière de 60 milles à l'heure parcourt quelque chose comme dix ou douze milles au gallon. Cela coûterait cher quand on sait qu'une augmentation de \$0.03 par gallon équivaut à 0.5% d'augmentation de notre taux par passager, c'est-à-dire que si notre taux, au mille, par passager est d'un chiffre approximatif de \$0.05 le mille, il faudrait ajouter, pour chaque \$0.03 d'augmentation, mettons que ce serait \$0.21 d'augmentation, sept fois une demie, soit 3.5% d'augmentation des \$0.05 le mille par passager, comme augmentation du taux. Cela veut dire qu'un taux de \$10 serait augmenté tout de suite de \$0.35 pour couvrir les \$0.21 d'augmentation si c'était sur cette base. J'espère que ce ne sera pas sur le gallon d'essence qu'on imposera. Il a déjà été question de cela et Mme le ministre a dit que ce ne serait pas cela car ce serait très mauvais, pour nous comme pour les camionneurs dont on parlait ce matin. Les gros usagers d'essence et de carburant paieraient une prime hors de proportion avec le service rendu.

M. Saint-Germain: Je crois réellement qu'on devrait étudier, au niveau du gouvernement, votre mémoire à fond, non pas parce que vous êtes propriétaires d'autobus ou que les propriétaires d'autobus méritent un traitement particulier, mais si on veut, comme cela semble être les politiques des différents gouvernements aujourd'hui, augmenter l'efficacité, augmenter la clientèle des transports publics en vue d'abaisser le coût de l'automobile et du transport par automobile, il me semble que si on augmente indûment les frais d'administration des transports publics, par ricochet, il faudra élever le coût du transport.

M. Bhérer: On augmentera le coût du transport et on dissuadera indirectement les usagers des services de transport en commun à voyager dans les services de transport en commun.

Mme Payette: Je pense que M. le...

M. Saint-Germain: C'est à l'appui de cette philosophie qu'il serait important de ne pas...

Mme Payette: M. le député, me permettriez-vous une question?

M. Saint-Germain: Là-dessus, oui, allez.

Mme Payette: Comme il dit que s'il y a une augmentation des primes, il faudra augmenter le prix des transports en commun, s'il y a une diminution des primes, est-ce qu'on verra baisser le prix du transport en commun?

M. Bhérer: Madame, pourvu que nous fassions le revenu nécessaire pour maintenir nos ac-

tivités... Le quantum du revenu alloué par la Commission des transports pour assurer la viabilité, la permanence et la qualité de nos services est un coefficient de 90%, c'est-à-dire qu'on accorde 10% de marge en sus de nos coûts pour assurer la viabilité, c'est accepté dans toute l'industrie.

Mme Payette: Alors, on a votre parole d'honneur que s'il y a une diminution des primes d'assurance en ce qui concerne les transporteurs publics, il y aura une diminution des prix du transport en commun?

M. Bhérer: En bas de 90% de nos coûts, il y aura réduction ou il n'y aura pas d'augmentation, c'est-à-dire que... Attention madame, je comprends votre astuce mais...

Mme Payette: Je n'en doute pas.

M. Bhérer:... il faudrait faire attention. Quand il faut augmenter nos salaires tous les ans; quand les coûts d'exploitation augmentent tous les ans; quand le coût du carburant augmente tous les ans — pas tous les ans, tous les trois, quatre ou six mois — cela peut empêcher l'augmentation des coûts; cela peut aussi amener une réduction.

Pourvu que nous ayons 10% de rendement, nous sommes satisfaits.

Mme Payette: Parfait, j'en prends bonne note. Merci.

M. Bhérer: Je pense que c'est assez clairement exprimé pour qu'il n'y ait pas d'ambiguïté.

M. Saint-Germain: Il ne faudrait pas, non plus, leurrer le public. Dans une province où il n'y a aucune loi, aucune régie, ce qui permet aux corps publics comme aux régies ou aux compagnies de faire des profits exorbitants ou de payer des salaires exorbitants, avec l'inflation qui existe, c'est entendu qu'une réduction de la prime ne vous ferait pas réduire vos services parce que c'est loin d'être le seul facteur qui concourt à vos frais d'exploitation; il y en a d'autres que vous ne pouvez pas maîtriser.

M. Bhérer: Entre vous et moi, c'est très marginal, le coût de l'assurance.

M. Saint-Germain: Lorsque les gouvernements ne sont pas capables de limiter les augmentations des services publics, comme la santé ou comme l'école, lorsqu'on n'est même pas capable de voir à ce que des régies comme SIDBEC puissent fonctionner sans perte, il ne faudrait pas demander aux citoyens de faire des miracles.

M. Bhérer: Je pourrais suggérer quelque chose à Mme Payette, à Mme le ministre. Si vous imposiez la prime sur la base de l'impôt sur le revenu, d'une fraction de l'impôt sur le revenu, vous n'auriez pas de problème. Si nos revenus augmentent, vous auriez une ristourne.

Mme Payette: De toute façon, on surveillera de près le coût de vos primes d'assurance et les baisses qui suivront.

M. Bhérer: Oe toute manière, ce serait peut-être la façon la plus juste de répartir les coûts, comme on l'a fait pour l'assurance-maladie ou ces assurances sociales là. Tout le monde paie en fonction de son revenu et tout le monde est couvert de la même manière,

Mme Payette: Tant que tout le monde n'aura pas une automobile...

M. Bhérer: Je vous ai déjà dit cela, d'ailleurs, Mme le ministre.

Mme Payette: ... — je ne pense pas que cela puisse se comparer à la santé — je pense qu'on doit faire porter le coût de cette réforme à ceux qui ont des véhicules automobiles.

M. Bhérer: Y a-t-il beaucoup de gens, aujourd'hui, qui ne se servent pas d'une automobile, madame? Il y a les enfants.

Mme Payette: Il y a trois millions de permis de conduire, de véhicules; cela veut dire qu'il reste...

M. Bhérer: Oui, mais ceux qui vivent à l'intérieur d'une automobile, qui se font transporter par un véhicule automobile quel qu'il soit?

Mme Payette: Je m'excuse.

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

M. Saint-Germain: Je reviendrai s'il y a lieu. Je laisse mes collègues poser des questions, si bon leur semble.

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

M. Fontaine: Je voudrais remercier Me Bhérer de son intervention. Je pense que c'est une intervention où il y a eu une recherche considérable et qui semble porter des fruits, puisque Mme le ministre a dit qu'elle étudierait en particulier l'article 7 pour y apporter des modifications s'il y a lieu.

Vous avez pendant un instant parlé du financement du système. J'aimerais peut-être que vous vous étendiez un peu là-dessus pour nous dire ce que vous préconiseriez comme financement.

M. Bhérer: L'impôt sur le revenu. C'est la meilleure forme de taxation dans un pays démocratique. Tout le monde paie également, tout le monde paie suivant son revenu et il n'y a pas de problème avec cela. Ceux qui gagnent de l'argent paient; ceux qui n'en gagnent pas ne paient pas. On a tous des droits égaux. En somme, c'est la formule de distribution des coûts la plus équitable, à mon avis, dans toute formule démocratique. Dès qu'on va chercher des petits groupes en particu-

lier pour financer des plans, on s'expose. Ensuite, l'Etat retire de cela, vous savez. Enfin, je n'en vois pas d'autre que celui-là.

M. Fontaine: Vous considérez, à ce moment-là...

M. Bhérer: Cela coûterait quoi? 1/4% de l'impôt sur le revenu ou 1/8%, je ne sais trop combien, mais enfin.

Mme Payette: C'est justement ça, le problème; on finirait par ne plus savoir ce que coûte l'assurance automobile.

M. Bhérer: Madame, vous iriez peut-être chercher de la sorte des points d'impôt du fédéral! C'est un point de vue, vous savez.

M. Saint-Germain: Vous allez nous amener dans des discussions sans fin!!

M. Fontaine: C'est donc dire que vous considérez...

M. Bhérer: Cela a été très sage, ce matin; on peut rire un peu cet après-midi!

M. Fontaine: Il faut considérer, à ce moment-là, que tous les payeurs d'impôt sont soit des usagers de l'automobile ou des bénéficiaires de l'assurance automobile.

M. Bhérer: Les payeurs d'impôt sont bénéficiaires de l'assurance automobile.

Tout le monde aurait droit également, parce que là on parle d'augmenter le coût de l'immatriculation, d'augmenter le coût du permis de conduire. Si cela restait comme c'est là et que le coût de l'assurance même était ajusté suivant le coût, suivant une perception d'une partie de l'impôt sur le revenu, tout resterait la même chose et quelqu'un qui a deux automobiles, par exemple, qui ne se sert que d'une à la fois, quelqu'un qui n'a jamais eu d'accident d'automobile... Cela fait 50 ans que je conduis une voiture et je n'ai jamais eu d'accident, jamais je n'ai été impliqué dans un accident où il y a eu des dommages corporels ou matériels. Je vais payer comme les autres, je n'ai pas d'objection, mais prenez cela à même mon impôt sur le revenu. Pourquoi pas? Là je paierai en fonction de mon revenu.

M. Fontaine: Concernant l'autre sujet, à la page 7 de votre mémoire, vous suggérez d'ajouter un 7e paragraphe pour un recours au fonds d'indemnisation. Vous écrivez: " Si le propriétaire du véhicule automobile en faute qui est un non-résident insuffisamment assuré, ou qu'on ne puisse rechercher pour le paiement des dommages adjugés contre lui. A ce moment-là, vous suggérez qu'on puisse recourir contre le fonds d'indemnisation..."

M. Bhérer: C'est-à-dire que le fonds d'indemnisation prévoit les cas dans lesquels on pourra

tirer sur lui, si la personne responsable d'un accident n'est pas capable de payer pour des dommages matériels. Or, je crois que nous devrions ajouter à cela le cas de la personne qui, vivant au Québec, où ne vivant pas au Québec est responsable d'un accident, c'est-à-dire ne vivant pas au Québec, parce que si elle était au Québec, elle serait assurée pour \$50 000, responsable des dommages matériels, on ne peut pas la rechercher chez elle, elle n'est pas assurée, elle n'est pas responsable, elle n'est pas solvable; nous allons perdre.

Alors, comme ce sont les compagnies d'assurances qui remplissent ce fonds-là, je pense bien que ce serait une assurance indirecte et ce serait juste qu'on soit indemnisé comme pour le résident par le non-résident qui n'est pas assuré.

M. Fontaine: Et à ce moment-là, est-ce qu'il y aurait une subrogation de la part du fonds?

M. Bhérer: Oui, cela s'appliquera comme le reste.

M. Fontaine: Merci, c'est tout pour l'instant.

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

M. Roy: Oui, sur le même point d'humour qui vient d'avoir lieu, l'échange qui vient d'avoir lieu à cette commission, lorsqu'on a demandé au ministre d'aller chercher un point d'impôt au fédéral, je me demande si on n'est pas en train d'en retourner un point d'impôt au fédéral, par le fait qu'il y a bien des personnes actuellement qui sont victimes d'accident d'automobile et elles ne sont pas indemnisées en aucune façon, et elles bénéficient de l'aide sociale, ou encore elles bénéficient de la Régie de l'assurance-hospitalisation, pour ce qui a trait aux soins qui doivent leur être donnés.

Actuellement, dans le régime actuel, 50% des coûts de ces articles, que ce soit le bien-être social au niveau de la Régie de l'assurance-hospitalisation, sont défrayés par le gouvernement fédéral, en vertu d'une entente qui existe entre les deux. Alors, en vertu du nouveau régime, actuellement, cela va être assumé entièrement, complètement, totalement par les Québécois. C'est pour cette raison que je le dis peut-être en riant, mais je me demande si on n'est pas en train de retourner un point d'impôt au gouvernement fédéral.

M. Bhérer: Il va falloir surveiller cela.

M. Roy: Il va falloir surveiller cela de très près. Je peux vous assurer, M. Bhérer, que nous allons avoir l'oeil très ouvert là-dessus.

J'aimerais demander au ministre à ce moment-ci, à la suite des questions qui ont été posées tout à l'heure, les discussions qui ont lieu autour de cette table sont toujours basées sur un certain nombre d'hypothèses, quant au coût de l'assurance comme telle, si on peut penser pouvoir recevoir les données de base qui ont servi ou qui vont servir à l'établissement dudit coût.

Quand le gouvernement sera-t-il en mesure, s'il n'est pas en mesure immédiatement, de faire connaître aux membres de la commission, le coût définitif des différentes catégories d'assurés? Il me paraît extrêmement important, pour être capable d'en faire une étude la plus objective possible, de trouver de meilleures formules pour faire en sorte que les Québécois aient un meilleur service d'assurance au meilleur coût. Actuellement, on est au niveau des hypothèses. C'est assez ardu de travailler de cette façon au niveau de la commission parlementaire.

On a téléphoné, la semaine dernière, au bureau du ministre, et on nous a dit qu'on n'avait pas ces données à l'heure actuelle.

Je ne sais pas sur quoi on s'est basé, mais on s'est sûrement basé sur quelque chose.

Mme Payette: M. le Président, pour répondre au député de Beauce-Sud, je lui dirai que le même "on" qui lui a répondu lui a répondu ce matin qu'il essaierait de déposer tout cela cette semaine.

M. Roy: Quand on dit que ce sera déposé cette semaine, si c'est vendredi, nous courrons le risque que la commission parlementaire ait presque terminé ses travaux et qu'un certain nombre de mémoires extrêmement importants et un certain nombre d'organismes aient été entendus devant la commission parlementaire.

Mme Payette: Je pense, M. le Président, que M. le député de Beauce-Sud est en mesure de comprendre que les chiffres sur lesquels nous nous basons ont évolué, même depuis le dépôt du livre bleu et le dépôt du projet de loi, et que constamment nous refaisons ces chiffres au fur et à mesure de l'évolution de la situation. Nous essaierons, mais très honnêtement, comme c'est le cas depuis le début, de déposer le plus rapidement possible ce qui nous paraîtra être la situation dernière, avant qu'on puisse dire... J'ai l'impression que cela va bouger jusqu'à la fin. Il va y avoir une évolution jusqu'au moment de l'adoption du projet de loi. Nous travaillons constamment aux chiffres qui nous sont transmis, et nous allons continuer de le faire, mais nous allons déposer cette semaine ce dont nous disposons.

M. Roy: Je remercie le ministre et j'apprécierais d'autant plus que cela puisse être déposé le plus tôt possible. J'aurais une question à poser à Me Bhérer. A l'avant-dernière page de son mémoire, il note: "Enfin, une autre considération à retenir, la dissociation des assurances pour dommage corporel de celle des dommages matériels"... J'aimerais qu'on m'explique quels seront les inconvénients que cela pourra comporter pour les transporteurs publics lorsqu'ils auront des réclamations à faire?

M. Bhérer: Je voudrais d'abord corriger une déclaration que j'ai faite tout à l'heure. Le coût total moyen — on m'a donné un cas de \$5000 tout à l'heure — de la prime par autobus est plutôt \$3000

que \$5000. Excusez-moi, on vient de me signaler cela. Le coût de ces \$3000 par autobus est 8% des frais de fonctionnement totaux. Alors une réduction de 25% de la prime équivaldrait à 2% des coûts de fonctionnement. Cela éclaircit l'idée.

Quant à la question qu'on vient de me poser, la dissociation des primes, pour nous, signifie qu'il va falloir s'assurer pour des fins spécifiques, comparé à une assurance globale. Pour des fins spécifiques, étant donné que notre responsabilité pour dommages corporels est très peu fréquemment mise en cause, la prime qu'on payait pour cela compensait pour la prime qu'on payait pour d'autres fins. Globalement, c'était tenu en ligne de compte. Vu qu'on va dissocier ces deux primes-là maintenant, la prime pour dommages matériels va peut-être augmenter individuellement. La partie que compensait la prime payée pour dommages corporels qui n'existera plus, mais qui était compensatoire parce qu'on ne l'employait pas à plein rendement, elle va disparaître et on croit que cela va faire augmenter le coût de notre assurance pour dommages matériels, même si les limites restent les mêmes.

M. Roy: En somme il y aurait une augmentation plus que proportionnelle à la diminution du risque qui serait élevé des polices d'assurance?

M. Bhérer: M. le député, je pense que c'est difficile d'affirmer cela. Il faudrait attendre l'expérience. Encore une fois, on ne connaît pas le coût de la prime. Si on me disait que c'est l'impôt sur le revenu... Je reviens à cela parce que mon collègue, Me Guy Poliquin, qui est avec moi, me fait remarquer, et c'était un argument qui nous venait à l'idée, que l'indemnisation à l'assuré est basée sur son revenu. Pourquoi sa prime ne serait-elle pas basée sur son revenu? Tous les dommages corporels causés à un assuré sont indemnisés d'après son revenu jusqu'à concurrence de \$18 000. Pourquoi ne paierait-il pas jusqu'à concurrence de \$18 000?

M. Roy: Une prime basée selon son revenu plutôt qu'une prime égalitaire, qu'une prime qui est égale pour tout le monde.

M. Bhérer: Surtout que son indemnité est basée sur son revenu.

M. Roy: Je vous remercie, Me Bhérer. Je n'ai plus de question en ce qui me concerne.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Pointe-Claire.

M. Shaw: Pour débiter, je voudrais vous poser une question de principe. Au début, vous avez parlé de la question de couverture à l'extérieur de la province de Québec. Mes sources d'information, des avocats, ont dit la même chose, que ce n'est pas vraiment une assurance. C'est seulement un fonds d'indemnisation qui élargit ce qu'il était avant. Ce n'est pas vraiment une assurance. Si

vous avez une compagnie avec des passagers, que vous allez à l'extérieur du Québec ou que vous en avez qui ne sont pas résidents du Québec, vous devez vous couvrir par une assurance, à part le fonds d'indemnisation. Quel pourcentage de vos affaires avez-vous à l'extérieur du Québec?

M. Bhérer: A l'extérieur du Québec?

M. Shaw: Oui.

M. Bhérer: Il y a des services qui transportent régulièrement des passagers à l'extérieur du Québec. Ce sont des services qui voyagent entre Montréal et Toronto, entre Montréal et New York...

M. Shaw: Est-ce plus qu'un pour cent?

M. Bhérer: Ah oui!

M. Shaw: Ce matin, nous avons entendu dire que c'est seulement 1% des cas qui ne sont pas réglés hors des tribunaux. C'est pour cela que nous avons besoin de faire un système de "no fault", parce que ce système enlève le problème des retards.

