



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le mardi 11 septembre 2001 — Vol. 37 N° 23

Consultation générale sur le document intitulé
Le régime public d'assurance automobile du Québec (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Jean-Pierre Charbonneau**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

| | |
|--|-----------|
| Débats de l'Assemblée | 145,00 \$ |
| Débats des commissions parlementaires | 500,00 \$ |
| Pour une commission en particulier: | |
| Commission de l'administration publique | 75,00 \$ |
| Commission des affaires sociales | 75,00 \$ |
| Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation | 25,00 \$ |
| Commission de l'aménagement du territoire | 100,00 \$ |
| Commission de l'Assemblée nationale | 5,00 \$ |
| Commission de la culture | 25,00 \$ |
| Commission de l'économie et du travail | 100,00 \$ |
| Commission de l'éducation | 75,00 \$ |
| Commission des finances publiques | 75,00 \$ |
| Commission des institutions | 100,00 \$ |
| Commission des transports et de l'environnement | 100,00 \$ |
| Index (une session, Assemblée et commissions) | 15,00 \$ |

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754
Télécopieur: (418) 528-0381

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 11 septembre 2001

Table des matières

| | |
|---|---|
| Remarques préliminaires | 1 |
| M. Guy Chevrete | 1 |
| M. Bernard Brodeur | 4 |
| M. Jean-Claude Gobé | 6 |
| Auditions | 7 |
| Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec (AERDPQ) | 7 |

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

Mme Danielle Doyer

M. Gilles Labbé

- * M. Errol Paillé, AERDPQ
- * Mme Anne Lauzon, idem
- * Mme Josette Beaupré, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 11 septembre 2001

**Consultation générale sur le document intitulé
Le régime public d'assurance automobile du Québec**

(Neuf heures trente-deux minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Le mandat de la commission est de tenir des auditions publiques dans le cadre de la consultation générale sur le document de référence intitulé *Le régime public d'assurance automobile du Québec*.

Est-ce qu'il y a des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Brodeur (Shefford) remplace M. Bordeleau (Acadie); M. Middlemiss (Pontiac) remplace M. Lafrenière (Gatineau); et Mme Barbeau (Vanier) remplace M. Payne (Vachon).

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, voici les groupes que nous entendrons aujourd'hui. D'abord, l'Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec; par la suite, ça sera M. Robert Tétrault; après la suspension, vers 12 h 30... la suspension de 12 h 30, nous reprendrons à 14 heures avec The Clifford Fisher Committee; par la suite, la Fondation André Sénécal; à 15 heures, Me Jean Mercure; à 16 heures, Me Marc Boulanger, de Tremblay, Bois, Mignault, Lemay; et finalement pour terminer avec le Dr Ronald Denis, avant l'ajournement aujourd'hui.

Remarques préliminaires

Nous allons maintenant débiter par les remarques préliminaires. Alors, j'invite M. le ministre des Transports pour ses remarques d'une durée maximale de trente minutes.

M. Guy Chevrette

M. Chevrette: M. le Président, M. le porte-parole de l'opposition officielle, Mmes et MM. les députés, en amorçant les travaux de cette commission parlementaire portant sur le régime public d'assurance automobile, permettez-moi de faire un bref rappel des événements qui ont conduit les Québécoises et les Québécois à l'adoption d'un régime public sans égard à la responsabilité. Ce court historique, je vous avoue que je le fais un peu à l'intention des jeunes, ceux qui n'ont pas connu la situation qui prévalait avant 1978 alors que le régime en vigueur était basé sur la responsabilité civile, ceux qui sont parfois perplexes devant le fait que le régime actuel ne permette pas de poursuivre un criminel de la route responsable d'un accident infligeant des blessures à d'autres personnes. À leur intention, voici donc certains faits.

Avant 1978, pour obtenir un dédommagement pour les blessures corporelles subies lors d'un accident d'automobile, il fallait que la responsabilité de l'accident

soit déterminée, ce qui n'était pas toujours une mince affaire. Une fois cette responsabilité déterminée, il fallait évaluer la valeur monétaire du préjudice subi. À cette époque, le sort réservé aux victimes de la route était loin d'être enviable: le conducteur fautif n'étant pas toujours solvable, une personne sur quatre ne recevait aucune indemnité à la suite d'un accident d'automobile. Une personne sur quatre. 40 % des pertes des personnes qui étaient indemnisées n'étaient pas compensées. Lorsqu'on intentait un procès pour obtenir réparation, 42 % des réclamations portant sur le préjudice corporel n'étaient toujours pas réglées après un an. Le délai moyen pour les causes qui se rendaient au jugement était de 725 jours et, dans certains cas, ce délai se rendait à 10 ans. En plus de devoir payer des frais judiciaires élevés, les victimes devaient assumer le coût des primes d'assurance qui augmentaient de façon constante.

En d'autres termes, plus les enjeux liés à la détermination de la responsabilité et aux dommages étaient considérables, plus le débat était long, douloureux et coûteux pour la victime. En 1971, devant les problèmes grandissant, coûts de plus en plus élevés de l'assurance automobile et insatisfaction marquée de la clientèle qui subissait les séquences...les conséquences, dis-je, des actes de conducteurs responsables peu ou non solvables, le gouvernement Bourassa confia alors au comité Gauvin le soin d'examiner l'ensemble des problèmes inhérents à l'assurance automobile et de faire des recommandations appropriées. En 1974, après une analyse critique approfondie, les membres du comité recommandent l'abolition du droit de recours fondé sur la responsabilité et l'adoption d'un régime conférant à toutes les victimes d'un accident d'automobile le droit à l'indemnisation pour les pertes économiques, et ce, sans égard à la responsabilité quelconque...de quiconque, dis-je.