M. Bhérer: Un des éléments des voyages en dehors du Québec, ce sont les voyages spéciaux ou à charte-partie. C'est un volume d'affaires très imposant. Pour certains opérateurs, cela représente 10% de leur revenu.

M. Shaw: Alors, cela implique...

M. Bhérer: Tous ne sont pas à l'extérieur du Québec. Il y a une proportion importante dans cela qui est en dehors de Québec. Il y a les autobus Fournier, Deshaies, Voyageur, qui exploitent des services spéciaux ou à charte-partie en dehors du Québec. Ils transportent des Québécois en dehors du Québec.

M. Shaw: Notre responsabilité couvre toute action du consommateur. Peu importe la façon, si on met une augmentation de montant sur le revenu personnel, c'est une augmentation, c'est inflationniste. Si nous pouvons démontrer que nous pouvons réduire le montant que les Québécois vont payer pour leur couverture d'assurance, parce que nous avons maintenant un système de fonds d'indemnisation, on parle de l'assurance automobile, c'est de cela qu'on parle ici.

M. Bhérer: Si nous savions quel est le mode d'imposition de la prime, nous pourrions facilement vous dire quelle en sera la conséquence, mais on ne le sait pas.

M. Shaw: Cela arrive à la même chose. Si nous faisons une autre régie, une autre banque pour les fonctionnaires au Québec, cela va faire quelque chose qui est disponible maintenant au secteur privé, qui peut être moins dispendieux, parce que les profits qui sont faits par les compa-

gnies d'assurance sont un revenu du gouvernement. Si on peut démontrer que c'est moins dispendieux d'imposer seulement une assurance obligatoire pour tout le monde, pour donner le même résultat qu'on cherche à obtenir avec cette Régie de l'assurance automobile, cela a beaucoup plus de bon sens, si on considère premièrement les besoins des consommateurs du Québec. Or, cela est la responsabilité de cette commission parlementaire.

M. Bhérer: Dans le moment, tout ce que je peux vous dire, c'est que 40% de la prime sert à payer notre assurance pour dommages corporels; 40% de \$3000, c'est \$1200 que cela coûte actuellement pour les dommages corporels.

M. Shaw: Vous n'avez aucun renseignement?

M. Bhérer: Je suis certain, d'après ce que je vous dis, que le montant de cette prime de \$1200, vu les implications que la loi nous impose quant à notre responsabilité à l'extérieur du Québec et quant à notre responsabilité à l'intérieur du Québec vis-à-vis d'étrangers qui vont voyager dans nos autobus, je pense qu'on ne réduira pas tellement ce montant de \$1200. Dans quelle mesure le sera-t-il? Je ne suis pas en mesure de vous le dire dans le moment, mais je n'ai pas l'impression qu'il va être tellement réduit. C'est ce que nous avons voulu manifester ici. C'est pour cela que je disais tout à l'heure à Mme le ministre que peut-être, si nous pouvions avoir des conversations privées avec vos fonctionnaires, on pourrait donner des renseignements un peu plus précis en discutant avec eux des implications afin que vous sachiez exactement à quoi vous en tenir. On ne demande pas mieux que de vous éclairer.

M. Shaw: Les étrangers qui voyagent dans vos autobus au Québec, qui sont accidentés...

M. Bhérer: Ils ne sont pas couverts par le plan.

M. Shaw: ... ne sont pas couverts par le plan. Ont-ils recours aux cours?

M. Bhérer: Ils ne sont pas couverts par le plan.

M. Shaw: Mais cela va être au Québec?

M. Bhérer: Ils ne sont pas sous le coup de la responsabilité.

M. Shaw: Je ne sais pas si cela représente beaucoup de monde, mais c'est évident que si vous avez des voyages à Toronto...

M. Bhérer: Dans le fort du tourisme, cela représente beaucoup de monde. Les services d'autobus dans la province de Québec durant l'été sont alimentés pour une large partie par l'apport touristique. Alors, c'est très important. Si ces gens

étaient couverts, là vraiment on réduirait sensiblement notre coût d'assurance.

M. Shaw: Vous n'avez pas déjà parlé à des compagnies d'assurances pour vous donner les différences des chiffres, des montants qui seraient impliqués?

M. Bhérer: Non, c'est difficile de vous dire des chiffres exacts, vous savez. Je suis rendu à \$1200. Selon mon estimation, d'après les conversations qu'on a eues, je pense que cela pourrait réduire notre coût d'assurance peut-être de 30% à 40% à l'intérieur de ces \$1200.

M. Shaw: Qui paie le permis de conduire des chauffeurs d'autobus?

M. Bhérer: Le chauffeur.

M. Shaw: Le chauffeur lui-même, mais cela représente un autre coût pour lui.

M. Bhérer: Evidemment.

M. Shaw: Cela implique une augmentation de prix peut-être pour l'assurance au complet.

M. Bhérer: Pour le chauffeur.

M. Shaw: Cela représente encore un coût pour le chauffeur. Je ne vois aucun moyen de dire que cela représente une diminution du coût de l'assurance automobile pour les Québécois.

M. Bhérer: Je reviens toujours à cette idée. On a entendu dire toutes sortes de choses. Il en coûte actuellement \$2.50 au transporteur d'écoliers pour immatriculer son véhicule. D'après les renseignements que nous avons eus, cela pourrait augmenter jusqu'à \$100 pour immatriculer son véhicule. Cela fait un gros pourcentage d'augmentation. Si c'est cela, je vous assure que cela va lui coûter de l'argent. Les frais de transport des écoliers vont augmenter en conséquence, il n'y a aucun doute.

On dit que c'est moindre que l'augmentation pour l'immatriculation des véhicules qui transportent d'autres personnes que des écoliers. Si c'est sur cette base, cela voudrait dire que nos frais d'immatriculation augmenteraient aussi, pas dans la même proportion parce qu'on paie déjà un montant assez élevé. On parle d'une autre taxe sur la pesanteur du véhicule, qui serait calculée avec sa charge alors qu'actuellement elle est calculée sans sa charge.

Ce sont tous des éléments qu'on ne connaît pas actuellement. On en a entendu parler, mais on ne les connaît pas. Si c'est cela, jusqu'où cela va, je ne le sais pas. Je répète, encore une fois, que la formule la plus simple, la plus facile, c'est l'impôt sur le revenu. Là, on n'a plus de problèmes. On va payer selon ses profits. Celui qui a un revenu privé va payer et celui qui a des profits va payer en fonction de ses profits.

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

M. Saint-Germain: Je constate, M. le Président, qu'il est très difficile de discuter d'une façon positive lorsqu'on n'a pas de donnée et qu'on n'a pas de chiffre. D'ailleurs, c'est la raison pour laquelle, je crois, le ministère devrait nous fournir des chiffres, même si ces chiffres changent au fur et à mesure des modifications qu'on peut apporter au projet de loi. Si on nous apportait des chiffres, des résultats d'étude et même le processus d'étude, le genre d'étude qu'on a faite pour arriver à des chiffres donnés avec une loi donnée, au fur et à mesure que la loi change, qu'on discute d'un article donné de la loi, on pourrait voir s'il y aurait intérêt à le changer ou à ne pas le changer, avec chiffre à l'appui. Tandis que là, ce n'est pas facile.

M. Bhérer: Nous avons un grand nombre de propriétaires d'autobus d'écoliers parmi nos membres et à ceux-là, il va en coûter cher. Si c'est vrai que cela va coûter \$100, quelque chose comme cela, par autobus d'écoliers, cela va coûter joliment cher, au lieu de \$2.50. Comme disait mon collègue, les compagnies d'assurances—c'est toujours la même histoire—ne peuvent pas nous dire comment cela va réduire la prime sans savoir quelle va être la couverture réelle. Si on modifie la couverture dont on parle à l'article 7, cela peut réduire la prime sensiblement.

M. Saint-Germain: Pour revenir à votre mémoire, justement à cet article 7, à la page 7 de votre mémoire, je ne suis pas avocat, mais est-ce que, puisque vous avez un avocat près de vous...

M. Bhérer: J'ai un bon avocat.

Mme Payette: Me Bhérer.

M. Bhérer: Cela fait 47 ans que je pratique le droit, je n'en ai point l'air.

M. Saint-Germain: C'est doublement correct. J'ai deux avocats devant moi. A l'article 7, que vous voulez ajouter, est-ce qu'il n'est pas inclus dans l'article 2? Lorsqu'on dit: "Si le propriétaire de l'automobile n'est pas assuré ou n'est pas assuré suffisamment d'après les règles établies dans la présente loi"; comme on ne spécifie pas qu'on parle simplement du propriétaire, qu'il soit étranger ou résident du Québec, est-ce que vous croyez que l'article 2 tel que rédigé exclut les propriétaires étrangers?

M. Bhérer: Oui, mais dans notre esprit, cela ne s'applique qu'aux Québécois, qu'aux résidents.

M. Saint-Germain: Ah bon!

M. Bhérer: Cela ne s'applique pas aux non-résidents. Dans notre esprit, c'est peut-être... mais pour fins de clarification, il serait plus simple si on ajoutait l'article qu'on propose.

Mme Payette: M. le Président, comme je peux une fois être entièrement d'accord avec le député de Jacques-Cartier, vous me permettrez de noter cette exception. Je pense que le député de Jacques-Cartier a parfaitement raison.

M. Saint-Germain: J'ai raison.

Mme Payette: Oui.

M. Saint-Germain: Même si je ne suis pas avocat.

Mme Payette: Vous avez parfaitement raison. C'est-à-dire que l'article proposé par cette association est déjà compris dans l'article au point 2 et la dernière partie de la proposition dans l'article au point 5.

M. Saint-Germain: Puisqu'on s'entend sur le fond, il ne devrait pas y avoir de difficulté sur la forme, si l'article n'est pas assez clair.

Mme Payette: Si on s'entend, c'est qu'il doit y avoir quelque chose qui n'est pas correct.

M. Roy: C'est justement ce que je viens de dire.

Mme Payette: Et pour une fois, je suis d'accord avec vous aussi.

M. Bhérer: Il suffirait de rendre cela plus clair.

M. Saint-Germain: Vous parlez ici, à l'article, à la page 8 de votre mémoire, que "ce recours de l'assuré contre le fonds d'indemnisation, dans les cas prévus, devrait plutôt être considéré comme une franchise, en réduction de la prime". Nous n'avons pas de chiffres. Je ne sais pas jusqu'à quel point ceci peut être un élément important, mais il me semble qu'en toute justice, c'est ce qui devrait arriver. Ou qu'on donne à vos assureurs le droit de s'adresser au fonds d'indemnisation, si on le donne, on peut vous donner une réduction de prime.

M. Bhérer: Si ces derniers peuvent s'y adresser, on n'a pas d'objection. Nous pensons que cela devrait être plutôt employé par nous, pour une réduction de la prime à titre de franchise. On ne serait pas obligé de s'assurer pour \$50 000 dans les cas prévus.

M. Saint-Germain: Puisque les particuliers l'ont, il n'y a pas de raison pour que les personnes morales n'aient pas le même recours contre le fonds d'indemnisation.

Je voulais aussi parler des 15%; l'administration du plan coûtera plus de 15% des primes perçues dans le régime de non-responsabilité, tel que vous le dites au paragraphe 2 de l'article 9. Je ne sais pas si vous avez quelque chose à ajouter là-dessus mais, puisque nous n'avons pas de chiffre, il faut bien admettre que vos affirmations peuvent être aussi exactes que d'autres.

M. Bhérer: Nous avons pris, pour fins de référence, l'expérience des autres provinces.

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

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

M. Paquette: M. le Président, j'aimerais demander ceci à nos invités. Ils font une affirmation assez forte vers la fin; il nous disent que leurs coûts vont augmenter, que les primes risquent d'augmenter alors qu'on ne connaît pas encore la prime exacte qui va être demandée sur les plaques d'immatriculation ou par tout autre moyen aux transporteurs.

Ce que j'ai compris de votre mémoire c'est qu'il y a peut-être un facteur d'augmentation des coûts au niveau de l'économie d'échelle que les compagnies d'assurances faisaient en vous vendant un montant global d'assurances. Maintenant comme elles vont vous assurer pour certains points bien précis, vous pensez que cela a des chances de coûter plus cher. Mais, à part cela, tous les autres éléments sont déjà des choses que vous payez à même vos polices d'assurance; vous êtes déjà obligés de vous assurer pour cela.

M. Bhérer: Oui, mais on le paye en fonction de notre expérience à nous, non pas en fonction de l'expérience des autres; ce n'est pas la même chose. L'assurance pour blessures corporelles, parmi les propriétaires d'autobus est la moins coûteuse qui soit sur le marché, parce que notre expérience est meilleure que celle d'autres groupes.

M. Paquette: A cause de la responsabilité et du fait que vous avez moins d'accidents?

M. Bhérer: C'est-à-dire que nous sommes moins impliqués dans des accidents où il y a des dommages corporels.

M. Paquette: Oui. Vous avez dit, tout à l'heure, que vous sembliez préférer une formule d'impôt sur le revenu pour le financement du régime. Moi, pour d'autres raisons, je trouve que cela a un certain sens d'avoir une taxe progressive étant donné que les indemnités vont être en fonction du revenu également, en ce qui concerne les blessures corporelles. Mais il y a quand même un problème; supposons qu'on mette cela sur l'impôt sur le revenu, qu'est-ce qui empêche quelqu'un de mettre l'auto au nom de la personne dans la famille qui a le moins de revenu, de façon à diminuer ses primes? Il y a une série de problèmes comme cela.

M. Bhérer: Je pense que de ce côté le gouvernement a seulement à faire des règlements, il n'y a pas de problème. N'importe qui ne peut enregistrer une voiture à son nom.

M. Paquette: Je pense que n'importe qui peut enregistrer une voiture à son nom. Le mari peut la mettre au nom de la femme, il peut la mettre au

nom du garçon. Il y a quand même là un problème technique.

Si je comprends bien, vous le demandez parce que cela permettrait à vos passagers de payer, en quelque sorte, les coûts et de réduire d'autant votre prime.

M. Bhérer: Cela mettrait tout le monde sur le même pied. Ceux qui emploient l'autobus et qui sont protégés paieraient. Le piéton qui n'emploie pas l'autobus, le cycliste, tout ce monde qui n'a pas de véhicule paierait sa petite part pour l'assurance qui lui est offerte. Autrement ce sera de l'assurance gratuite pour ces gens. Le jeune homme qui...

M. Paquette: Si vous permettez; je pense qu'actuellement ces gens ne paient pas d'assurance, c'est vous qui les assurez, mais ils en payent indirectement dans le prix du billet.

M. Bhérer: Pour ceux qui voyagent dans nos autobus, mais pour ceux qui voyagent à pied ou qui voyagent... Enfin, il n'y a pas seulement nous autres. Même ceux-là, de toute manière, individuellement ils vont le payer le prix de l'assurance. Ils vont le payer également tandis qu'autrement ils paieraient d'après leurs revenus. Ceux qui sont exemptés de l'impôt sur le revenu ne paieraient pas et ils seraient assurés quand même.

Ceux qui ont un revenu supérieur au revenu maximum auquel ils auraient droit par leur indemnisation paieraient en fonction de ce revenu. C'est compensatoire, cela crée un équilibre. C'est toujours le moyen d'équilibrer les coûts entre des personnes de revenus divers, de revenus différents. Il y a un passage, des vases communicants. Celui qui a plus de revenus paie pour celui qui en a moins. Dans ma philosophie — je ne suis pas un socialiste — je trouve cela équitable. Je ne suis pas un socialiste, je n'aime pas partager mes biens avec les autres, mais pourvu que ce soit fait également, je suis pour cela.

L'assurance-maladie, je trouve cela très bien. L'assurance-hospitalisation, je trouve cela très bien. C'est fait sur l'impôt sur le revenu. Il y en a qui ne paient pas, mais ils sont assurés quand même. Les assistés sociaux ne paient pas et ils sont assurés; les malades, ceux qui ont des revenus en bas de \$3000, ne paient pas et sont assurés. Enfin, c'est juste, s'ils n'ont pas le moyen de payer, ces gens-là, mais celui qui a un revenu de \$50 000 paie, lui.

M. Paquette: Maintenant, j'ai de la difficulté à identifier ce que vous nous proposez.

M. Bhérer: Si vous me le permettez, M. le député...

M. Paquette: Vous craignez que vos primes augmentent. Si j'ai bien compris, vous voudriez que plus de choses soient couvertes par le régime étatique?

M. Bhérer: Non.

M. Paquette: Vous craignez aussi la mixité du régime?

M. Bhérer: Non, non, non.

M. Paquette: Qu'est-ce que vous aimeriez en tant que formule globale? C'est ce que j'aimerais savoir.

M. Bhérer: Non, non. Toute notre responsabilité quant aux biens matériels, on est prêt à l'assumer, il n'y a pas de problème; notre responsabilité pour les dommages à l'extérieur, on est prêt à l'assumer, il n'y a pas de problème; mais ce qui nous ennuie, c'est d'être responsables de dommages à l'égard d'assurés résidant dans le Québec. Cela nous impose l'obligation d'assurer tout le monde de la même manière, parce que c'est le plus grand nombre de voyageurs. C'est ce qui fait que nos primes d'assurance ne baisseront pas tellement.

M. Paquette: Ce n'est pas tellement le fait que ce soit un régime mixte?

M. Bhérer: Je reviens à l'histoire de l'impôt sur le revenu. Un propriétaire d'autobus, qui a une compagnie qui fait des profits, va payer son impôt sur le revenu et il va contribuer comme ça suivant ses revenus, suivant ses moyens. C'est cela, l'équilibre.

M. Paquette: Sauf que c'est sur le gain de capital, c'est taxé à moitié. Ensuite, c'est après avoir réinvesti un paquet de sommes. C'est à 12%, c'est la même chose pour toutes les compagnies, peu importe...

M. Bhérer: Oui, mais enfin...

M. Paquette: ... la taille des compagnies. En tout cas, on pourrait discuter longtemps là-dessus.

M. Bhérer: Oui, les socialistes, les socialistes aiment cette formule. Je n'en suis pas un et je l'aime.

M. Paquette: Vous aimez la progressivité de l'impôt pour les particuliers, mais pour les compagnies peut-être moins.

M. Bhérer: Mais j'aime contribuer au système social de ceux qui sont démunis, par exemple. C'est ma part de vie en société.

M. Paquette: Je sens qu'on s'en va à l'encontre du règlement. Je ne sais pas comment vous conciliez la justice distributive...

M. Saint-Germain: C'est intéressant quand même.

M. Paquette: ... avec la taxation sur la moitié seulement des gains de capital alors qu'un gars à salaire est taxé sur son plein revenu.

M. Bhérer: Pour ce qui est du gain de capital, monsieur, ce que j'ai acquis par mes économies, je ne tiens pas à ce que personne vienne me le prendre. J'ai travaillé toute ma vie, j'ai acquis un petit capital et je ne voudrais pas que personne vienne me le prendre par une taxe sur le capital. C'est à moi, je l'ai gagné. Sur mon revenu, par exemple, je suis prêt à partager.

M. Shaw: C'est un profit, "a corporate profit".

Une Voix: De 50%. Une moitié...

Le Président (M. Boucher): Vous avez terminé?

M. Paquette: Oui.

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

M. Roy: Non, je n'ai pas demandé la parole.

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

M. Lefebvre: Je voudrais revenir sur les chiffres que vous avez donnés tout à l'heure. Votre assurance moyenne est d'environ \$3000.

M. Bhérer: Oui.

M. Lefebvre: Vous avez dit que 40% — c'est inscrit dans votre texte — de la prime couvrirait le corporel. Vous avez aussi dit qu'à peu près 40% de ces \$1200 seraient une baisse réelle assumée par cette assurance. Est-ce exact?

M. Bhérer: Ce serait un nouveau coût. Oui, c'est cela. Environ \$500.

M. Lefebvre: Ce qui veut dire \$500. Ce qui veut dire aussi que si le nouveau taux des plaques n'augmente pas plus que de \$500, vous allez être gagnant...

M. Bhérer: Bien, gagnant! On n'aura pas besoin...

M. Lefebvre: En aucun moment on a dit que cela dépasserait ces \$500; je comprends difficilement votre crainte, en disant que les coûts vont augmenter. Si on prend 40% de 40% de \$3000, cela donne \$500. Tant que les plaques ne coûteront pas plus que \$500, vous êtes certains, à toutes fins pratiques, que votre assurance ne sera pas plus chère. Au contraire, elle a des tendances à être moins chère.

M. Bhérer: Je ne le sais pas, c'est ce qui est le point d'interrogation.

M. Lefebvre: Ce sont vos chiffres.

M. Bhérer: Oui, oui, mais je ne sais pas comment cela va coûter, les frais d'immatricula-

tion. C'est pour cela que je disais tout à l'heure que si on connaissait les chiffres...

M. Lefebvre: Non, mais on dit que tant que cela ne dépasserait pas ce que j'ai dit, tant que cela ne dépasserait pas \$500, vous allez payer moins d'assurance.

M. Bhérer: On ne paiera pas moins, mais on ne paiera pas plus.

M. Lefebvre: Cela je ne...

M. Roy: On ne sait pas si cela peut dépasser \$500, c'est là qu'est le point.

M. Bhérer: C'est cela le problème.

M. Lefebvre: Tant que cela ne dépassera pas.

M. Roy: C'est ce qui me faisait dire tout à l'heure que nous faisons des discussions sur une base hypothétique, un peu comme un conseil d'administration qui serait réuni pour étudier le bilan d'une entreprise. On dirait: Les comptables n'ont pas fini de le préparer, mais étudiez-le pareil. C'est ce qu'on fait.

Le Président (M. Boucher): Alors, il n'y a pas d'autres intervenants, je redonne la parole à Mme le ministre.

Mme Payette: Merci, M. le Président. Je voudrais revenir à la dernière page du mémoire, M. Bhérer, tout simplement pour apporter une correction, si vous permettez, au deuxième paragraphe, où vous affirmez que le plan coûtera plus de 15% des primes perçues dans le régime de non-responsabilité, comme le démontre l'expérience des autres provinces. Il y a plusieurs provinces, cependant, qui envisagent un "no fault"; c'est le cas de la Saskatchewan, du Manitoba, de la Colombie-Britannique, de l'Ontario, à ma connaissance.

En Saskatchewan, actuellement, le pourcentage de frais d'administration est de 20% sur l'ensemble des assurances, puisque toutes les assurances sont étatisées, mais il n'y a pas de "no fault" dans le régime étatique. Ce que nous visions, nous, avec le régime proposé, c'est entre 20% et 25% de frais d'administration au total, y compris l'entreprise privée et le régime d'Etat que nous maintenons pouvoir administrer à 6% ou en dessous.

M. Bhérer: Tant mieux.

Mme Payette: Une autre chose que j'aimerais aussi vous dire: je voudrais reconnaître votre grande générosité quand vous nous proposez de vous taxer sur votre impôt sur le revenu et je suis en train de me demander si on ne fera pas une exception pour vous tellement vous l'avez réclamé. J'ai l'impression cependant que cela vous coûterait plus cher à vous, M. Bhérer, sur l'impôt

sur le revenu que sur votre plaque d'immatriculation.

M. Bhérer: Oui, mais cela va coûter plus cher à d'autres aussi qui ne payent pas actuellement, qui ne paieront pas dans ce temps-là.

Mme Payette: Vous êtes prêt à partager. Si vous êtes d'accord également, puisque vous avez réclamé à deux reprises que les discussions puissent se poursuivre avec les gens qui travaillent à la réforme, je me permettrai de déléguer Me Jean-Pierre Marcotte, un des conseillers juridiques auprès du ministère, qui pourra, en communication avec votre association et avec vous, voir les détails de l'application de la réforme en ce qui vous concerne.

M. Bhérer: Nous irons sûrement communiquer avec lui.

Mme Payette: Je vous remercie infiniment de votre participation à la commission.

Le Président (M. Boucher): Au nom des membres de la commission, je remercie les représentants de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec, Me Bhérer et Me Poliquin, et nous allons passer à un autre mémoire.

M. Bhérer: Au nom de mes clients, M. le Président, Mme le ministre et tous les membres de la commission, je vous remercie de votre gentillesse et de la cote d'écoute que vous nous avez accordée. Enfin, je vous remercie beaucoup. Nous sommes heureux d'avoir comparu devant vous et nous espérons que notre contribution sera utile.

Précisions concernant les employés de la CAT

Mme Payette: M. le Président, avant de passer à d'autres intervenants, j'aimerais apporter une information à une question du député de Beauce-Sud, au sujet de certaines rumeurs officieuses concernant des employés de la Commission des accidents du travail. Certains employés de la Commission des accidents du travail ont en effet été mis en disponibilité, suite à l'application de la politique de décentralisation de la Commission des accidents du travail. Ces employés font partie de la fonction publique cependant et jouissent du privilège de permanence et seront réaffectés à d'autres fonctions. La régie, pour sa part, s'est engagée à donner priorité à ces personnes dans son recrutement.

M. Roy: Je remercie beaucoup Mme le ministre de ses informations, mais est-ce qu'on l'a informée et serait-elle prête, de son côté, à mandater quelqu'un de son cabinet pour faire enquête auprès des personnes qui ont été mises en disponibilité, parce que toutes celles qui se sont adressées à la Régie de l'assurance automobile ont reçu un refus catégorique et se sont vues informées

que tout le personnel était déjà engagé et retenu. J'ai le témoignage de nombreuses personnes qui, actuellement, sont mises en disponibilité à la Commission des accidents du travail. On leur aurait dit: Dites à ces personnes de se présenter à l'ouverture du bureau et de se représenter à la fin de l'après-midi. De toute façon, elles ont leur sécurité d'emploi. Comme il s'agit d'épargner les deniers de l'Etat et que ces personnes sont au nombre de près de 140, c'est la raison pour laquelle je suis rassuré par le fait que le ministre nous confirme en commission parlementaire que ces personnes auront priorité auprès de la Régie de l'assurance automobile. J'espère qu'on en prendra bonne note dans ces milieux et qu'on verra à corriger une opinion qui était répandue dans le milieu et à corriger également les décisions qui ont été prises concernant ces personnes.

Mme Payette: M. le député, je trouve qu'on calomnie beaucoup la Régie de l'assurance automobile, mais, effectivement, je maintiens la déclaration que je viens de vous faire et je pense que cela rassurera tout le monde.

M. Roy: En vous remerciant, Mme le ministre, ce n'est pas dans l'intention de calomnier la Régie de l'assurance automobile. Je n'ai pas dit cela du tout.

Mme Payette: Il ne s'agit pas de vous, M. le député. J'ai dit: On calomnie beaucoup.

M. Roy: Je comprends. Mais je dis que les personnes qui se sont plaintes de cet état de choses avaient eu cette réponse. C'est la raison pour laquelle, pour ne pas ternir l'image de la Régie de l'assurance automobile, j'ai soulevé ce point à la commission.

Mme Payette: Je vous remercie de votre délicate attention pour ta régie.

Le Président (M. Boucher): Ceci étant dit, le prochain organisme convoqué est l'Association provinciale des marchands d'automobiles du Québec Ltée, représentée par M. Henri Grondin, procureur, M. Denis Demers et M. Frank Williams.

M. Grondin, vous avez la parole.

Association provinciale des marchands d'automobiles du Québec Ltée

M. Grondin (Henri): M. le Président, Mme le ministre, messieurs les membres de la commission, mon nom est Henri Grondin et je suis le procureur de l'Association provinciale des marchands d'automobiles du Québec. Je suis accompagné cet après-midi du président de l'association, à ma gauche, M. Frank Williams, de Hull, du vice-président, M. Gilles Bédard, de Lévis, de même que de M. Denis Demers, qui est le directeur général, et de M. Gilles Viel, également administrateur, de Québec.

L'Association provinciale des marchands

d'automobiles, comme vous le savez probablement, regroupe seulement des marchands "franchisés", c'est-à-dire ceux qui ont une concession de voitures neuves d'un manufacturier de voitures. Cette association les regroupe presque tous, soit environ 850 marchands à travers le Québec. Ces gens-là emploient environ 35 000 salariés et l'association s'est toujours intéressée aux projets de réforme de l'assurance automobile. L'association a présenté un mémoire à la commission Gauvin, elle a préconisé certaines réformes relativement au certificat de conformité, à l'examen périodique des véhicules automobiles, etc. Elle a également présenté un mémoire au ministre, Mme Payette, sur le livre bleu.

L'association veut jouer un rôle à la fois actif et positif. Quoi qu'on puisse en dire, nous voulons vraiment faire ce mémoire-là dans l'intérêt du consommateur, parce que les marchands d'automobiles que je représente aujourd'hui ont besoin de cet appui du consommateur pour réussir en affaires. Nous ne voulons pas répéter tout ce que nous avons déjà dit dans nos mémoires antérieurs et surtout celui qui a été présenté à Mme Payette il y a quelques mois, même si nous continuons de nous interroger sur l'à-propos de chambarder tout le système de l'assurance automobile, sans être bien sûrs de l'économie réelle qui pourra en résulter pour le consommateur. Cependant, nous voulons revenir sur un point bien particulier, celui que nous connaissons le mieux. Nous croyons de notre devoir de parler, justement, de la réparation des véhicules automobiles.

Or, à ce sujet, nous formulons deux types de recommandations. La première a trait aux articles 138 à 158 du projet de loi.

Comme vous le savez, M. le Président et Mme le ministre, on a formé, à l'article 138 du projet de loi, ce qu'on appelle la Corporation des assureurs autorisés. Or, on constate, à la lecture du projet de loi, que l'on confie des pouvoirs extrêmement larges à cette nouvelle corporation dans le domaine de l'indemnisation des dommages. Il semble, du moins à la lecture du projet de loi, que cette corporation soit formée exclusivement de représentants des compagnies d'assurance, même si le ministre ou une autre personne et le surintendant des assurances y siègent. Nous croyons qu'il y a un danger réel de confier seulement à des assureurs le soin de prendre toutes les décisions à cet effet.

Si on regarde, par exemple, les articles 153, 154, 155 et 158, je vous avoue que cela nous fait un peu peur. L'association provinciale, comme elle le dit dans son mémoire à la page 3, soumet que, si les centres d'évaluation devaient être l'outil le plus adéquat pour réaliser des économies dans le cas de l'indemnisation versée pour la réparation des dommages matériels, ces centres d'évaluation, pour être efficaces, ne devraient pas être régis et opérés uniquement par des assureurs. Ils devraient comporter, de toute nécessité, la présence, la participation et la collaboration des marchands d'automobiles qui sont les représentants de l'industrie de la réparation. A tout le moins,

cette formule éviterait tout contentieux sur le montant des réparations entre les assureurs et les garagistes.

En somme, nous croyons essentiel de participer, comme représentants des réparateurs d'automobiles, aux décisions qui seront prises relativement aux centres d'évaluation et aux autres mesures concernant la réparation des véhicules automobiles. Entre autres, il faudra tenir compte, dans les normes qui seront établies par cette corporation des assureurs, des distinctions régionales. Il faudra tenir compte, également, de l'équipement qui peut différer d'un garage à un autre. Il faudra également tenir compte des conventions collectives qui existent chez certains marchands d'automobiles, chez la plupart de nos membres, et qui n'existent peut-être pas chez d'autres types de réparateurs. Enfin, il faudra tenir compte également de la qualité de la réparation.

En somme, nous soumettons que les assureurs sont à la fois juge et partie jusqu'à un certain point puisqu'ils vont définir les règles du jeu et, ensuite, ils vont payer la facture dans le cas des dommages matériels. Nous soumettons qu'ils n'ont pas les mêmes intérêts que le consommateur; ils n'ont pas les mêmes intérêts, non plus, que les réparateurs. C'est pour cela que, si vous vous référez à la page quatre de notre mémoire, nous redisons que nous croyons essentiel que des représentants du public et de l'Association provinciale des marchands d'automobiles participent aux décisions prises par la corporation ou, du moins, soient obligatoirement consultés préalablement dans tout ce qui les concerne.

C'est pour cela que nous soumettons un amendement à l'article 153 — ce n'est pas 53, mais bien 153 — qui pourrait se lire comme suit: "La corporation détermine, conjointement avec les représentants de l'Association provinciale des marchands d'automobiles du Québec, les normes d'établissement et d'opération des centres qu'elle agré, ainsi que les conditions de retrait de son agrément.

Même chose pour l'article 155 qui commence par les mots "La corporation doit établir une convention d'indemnisation directe relative" — au paragraphe deux, on devrait dire — à l'évaluation des dommages subis par les automobiles et à l'expertise nécessaire après consultation de l'association que nous représentons.

Nous souhaiterions également, M. le Président, que des gens du Conseil de la protection du consommateur puissent également se joindre à la corporation des assureurs. En somme, nous voulons que tous les gens intéressés puissent participer à l'établissement de ces normes.

En deuxième lieu, nous croyons que devraient être reconnus par la loi, de façon automatique, comme centres d'évaluation agréés, tous les établissements des membres de l'Association des marchands d'automobiles. Vous savez que, pour être membre de l'association, il faut détenir une franchise des manufacturiers. Or, inutile de vous dire que les manufacturiers ont des normes excessivement rigides, des exigences très dures en

ce qui concerne l'honnêteté et la solvabilité de ceux qui détiennent des franchises.

En plus de cela, l'Association des marchands d'automobiles a certaines normes d'éthique. Enfin, la plupart des marchands d'automobiles ont, dans leur établissement, des syndicats accrédités qui négocient des conventions collectives.

Ceci assure évidemment aux salariés des normes de salaires et des conditions de travail adéquates, des normes d'hygiène aussi, et tout cela pour dire que nos membres offrent un service garanti, ce qui n'est peut-être pas le cas de tous les réparateurs d'automobiles au Québec.

En somme, nous ne prétendons pas être les seuls à pouvoir être accrédités par cette fameuse corporation, mais nous pensons que nous sommes sûrement tous aptes à être accrédités, quitte à laisser, par la suite, à la corporation prévue à l'article 138 le soin de vérifier si les normes qu'elle pourra adopter conjointement avec l'Association provinciale sont bien respectées.

En somme, M. le Président, en terminant, nous voulons reprendre cette conclusion du mémoire qui dit que même s'il est vrai que les garagistes, en général, ont une côte à remonter dans l'opinion publique, l'Association provinciale des marchands d'automobiles veille à ce que tous ses membres rehaussent cette cote de confiance, et elle désire participer à la mise en place du nouveau système. Pour cela, nous en sommes conscients, il faudra apporter quelques amendements mineurs au projet de loi, et nous avons confiance que vous le ferez, et nous vous remercions à l'avance. Et comme j'ai avec moi les représentants de l'association, ils sont à votre disposition pour répondre à toutes les questions peut-être bien particulières dans le domaine de la réparation des véhicules automobiles.

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

Mme Payette: M. le Président, vous me permettez une question d'abord à M. Williams, parce que j'ai dit tout à l'heure qu'on calomniait souvent la Régie de l'assurance automobile, mais on calomnie aussi le ministre, à certains moments, et M. Williams a laissé au ministre une mauvaise réputation dans la région de Hull en disant qu'il ne répondait pas aux lettres qu'on lui envoyait. J'aimerais qu'il puisse corriger cette mauvaise impression qu'il a laissée à Hull.

M. Williams (Frank): Je n'ai pas eu la réponse, non plus, Mme le ministre.

M. Saint-Germain: Monsieur est ici non pas pour résoudre des problèmes de relations personnelles entre lui et le ministre, nous sommes ici pour avoir l'opinion de monsieur sur le contenu de son mémoire. Si Mme le ministre a personnellement des problèmes avec monsieur nous ne sommes pas à la commission pour les entendre, et je ne vois pas qu'on doive perdre du temps à ce faire non plus.

Mme Payette: Oui, M. Saint-Germain.

M. Williams: Elle a mon adresse.

Mme Payette: C'est exact, on s'en occupera. Vous avez mentionné, en lisant votre mémoire, que, pour avoir l'autorisation d'exister, les grandes compagnies fabriquant des voitures avaient des normes d'éthique extrêmement sévères. Pourriez-vous détailler les normes qui sont imposées?

M. Grondin: J'ai parlé des normes de solvabilité et d'honnêteté que les manufacturiers de voitures exigent avant de donner une franchise d'automobiles.

Mme Payette: Oui.

M. Grondin: Evidemment, dans les détails, je laisserai encore à M. le président le soin d'y répondre.

M. Williams: Quant aux normes des manufacturiers, bien entendu, c'est la solvabilité de la personne, si elle a une bonne réputation, si elle est connue dans la région où elle va opérer. Il y en a beaucoup d'autres qui sont exigées aussi. S'il y en a qui veulent ajouter quelque chose...