Quatre ans plus tard, en 1978, c'est le gouvernement du Parti québécois qui donne suite aux recommandations du comité Gauvin et qui met en place le régime d'assurance automobile sans égard à la responsabilité, tel que nous le connaissons aujourd'hui. La Loi de l'assurance automobile est maintenant en vigueur depuis 23 ans et le régime d'indemnisation édicté par cette loi tient lieu de tous les droits et recours résultant d'un accident d'automobile. Tant au Québec qu'à l'étranger, les spécialistes s'entendent pour dire que ce régime a bien rempli son objectif qui était de garantir à tous les Québécois un accès universel, automatique, simple et rapide à des indemnités généreuses en cas de blessures ou de décès à la suite d'un accident d'automobile, et ce, au meilleur coût possible.

Cet objectif, je tiens à le préciser, demeure toujours une priorité pour le gouvernement dont je fais partie. Que l'accident survienne sur les routes du Québec ou à l'étranger. En 2000, la Société a ouvert plus de 932 dossiers pour des résidents du Québec

impliqués dans un accident qui a eu lieu hors du Québec et a assuré le retour au pays de 50 personnes accidentées. Chaque Québécois est indemnisé pour ses pertes économiques réelles potentielles ainsi que pour les pertes non économiques, comme la perte de qualité de vie, et ce, jusqu'à concurrence des montants maximums prévus dans la loi.

Il faut ajouter que la couverture prévue au régime québécois a constamment évolué depuis son instauration, de façon à ce que les pertes et préjudices subis par les victimes soient de mieux en mieux compensés. C'est ainsi qu'en 1990, à la suite d'une réforme majeure, l'indemnité forfaitaire pour les pertes non pécuniaires a fait l'objet d'une hausse substantielle. D'un maximum de 42 743 \$ en 1989, cette indemnité est passée à 75 000 \$ en 1990, 100 000 \$ en 1991, 125 000 \$ en 1992 et elle a de nouveau été bonifiée l'an dernier pour passer à 175 000 \$.

Depuis le 1er janvier 2000, un nouveau type d'indemnité a été introduit, cette fois pour les souffrances et autres inconvénients consécutifs à un accident dont les séquelles ne sont pas permanentes. De plus, l'indemnité de décès est passée de 18 420 \$ à 40 000 \$. À elles seules ces dernières mesures ont entraîné une bonification annuelle du régime de plus de 17 millions de dollars.

Mais la Société de l'assurance automobile n'offre pas que des indemnités monétaires, elle offre des services permettant de réduire les conséquences des préjudices corporels subis par les victimes. En 2000, la Société a versé 37 millions pour financer des mesures de réadaptation des personnes accidentées. Durant cette même année, ce sont plus de 6 000 personnes qui ont bénéficié de ce service.

● (9 h 40) ●

Cette implication dans la réadaptation des victimes constitue l'un des plus beaux fleurons du régime. La Société est d'ailleurs reconnue comme un leader dans ce domaine. D'autre part, le système intégré de traumatologie que la Société a conçu de concert avec le ministre de la Santé n'a jamais fait la manchette. Pourtant, c'est grâce à cette nouvelle façon d'opérer des différents intervenants que les services ambulanciers sont maintenant en mesure de diriger immédiatement les traumatisés cranio-cérébraux, les blessés médullaires et les blessés orthopédiques graves dans des lieux de... des lieux de l'accident, dis-je, vers le centre de traumatologie le plus approprié et le plus près. Conséquence: alors qu'auparavant une personne sur deux décédait des suites de tels traumatismes, maintenant il n'y a plus qu'une personne sur cinq qui décède dans de telles circonstances.

La Société s'est aussi montrée soucieuse de réduire au minimum les délais relatifs aux réclamations en instaurant un système de prise en charge rapide. Ce nouveau service permet à la personne accidentée d'entrer en contact avec la Société de son lit d'hôpital avec l'aide d'une ou d'un professionnel de la santé. Au 30 juin 2001, près de 80 % des personnes grièvement blessées, qui ont séjourné dans l'un ou l'autre des 23 hôpitaux spécialisés en traumatologie secondaire ou tertiaire, ont eu accès à ce service. Depuis 1998, ce sont près de 10 000 victimes qui s'en sont prévalu. Le délai moyen observé entre l'accident et le premier paiement

est maintenant de 27,9 jours, alors qu'en 2000 le délai pour l'ensemble des victimes se situait à environ 70,8 jours. Toute une amélioration. Nous en sommes fiers, d'ailleurs.