M. Bédard: C'est de connaître le produit qu'on vend, chaque individu qui représente le manufacturier doit connaître le produit aussi bien pour la réparation mécanique que pour le déboselage, la quantité de pièces aussi qu'il faut garder en inventaire.

Mme Payette: Vous laissez entendre, à la page 2 de votre document, que la réforme de l'assurance automobile, semble-t-il, nuirait au commerce que vous exercez. J'aimerais savoir de quelle façon vous le voyez. Si je lis le paragraphe, vous revenez à la charge sur la réparation des véhicules automobiles et les conséquences graves que pourrait avoir le projet de loi sur vos membres ainsi que sur le consommateur. Pourriez-vous m'expliquer davantage quelles sont ces conséquences graves?

M. Grondin: Madame, si la Corporation des assureurs décide de tout faire sans nous consulter, qu'elle décide, par exemple, des taux qu'elle va payer, qu'elle décide — cela peut concerner, vous allez dire, le marchand d'automobiles — qu'une automobile plus vieille que telle année ne devrait pas recevoir autre chose que des pièces de seconde main dans les réparations, le consommateur est intéressé. Il reste à savoir si on va lui poser une aile reconditionnée ou une aile neuve, un pare-choc reconditionné ou non ou des choses comme celles-là. Je vous donne des exemples très bénins, mais cela peut être plus que cela, et je pense que les gens qui sont avec moi peuvent vous donner des exemples de cas où ils se battent eux-mêmes avec les estimateurs d'assurance pour obtenir pour leurs clients une répara-

tion adéquate. Mais si les normes sont faites de telle façon qu'on n'y peut rien et qu'on n'est même pas là pour en discuter au moment où elles vont être établies, nous pensons évidemment que les assureurs vont penser à eux d'abord.

Ils vont faire en sorte que cela ne coûte pas cher, peut-être, mais est-ce que cela sera bon pour le consommateur? Je ne le sais pas. C'est là, je pense, que nous disons que cela peut avoir des conséquences graves à la fois pour le marchand d'automobiles qui a un commerce, si on fixe d'autorité les taux, etc., et le nombre d'heures que cela doit prendre pour faire telle réparation, cela peut être important; cela peut avoir des conséquences également sur le consommateur qui ne pourra peut-être pas obtenir, à cause des normes, une réparation complète de son véhicule puisqu'on va lui dire: Ecoutez votre voiture date de plus de deux années, on ne peut pas faire mieux que cela.

C'est dans ce sens que nous disons que cela peut avoir des conséquences graves et que nous voulons être présents au moment où les décisions vont se prendre, où les normes vont être établies.

Mme Payette: Est-ce qu'il n'y a pas eu, jusqu'à maintenant, de la part de vos membres, une grande largesse au niveau des réparations de voitures?

M. Grondin: Une grande quoi, je m'excuse?

Mme Payette: Largesse.

M. Grondin: Largesse?

Mme Payette: Oui. Est-ce qu'on n'a pas tendance souvent, pour donner satisfaction au client — je veux dire que cela peut être fait de cette façon — de remplacer par des pièces neuves des pièces qui pourraient être réparées?

M. Grondin: Je pense que c'est toujours d'accord avec la compagnie d'assurances ou avec l'ajusteur.

M. Williams: Tout d'abord, c'est le client qui paie l'assurance. Si vous avez une automobile qui est pratiquement neuve et que l'ajusteur sait où il y a un morceau usagé, qu'il voudrait le passer, on dit au client: Tu devrais avoir un morceau neuf pour être certain qu'il y a une bonne réparation. C'est protéger le client. Il n'y a pas de largesse. C'est dans l'intérêt du client. D'autres fois, cela n'a pas de bon sens de mettre des pièces neuves parce que l'automobile a un certain millage. On met des pièces usagées. Il n'y a pas de largesse.

Mme Payette: Avec l'accord du client à ce moment.

M. Williams: Il faut le déclarer au client. Il ne faudrait pas s'en faire, nos services de déboselage, ce ne sont pas des gros profits. C'est peut-être dans le rouge.

Mme Payette: Dans quel sens?

M. Williams: C'est un service qui demande beaucoup d'investissement, qui coûte très cher à administrer. Si on n'était pas obligé par les manufacturiers — je ne dirais pas que tous les manufacturiers exigent qu'on ait des services comme ceux-là; j'en connais, comme les nôtres; il faut les avoir — peut-être qu'on ne les aurait pas du tout.

Mme Payette: C'est la partie de votre commerce qui est la moins intéressante.

M. Williams: Oui, c'en est une partie.

Mme Payette: Du point de vue des revenus.

M. Williams: C'est cela.

Mme Payette: Est-ce que vous ne seriez pas portés, à ce moment, à faire moins de débosselage et à avoir tendance à remplacer les pièces, plutôt que de "débosseler" quand c'est faisable?

M. Williams: Cela dépend combien de temps cela prend. Cela marche toujours à l'heure. Si cela prend plus de temps à le débosseler, c'est sûr que la compagnie d'assurances va nous dire: Mets-en un morceau neuf ou usagé. Si cela prend moins de temps, elle va le faire débosseler.

Mme Payette: Actuellement, on a en face de nous seulement des représentants de grands fabricants de voitures. On n'a pas de petits garagistes du coin.

M. Williams: Les garagistes du coin ne peuvent pas être dans notre association. On a un marchand de Datsun. C'est cela?

Une Voix: Autrefois.

M. Williams: Autrefois.

Mme Payette: Est-ce que j'avais tort, parce que j'ai quand même été une consommatrice de voitures, à une certaine époque, de penser qu'il est souvent important pour le consommateur de s'adresser parfois au petit garagiste du coin qui ne tient pas à remplacer une voiture par une voiture neuve?

M. Grondin: Je vais laisser le soin au président de répondre, madame, parce que je ne suis pas marchand d'automobiles.

Mme Payette: J'écoute le président.

M. Williams: C'est parce que cela dépend avec quelle intention vous allez au garage du coin.

Mme Payette: On a dit depuis ce matin qu'il était probablement souhaitable à la société vers laquelle on s'en va, dans laquelle on vit, de conserver une voiture le plus longtemps possible. Il m'est arrivé de penser, comme consommatrice, à certains moments, quand on fait affaires avec le

représentant d'un manufacturier de voitures qui a intérêt à vendre des voitures, qu'on a moins tendance à chercher à réparer qu'au garage du coin où on ne cherche pas à vous en vendre une nouvelle.

M. Viel (Gilles): Ce n'est pas nous qui cherchons à en vendre une nouvelle. C'est simplement le taux horaire qui est trop élevé par les conventions collectives. Le taux étant élevé par les conventions collectives, cela coûte plus cher de réparer la voiture que d'en acheter une nouvelle. C'est la raison pour laquelle ce problème existe, tandis que, dans un garage du coin, ces gens vont faire tant bien que mal, peut-être que ce sera bien fait, l'ouvrage sera bien fait, mais ce sera meilleur marché parce qu'ils ne sont pas régis par une convention collective.

Mme Payette: Est-ce qu'on aurait tort de penser qu'il y a une surévaluation des dommages matériels dans des accidents d'automobiles?

Une Voix: Non.

M. Williams: Mme Payette, la dernière fois vous nous avez posé la même question. On y a peut-être mal répondu. Ce n'est pas vrai; il y a trois personnes qui sont impliquées à chaque fois, c'est le département de débosselage, l'expert et très souvent le client lui-même.

Mme Payette: Alors, vous allez m'affirmer que ce que l'on paie pour les réparations de voitures c'est vraiment le coût de la réparation.

M. Williams: Avec profit, pour le marchand, sur cette réparation, oui. On peut vous en montrer.

Mme Payette: Il n'y a jamais d'exagération?

M. Williams: Là on va parler en général de l'association. Je peux vous dire que je ne connais pas de cas particuliers qui soufflent les prix.

Mme Payette: Est-ce que c'est déjà arrivé qu'à l'intérieur de votre association vous ayez été obligés de dénoncer un membre à cause de ses pratiques dans ce sens?

M. Williams: C'est parce qu'on n'en connaît pas.

Mme Payette: Il n'y en a pas du tout?

M. Williams: On n'en connaît pas du tout; si vous pouvez nous en nommer, on va s'en occuper.

M. Grondin: Pour être avocat de l'association, madame, je peux dire que les gens qui sont dans l'association, s'ils sentent qu'ils ont quelque chose à se reprocher, donnent leur démission; mais je ne crois pas qu'ils restent dans l'association. De plus je vous signalais tantôt que les manufacturiers de voitures sont excessivement exigeants et, si l'un

de leurs concessionnaires est vraiment pris à faire des choses qui ne sont pas correctes, c'est le manufacturier lui-même qui s'en charge et, comme on dit dans le métier, il décroche l'enseigne.

Mme Payette: Terminé, pour l'instant, M. le Président.

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

M. Saint-Germain: M. le Président, on a dit maintes et une fois qu'il fallait absolument modifier le régime d'assurances du Québec. Il y a bien des gens qui sont impliqués dans ce régime et la majeure partie de ces gens, exceptés quelques-uns, le demeureront. Il reste que réparer une voiture, aujourd'hui, est excessivement dispendieux; c'est même trop dispendieux pour une personne à revenu moyen. Quand je dis ceci je ne fais pas un reproche aux marchands d'automobiles et aux garagistes, je constate; c'est pour moi une question de fait. Je sais pertinemment que les coûts ont augmenté énormément depuis trois ou quatre ans. Évidemment, cela ne fait pas l'affaire du consommateur et j'ai aussi bien l'impression que cela ne fait pas l'affaire des marchands qui sont pris avec des conventions collectives, des salaires très élevés. Le chauffage, les taxes, tout augmente. Je n'aimerais pas, actuellement, être garagiste; je vous le dis en toute sincérité. Qu'il y ait des exagérations chez vous, cela arrive là comme ailleurs. Dans toute corporation, même au niveau des professionnels, il y a toujours des faiblesses, c'est le genre humain. Cela existe, je suppose, chez vous comme ailleurs; probablement pas plus et pas moins qu'ailleurs. Mais parce que le public voit d'un mauvais oeil l'assurance en général, il y a bien des préjugés qui se sont inculqués dans la population. On peut parler des avocats, on peut parler des experts, on peut parler des agents d'assurances; il semble qu'il y ait des préjugés défavorables qui existent envers tous ces gens et, malheureusement, bien souvent, que ce soit les politiciens ou d'autres personnes, on a tendance à faire un peu de démagogie sur le dos de ces gens.

Ceci dit, vous avez un rôle à jouer en ce qui regarde l'assurance automobile; vous l'avez joué dans le passé. Qu'on vous aime ou qu'on ne vous aime pas, c'est encore vous qui allez réparer les voitures, quel que soit le régime qu'on va avoir; même si ce régime n'était absolument pas modifié, c'est encore vous qui allez faire les réparations. Alors, je crois que tous ceux qui ont une longue expérience dans le domaine de l'assurance, soit directement ou indirectement, comme vous autres, auraient dû être longuement consultés avant de légiférer sur cette question de l'assurance automobile. Cela n'a malheureusement pas été fait, il me semble, et c'est malheureux, parce que tous ceux qui ont une longue expérience ou une connaissance pratique et une connaissance professionnelle dans tout le domaine de l'assurance ne sont pas au niveau du gouvernement ou du ministère des Consommateurs, des Coopératives ou

des Institutions financières; on n'a jamais fait d'assurance à ce niveau, c'est nouveau pour eux. Cela ne veut pas dire que chaque personne qui travaille au service de l'assurance est un profane ou n'a pas de compétence.

Mais on ne se trompe pas en disant que, comme groupe, la compétence et la longue expérience ne sont pas là. Comme elles sont dans le public, comme elles sont dans tous ceux qui dans le passé se sont occupés d'assurance, il aurait été normal et prudent de dialoguer avec tous ceux qui se sont, dans le passé, occupés d'assurance directement et indirectement et vous en êtes.

C'est entendu qu'on donne à la Corporation des assureurs une autorité. C'est entendu qu'on vous laisse de côté, mais vous allez réparer des voitures quand même. Puisque vous allez les réparer dans l'avenir, ne faudrait-il pas que vous ayez, vous aussi, votre mot à dire? On pourra accepter ou refuser votre point de vue, mais au moins vous pouvez apporter, à un certain niveau de discussion, une expérience pratique, une façon pratique de voir les choses, ce qui pourrait être dans l'intérêt des automobilistes et de toute la communauté, parce que c'est tout le monde qui va payer pour cette assurance.

Ceci dit, vous dites à la page 2: "Tout d'abord, nous constatons que le projet de loi, au titre VI, soit les articles 138 à 158, crée la Corporation des assureurs autorisés". Vous dites qu'on lui confie des pouvoirs extrêmement larges dans le domaine de l'indemnisation des dommages corporels et des dommages matériels. Pourriez-vous mieux définir votre point de vue à cet égard?

M. Grondin: Les dommages matériels. Il y a peut-être une ambiguïté à cause de l'article 75 où les compagnies d'assurances vont encore assurer pour les dommages corporels dans certains cas, soit pour les dommages en dehors du Québec. Est-ce que la Corporation des assureurs va avoir quelque chose à voir dans cela? On ne le sait pas. Enfin, cela ne me paraît pas clair. Peut-être pas.

M. Saint-Germain: Dans le domaine qui vous concerne.

M. Grondin: Nous nous bornons à la question des réparations purement matérielles, dans notre mémoire.

M. Saint-Germain: Pourriez-vous expliciter un peu plus votre rôle?

M. Grondin: Depuis plusieurs années et tous les jours encore, les gens que je représente ici discutent avec les assureurs lorsque arrive le cas d'une réparation de voiture. Ce ne sont pas des adversaires, mais ce sont des gens qui n'ont pas les mêmes intérêts, si vous voulez. On discute autour d'une réclamation avec le consommateur qui, habituellement, n'est pas loin. Là, on apprend par un projet de loi qu'on confie à des assureurs le soin de faire toutes sortes de normes relativement à la réparation de voitures. Quelles vont être ces

normes? On ne le sait pas. Cette corporation aura-t-elle le pouvoir d'établir, par exemple, des taux horaires? Cette corporation aura-t-elle le pouvoir de mettre toutes sortes de restrictions quant aux réparations? Va-t-on tenir compte des disparités régionales? Va-t-on tenir compte des salaires que les garages paient?

A l'heure actuelle, il y a des conventions avec les assureurs qui tiennent compte du fait que le marchand est obligé de payer tel ou tel taux de salaire en vertu de sa convention collective ou de son décret. Toutes ces normes, entre autres, par exemple, toute la paperasse, si on peut dire, qui va entourer cela, les formules qu'il va falloir signer et le reste, qui va faire cela? D'après le projet de loi, cela semble être confié exclusivement à des assureurs, donc des gens qui n'ont pas les mêmes intérêts que les réparateurs et le consommateur. Cela nous fait peur. On a dit; Qu'est-ce qu'ils vont sortir comme normes? On leur donne un chèque en blanc. On permet au ministre et au surintendant des assurances de s'asseoir autour de la table, c'est tout. Mais les réparateurs dans cela, allons-nous avoir un mot à dire ou si on va se faire imposer d'autorité, sans qu'on ait un seul mot à dire, toutes sortes de normes qui vont toucher aux centres d'évaluation et à la réparation elle-même?

Si vous lisez les articles en question, vous voyez tous les pouvoirs qui sont donnés à cette fameuse corporation. Encore une fois, pourquoi les assureurs seuls? Ils vont se comprendre entre eux, mais ils sont juge et partie. S'il y avait un ou deux sièges donnés à des représentants des réparateurs, l'association que je représente, ou si, au moins, il y avait une assurance que tout ce qu'ils vont faire devra passer par une consultation obligatoire et préalable, déjà, je pense que mes gens seraient rassurés. Le public en général aurait plus de chances d'être mieux servi. Il faut se rappeler que les assureurs sont aussi en affaires. Je ne pense pas que les normes qu'ils vont établir vont nécessairement tenir compte des exigences de mes clients et des exigences du consommateur. Je n'ai pas d'objection à ce qu'ils soient là, mais nous considérons qu'ils ne devraient pas être seuls à décider.

Ce matin, j'entendais le ministre dire qu'il pourrait y avoir, peut-être, d'autres personnes à cette corporation. Tant mieux, mais, si je lis le projet de loi tel qu'il est rédigé, je ne vois pas de place pour d'autres que les assureurs. On dit même, plus loin, qu'il va y avoir des votes pondérés en fonction des primes qu'ils reçoivent et le reste. Alors, il ne semble pas qu'on admette d'étrangers, de laïques, si on peut dire, dans le domaine. Encore une fois, les gens que je représente ici sont concernés. Même si M. Williams a dit que ce n'est peut-être pas la partie la plus intéressante du commerce, il reste que cela représente une grande partie de leur commerce et il y a des sous qui entrent par cette porte-là. Alors, on est intéressé à savoir quelles vont être les normes qui vont nous régir. Remarquez encore une fois, que ce n'est pas le gouvernement qui les établit, les normes; ce n'est même pas la régie.

Vous donnez cela à un comité d'assurance et vous dites: Occupez-vous de cela. C'est cela qui nous fait peur. C'est pour cela qu'on dit: On est prêt à être là, puis à essayer de collaborer. Ce n'est pas un rôle absolument négatif qu'on veut jouer, pas du tout. Au contraire, on veut être positif. On a besoin, nous, que les consommateurs nous estiment bien pour qu'ils viennent encore chez nous. Comme l'a souligné Mme le ministre, il y a d'autres garagistes qui font des réparations et, si on veut que les consommateurs continuent à venir chez nous, il faut leur donner le meilleur service possible.

C'est dans ce sens, je pense, qu'on a intérêt, M. le Président, à être représentés à cette corporation. Le deuxième point de notre mémoire, c'est qu'on veut être automatiquement accrédités, au début à tout le moins, comme centres d'évaluation, quitte à ce que, par la suite, on vérifie si les normes qui seront décidées sont bel et bien remplies. Si quelqu'un ne remplit pas les normes, on l'enlèvera. Mais, au départ, pour lancer le système, on veut que les marchands d'automobiles, membres de l'association, soient reconnus.

Il y a, par exemple, le système de bons de garantie, etc., qui est assumé par cette association provinciale et cela fonctionne bien. On peut vérifier auprès du ministère des Transports et même au ministère des Institutions financières aussi en ce qui concerne la protection du consommateur, il y a des bons de garantie globaux pour tous les membres de l'association. Je pense que l'expérience a démontré que les membres de l'association provinciale ne coûtent pas cher, si vous voulez, ne dérogent pas aux règles. Les bons de garantie sont là, mais vous n'avez pas de marchands fautifs parmi nos membres. Quand on sort des statistiques, par exemple, sur ce qu'on fait certains garagistes, il faudrait peut-être distinguer entre les garagistes en général et les membres de l'association qui, encore une fois, ont des normes très rigides, des normes d'honnêteté et de solvabilité, je le répète, importantes.

Alors, nous disons que l'association est capable encore de jouer un rôle positif dans le domaine de la réparation d'automobiles en participant peut-être à cette corporation, du moins en étant consultée obligatoirement et préalablement. Notre désir premier, ce serait d'en faire partie.

M. Saint-Germain: A part les dommages à la carrosserie, vous avez aussi un certain pourcentage de dommages au niveau de la mécanique dans les voitures lors d'accidents.

M. Grondin: Un pourcentage en mécanique, certainement.

M. Saint-Germain: Alors, c'est plus complexe que simplement la carrosserie.

M. Williams: Oui.

M. Saint-Germain: Croyez-vous que l'autorité...

M. Williams: J'espère que l'assurance va comprendre cela pour payer.

M. Saint-Germain: Croyez-vous qu'avec l'autorité qu'on donne à la Corporation des assureurs actuellement un client pourrait perdre le droit de faire réparer sa voiture où il l'entend, par exemple?

M. Grondin: Cela dépend des normes. Regardez, les pouvoirs de cette corporation, c'est très large. On ne le sait pas, puis je pense que vous-même, vous ne pouvez pas le savoir non plus, puisque le projet de loi déléguerait cela aux assureurs. Alors, est-ce que l'assureur va dire: Ecoutez, je vous autorise à aller faire réparer votre voiture dans n'importe quel garage où le taux horaire n'est pas plus que tant? Cela peut être cela.

M. Williams: Ou bien le consommateur va payer la différence. S'il donne un billet en pensant que cela coûte \$800 et que cela coûte \$1100, il va payer \$300.

M. Saint-Germain: Le consommateur pourrait aussi perdre le droit...

M. Williams: Ou payer en surplus.

M. Saint-Germain: ...de réparer sa voiture lui-même, s'il le désire.

M. Williams: Oui. Est-ce qu'il va être payé le même prix, si c'est lui-même qui la répare?

M. Grondin: Il n'y a pas de réponse, non plus, dans le projet de loi sur cela.

M. Williams: C'est pour cela qu'on voudrait faire partie du comité, si possible.

M. Saint-Germain: Alors, il me reste à souhaiter que le ministre vous écoute d'une oreille sympathique. Merci, monsieur.

M. Viel: Peut-être aussi que, si le montant est payé directement au client, la régie va payer deux fois pour la même réparation. Parce que le type qui va retirer de l'argent pour son véhicule, s'il ne le fait pas réparer, un mois plus tard, s'il a un autre accident au même endroit...

Mme Payette: M. le Président, si vous me permettez, je pense que je sens le besoin d'apporter un peu d'information parce qu'on risque de perdre beaucoup de temps autour de toutes sortes de possibilités qui n'existent pas. Ce qui est prévu, c'est effectivement la formation d'une corporation des assureurs pour permettre à tous les assureurs de s'asseoir à une même table et de négocier avec les marchands d'automobiles et les garagistes les coûts de réparation des véhicules. Ce que nous envisageons et ce que j'ai retenu comme suggestion, c'est que, contrairement à ce qui est proposé, c'est-à-dire que la corporation ne comprenne que les assureurs et des représentants du gouverne-

ment, c'est qu'il y ait, à cette corporation, des assureurs, des représentants du gouvernement et des représentants des consommateurs, par l'intermédiaire peut-être de l'Office de la protection du consommateur. Il me paraît évident que des marchands de voitures ou des garagistes à l'intérieur de cette corporation seraient carrément en conflit d'intérêts et ne pourraient pas négocier les taux d'intérêt à l'intérieur de la corporation.

Ce qui est prévu comme fonctionnement de la corporation, c'est à l'intérieur des centres d'évaluation qui, peut-être bien, au début, devront être un certain nombre de garages jusqu'à ce que les centres d'évaluation soient construits. Le fonctionnement à l'intérieur du centre d'évaluation est le suivant: Vous amenez votre véhicule accidenté, il est immédiatement évalué et on vous remet un ticket de réparation après que les taux auront été négociés avec les garagistes, les taux horaires, le nombre d'heures qu'il faut pour la réparation et le coût des pièces. Avec ce ticket de réparation, vous avez la liberté complète de vous rendre chez le garagiste de votre choix, de faire faire votre réparation. Il ne peut pas se produire ce que monsieur vient de signaler, qu'on ne fasse pas faire sa réparation puisqu'on ne remet pas d'argent ni de chèque, mais un ticket de réparation. Et on exigera, pour être plus sûr — je vous assure que, dans ce domaine-là, on n'est pas toujours convaincu que les réparations soient toujours faites correctement — on exigera que le véhicule repasse par le centre d'évaluation pour qu'on puisse vérifier la qualité des réparations. Ce n'est qu'à ce moment-là que la corporation des assureurs émettra un chèque au nom du garagiste.

M. Grondin: Qu'arrivera-t-il, Mme le ministre, si le consommateur, pour toutes sortes de raisons, néglige de repasser au centre d'évaluation une fois que sa voiture sera bien réparée? Cela veut-il dire que le marchand d'automobiles devra attendre indéfiniment le chèque de la régie ou de la corporation?

Mme Payette: Je ne pense pas. Remarquez que cela serait travailler encore sur des hypothèses que de vous répondre parce que c'est la corporation qui devra fixer sa façon d'agir à l'intérieur de cela, mais il me paraîtrait normal qu'après un délai de temps prévu, si l'automobiliste ne vient pas faire vérifier ses réparations, on puisse payer le garagiste qui l'aura fait. Je ne vois pas quel intérêt aurait un consommateur à ne pas faire vérifier sa réparation.

M. Grondin: Par négligence, j'ai bien dit.

Mme Payette: Ce serait l'exception qui confirme...

M. Grondin: Parce que cela le "tanne" ou cela le fatigue...

Mme Payette: ... la règle parce que ce serait plutôt intéressant pour le consommateur de faire vérifier.

M. Williams: Mme Payette...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Pointe-Claire.

M. Shaw: Je voudrais poser une question au ministre à ce sujet. Considérez-vous comme un conflit d'intérêts de négocier avec ceux qui vont donner des services?

Mme Payette: C'est un conflit d'intérêts si ceux qui vont donner le service font partie de la corporation qui doit négocier les tarifs et les coûts.

M. Shaw: Pourquoi?

Mme Payette: C'est évident! Si vous ne comprenez pas cela, je ne peux pas vous faire un dessin.

M. Shaw: Parce qu'ils doivent partager les décisions des deux côtés.

Mme Payette: Ils pourront négocier et, s'ils ne sont pas d'accord, ils pourront dire qu'ils ne veulent pas donner le service pour le prix qui leur est proposé. C'est à ce moment-là qu'ils vont négocier. Ils ne peuvent pas faire partie de la corporation pour négocier.

M. Shaw: Mais — cela peut arriver, cela arrive maintenant avec les soins dentaires — si la régie décide de payer un certain montant, parce que c'est décidé, et que les garagistes n'acceptent pas de faire les réparations à ce coût-là... Cela n'a pas de bon sens.

Mme Payette: Cela prend des négociations.

M. Shaw: Cela prend des négociations.

Mme Payette: C'est cela. C'est exact.

M. Shaw: Vous acceptez qu'il y ait un "in put" qui vienne d'un garagiste, même au niveau du groupe qui prend des décisions.

Mme Payette: Je ne pense pas qu'il faille que les garagistes soient au niveau des décisions, mais je pense qu'il faut négocier avec les garagistes.

M. Roy: Si on me permet un point avec votre permission, M. le Président, ce que vient de dire le ministre c'est bien beau en principe. Sur le plan pratique, cela peut se passer de façon différente. C'est peut-être là les appréhensions des garagistes qui sont ici. Si dans la négociation, par exemple, on en vient à évaluer les dommages d'un véhicule à tel montant, mais que par contre il y a seulement un garage qui peut effectuer les réparations à ce prix parce que, effectivement, il y a des négociations de bloc, des négociations en gros, d'où une centralisation possible des réparations dans des garages qui seraient situés dans des centres donnés, mais qui ne seraient pas toujours à

portée de main du consommateur, étant surtout dans des régions plus éloignées du Québec, cela fait en sorte que le consommateur n'a aucune possibilité de vérification pendant le temps que se fait les réparations. C'est cela le danger. C'est sur le plan pratique. C'est évident qu'il y a différentes sortes d'hypothèses, mais on doit quand même toutes les examiner parce que le plus grand danger que nous courons de ce côté, c'est le fait qu'il y a centralisation de la réparation des véhicules au niveau des accidents si on ne fait pas en sorte qu'il y ait plus de gens, plus de personnes qui fassent partie des comités pour examiner la situation. Il y a une différence entre les représentants de l'association et le membre de l'association locale.

M. Grondin: Mme le ministre...

Mme Payette: M. le Président, en réponse au député de Beauce-Sud, le but que nous poursuivons est toujours de faire baisser le coût de l'assurance automobile.

M. Roy: On est tous d'accord avec cela.

Mme Payette: On fonctionne effectivement dans un domaine qui est nouveau à beaucoup d'égards, pour lequel nous n'avons pas toujours des exemples qui sont appliqués, mais dans le domaine dont nous parlons actuellement, justement, nous avons un exemple qui fonctionne parfaitement. Il existe des centres d'évaluation dans d'autres provinces qui fonctionnent, comme je viens de le décrire, avec le résultat que les négociations sont parfois difficiles, mais qu'on en arrive à une entente et que tous les garagistes sont accrédités. Il y a un précédent à cela. Heureusement, on peut s'appuyer sur quelque chose qui fonctionne et qu'on a vu fonctionner. Dans ce sens, c'est moins difficile d'en parler que quand on fait des hypothèses sur des choses qui n'existent nulle part ailleurs. Là il y a un exemple.

M. Grondin: M. le Président, je pense qu'il y a deux sortes de négociations. Mme le ministre a parlé de négociations entre la corporation et les réparateurs. Ensuite on parle du centre d'évaluation où il va y avoir une évaluation de la voiture. Notre intervention se situe d'abord au niveau de la négociation entre la corporation des assureurs et les réparateurs. C'est ce que j'ai bien compris de l'intervention de Mme le ministre à savoir qu'il y aurait une corporation pour négocier des ententes. Dans le projet de loi, ce n'est pas écrit qu'elle va négocier des ententes. Du moins ce que j'ai lu, c'est qu'elle va établir, déterminer des normes. Or, déterminer des normes de fonctionnement, ce n'est pas nécessairement négocier une convention. Cela veut dire décider arbitrairement de certaines normes qu'on va, par la suite, appliquer.

Mme Payette: Une corporation...

M. Grondin: C'est à ce niveau qu'on a peur que les assureurs décident tout seuls de normes avec lesquelles on va être pris après au moment

où le centre d'évaluation va évaluer, mais il va être trop tard pour discuter des normes. On va dire: Ecoutez, monsieur, pour changer un pare-chocs, c'est une heure. C'est la norme, même si vous n'êtes pas satisfait. La norme a été établie en haut lieu. Par qui? Par la corporation. Après consultation de qui? Je souligne que le projet de loi, du moins comme je te lis, ne m'apporte pas de précisions. Si vraiment je peux tenir pour acquis qu'il va y avoir une véritable négociation entre la corporation, d'une part, et les représentants des réparateurs, tant mieux, mais il reste à savoir de quelle façon cette négociation se ferait. Je souligne que dans le projet de loi, je ne retrouve pas cette mention expresse à savoir qu'il va y avoir des négociations sur les normes.

Deuxième sous-question, si vous me permettez...

Mme Payette: Pourrais-je répondre tout de suite parce que si vous me posez une deuxième question — je vous prierais de la garder — je n'aurai pas à répondre à celle-là. Ce qu'il est dit dans le projet de loi, c'est que la corporation devra déterminer les normes d'installation des centres d'évaluation...

M. Grondin: Et de fonctionnement.

Mme Payette: Il ne s'agit pas...

M. Grondin: Et de fonctionnement madame.

Mme Payette: La négociation ne peut pas ne pas avoir lieu, c'est-à-dire que même si la corporation déterminait des tarifs horaires de réparations, ce ne serait que parce que vous êtes d'accord pour les exécuter à ce tarif.

M. Bisailon: Cela vous donnerait quoi, à la corporation, d'établir des barèmes de façon unilatérale si, par la suite, tous les garagistes refusaient de les appliquer? Bien sûr que cela suppose des négociations.

M. Grondin: C'est exactement ce que nous craignons, que les normes fassent en sorte que seuls certains garagistes qui n'ont pas de convention collective et qui n'ont pas de normes rigides à respecter — toutes sortes de normes d'hygiène ou de sécurité au travail ou de conditions de travail des employés — vont être en mesure de le faire, seulement ces garagistes. Les membres de l'association que je représente ici qui ont des établissements avec toutes sortes d'outils nouveaux et coûteux ne seront pas capables si ces normes sont établies sans qu'on soit présent. C'est exactement de cela qu'on a peur.

M. Roy: ... par la suite, de certains établissements pour la réparation qui deviendrait inévitable par la force des choses.

M. Shaw: C'est peut-être une autre des raisons pour lesquelles on n'a pas besoin de considérer que les garagistes sont contre les centres

d'évaluation. Si quelques personnes prennent des décisions sans l'opinion de ceux qui sont dans ce métier, ce sera plus faible. Ce n'est pas un conflit d'intérêts, cela n'implique pas que tous les garagistes sont uniquement pour leurs propres intérêts, ils sont aussi pour les intérêts des consommateurs; ils sont des professionnels. Les commerces dépendent du niveau de la qualité des services. A mon point de vue, il est impossible de considérer que c'est un conflit d'intérêts d'avoir des consultations avec ceux qui font partie de ce commerce.

Le Président (M. Boucher): Je ferai remarquer que le député de Jacques-Cartier avait accordé la permission de parler à d'autres députés. Maintenant, je lui retourne son droit de parole, étant donné que c'est lui qui l'avait au début.

M. Saint-Germain: Je crois que cela a été une discussion très intéressante, c'est la raison pour laquelle je n'ai pas exigé de reprendre la parole, M. le Président, mais il reste qu'il n'y a absolument rien dans la loi qui vous garantit qu'on va dialoguer avec vous, cela me semble évident. Que vous soyez craintifs, c'est normal parce que vous pouvez, en un tour de main, être absolument rejetés et vous faire imposer des prix ou des conditions de travail qui seraient au détriment de vos activités ou même du public. Je ne vois pas, par exemple, que la corporation des assureurs autorisés pourrait obliger un automobiliste à faire réparer sa voiture, premièrement parce que c'est sa voiture; que la corporation des assureurs autorisés le compense pour les dommages qu'il a subis, j'en suis, mais c'est sa voiture. Je ne vois pas pour quelle raison on ne pourrait pas non plus le payer directement, quitte à lui de choisir son propre garagiste, de faire réparer ou de ne pas la faire réparer, et de la faire réparer à 100 milles, 125 milles ou 150 milles de chez lui, s'il a intérêt à le faire parce qu'il a un parent, parce qu'il a un ami garagiste ou autrement. Je ne vois pas pour quelle raison on donnerait à la corporation — je ne sais pas si on va la donner, mais je ne sais même pas si la corporation des assureurs exigerait une telle autorité, mais il reste qu'on n'a, dans la loi, absolument aucune garantie que cela ne sera pas fait dans le sens que vous venez de mentionner.

M. Grondin: Ce qui nous fait peur, M. le Président, c'est: Est-ce la corporation qui va déterminer les règles de compétence des gens qui vont être habilités à faire les réparations ou pas? Est-ce que ce sera la corporation? Je ne le sais pas et, encore une fois, je souligne que l'article 153, paragraphe 2, se lit comme suit: La corporation détermine les normes d'établissement et d'opération des centres qu'elle agréé, et c'est cela.

Mme le ministre, tantôt, a parlé de billets qui seraient remis au centre d'évaluation, un ticket de réparation au client. Mme le ministre pourrait-elle me dire si ce ticket de réparation va contenir une énumération des réparations effectuées ou s'il va aller plus loin et fixer également un prix global?

Mme Payette: M. le Président, en principe, il fait les deux, il donne en détail les réparations effectuées, le coût de chacune des réparations et le total. Si les garagistes désirent contester cette évaluation, ils peuvent le faire et cela peut être revu au centre d'évaluation mais, en principe, nous aurons des spécialistes, des gens qui ont de l'expérience comme estimateurs dans les centres d'évaluation.

M. Grondin: Est-ce que je peux comprendre, madame, que le ticket en question, qui va contenir à la fois l'énumération des choses à réparer et le prix, va être basé sur certaines normes, lesquelles normes sont bien celles dont on parle à 153 et qui sont déterminées arbitrairement par la corporation des assureurs?

Mme Payette: Non, monsieur. Ce n'est pas ce que j'ai dit. Les normes dont il est question dans l'article que vous citez sont les normes d'installation et de fonctionnement des centres d'évaluation. En ce qui concerne le tarif de réparation, cela ne sera possible de le fixer que par une négociation entre les garagistes et cette corporation.

M. Grondin: Cela nous satisfait de savoir, à tout le moins, que les garagistes seront consultés.

Mme Payette: Si j'osais, je vous inviterais à vous rendre en Saskatchewan parce que vous allez être les premiers concernés. Effectivement, c'est là qu'on voit que cela fonctionne.

M. Grondin: Si nous sommes les invités du gouvernement, madame, cela nous fera plaisir.

Mme Payette: Je pense que vous êtes en mesure de vous offrir ce voyage.

M. Saint-Germain: Mme Payette, vous avez mentionné tout à l'heure ici...

Le Président (M. Boucher): M. le député de Jacques-Cartier, est-ce que vous avez terminé?