Tout cela fait preuve de notre volonté de faire évoluer le régime en fonction des besoins de la clientèle assurée, mais il faut ajouter que nous avons voulu le faire tout en respectant la capacité financière de la population québécoise. Je rappelle que les contributions de l'assurance automobile s'élevaient à 99 \$, en 1978. Si ce montant avait été indexé au coût de la vie, il s'élèverait aujourd'hui à 284 \$, alors que la contribution actuellement exigée n'est que de 142 \$, incluant la taxe, soit le même montant qu'en 1985. Nous ne sommes pas peu fiers de cette réalisation. Connaissez-vous un seul service qui se soit constamment amélioré en termes de bénéfices tout en restant au même coût pendant 17 ans? En d'autres mots, y a-t-il quelque chose au Québec qui s'est amélioré puis qui coûte le même prix qu'il y a 17 ans? Personnellement, je considère ça comme un véritable exploit administratif. En passant, j'aimerais également préciser que pour chaque dollar de contribution, le retour aux accidentés est de 0,88 \$ alors qu'il était de 0,64 \$ avant l'introduction du régime actuel.

Maintenant, je vais aborder la question du financement du régime. La principale source de financement provient de la contribution d'assurance perçue par l'entremise du permis de conduire et de l'immatriculation. Il est important de savoir que cette contribution, qui s'est chiffrée à 620 millions en 2000, ne couvre maintenant qu'environ 60 % des sommes versées aux accidentés. En d'autres mots, les accidentés donnent 620 millions, mais ça ne représente, ce 620 millions-là, que 60 % de ce qu'on retourne aux accidentés. Ce sont les revenus de placement qui permettent à la Société de boucler le budget annuel du régime. Malheureusement, il nous fait maintenant faire le constat que les coûts de fonctionnement du régime sont en progression. Je souligne qu'ils le sont aussi dans les régimes avec responsabilité.

De fait, au cours de la dernière décennie... Excusez. De fait, au cours de la dernière décennie, malgré l'amélioration du bilan routier, le coût du fonctionnement annuel a crû de plus de 33 %. Cette croissance des frais s'explique par l'augmentation des coûts d'indemnisation, bien sûr, mais aussi par la progression des dépenses d'administration. En effet, au cours des années, la Société a été désignée comme l'organisme le mieux placé pour s'acquitter des différents programmes connexes à son mandat. C'est ainsi qu'elle s'est vu confier, à titre d'exemple, la responsabilité de la gestion de l'accès au réseau routier, celle également de l'émission des vignettes de stationnement de même que celle de l'adaptation des véhicules pour les personnes handicapées.

Malheureusement, parallèlement à cette augmentation des coûts, on constate une baisse relativement importante des revenus. En effet, la Caisse de dépôt et placement du Québec a offert un taux de rendement de 5 % en 2000 alors que le taux de rendement moyen pour les années précédentes était supérieur à 10 %. Compte tenu de la baisse des revenus anticipés, je ne vous cacherai pas que la Société prévoit enregistrer des déficits au cours des cinq prochaines années. En

conséquence, l'excédent accumulé par la Société, composé de la réserve de stabilisation qui est de 290 millions et de l'excédent non affecté de 234 millions, serait ramené à 524 millions de dollars au 31 décembre 2000, à 64 millions seulement de dollars au 31 décembre 2005. Cette prévision tient compte d'un taux de rendement annuel de 7 % sur les placements, ce qui est loin d'être assuré d'ailleurs, si on se fie sur la conjoncture actuelle.

Les états financiers actuels nous émettent un signal que l'on ne peut prendre à la légère, tout en sachant fort bien que le Fonds de stabilisation de la Société est constitué justement pour parer à des déficits éventuels. Il est donc primordial que la Société établisse un plan d'action pour aborder la situation financière difficile qui se dessine. Elle dispose de quelques années pour poser les actions qui lui permettront d'éviter la sous-capitalisation du régime.

Ceci étant dit, comme vous pouvez... comme vous avez pu le constater au document de référence qui a été préparé à l'intention des participants à cette commission, en plus de l'évolution financière de la couverture et des services, nous aurons aussi l'occasion de discuter du droit de poursuite de même que de l'indemnisation des personnes accidentées reconnues coupables de conduite avec capacités affaiblies, deux sujets qui sont souvent liés dans l'esprit des gens. Pourquoi, se demande-t-on, arrive-t-il qu'une personne reconnue coupable d'un acte criminel reçoive davantage que sa victime? Pourquoi ne peut-on poursuivre cette personne pour obtenir davantage que les indemnités prévues au régime?

En ce qui a trait à la conduite avec capacités affaiblies par l'alcool, j'aimerais ouvrir une parenthèse pour vous faire part des progrès accomplis. En 1997, le Québec a adopté l'une des législations les plus complètes et les plus dissuasives en Amérique du Nord pour contrer la conduite avec les capacités affaiblies par l'alcool. Ces mesures ont eu un impact important: diminution de 11 % du bilan routier, qui est passé de 858 décès en 1996 à 765 décès en 2000; diminution de 35 à 25 % des accidents comportant le facteur alcool comme cause de décès.

Entre 1991 et 2000, il y a eu une chute de 37,5 % de la proportion des conducteurs se promenant sur les routes avec une alcoolémie supérieure à ,08. Je souhaite ardemment que les mesures législatives adoptées en juin dernier, qui nous donnent des outils nécessaires pour détecter et effectuer un meilleur suivi des conducteurs problématiques, nous permettront d'aller encore plus loin dans notre lutte contre l'alcool au volant.