M. Saint-Germain: Oui, je voulais revenir là-dessus, M. le Président. Dans la Loi de l'assurance-maladie, on nomme qui sont les représentants des professionnels qui doivent dialoguer avec les services pour en arriver à un accord. C'est déterminé. C'est bien beau de savoir ce qui se passe en Saskatchewan mais ce n'est pas notre loi. J'espère que madame a raison. Qu'elle en viendra à cette même conclusion.

Maintenant, pour revenir au ticket, je n'ai pas pu m'empêcher de penser anciennement au secours direct, on donnait à chaque père de famille, un ticket. Il y avait un endroit déterminé où il devait aller et, en lui donnant, on lui disait ce qu'il n'avait pas le droit d'acheter.

Je pense que le meilleur ticket qu'on peut donner à un automobiliste et cela a toujours été le même ticket, des billets bleus. Le gars, quand il a l'argent dans sa poche, il fait avec sa voiture ce qu'il en veut et il ne la fait pas réparer s'il le veut,

et il va même la faire réparer là où il veut. Je ne vois pas pour quelle raison les autorités diraient à chaque citoyen ce qu'il doit faire avec une voiture qui a été endommagée par autrui. De quel droit? On est rendu, au gouvernement, qu'on veut dire à chaque citoyen ce qu'il doit faire dans sa vie privée et même avec ses biens matériels. Un gars qui veut se débarrasser de sa voiture, il a bien le droit de ne pas la faire réparer. S'il calcule que cela ne vaut plus la peine de la faire réparer et qu'il aime mieux avoir l'argent dans sa poche.

Cela se calcule un dommage et quand vous avez calculé qu'une victime a subi un dommage, vous le calculez avec justice, mais on le paie. C'est la façon la plus efficace. Il n'y a pas de billet. Il n'y a rien. L'intéressé est payé. Il a une quittance et c'est fini. Tout le monde est heureux. Je crois que c'est la seule façon de moyenner. Je ne peux pas voir ce qu'un billet donné à un automobiliste vient faire là-dedans. Cela va faire un tas de billets, un tas de paperasse et un tas d'affaires, être de vérifications et tout le monde va gueuler, personne ne va être content. Vous allez enlever la liberté au gars d'aller au garage où il veut. J'aime bien, quand j'achète, quand je demande des services, avoir le droit d'aller où je l'entends.

Je pense que je suis assez vieux pour être capable de faire cela. Je pense que les autres sont tous semblables à moi à ce point de vue.

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

M. Fontaine: M. le Président, je voudrais changer de sujet un peu et ramener, ici, la discussion. On nous dit que les garagistes voudraient faire partie du système, c'est-à-dire, être eux-mêmes évaluateurs. C'est cela? J'ai bien compris? A un moment donné, Me Grondin dit que les assureurs seront dans la loi juges et parties. Je dis ceci sans malice, pour que vous puissiez me répondre, donner votre point de vue, est-ce que les réparateurs ne seront pas également juges et parties s'ils sont eux-mêmes évaluateurs et réparateurs?

M. Grondin: Ce que nous demandons, c'est d'être présents au moment de l'établissement des normes. C'est ce qui nous intéresse d'abord et avant tout. Quant à la question de l'évaluation des dommages, écoutez, c'est ce qui se fait déjà à l'heure actuelle. Les représentants des assureurs viennent vérifier, même le client vient vérifier, c'est ce qui se fait déjà. C'est ce qu'on dit. Mais je pense qu'il est impossible d'établir au départ des centres d'évaluation indépendants, ce n'est pas possible. Il faut être réaliste. Qui va décider de l'évaluation des voitures? Est-ce que ce sera n'importe qui? On parle, dans le projet de loi, de donner certaines accréditations à certains garages. Nous disons: Nous aimerions que tous nos membres soient déjà accrédités quitte, par la suite, à vérifier si les normes sont bel et bien remplies. Si quelqu'un ne répond pas aux normes, il perdra son accréditation.

Mais, ce qui est bien important, à notre avis, ce sont les normes qui vont d'abord être fixées et,

encore une fois, nous constatons — même si Mme le ministre nous dit qu'il va y avoir une négociation, que le projet de loi n'en parlait pas ou n'en parle pas encore du moins.

M. Fontaine: Je le tiens pour acquis. C'est bien sûr que ce n'est pas mentionné dans le projet de loi.

Vous dites également dans votre mémoire, à la page 6, que les membres de votre association doivent respecter un certain code d'éthique. Pourriez-vous préciser votre pensée?

M. Grondin: On est actuellement en train de faire un code d'éthique écrit, mais, chose certaine, c'est qu'il y a des normes. Par exemple, il faut vous dire qu'on n'accepte pas un marchand qui vient d'avoir une nouvelle concession d'automobiles, on n'est pas sûr, cela prend un certain temps, on attend pour voir, par l'expérience, pour décider si oui ou non il doit entrer dans l'association, parce que je vous répète qu'il y a des bons de garantie qui sont pris globalement au nom de l'association, et si quelqu'un fait quelque chose qu'il ne devrait pas faire, c'est l'ensemble de l'association qui peut être pris. C'est dans ce sens qu'il y a des vérifications qui se font, à tout le moins, avant l'admission d'un membre dans l'association, et l'association travaille actuellement à un code d'éthique bien clair avec des normes pour décider si on ne devrait pas, à un certain moment, bannir de l'association telle personne. Si quelqu'un est en dehors de l'association, je vous souligne qu'il est pénalisé; il est pénalisé surtout en terme de bons de garantie qu'il est obligé de prendre en fonction de la Loi de protection du consommateur et de la Loi des Transports, le Code de la route.

M. Fontaine: La loi proposée va instaurer un régime d'indemnisation sans égard à la faute pour les dommages corporels. On dit que la faute demeure pour les dommages matériels. On instaure une sorte de grille de responsabilités. En tant qu'avocat, pouvez-vous nous dire si vous pensez que le système proposé va conserver le régime de responsabilité en dommages matériels?

M. Grondin: Même si je suis ici comme procureur de l'association, j'aurais bien des choses à dire comme avocat, ancien bâtonnier, mais je ne peux pas en parler aujourd'hui, je dépasserais mon rôle. Je sais que le Barreau doit venir devant la commission pour faire valoir son point de vue — que j'endosse d'ailleurs, en passant, Mme le ministre — mais, pour aujourd'hui je pense que ce n'est pas mon rôle d'en parler.

La grille n'a rien à voir comme telle, c'est évident que c'est un mécanisme d'automatisme de responsabilité. On décide d'avance qui est responsable, en fonction de normes suivant lesquelles, si l'accident est arrivé de telle façon, ce sera un tel qui est responsable à un tel pourcentage. Évidemment, on simplifie beaucoup, c'est clair, mais, à mon avis, cela ne veut pas dire que, moralement, la personne qui va être tenue responsable va avoir été vraiment responsable. Il y aurait

peut-être une différence entre le responsable au sens de la loi et le responsable moralement de l'accident. Enfin, même si on dit qu'on conserve le principe de la responsabilité, on le mitige beaucoup.

M. Fontaine: Merci.

M. Grondin: Mais, pour les besoins du mémoire que j'ai aujourd'hui, cela ne change rien à la prétention de mes clients.

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

M. Roy: Merci, M. le Président.

À la page 2 de votre mémoire, dans le premier paragraphe, vous dites que vous vous interrogez sur l'à-propos de chambarder tout le système de l'assurance automobile sans être sûr de l'économie réelle qui en résultera finalement pour le consommateur.

Étant donné qu'on a passablement vidé la question principale que vous posiez dans votre mémoire concernant le rôle que devrait et que pourrait jouer votre association dans le cas de ce qui concerne l'établissement des normes, j'aimerais vous demander, si c'est possible, si ce n'est pas indiscret de vous poser cette question, qui devrait payer le coût de ces centres d'évaluation.

M. Grondin: Le coût des centres d'évaluation?

M. Roy: Qui devrait payer le coût de ces centres d'évaluation?

M. Grondin: Vous voulez dire la construction ou l'opération?

M. Roy: L'opération.

M. Bédard (Gilles): L'assuré, j'imagine. Cela devrait être l'assuré, parce que c'est l'assuré qui le paie dans le moment; on dit que les garagistes fournissent l'évaluation sans frais, mais, à un moment donné, les experts en sinistres sont payés par les assurances et c'est l'assuré qui paie.

M. Roy: En somme, vous ne proposez pas de changement au mode de financement relativement à l'évaluation des dommages?

Voyez-vous d'un bon oeil que ces centres d'évaluation soient obligatoires partout dans le Québec?

M. Bédard (Gilles): Il va falloir beaucoup de centres d'évaluation, il y a des endroits un peu en dehors des grands centres. Nous sommes 850 membres à travers la province.

M. Roy: En somme, vous ne seriez pas favorables à ce que les centres d'évaluation soient établis dans tout le territoire du Québec de façon obligatoire. Je vous ai dit que je vous poserais des questions indiscrètes.

M. Grondin: Cela nous paraît irréaliste. On a déjà discuté de cette question dans un mémoire précédent soumis à Mme le ministre Payette lors de sa tournée. On a dit que cela nous paraissait absolument irréaliste, non seulement tout de suite — tout de suite, c'est clair que c'est irréaliste — mais même à long terme d'avoir des centres d'évaluation surtout dans les endroits plus éloignés. Une personne devra faire combien de milles pour aller dans un centre d'évaluation? Il va falloir qu'elle fasse deux ou trois visites; une première pour montrer sa voiture et une deuxième, à tout le moins, après la réparation. S'il y a un remorquage... Enfin, il y a toutes sortes de problèmes qu'on a déjà discutés avec Mme Payette et je pense qu'elle est bien au courant de cette question. C'est la raison pour laquelle on propose d'être accrédité comme centre d'évaluation. On pense que la mise sur pied de centres d'évaluation, de toute façon, ne peut être faite ailleurs que dans les grandes villes. On a déjà dit également qu'on n'a pas d'objection qu'il y en ait à titre expérimental, au départ, pour voir ce que cela fait. On a dit également que cela nous paraissait irréalisable, irréaliste de changer le système actuel d'évaluation des dommages par un système de centres d'évaluation à travers la province.

M. Roy: C'est pourquoi je vous ai demandé qui devra en assumer le coût tout à l'heure. C'est un peu pour cette raison que j'ai demandé votre opinion à ce niveau.

Qu'est-ce que vous proposeriez comme formule dans des endroits où un centre d'évaluation ne serait peut-être pas possible à cause des distances que cela pourrait comporter pour les automobilistes?

M. Williams: Les marchands de notre association.

M. Roy: Uniquement?

M. Williams: Ou d'autres s'ils le veulent, pour autant que nos marchands soient considérés dans ces villes ou villages.

M. Grondin: Avec les représentants des assureurs. Il n'est pas nécessaire d'avoir un centre d'évaluation pour contrôler nécessairement. Si la corporation en question désire venir voir de quelle façon on fait l'évaluation dans le centre, c'est son rôle de venir vérifier et même de venir s'entendre avec le garagiste sur le montant de la réparation. Il n'est pas question de vouloir décider tout seul, arbitrairement, du montant de la réparation. À l'heure actuelle, l'évaluation des dommages se fait et ce n'est peut-être pas si mal.

Mme le ministre a demandé tantôt s'il y avait des exagérations. J'ai dit non, à notre connaissance, chez nous, il n'y en a pas. Même si, parfois, il y en a — ce serait l'exception — on pense tout de même qu'il serait encore mieux de garder le système actuel en l'améliorant plutôt que de vouloir faire des centres d'évaluation tout à fait indépendants.

M. Roy: Il faut quand même tenir compte du fait que c'est l'assureur qui paie dans ces cas-là. L'assureur, s'il n'est pas satisfait d'une évaluation, peut en demander une deuxième et une troisième. Il n'y a pas de problème.

M. Williams: Ce n'est pas l'évaluation comme la réparation.

M. Roy: Comme la réparation, je comprends. Mais si, par exemple, un assureur s'aperçoit qu'il y a exagération dans l'évaluation de la réparation d'un véhicule, il lui est toujours loisible, il a toujours la possibilité, la liberté, actuellement, de demander une deuxième évaluation et d'aller le faire évaluer ailleurs, dans un autre garage, faire une comparaison et négocier après, sans que ce soit obligatoire d'avoir un centre d'évaluation donné et obliger la personne à faire 35 milles, 40 milles ou même 50 milles pour aller dans un centre d'évaluation.

M. Grondin: S'il y a déjà des normes très fixes d'évaluation, il ne restera plus grand-chose à décider. L'évaluation va se ressembler d'un garage à l'autre. Si, par exemple, telle pièce est brisée et que la norme dit que pour cette pièce le coût est tant et que le temps de la réparation est de tant à tel taux de l'heure, c'est fixé. Ce n'est pas compliqué à évaluer.

M. Roy: D'accord. Merci.

Le Président (M. Boucher): M. le député de Sainte-Marie.

M. Bisailon: J'avais quelques questions que je vais laisser de côté étant donné que l'ensemble des discussions a permis de faire le tour de ce que je voulais demander. La seule chose que je voudrais souligner, avant qu'on continue plus loin, c'est qu'il ne reste qu'un seul autre mémoire à présenter et il est 17 h 40. Je voudrais demander le consentement des participants de la commission pour qu'on termine immédiatement et qu'on passe à cet autre mémoire avant l'ajournement de sorte que cela nous laisserait la soirée libre.

M. Shaw: J'ai une question à poser, M. le Président, à l'Association des marchands d'automobiles du Québec.

M. Bisailon: Est-ce qu'on peut disposer de cette question?

Le Président (M. Boucher): On pourrait disposer de la question du député de Sainte-Marie sur l'ajournement de ce soir.

M. Saint-Germain: Personnellement, je n'ai pas d'objection.

Le Président (M. Boucher): Immédiatement après, on entendra le mémoire de M. Marcel Côté, étant donné que M. Dallaire s'est désisté. D'accord?

M. le député de Pointe-Claire.

M. Shaw: Je voulais tout simplement établir les faits selon le système actuel en ce qui concerne les intérêts du consommateur.

En tout cas, moi, si j'ai un accident, si c'est à cause de quelqu'un d'autre, je suis intéressé à la qualité du service qui va être rendu. Alors, je ne pourrais pas travailler avec une régie du gouvernement qui va décider si je suis satisfait ou non. Deuxièmement, les intérêts des compagnies d'assurances sont là, c'est pour cela qu'elles ont des experts en sinistres qui vont faire des négociations avec les garagistes pour avoir le meilleur prix pour me satisfaire. Puis, troisièmement, vous avez les intérêts des experts en sinistres qui ont besoin de toujours démontrer qu'ils sont capables, efficaces dans leur ouvrage et, quatrièmement, vous avez les intérêts des courtiers d'assurance qui veulent toujours me satisfaire, parce que c'est chez eux que je place mon assurance.

Vous avez quatre points de vue qui vont protéger les intérêts des consommateurs, puis à un moment donné, avec le nouveau système, on crée vraiment une cellule du gouvernement avec des pouvoirs qui sont trop contre mes intérêts, alors je ne peux pas voir, si on représente ici les intérêts des consommateurs, qu'on change le système actuel, parce qu'à mon point de vue... Je veux simplement poser cette question: Croyez-vous que les abus vont être plus excessifs avec un centre d'évaluation qu'avec le système actuel?

M. Williams: Il y a certainement des cas où cela va arriver, mais dans le moment c'est plus difficile, parce qu'il y a beaucoup plus de gens d'impliqués. Comme vous le dites, il y a quatre personnes à satisfaire avant qu'on finisse de faire l'ouvrage sur l'automobile; avec un seul centre d'évaluation, il y a certainement des places où il va y avoir des abus.

M. Shaw: Parce qu'on peut constater, Mme le ministre, que les gens de la Saskatchewan ne sont pas satisfaits avec leur système actuel de centre d'évaluation. Vous pouvez le demander à n'importe quelle personne de la Saskatchewan, parce que c'est toujours un autre système de fonctionnaires, des listes d'attente, puis toutes des affaires comme cela.

M. Williams: On a fait une petite enquête sur la Saskatchewan, la chose qu'on n'a pas pu savoir, c'est quel montant le gouvernement, par quel montant le gouvernement subventionne ces centres-là. Nous, on dit qu'ils vont probablement être très dispendieux ici et là-bas on aimerait savoir combien ils coûtent et on ne peut pas le savoir.

M. Shaw: Alors, à votre point de vue, si on considère, premièrement, les consommateurs, le système actuel va être toujours meilleur que le système d'un centre d'évaluation.

Mme Payette: C'est quoi la réponse, parce que justement c'est très important? Est-ce que vous affirmez qu'effectivement cela marche mieux

maintenant qu'avec des centres d'évaluation? Est-ce qu'il pourrait y avoir une amélioration avec des centres d'évaluation?

M. Williams: Ce serait beaucoup plus facile de répondre avec les centres d'évaluation qu'avec le système d'aujourd'hui si on avait plus de détails, comme Me Grondin l'a demandé tout à l'heure, il en a mentionné quelques-uns.

On ne sait pas réellement le fonctionnement de tout cela.

M. Grondin: Chose certaine, on est plus à la merci d'une seule décision qu'à l'heure actuelle. Si les centres d'évaluation, évidemment, agissent suivant les normes qui ont beaucoup de bon sens, il est possible qu'ils satisfassent le consommateur, mais encore une fois, on ne les connaît pas. Si les normes sont telles qu'il est absolument impossible pour le consommateur d'avoir le choix d'aller faire réparer sa voiture où il veut et de la façon qu'il aimerait qu'elle soit réparée, je pense qu'à ce moment-là c'est sûr que le consommateur va être moins bien que maintenant. Cela nous paraît clair.

M. Bisailon: Sauf que l'absence de ces renseignements vous permet quand même de réclamer d'être reconnu dès le départ comme centre d'évaluation, sans connaître toutes les normes, toutes les façons de procéder, puis tout le fonctionnement. Alors, comment, dans un cas, pouvez-vous sans connaître tous ces détails, demander d'être tous reconnus comme centre d'évaluation, puis, dans un autre cas, vous n'êtes pas capable de me répondre à la question?

M. Grondin: C'est un tout.

M. Bédard (Gilles): Les réparateurs sont censés connaître un peu ce qui se passe, puis on n'est pas consultés du tout... Mais vous ne prévoyez pas nous consulter, on voudrait l'être, c'est ce qu'on demande.