En ce qui a trait plus spécifiquement à l'indemnisation des personnes reconnues coupables de conduite avec capacités affaiblies, même si elle a une raison logique, puisqu'un régime d'assurance n'est pas là pour punir comme le font déjà le Code criminel et le Code de sécurité routière et que, de toute manière, ces personnes devraient être prises en charge autrement par la société, j'avoue comprendre personnellement l'indignation que peuvent susciter de tels actes et j'y suis sensible. Cependant, en toute transparence, bien que j'aborde cette commission avec l'esprit ouvert, j'avoue être plus réticent aux modifications qui auraient pour

effet de pénaliser le conjoint et les enfants qui, eux, ne sont coupables de rien.

Par ailleurs, il m'apparaît important de faire la mise au point suivante. Certains prétendent qu'un régime d'assurance sans égard à la responsabilité comme le nôtre produit davantage de conducteurs irresponsables. Ceci est complètement faux. Parmi les 15 pays pour lesquels nous disposons des données, la Suède, qui possède également un régime sans égard à la responsabilité, se plaçait en 1998 en tête de liste des pays dont le taux de décès par milliards de kilomètres parcourus est le plus bas au monde. Le Québec, quant à lui, se positionnait au 3e rang. Et les États-Unis, qui ne possèdent pas un régime d'assurance sans égard à la responsabilité, prenaient le 6e rang.

Un autre exemple démontre bien que le Québec ne désresponsabilise pas les conducteurs. Aux États-Unis, le taux moyen de port de la ceinture de sécurité est de 70 %. Au Québec, il est de 95 % avec notre régime. Si notre régime désresponsabilisait les conducteurs, comme certains le prétendent, il y aurait lieu de croire que notre taux de port de ceinture serait inférieur à celui des États-Unis, ce qui n'est aucunement le cas.

• (9 h 50) •

En ce qui a trait au droit de poursuite, certains pensent qu'il permettrait aux victimes d'obtenir des sommes d'argent supérieures à celles versées par la Société de l'assurance automobile. Vous en conviendrez avec moi, l'expérience acquise au cours des années soixante-dix nous laisse croire que le sort des victimes d'accidents d'automobile n'était pas particulièrement enviable. Une tragédie routière impliquant un chauffard, c'est affreux et ça sème l'émoi chez la famille et chez les proches, et ça donne envie d'avoir le droit de poursuivre, je n'en disconviens pas. Toutefois, je suis encore persuadé que ce sont les victimes qui seraient perdantes si l'on modifiait le régime à cet égard, sauf peut-être celles qui auraient — entre guillemets, je dis bien — la chance d'avoir été blessées par une personne riche. Or, pourquoi y aurait-il deux mesures, une pour celles-là et une pour toutes les autres? Ce double système, est-ce le genre de chose que l'on souhaite au Québec? J'en doute, d'autant plus que l'on sait pertinemment que seulement 2 %... seulement 2 % des personnes responsables disposent de revenus supérieurs à 50 000 \$, 43 % n'ont aucun revenu, 41 % gagnent moins de 20 000 \$, 14 % gagnent entre 20 et 30. Regardez la tarte, comment elle se divise, et vous comprendrez que nous aurions facilement deux mesures.

En 1989, lors de la motion d'adoption du projet de loi 92, M. Marc-Yvan Côté affirmait: «J'admets volontiers, disait-il, que les fondements sur lesquels repose ce régime font maintenant l'objet d'un très large consensus social et qu'il mérite d'être maintenu.» C'est encore vrai aujourd'hui. On nous réclame, bien sûr, cette occasion de débattre des enjeux relatifs au régime depuis quelques années déjà. Certains n'en voyaient pas la nécessité. Je pense, au contraire, que cette commission parlementaire, cependant, est une excellente occasion d'informer la population et de lui donner l'occasion de s'exprimer sur cet instrument unique qui lui appartient.

J'ouvre donc cette commission parlementaire en rappelant que le régime d'assurance automobile est l'une

des plus belles réalisations québécoises. Il a été mis au monde en quelque sorte grâce aux efforts consécutifs du gouvernement libéral, qui a initié une réflexion sur l'augmentation des coûts d'assurance et le droit de poursuite, et d'un gouvernement du Parti québécois qui a eu le courage politique de mettre le régime en place. Je compte donc sur la collaboration de chacun pour que nos travaux se déroulent dans un esprit constructif afin d'avoir la fierté, au terme de cette commission, de pouvoir dire que nous avons contribué à l'améliorer et à mieux le faire connaître auprès de la population québécoise tout entière. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre des Transports. Ce sera maintenant au tour du porte-parole de l'opposition officielle en matière de transport et député de Shefford pour les remarques préliminaires. M. le député.

M. Bernard Brodeur

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Premièrement, bienvenue à tous et à tous ceux qui vont se joindre à nous lors des audiences de cette commission concernant le régime public d'assurance automobile du Québec.

M. le Président, ça va se diviser peut-être en deux grands items, ces consultations-là: un premier item concernant la sécurité routière, l'alcool au volant — on en a abondamment parlé, on a abondamment parlé aussi récemment de vitesse sur nos routes; dans un deuxième temps, on va parler aussi — puis je vais en parler beaucoup — de l'efficacité de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le ministre disait que oui, oui — puis l'opposition aussi est d'accord là-dessus — c'est un plus pour le Québec d'instaurer un régime public. D'entrée de jeu, M. le Président, il est pas question pour l'opposition de remettre le système «no-fault»... remettre ça en question, pas du tout, sauf que le ministre nous disait tantôt qu'il voulait en profiter pour informer la population sur la qualité du régime. Moi, ce que je vous dis: Oui, il faut informer la population, mais il faut surtout l'écouter et permettre inévitablement de dépoussiérer le système parce que, c'est quand même un système qui est relativement jeune, on parle de la fin des années soixante-dix. Donc, je pense que c'est l'occasion d'en profiter pour écouter ces gens-là et faire en sorte de dépoussiérer un peu le système et, en même temps, de soulever un peu... bien, soulever beaucoup les anomalies du système et ce qu'on peut corriger.

Donc, dans un premier temps, on va avoir discuté surtout beaucoup, beaucoup — parce qu'on en a discuté beaucoup avant aussi — de l'alcool au volant. On sait que le régime a été bonifié depuis quelques années. D'ailleurs, il y a eu une autre loi qui a été adoptée de façon très rapide au printemps. Le ministre l'a dit, l'opposition l'a répété à quelques reprises: Ce n'est pas suffisant, c'est un préambule à un nouveau projet de loi. D'ailleurs, le ministre s'est engagé à déposer le plus rapidement possible un autre projet de loi pour compléter celui qui a été adopté très rapidement au printemps. Mais on doit souligner, dans ces cas-là, que... En tout cas, pour ma part, je crois qu'on doit reconnaître la maladie de l'alcoolisme.

Souvent, dans notre système, on interdit à des gens qui sont malades de conduire. Pour toutes sortes de raisons, il y a des interdictions ou des contraintes à conduire. On peut parler d'épilepsie ou de toutes sortes de choses. Dans le régime actuel, l'alcoolique peut éventuellement, même après l'adoption du projet de loi du printemps dernier, en venir éventuellement, plusieurs années plus tard, à conduire sans être certain que cette maladie-là n'est pas guérie. Donc, à notre sens à nous, c'est une maladie qui doit être considérée comme telle et souffrir d'une incapacité totale de conduite, à ce moment-là. Donc, c'est peut-être un principe qu'on devrait instaurer: considérer l'alcoolique comme une personne atteinte d'une maladie et, tant qu'il n'est pas considéré comme guéri ou du moins pas porteur perpétuel de cette maladie-là d'alcoolisme, de ne pas prendre la route ou d'éviter par la loi qu'il puisse conduire.

On a parlé de vitesse excessive. Naturellement, on est dans un contexte aujourd'hui où on a entendu parler beaucoup de vitesse excessive, et j'aimerais juste glisser quelques mots de façon très correcte sur les manchettes des journaux et sur ce qu'on voit à la télévision depuis deux jours concernant le ministre. Il y a une chose qu'il faut dire, M. le Président — on le sait tous ici; on le sait tous ici, tous les élus, la population le sait — que les conducteurs, les chauffeurs de ministre vont très rapidement. Et c'est pas d'hier, on se fait dépasser régulièrement sur les autoroutes. Et quand, M. le Président, on parlait, la semaine dernière, d'une vitesse de 115 km/h qu'on roule normalement sur la 20, par exemple, on se fait dépasser régulièrement.

Donc, moi, ce que je dis, M. le Président, tout simplement donner le message au ministre que, à l'avenir, de dire tout simplement qu'on a donné un mauvais exemple, qu'on doit absolument corriger le tir, et qu'à l'avenir les chauffeurs de ministre se doivent absolument de respecter les limites de vitesse pour faire en sorte que chacun des membres d'un gouvernement donne un exemple, un exemple à la population, et qu'on n'est pas au-dessus des lois, et qu'à l'avenir, M. le Président, cet état de fait sera corrigé. Tout simplement, en terminant, M. le Président, et tout simplement suggérer au ministre aussi, peut-être lui suggérer d'en faire son mea culpa et de faire en sorte que cette affaire-là ne soit pas sujet à des plaintes qui seraient peut-être excessives et d'embourber déjà un système qui est déjà embourbé. Donc, M. le Président, tout ce qu'on demande, c'est que, à l'avenir, il y ait correction de cette façon de faire de la part des chauffeurs de ministre.

Pour continuer. M. le Président, dans un autre ordre d'idées — je pouvais pas éviter le sujet naturellement parce qu'on parlait de vitesse excessive — on a parlé de photoradar la semaine dernière. Vous savez que l'opposition n'est aucunement en accord avec ce système-là. Pour nous, le photoradar est un instrument qui ne permet pas de changer les habitudes de conduite des citoyens. Et, M. le Président, si éventuellement... si éventuellement le gouvernement décidait d'aller de l'avant avec le système de photoradar, je peux vous dire qu'un éventuel gouvernement libéral retirerait ces photoradars-là de nos routes.

Donc, en ce qui concerne la vitesse excessive, M. le Président, j'espère que des groupes pourront

donner des suggestions satisfaisantes; on en a parlé abondamment la semaine dernière. Et concernant l'alcool au volant, on espère qu'un autre projet de loi sera déposé sous peu pour compléter, pour compléter celui qui a été déposé la semaine dernière.