M. Bisailon: Ce serait un très bon moyen de l'apprendre, par exemple.

M. Shaw: Est-ce que vous pouvez démontrer que c'est demandé par la population maintenant pour effectuer un changement total comme cela?

M. Roy: C'est une bonne question.

Mme Payette: Je pense qu'il y a des réponses, M. le député de Beauce-Sud. Vous la poserez dans votre comté.

M. Roy: Maintenant que j'ai entendu la question, j'aimerais bien avoir la réponse.

Mme Payette: Est-ce que tout le monde a terminé?

Le Président (M. Boucher): S'il n'y a pas d'autres intervenants, je donne la parole à Mme le ministre.

Mme Payette: J'aurais juste une question. Vous avez parlé d'un code d'éthique qui était en préparation. A quel moment sera-t-il prêt?

M. Grondin: Je ne peux pas vous donner de date exacte, mais on a parlé hier soir encore, M. le Président et moi, de ce fameux code d'éthique.

Mme Payette: Vous en avez parlé comme d'une chose à venir?

M. Grondin: Non, mais en préparation. Et les normes qu'on veut mettre dedans. Vous savez que notre association est une association formée en vertu de la troisième partie de la Loi des compagnies. Ce n'est pas une corporation professionnelle qui a des pouvoirs de sanction comme le Barreau ou la Chambre des notaires. A ce moment-là, il faut vérifier quels sont les droits qu'on a de sanctionner nos membres, à part celui de les mettre en dehors de l'association, de les renvoyer. C'est dans ce sens qu'il faut bien vérifier avant de se mettre les pieds dans les plats et d'avoir des recours, des poursuites de la part de nos membres.

Mme Payette: Aurais-je raison de penser que le code d'éthique est à l'état d'élaboration dans votre esprit?

M. Grondin: Comme code, oui, mais j'ai dit tout à l'heure qu'il y avait des normes d'éthique qui sont déjà clairement établies. Si le marchand d'automobiles n'est pas honnête, nous savons très bien qu'il ne pourra pas rester dans le commerce; sans que nous le mettions nous-mêmes dehors, ce sera le manufacturier.

Mme Payette: Ma question est au sujet d'un code d'éthique à venir.

M. Grondin: Il y en a un à venir, la réponse est oui, mais il n'y en pas d'écrit comme tel.

Mme Payette: Mais vous n'avez pas de date à me donner?

M. Grondin: Je n'ai malheureusement pas de date précise à vous donner.

M. le Président, avant de terminer, je voudrais remercier la commission, spécialement Mme le ministre. Je dois dire qu'il y a un tas d'interrogations que mes clients ont toujours à l'esprit et ce serait peut-être utile, Mme le ministre, de nous permettre de rencontrer vos fonctionnaires qui ont préparé le projet. Peut-être que les questions que nous avons à l'esprit sont déjà résolues par des projets de normes ou de règlements, mais je vous avoue que cela nous rendrait extrêmement service et que cela rendrait nos membres beaucoup moins inquiets si nous savions un peu ce qui s'en vient. Vous avez fait ce soir la promesse que la corporation négocierait avec les réparateurs. Nous vous disons que nous sommes disposés à collaborer encore une fois avec vous et que nous aimerions être reconnus de façon officielle pour représenter

l'ensemble des marchands d'automobiles, du moins l'ensemble des réparateurs pour négocier ces fameuses normes qui, encore une fois, nous semblent dangereuses si on laisse le tout seulement aux assureurs.

Je vous remercie.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je remercie les représentants de l'Association des marchands d'automobiles du Québec et j'inviterais maintenant Marcel Côté, Ajusteurs Joliette Limitée.

Marcel Côté, Ajusteurs Joliette Limitée

M. Côté (Marcel): M. le Président, Mme le ministre, mesdames et messieurs, mon nom est Marcel Côté, 53 ans, agent de réclamations, célébrant cette année son trentième anniversaire dans le métier. Je suis membre de l'Association provinciale des agents de réclamations depuis 1947; j'en ai été le directeur pendant six ans. En 1970, j'ai été élu vice-président pour une période de trois ans. Depuis 1950, je suis membre de l'Association nationale des agents de réclamations, et j'en fus le président provincial en 1972. Je fais partie de la National Independent Adjusters Association, c'est-à-dire l'Association américaine et internationale des agents de réclamations. Je fais également partie de l'International Association of Arson Investigators dont le siège social est à Washington, D.C. Je fus le président fondateur de la Fraternité des agents de réclamations, district de Joliette, fondée en 1962.

J'ai entendu ce matin les commentaires de mon confrère, Marc Charbonneau, de Hull. Je ne l'avais pas rencontré, je ne le connaissais pas, je n'étais pas au courant de son mémoire. De mon côté, j'ai étudié le projet de loi 67, et principalement le chapitre III, sur les procédures de réclamations et de paiement des indemnités.

J'extrapole un peu sur la procédure parce que j'imagine que cette procédure sera détaillée dans les règlements qui suivront la loi. Depuis janvier 1977, je suis en communication avec le ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, je suis en communication avec la régie qui a été mise sur pied pour savoir comment seront réglées les réclamations. On m'apprend que le tout sera directement réglé du siège social, que ce soit à Québec ou ailleurs.

M. le Président, Mme le ministre, les articles 54, 61 et 64 du projet de loi laissent entendre que vous procédez par des formules, des formulaires et des rapports écrits. L'article 54 dit que le réclamant doit présenter sa réclamation selon les modalités prescrites et fournir toute information prescrite. L'article 61 dit qu'une attestation de revenu sera fournie par l'employeur, probablement une formule. L'article 65 parle également de rapport médical qui sera nécessairement une formule.

On y dit que quiconque ne retourne pas les formules commet une infraction. Les administrateurs de la Commission des accidents du travail pourraient vous dire combien de milliers de dossiers ne sont pas complétés parce que les récla-

mants requérants négligent simplement de retourner les formulaires. C'est à peu près la même chose pour tous les ministères et pour toute la régie.

Je puis affirmer que votre nouvelle clientèle, en général, la clientèle avec laquelle je fais affaire depuis trente ans, négligera de vous retourner les formulaires que vous adresserez et que vous demanderez de retourner au siège social.

Lorsque nous demandons à notre clientèle pourquoi les formules ne sont pas retournées, je pourrais vous élaborer une vingtaine de raisons, une vingtaine de réponses. M. le Président, Mme le ministre, le régime gouvernemental ne rendra pas service aux consommateurs si son système de réclamations ne fonctionne pas correctement. Il est heureux que la CAT ait décidé d'ouvrir des bureaux régionaux pour améliorer son service et vous pourriez en prendre le modèle.

Je suggère donc, M. le Président, Mme le ministre, qu'il faut éliminer de vos projets, le contrôle par correspondance, le contrôle par formules directement du siège social de la régie. Il faut éliminer également l'enquête téléphonique qui coûte énormément cher.

Il faudrait que dans chacune des régions administratives de la province, dans le grand bassin de la population, vous établissiez un sous-centre, un bureau régional ou un bureau local même si ce bureau n'a pas plus d'autorité que de fournir les formules aux réclamants, même s'il s'agit simplement de remplir les formules, de les compléter correctement, de les faire signer et d'indiquer le numéro de dossier et de les poster.

Il faudrait probablement, dans les sous-centres, un inspecteur qui se rend directement à la maison du réclamant pour lui faire remplir les formules, les faire signer au bon endroit et que l'inspecteur les retourne lui-même au siège social.

Il faut absolument, M. le Président, Mme le ministre, que la régie soit vue par la clientèle. Actuellement, la régie, c'est une montagne que la clientèle ne connaît pas. Il faut absolument que la clientèle puisse parler au régime. Vous verriez qu'en installant des bureaux régionaux, la population serait bien servie. Vous pourriez atteindre le succès que vous souhaitez. Si vous proposez de faire fonctionner le régime pour le 1er mars 1978, il faudrait peut-être commencer immédiatement à trouver des responsables régionaux pour que vous leur enseigniez comment remplir les formulaires afin que ces responsables régionaux connaissent le mécanisme interne de la régie, ce qui rendra plus efficace le service et ce qui permettra à la régie d'amorcer son travail le 1er mars, selon le projet.

Ce sont mes observations tout à fait personnelles que je soumets respectueusement. Je vous remercie.

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

Mme Payette: M. Côté, je voudrais vous remercier d'avoir eu la patience de passer la journée ici afin de nous apporter votre document. Je n'ai

pas tellement de questions à vous poser, évidemment, parce que vous avez transformé un peu votre document au cours de la journée. Ce n'est pas exactement le texte que j'ai sous les yeux...

M. Côté: Il est vrai que je l'ai transformé, Madame, parce que je n'étais pas au courant de la procédure, mais je résume à peu près les mêmes choses.

Mme Payette: J'imagine qu'à la lueur de ce que vous avez entendu peut-être avez-vous eu envie de changer un peu votre texte. Cela n'a pas beaucoup d'importance. Je voudrais vous rassurer, en tous les cas, par rapport à un voeu que vous formulez, vous semblez heureux de la décentralisation de la Commission des accidents du travail. Si cela peut vous rassurer, je vais vous dire que nous sommes rattachés à cette décentralisation et que les bureaux de l'assurance automobile seraient les mêmes que ceux de la Commission des accidents du travail et, dans ce sens, on répond déjà à un voeu que vous exprimez.

Pour ma part, ce sera tout pour l'instant. Il y a peut-être d'autres questions.

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

M. Saint-Germain: M. Côté, nous vous remercions de vos observations. Je crois que vous avez détaillé un point extrêmement important. La diminution des primes est une des raisons principales pour lesquelles les gens exigent une nouvelle modalité à l'assurance automobile. Pour ce faire, il faut nécessairement diminuer les coûts, et on semble vouloir éliminer bien des intermédiaires. Il n'y a peut-être pas de mal à vouloir mieux coordonner les activités des intermédiaires, mais je crois que ce serait aller à l'extrême de dire que tous ces intermédiaires jouent un rôle inutile et qu'ils ne rendent pas aux victimes d'accidents comme à la population des services valables; autrement ils n'existeraient simplement pas.

On les fait disparaître totalement ou partiellement, selon différentes professions, mais il faut sérieusement se demander qui va remplacer ces gens, qui va faire le travail que ces gens font. C'est une question logique, c'est une question simple mais qui est très importante, et on n'a pas de réponse. Quant à moi, je n'ai pas encore eu de réponse, on en aura peut-être à l'avenir, je ne le sais pas. Mais, tant qu'on n'aura pas de réponse, on ne peut pas savoir si ce régime sera réellement humain ou si l'accidenté devra faire face à une grosse machine gouvernementale où il ne peut pas avoir justice, où il se sent perdu, où il ne sait plus à qui s'adresser. J'ai dit dans le passé que probablement bien des députés joueront ce rôle, on peut le garantir à l'avance, bien que ce ne soit pas notre rôle de le faire; il faudra faire un peu l'ombudsman relativement à ces cas. Alors, je n'ai pas de réponse. Que voulez-vous? Je ne le sais pas, mais j'avoue que c'est inquiétant.

M. Côté: Présentement, ce que je vois dans le

régime proposé c'est que tout va fonctionner par formules qui seront adressées par la poste, etc. Plusieurs ne retournent pas les formules, ne complètent pas les formules, signent aux mauvais endroits, ne répondent pas correctement aux dates. Cela veut dire qu'à un moment donné, à la régie ou au régime, il va y avoir des tonnes et des tonnes de papiers, de formules mal complétées seront bloquées, et tout le système sera bloqué.

Si on se propose de payer à tous les quinze jours, tel qu'on veut le faire par système mécanique, le manque de réponses ou le manque de renseignements sur les formules va bloquer complètement la mécanique. Alors, cela ne pourra pas fonctionner. Pour suppléer à ces formules mal complétées, je suggère dans toutes les régions importantes la présence d'un représentant du régime, de la régie, qui pourra aider à compléter les formules.

Maintenant dans le cas des gens qui sont malades, qui sont blessés, qui sont à la maison en convalescence, etc., qui ne peuvent pas aller à la poste et qui ne peuvent pas courir après des timbres, je suggère qu'un inspecteur se rende à ces endroits pour faire compléter les formules; autrement, vous ne les aurez pas. La proposition que vous faites de payer plus rapidement que les compagnies d'assurances, la proposition que vous avancez de payer dans sept ou dans quinze jours, ou une fois tous les quinze jours, vous ne pourrez pas la suivre, pour la bonne raison que vous n'aurez pas les formules. C'est pour cela que je dis que cela prend un représentant dans chaque région importante pour aider les consommateurs, aider la population à compléter les formules.

M. Saint-Germain: Et ce travail pourrait être fait par un représentant de la régie, il pourrait être fait aussi par l'entreprise privée, par ceux qui sont dans le domaine aujourd'hui et qui ont une expérience.

M. Côté: L'un ou l'autre.

M. Saint-Germain: Vous avez raison parce que, quant à la Commission des accidents du travail, combien de fois, par exemple, comme député, on reçoit un appel d'un blessé au travail qui critique la commission parce qu'il n'a pas reçu son paiement, et il nous certifie que tout a été envoyé. On prend le téléphone, on appelle la commission, celle-ci nous répond: On n'a pas encore reçu de réponse du médecin. On prend le téléphone, on appelle l'accidenté et on lui dit: Ton médecin ne l'a pas envoyé. Et il nous répond: Il m'a dit qu'il l'avait envoyé. A mon avis, il ne l'a pas envoyé parce qu'à la commission on ne m'a pas menti et il n'est pas dans les dossiers.

Alors, il faut que le type parte pour aller voir son médecin. S'il est obligé d'avoir des pièces justificatives de son employeur, voilà une autre personne ou une autre corporation qu'il doit aller voir pour avoir des papiers qui justifient sa demande. Si c'est un étudiant, il va falloir qu'il ait une preuve d'études, je suppose bien, et dans quelle faculté. Il y aura un tas de renseignements qui devront par-

venir à la régie et qui seront certainement complexes, même pour des personnes qui ont une certaine scolarité, cela restera difficile. Cela me semble évident. Si ce travail est fait par des fonctionnaires, ce ne sera pas fait pour rien. Cela augmenterait énormément le coût de l'administration de tout parce que, si la Commission des accidents du travail a déjà des difficultés, et on sait qu'il y a des critiques sévères, dans un champ d'activités très spécialisé, le gars, c'est son employeur et c'est la commission. C'est à ces deux extrêmes et le médecin, comme je vous le disais, avec qui il fait affaires.

L'employeur est prêt à dialoguer. C'est facile, comprenez-vous? Mais le salaire, c'est facile à déterminer; la perte au point de vue financier, c'est facile à déterminer. D'autant plus que l'accidenté au travail a choisi librement son emploi. Mais, dans un contexte de rémunération comme celui-ci, c'est plus complexe parce qu'il ne sera pas facile d'évaluer, par exemple, quelle doit être l'indemnité d'un étudiant, croyez-moi. Cela va être difficile.

M. Côté: Dans ce régime proposé, je pense que nous pouvons nous attendre à dix fois plus de réclamations qu'à la commission. Si on arrive à dix fois plus de réclamations qu'à la commission, on peut s'imaginer combien de formules il va y avoir, combien de formules ne seront pas complétées. Il va rester, à la fin de l'année, combien de dossiers qui ne marcheront pas, qui vont rester simplement morts, pour la bonne raison que vous n'avez pas de réponse?

Mme Payette: M. le Président, est-ce que je peux apporter une information à M. Côté.

Le Président (M. Boucher): Certainement.

Mme Payette: La Commission des accidents du travail a eu à traiter, au cours de la dernière année, 280 000 demandes. Nous attendons environ 50 000 demandes pour la Régie de l'assurance automobile et, vous le savez, les accidents ont tendance à diminuer, ce qui pourrait nous amener une baisse de cas à traiter et non pas une augmentation; mais cela ne peut pas être dix fois ce que la Commission des accidents du travail traite présentement. C'est une information que je vous fournis.

M. Côté: Vous allez avoir le nombre de blessés qui sont déclarés immédiatement et qui peuvent représenter à peu près 50 000. Vous allez avoir le nombre de personnes qui vont se trouver blessées quinze jours après, un mois après, avec certificat médical à l'appui, ainsi de suite, et cela va aller en augmentant tout le temps. Maintenant, les 280 000 de la commission, je le crois, ce sont des chiffres qui sont établis, mais il va y avoir énormément de réclamations et je pense que le chiffre de 50 000 à 60 000 va aller en augmentant. Combien cela va-t-il prendre de formules dans un dossier? La première formule de rapport, si on compare avec la

Commission des accidents du travail, est préparée par l'employeur.

Dans le cas qui nous intéresse, ce ne sera pas l'employeur qui va la préparer, ce sera l'accidenté ou le propriétaire de l'automobile. Comment est-il préparé mentalement à remplir une formule? Est-ce qu'il a l'instruction pour la remplir? Est-ce qu'il peut répondre aux questions qui sont posées? La première formule à la commission qui est envoyée par l'employeur, dans notre cas, elle sera envoyée par le réclamant. Est-ce qu'il sait exactement quoi? Après cela, vous allez demander un certificat d'employeur pour établir quel est son salaire. De ce côté, il n'y aura probablement pas de difficultés. Vous allez demander, ensuite, un rapport médical où il n'y aura peut-être pas de difficulté non plus.

Mais, tout les mois, vous allez demander un nouveau rapport médical. Ce qui veut dire qu'à un moment donné, dans la fiche de tel accidenté, vous allez avoir cinq ou six ou sept formules; cela prendra combien de temps pour que ces formules arrivent? Pendant ce temps, vous attendez. A la régie, vous dites: Nous payons rapidement, nous voulons payer rapidement. Vous êtes bloqués et ne pouvez pas payer parce que les formules ne sont pas arrivées.

M. Saint-Germain: Il faut penser aussi que, comme on paie par annuité, un blessé dont on a déterminé l'incapacité permanente a toujours droit à faire rouvrir son dossier si son cas empire. Un dossier n'étant jamais fermé, Je même individu, tous les ans, peut revenir avec une demande où il y a un potentiel. Comme vous dites, plus il y aura d'annuités, plus il y aura de révisions de cas. Cela ira certainement toujours en augmentant. J'ai terminé, M. le Président.

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

M. Fontaine: M. le Président, j'ai simplement une question. Je lisais le poème que vous avez annexé à votre mémoire et vous dites, au dernier paragraphe: "J'ai préparé, dans mon métier, la Relève,

Mon métier est tellement beau. Ce que l'avenir me réserve,

Le Créateur me le dira trop tôt".