Deuxième sujet qui sera sûrement abordé, M. le Président, soit l'efficacité, les objectifs que la Société de l'assurance automobile du Québec s'est donnés. On le sait tous ici, les élus de chaque côté de la table avons plusieurs cas de comté, et la Société de l'assurance automobile du Québec ne fait pas exception. Je dirais même que c'est les cas les plus difficiles et les plus fréquents, les plus fréquents que nous avons dans nos bureaux de comté, M. le Président. Plusieurs dénoncent la lenteur du système. Le système est excessivement lent. Le citoyen, le citoyen se sent lésé de façon continue dans la façon dont a procédé la SAAQ. Tout simplement, pour imager la situation aux gens qui nous écoutent si, oui ou non, si vous avez... si vous faites une réclamation quelconque à la Société de l'assurance automobile du Québec, pour simplifier énormément le système, il y a un fonctionnaire, en premier lieu, qui va décider si, oui ou non, vous êtes admissible. Donc, premièrement, il y a une décision unilatérale d'un fonctionnaire qui décide si, oui ou non, vous avez droit à un dédommagement.

● (10 heures) ●

Et, deuxièmement, si vous êtes pas satisfait de cette décision-là, si vous êtes pas satisfait de cette décision-là, vous allez à un bureau de révision qui sont des gens de la Société de l'assurance automobile du Québec. Donc, la Société de l'assurance automobile du Québec est en quelque sorte juge et partie. Et, M. le Président, peu importe les propos qu'on peut entendre souvent par des gens intéressés, il en reste pas moins que présentement, si vous voulez aller en appel de ces décisions-là, vous allez à l'attaque. Et, présentement, il y a 7 000, 7 000 citoyens, Québécois et Québécoises, du Québec, qui attendent une décision de ce tribunal-là, et le temps d'attente est en moyenne de deux années.

Donc, M. le Président, il y a comme une impression qui se dégage que la Société d'assurance automobile du Québec, dans plusieurs cas, essaie plutôt de ne pas dédommager correctement le citoyen qui a eu un accident plutôt que de voir à un règlement juste et équitable envers ce citoyen-là. Et c'est ce qui se dégage, là, des nombreuses conversations qu'on a au bureau de comté et surtout de la façon qu'on a de se faire répondre, à la Société d'assurance automobile du Québec, alors qu'on voit le commettant ou le citoyen souvent comme une personne qui veut profiter du système plutôt que de voir un citoyen qui a été en fin de compte, là, désavantagé par un accident qu'il aurait subi sur nos routes du Québec.

Moi, M. le Président, on va discuter de ces points-là et j'espère qu'on va avoir des suggestions intéressantes. On parlait aussi de... Tantôt, le ministre nous a glissé quelques mots sur les criminels récidivistes, donc ceux qui sont formellement reconnus coupables d'un acte criminel, soit avoir conduit de façon dangereuse ou avec un taux d'alcoolémie supérieur à la norme prescrite.

L'année passée, M. le Président, on a vu, et puis on me corrigera si c'est faux, on a remis environ

15 millions de dollars à ces gens-là sur 443 cas environ. La question est de pas remettre en question le «no fault», aussi de faire attention, comme disait le ministre, à ne pas pénaliser les familles de ces gens-là qui sont considérés comme criminels à la suite de l'utilisation de leur véhicule, mais de voir en quelque sorte s'il y aurait pas une pénalité possible, une façon de signifier clairement et de décourager ces gens-là de reprendre le volant dans ce cas-là. Et c'est un domaine où la Société de l'assurance automobile du Québec pourrait se doter des moyens pour pénaliser justement ces gens-là qui sont reconnus criminels comme tels par les tribunaux québécois. Donc, dans ce sens-là, M. le Président, je pense qu'il y aurait des révisions à faire, tout en ayant à l'esprit de ne pas faire en sorte que le système «no-fault» soit remis en question.

Donc, M. le Président, nous allons entendre des groupes durant quelques semaines et j'espère qu'à la suite, à la suite de ces auditions-là, la Société d'assurance automobile pourra faire quelques révisions, quelques aménagements pour que le citoyen, pour que le citoyen, celui envers lequel ce service-là est destiné, se sente vraiment reconnu comme quelqu'un qui a subi des dommages et... qu'on doit absolument reconnaître — reconnaître — à ce citoyen-là le droit au dédommagement juste et correct. On a vu toutes sortes d'articles de journaux disant que, par exemple, sur les désignations de travaux qu'il serait possible de faire à la suite d'un accident — on en a dans les bureaux de comté... où on indique à quelqu'un qui a un accident qu'il pourrait, par exemple, se recycler en gardien de nuit ou d'autres choses de ce genre-là, M. le Président. À voir les cas de comté que j'ai dans mon bureau, la SAAQ recycle tout le monde en gardien de nuit. Le Québec va être gardé au complet la nuit si on se fie à tout ce que... les indications qu'on donne à ces accidentés-là.

Donc, M. le Président, je pense qu'on a un tas de choses à revoir, un tas de choses à revoir. Sans remettre en question les grands principes fondamentaux, je pense qu'il y a un ménage à faire à la Société d'assurance automobile dans les façons qu'on a de faire. On a également, aussi, un principe qui est perceptible du citoyen et surtout des députés que, à prime abord, on désire ne pas rembourser intégralement tous les dommages directs et surtout indirects que le commettant a eus à la suite d'un accident. Surtout les dommages indirects, M. le Président, il semble que le citoyen est laissé à lui-même.