Comment prévoyez-vous que cette relève va pouvoir travailler dans le système proposé?

M. Côté: Quand je parle de relève, dans cette chose, c'est peut-être une question assez personnelle; c'est que j'ai un fils de 25 ans qui travaille avec moi, et j'espère qu'à un moment donné je pourrai lui léguer quelque chose, autant au point de vue éducation qu'au point de vue instruction qu'au point de vue professionnel ou métier. C'est ce que je veux dire quand je dis que j'ai préparé une relève.

Lorsque cet article a été préparé, en janvier ou février, pour être publié éventuellement en mars, je n'étais pas au courant de ce qui se produirait éventuellement et de ce qui arrive aujourd'hui.

M. Fontaine: Pensez-vous que votre fils va pouvoir continuer à exercer cette profession?

M. Côté: Je ne sais pas du tout.

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

M. Roy: Merci, M. le Président.

Je voudrais demander à M. Côté — d'après sa longue expérience; les 30 années d'expérience qu'il a dans le métier — on peut dire que c'est un homme qui a du métier — quel délai il croit qu'il faudra dans le régime proposé, à la lumière de ce qu'il a pu constater jusqu'à présent, le délai minimum qu'il faudra avant qu'une personne puisse espérer obtenir une indemnité.

M. Côté: Selon ce que je connais du nouveau régime?

M. Roy: Oui.

M. Côté: Il faudrait savoir premièrement où la personne accidentée, blessée, va aller chercher son rapport d'accident? Actuellement, il n'y a rien qui l'explique; cela viendra dans les règlements. Est-ce que ce sera distribué par la Sûreté du Québec? Est-ce que ce sera distribué par ceux qui vendront les certificats d'immatriculation ou les permis? A quel endroit ira-t-on chercher les formules? Les personnes qui vont se découvrir blessées peuvent être déclarées blessées sur le rapport de police, parce que c'est évident qu'elles sont blessées; est-ce que les personnes pourront se rendre chercher des formules, passer à un bureau quelconque, à la Sûreté du Québec ou ailleurs? Pour préparer ces formules, vous pouvez dire, selon la gravité de la blessure, que la personne ou un délégué pourront vous l'envoyer dans une semaine. Maintenant, la deuxième formule dont vous allez avoir besoin sera la formule de l'employeur. Vu que l'accident n'est pas survenu chez l'employeur, que l'accident n'est pas survenu avec son automobile, l'employeur, pour certaines raisons, peut bien retarder, mettre cela de côté et cela traînera pendant une semaine sur son bureau et il enverra son certificat de salaire seulement au bout d'une semaine ou dix jours. Il n'est pas tellement intéressé, ce n'est pas un accident du travail. Là, vous avez les deux premiers documents: le rapport de l'accident et le rapport de l'employeur.

Ensuite, cela vous prendra un rapport médical. Nous connaissons très bien comment fonctionnent les systèmes d'urgence. Nous connaissons comment fonctionnent les cliniques et nous connaissons également l'empressement des médecins indépendants, qui ne font partie ni de cliniques, ni d'un système d'urgence, de quelle façon ils se dépêchent pour envoyer le rapport. Ceci veut dire que cela peut prendre quinze jours, trois semaines, un mois avant que vous ayez compilé la base du dossier des trois premières formules. Vous ne pourrez pas payer avant quinze jours, trois semaines, un mois, si vous n'avez pas ces trois formules.

Maintenant, on veut dire que vous allez payer plus vite que les compagnies d'assurances. Je suis d'accord, c'est un très beau projet dans ce sens, mais est-ce réalisable, de la façon dont vous demandez au blessé d'envoyer ses formules. Les formules ne vous arriveront pas. On envoie des formules à des gens et on se fait répondre des raisons qui ne tiennent quasiment pas debout, pourquoi les formules ne sont pas revenues. "Je ne vais pas au bureau de poste". "Je n'avais pas de timbre". "Je ne sais pas lire". "Je ne signe pas de papiers légaux", etc. Les gens comprendront-ils la formule? Les gens ne comprennent pas la formule; au lieu de ne pas la comprendre et de risquer des réponses, ils ne répondront pas.

A votre question, M. Roy, si les trois formules sont rentrées assez tôt, il est possible que la régie puisse payer dans quinze jours, mais les formules n'arriveront pas et vous serez aux prises avec le dilemme de dire: On avait proposé de régler dans quinze jours ou, du moins, on avait proposé de régler plus vite que les compagnies d'assurances et on n'est pas capable de le faire parce que les formules n'arrivent pas. C'est le même problème que nous avons. On nous accuse de retarder énormément de choses, mais on n'a pas les formules. Ce qu'on fait, c'est qu'on part et on va les chercher.

M. Roy: En somme, une des déficiences du système actuel, qui fait qu'il y a des délais, c'est à cause des difficultés que vous rencontrez en compilant les dossiers, pour avoir les formules et les informations dont vous avez besoin. Et vous dites que le fait d'avoir un régime étatique ne changera pas la situation à ce niveau. Par contre, à cause de la non-responsabilité, vous admettez quand même qu'il y aura un règlement des sinistres un peu plus vite, à cause de cela.

M. Côté: D'accord!

M. Roy: J'aimerais vous demander quelle serait la formule, ou la méthode que vous proposeriez au gouvernement. Dans le cas des travailleurs autonomes, des cultivateurs, des personnes qui sont à leur compte, pour lesquelles il n'y a pas de certificat de salaire possible, ce sera un problème. Dans le cas de la Commission des accidents du travail, actuellement, ce sont les travailleurs qui sont assurés. Quelques employeurs sont assurés, mais ils le sont en vertu d'une déclaration qu'ils font au moment de la cotisation annuelle. Ils sont protégés pour un salaire de X. C'est déterminé d'avance. Dans le cas de l'assurance automobile, ce ne sera pas déterminé d'avance. A la lumière de votre longue expérience, quelle serait la méthode de calcul? Quelle serait la base à établir, de façon à ne pas pénaliser davantage les personnes qui sont à leur compte, par rapport à celles qui travaillent et qui ont un employeur, avec un salaire déterminé à chaque semaine?

M. Côté: Actuellement, nous commençons par demander des informations sur les rapports d'impôt. Nous avons déjà un salaire déclaré sur le rapport d'impôt. Maintenant, nous savons fort bien

que les rapports d'impôt ne sont pas toujours précis. Dans le cas d'un cultivateur, nous allons examiner quel genre de ferme il a, combien il a de têtes de bétail, et ainsi de suite, combien il récolte de produits. A la lumière de toutes ces informations, nous pouvons éventuellement établir un salaire moyen, qui a du bon sens, qui est négocié avec le cultivateur. Nous disons: Vous avez perdu tant de semaines, vos animaux ont continué à vous rapporter tel produit, votre ferme a continué à être cultivée quand même. Nous pouvons négocier avec le cultivateur pour un montant par semaine, que nous multiplions par le nombre de semaines. Je suggérerais de commencer par le rapport d'impôt, de commencer par rémunération du bétail, sur la ferme, et ainsi de suite.

M. Roy: En somme, vous suggériez à peu près la même méthode de calcul que celle qui prévaut à l'heure actuelle.

M. Côté: Oui.

M. Roy: Mais, dans ce domaine, ce n'est pas une méthode rapide, parce que, au niveau de l'impôt, cela change assez considérablement, d'une entreprise à l'autre, d'une année à l'autre.

M. Côté: Ce n'est pas une méthode rapide. C'est une méthode qui nécessite la visite d'un inspecteur, une rencontre directe avec le cultivateur, avec le type qui travaille à son propre compte. Si c'est un artisan qui fait des meubles, il faut voir exactement la sorte de meubles qu'il fait, ainsi de suite. C'est la même chose pour un sculpteur sur pierre ou sur métal.

Il faut voir exactement sur les lieux. J'imagine que, par ses formules, la régie ne pourra pas trouver tout cela et ne pourra pas accorder justice à ces gens si on ne va pas voir ce qui se passe.

M. Roy: Il y a une dernière question que j'aimerais vous poser, M. Côté. Puisque vous vous avez dit, au début, que vous aviez fait partie d'une association canadienne, voire nord-américaine, une association professionnelle, et comme Mme le ministre nous a parlé de la Saskatchewan aujourd'hui—j'y suis déjà allé, mais pas pour examiner le régime d'assurance automobile qui prévaut à cet endroit—connaissiez-vous un peu le système d'assurance qui prévaut actuellement en Saskatchewan, puisqu'on semble vouloir s'y référer ici?

M. Côté: Je l'ignore totalement. Je sais que c'est un régime étatique qui existe depuis 20 ou 30 ans, mais j'ignore exactement de quelle façon il fonctionne.

M. Roy: Vous ne pouvez pas nous donner d'indication non plus en ce qui a trait au délai, lorsque vient le temps d'indemniser les victimes.

M. Côté: Malheureusement, je l'ignore.

M. Roy: Mais vous êtes au courant que le

gouvernement de la Colombie-Britannique s'est fait battre avec son régime d'assurance automobile.

M. Côté: Je suis au courant.

M. Roy: Merci.

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

M. Gosselin: Je veux simplement dire un mot pour féliciter M. Côté d'être venu nous faire sa présentation aujourd'hui. Je crois comprendre que M. Côté endosse pleinement toute la philosophie du régime qu'on propose, la nécessité d'une réforme telle qu'on veut l'engager. Je crois comprendre le souci qu'il nous amène qui me semble être particulièrement fondé, sur la manière dont le citoyen consommateur va, au lendemain, connaître vraiment les bénéfices de ce régime au niveau du lien personnalisé qu'il va avoir avec la Régie québécoise de l'assurance automobile.

Je crois que c'est une réflexion qu'on doit faire. Je crois que votre contribution est un élément important dans cette réflexion-là; c'est simplement ce que je voulais vous signaler. A mon avis, actuellement, on fait un déblayage assez sérieux sur tout cela. Moi, j'avoue que, par rapport à toutes les questions qui nous sont formulées dans les tournées comme celles qu'on vient d'effectuer dans nos comtés, il y a énormément de questions sur l'assurance automobile.

C'est évident que faire une révolution ou une réforme aussi substantielle que celle qu'on engage présentement et qui était nécessaire... C'est, de fait, une révolution ou un changement relativement substantiel par rapport à ce qui était où il y avait beaucoup trop d'intermédiaires sangsues autour du consommateur qui, en fin de compte, masquaient le véritable intérêt du consommateur. Comment réaliser cette transition entre un régime qui était vicié et un régime où le consommateur sera bien servi, où il connaîtra ce type de liens personnalisés avec l'organisation qu'il se sera donnée?

Je crois que c'est une question que vous posez. Vous suggérez des formes de décentralisation ou d'offices régionaux pour informer les clients. L'idée me semble très sommairement lancée. Je retiens la préoccupation et je dis: J'espère qu'on va avoir l'occasion d'y revenir. C'est une question importante dans le public, la relation qui va exister entre les citoyens et la régie. Je trouve que c'est une question importante. Je crois qu'on ne doit pas l'escamoter. Je crois que ce que vous avez apporté est une contribution à cette réflexion. Quant à moi, je vais vous dire que, s'il vous arrivait de vouloir continuer votre réflexion, il me ferait plaisir de connaître les fruits de cette réflexion continuée que vous pourriez nous apporter avant que le projet de loi soit adopté. Je vous remercie.

M. Roy: J'aimerais avoir bien compris le député. Est-ce qu'il a parlé d'un régime d'assurance vicié, le régime actuel, ou d'un régime qui a be-

soin d'améliorations? Je pense que la nuance est, quand même, importante. Je pense avoir bien compris l'esprit du ministre, pas ministre encore, même si on parle de remaniement ministériel. J'aimerais avoir bien compris l'esprit du député à ce niveau-là.

M. Gosselin: Je pense que le régime actuel, la manière actuelle dont les citoyens consommateurs sont traités, est fondamentalement vicié. Il ne permet pas d'établir une véritable discrimination, et joue constamment dans l'arbitraire. Je crois qu'il y a beaucoup de groupes professionnels qui ont été forcés de se définir à travers les règles du jeu actuelles, d'une manière un petit peu parasitaire et un petit peu déviée des véritables intérêts des consommateurs. Je crois que le gouvernement que nous sommes a le devoir de corriger ces règles du jeu, d'établir les justes protections qui doivent être apportées aux consommateurs. Dans la distinction qu'on a établie au niveau du régime pour la protection corporelle et du régime pour la protection matérielle, je crois qu'on établit très nettement le niveau de responsabilité de l'Etat au niveau de ce que sont les individus qu'il doit protéger dans un régime comme celui-là. Je crois que cela amène une redéfinition globale de tous ceux qui étaient les intermédiaires. La réflexion à faire de notre côté où à continuer, c'est de voir à introduire un système qui soit le plus fonctionnel possible. Une fois acquis ces principes qu'on a reconnus comme étant nécessaires et importants, il faut voir à appliquer un système aussi fonctionnel que possible. J'avoue que, comme tous les citoyens, j'ai des questions et j'ai bon espoir qu'on est en train de les résoudre.

M. Shaw: Est-ce que M. Côté est d'accord avec votre position?

Le Président (M. Boucher): M. Côté avait demandé la parole justement.

M. Côté: Si on prétend que le régime actuel est vicié — ceci peut être débattu dans différents sens — si on prétend que le régime est faux actuellement, qu'il ne fonctionne pas correctement, c'est parce que les compagnies d'assurances considèrent les agents de réclamations, les experts en sinistres, etc., et leur service de réclamations comme des parents pauvres.

Les patrons des compagnies d'assurances n'ont jamais aimé les gars des réclamations, parce que c'est nous qui dépensons de l'argent. C'est nous qui coûtions de l'argent. C'est un peu comme dans une famille; on ne blâme pas notre femme, parce que notre femme dépense de l'argent, on sait qu'elle ne peut pas faire autrement.

Mais dans une compagnie d'assurances, vous avez la partie courtiers, la partie marketing, la partie publicité qui sont toutes des choses que les compagnies approuvent, sanctionnent, et auxquelles elles donnent de l'argent, de la liberté, permettent des comptes de dépenses pour leurs représentants et ainsi de suite. Quand vous arrivez au point de vue de la réclamation, vu que nous som-

mes ceux qui dépensent l'argent, nous sommes les parents pauvres de la compagnie. Chaque fois qu'un bilan de compagnie va vers le rouge, le moins rouge ou le plus rouge, cela dépend des réclamations, c'est votre faute. Alors, trouvons chez vous à qui est la faute. Je prétends que ce n'est pas notre faute. Il y a un déséquilibre qui existe dans l'esprit des grands patrons des compagnies d'assurances qui pensent que nous sommes les responsables. Nous ne sommes pas les responsables, nous sommes les meilleurs vendeurs d'assurances qu'il puisse y avoir. C'est nous qui vendons le produit, parce que c'est nous qui payons le produit. Mais dans leur idée, nous sommes le dépendier. Vu que nous sommes les dépendiers, nous sommes les parents pauvres.

M. Shaw: Est-ce que cela va s'améliorer si l'Etat est l'assureur?

M. Côté: C'est la réflexion que je me suis faite lorsque j'ai préparé mon premier ou mon deuxième mémoire. Si la régie oublie son service des réclamations, vous manquez votre coup. Si vous ne portez pas une attention tout à fait spéciale à votre régime de réclamations, vous êtes voué à la faillite. La première année, vous aurez épais comme ça de papier, la deuxième année vous en aurez jusque par-dessus la tête. Votre service de réclamations est le plus important qu'il peut y avoir et il faut y voir. Actuellement, vous avez vendu au public l'idée d'embarquer dans la régie, mais vous n'avez pas encore vendu l'idée de la réclamation, ou vous n'avez pas demandé à vos responsables qui sont en place actuellement à la régie, comment va fonctionner le service de réclamations. Si ce service ne marche pas, rien ne marchera. Ne vendez pas l'idée que vous allez commencer à payer dans quinze jours ou dans un mois, ne vendez pas l'idée qu'à un certain moment votre affaire va rouler rondement si vous avez oublié les réclamations. Les réclamations à l'aide de formulaires ne pourront pas marcher. Cela va vous prendre une autre aide pour la faire marcher. Pensez aux réclamations, c'est seulement à cela qu'il faut penser.

Mme Payette: M. le Président, si on me permet une réponse à M. Côté, je pourrai vous rassurer et vous dire que c'est notre seule préoccupation puisque nous n'avons pas de marketing, nous n'avons pas d'assurance et nous n'avons pas véritablement d'assuré dans le sens où on l'entend actuellement. Nous n'avons que des indemnisés.

Le Président (M. Boucher): Au nom de tous les membres de la commission, je remercie M. Côté et étant donné l'heure, la commission doit ajourner...

M. Côté: Je vous remercie de m'avoir entendu.

Le Président (M. Boucher): Très bien, monsieur.

M. Saint-Germain: M. le Président, merci M. Côté.

Est-ce qu'on pourrait savoir l'horaire des travaux pour demain, M. le Président?

Le Président (M. Boucher): Je n'ai pas reçu l'ordre des travaux pour demain de la part du secrétariat.

Mme Payette: M. le Président, je suis informée que demain il n'y a que le BAC, le Bureau des assureurs du Canada qui se présentera, demain matin, à 10 heures. Nous attendions — elle nous avait confirmé sa venue — la CSN plus tard dans la journée, mais elle s'est désistée aujourd'hui, c'est-à-dire que nous n'avons pas reçu son mémoire. Pour l'instant, nous ne savons pas si elle désirera se présenter plus tard. Pour l'instant, nous n'aurons donc demain, que le Bureau des assureurs du Canada.

M. Saint-Germain: Et nous terminerons à 18 heures ou dans la soirée, s'il y a lieu?

Mme Payette: La coutume veut que le mercredi, on siège de 10 heures à midi. Nous verrons à midi, M. le Président, où en seront nos travaux avec le Bureau des assureurs du Canada et nous déciderons à ce moment-là si nous désirons continuer à 15 heures ou non.

M. Saint-Germain: J'ai bien l'impression que de 10 heures à midi, il s'agit d'un rapport assez volumineux...

Mme Payette: Nous continuerons à 15 heures.

Le Président (M. Boucher): La commission ajourne donc ses travaux à 10 heures, demain matin, au salon rouge.

(Fin de la séance à 18 h 24)