D'ailleurs, on a plusieurs cas de comté, je pourrais vous en raconter un tas, de cas de comté où des choses sont vraiment aberrantes, M. le Président. On pourrait passer des heures à en faire ici, sauf que, M. le Président, l'exercice qu'on fait, ça va être d'écouter les groupes qui vont venir nous donner leur opinion sur le sujet durant des semaines. Et j'espère qu'à la suite de ça il y aura un résultat parce que, déjà, M. le Président, on attend cette commission parlementaire là depuis quelque temps. Ce qui est important, M. le Président, c'est d'entendre, d'écouter, comprendre les groupes et surtout de donner suite aux recommandations que ces groupes-là vont faire.

Donc, de notre côté, M. le Président, on s'attend, à la suite de ces auditions-là, qu'il y aura une nouvelle

loi concernant l'alcool au volant, qu'il y aura une révision, une révision des limites de vitesse sur nos routes — on en a parlé abondamment la semaine dernière — et que tout le monde, tout le monde devra respecter absolument. Donc, M. le Président, c'est d'envoyer un message clair aux citoyens que, si la limite de vitesse sera de 100, 110, 115 ou 120 sur l'autoroute, qu'un kilomètre de plus, et c'est une contravention, M. le Président. On doit absolument dissuader tous les citoyens à aller autrement que la loi.

Donc, M. le Président, tout ça pour vous dire que nous allons collaborer et écouter ces groupes-là, et ce qu'on espère avant tout, c'est qu'il y a... un résultat sera obtenu et que des lois et un réaménagement pourront être faits pour satisfaire tous les citoyens du Québec. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Shefford. Avant de céder la parole au député de LaFontaine, sur l'enveloppe de temps impartie à l'opposition, qui est de 30 minutes comme celle du gouvernement, je voudrais simplement attirer l'attention sur la pertinence de ce sur quoi nous discutons aujourd'hui. Même si, dans un sens assez large, on peut dire que beaucoup de choses touchent à l'assurance automobile du Québec, il y a peut-être certains éléments qui peuvent être interprétés d'une façon particulière.

M. Brodeur: Si je peux répondre à votre interrogation, M. le Président, on va sûrement parler d'alcool au volant et de vitesse aussi. Donc, la remarque que j'ai faite, M. le Président, c'est parce qu'elle était peut-être inévitable dans le contexte de ce matin. Et, M. le Président, je suis convaincu que cette remarque-là reste tout à fait pertinente aux enjeux de la Société de l'assurance automobile, qui est de dédommager les gens qui ont des accidents, qui ont des blessures, dédommager les familles qui ont eu des décès, et, à partir de là, M. le Président, je pense que c'est légitime de parler de vitesse et d'alcool au volant. Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): M. le député de LaFontaine.

M. Jean-Claude Gobé

M. Gobé: Oui, alors, merci, M. le Président. Bonjour, mesdames et messieurs, M. le ministre, chers collègues députés. Alors, je parlerai assez brièvement, mon collègue ayant certainement fait part de l'essentiel des pensées que nous avons de ce côté-ci et de la façon dont nous entendons travailler. Mais il y a un pan, une partie qu'il a seulement effleurée et pas tellement touchée, c'est, bien sûr, celui des excédents de cotisations dans la caisse de la Société d'assurance du Québec.

On sait que, lorsqu'il y a des surplus, eh bien, on prend les sommes d'argent — et qu'important les gouvernements, là, je ne suis pas là pour pointer un ou l'autre — mais c'est des choses qui sont arrivées par le passé, et à quelques reprises, où on a vu que des montants très importantes, qui étaient le fruit de cotisations payées par les citoyens, par les automobilistes du Québec, qui étaient aussi le fruit d'économies

réalisées ou de dépenses non faites avec une indemnisation, des fois, pas forcément à la hauteur de ce que les gens auraient aimé avoir, et puis on a vu que ces sommes d'argent avaient été transférées dans les caisses du gouvernement, au Conseil du trésor, et avaient été utilisées à d'autres des fins que ce pourquoi elles étaient perçues, qui est d'indemniser et de faire en sorte de réintégrer les citoyens accidentés dans la vie active.

Alors, je crois que ça sera certainement un sujet important. Est-ce qu'on doit continuer comme cela? Est-ce qu'il devrait pas maintenant avoir dans la Loi de la SAAQ des changements qui feraient en sorte que les surplus ne peuvent pas être transférés dans les fonds du gouvernement, mais qu'à ce moment-là, s'il y en a, bien, que ça soient les primes payées par les automobilistes qui soient réduites? D'accord? Alors, je pense que c'est un débat. C'est un débat. Est-ce que donc la SAAQ est une entreprise, un organisme qui est là pour aider le budget de l'État ou il est là pour aider et couvrir les automobilistes?

On a parlé aussi beaucoup de sécurité routière, parce que c'est évident, M. le Président, que, lorsqu'on parle de primes de la SAAQ, eh bien, dépendant de l'état... du nombre des accidents, dépendant du nombre de blessés qu'il y a ou de décès, eh bien, les... la SAAQ est interpellée directement par des revenus ou des dépenses. Alors, il va falloir regarder aussi est-ce que la SAAQ devrait — on sait que maintenant, c'est un organisme très important — devrait pas avoir un rôle-conseil ou un rôle aviseur en ce qui concerne des recommandations auprès du ministre des Transports pour l'état des routes, par exemple, ou pour corriger certains tronçons de routes extrêmement dangereux où il y a beaucoup d'accidents? Est-ce que la SAAQ pourrait pas avoir ce rôle-là ou avoir un rôle semblable à celui-là? Parce que ça a un impact direct, bien sûr, sur ses opérations et sur les accidents, parce que, bien entendu, son rôle aussi est de faire en sorte qu'il y ait le moins d'accidents possible, pas seulement indemniser ceux qu'il y a.

● (10 h 10) ●

Et on parlait aussi de différents moyens, différentes choses. On parlait de la réfection des routes, mais il y a l'examen périodique des véhicules. Après un certain nombre d'années, je crois qu'on pourrait faire comme en Europe, où la SAAQ ferait en sorte qu'une voiture, après quatre ans, soit obligée — ou trois ans — d'avoir un examen mécanique à tous les ans ou à tous les 18 mois et d'avoir une vignette qui est apposée sur la vitre pour démontrer que ce véhicule est encore en bon état ou est en bon état, correspond aux normes de sécurité établies et peut rouler sur le chemin public.

Alors, voyez-vous, il y a des mesures comme celles-là qui pourraient être certainement discutées, regarder si on doit pas en arriver là. Ça a en effet un impact aussi direct sur ce que nous allons discuter sur le système public d'assurance. Il y a aussi toute la qualification des chauffeurs. On sait qu'ici, quand vous avez votre permis de conduire, eh bien, après ça, vous l'avez pour le restant de votre vie. Je pense, vers 80 ans... Comment?

Une voix: ...

M. Gobé: À 75 ans, on repasse un examen. Mais je crois qu'il y aurait peut-être lieu de voir à ce que tous les quatre ans ou cinq ans il y ait... non pas repasser le permis mais un examen de requalification sur le Code de la route. Le Code, il évolue, les manières de conduire évoluent. Et peut-être serait-il opportun que, lorsqu'on renouvelle son permis de conduire, on passe un rapide examen sommaire des principales règles ou des principaux principes qui, en général, font en sorte que l'on conduise sa voiture de manière sécuritaire et prudente. Alors, ça serait peut-être des choses à discuter. Ça à voir avec la SAAQ aussi, je crois. Ça déjà été effleuré, mais on toujours évité de faire un débat ou de l'aborder. Moi, je crois que ça serait peut-être le temps que l'on en discute.

Alors, c'est un peu ça que je voulais faire valoir en se disant que... bien, profitons de la commission parlementaire pour essayer d'innover, d'amener aussi de nouvelles idées, de nouvelles façons de faire. N'ayons pas peur de les aborder. Peut-être qu'on se rendra compte qu'en parlant et en vous écoutant que c'est pas nécessaire, mais peut-être aussi qu'on va se rendre compte que c'est déjà nécessaire puis il y a peut-être d'autres idées, d'autres propositions que les citoyens que vous êtes et les représentants d'organismes que vous êtes allez nous faire part et permettre peut-être de... pas «peut-être», certainement d'enrichir et d'améliorer ce programme.

Moi, je parlerai pas, en terminant, aussi sur les incidents médiatiques d'hier. Je trouve un peu malheureux qu'on ait tout un battage comme celui-là. Je crois que le spectacle n'est pas forcément toujours le meilleur garant du respect des lois ou des normes. Je pense que, comme élu, comme député, on doit montrer l'exemple, c'est sûr. On doit faire en sorte que les lois soient respectées. Et une fois qu'une chose a été constatée, bon, et que la personne qui s'en est rendue... ou qui l'a fait le reconnaît, en prend note et prend acte, bien, qu'on trouve les correctifs et que ces choses-là s'arrêtent parce que, après tout, personne, d'après moi, n'a intérêt à ce que, avec un événement spectaculaire et un battage médiatique, on fasse au contraire le procès de quelqu'un, alors que c'est juste des comportements à changer et des directives à émettre.

Alors, voilà, c'est ce que je voulais dire, et je suis prêt maintenant, moi aussi bien sûr, à écouter les citoyens qui vont venir devant nous, en compagnie de M. le ministre.

Auditions

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de LaFontaine pour ces remarques préliminaires. Nous allons maintenant amorcer l'étape des auditions comme telles, et j'invite les représentants du premier groupe que nous allons entendre, l'Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec, à bien vouloir prendre place ici à la table.

Alors, bienvenue, mesdames, messieurs. J'invite le porte-parole à bien vouloir s'identifier, ainsi que les personnes qui l'accompagnent. Et j'indique que vous avez un maximum de 20 minutes pour votre présentation. Et, par la suite, nous amorcerons les échanges pour le reste de la période de temps qui nous est impartie.

Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec (AERDPO)

M. Paillé (Errol): Merci, M. le Président. Je me présente, je me nomme Errol Paillé. Je suis président du conseil d'administration de l'Association des établissements de réadaptation en déficience physique du Québec. Et je suis aussi président du conseil d'administration du centre Lucie-Bruneau à Montréal, un centre de réadaptation.

Permettez-moi de vous présenter celle qui m'accompagne. À ma gauche, il s'agit de Mme Anne Lauzon, qui est notre directrice générale à l'Association; et, à ma droite, Mme Josette Beaupré, qui est directrice de programme de réadaptation à l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec.

D'entrée de jeu, nous souhaitons remercier la commission des transports et de l'environnement de nous avoir invités pour vous exprimer de vive voix nos réactions et commentaires au sujet du document de référence intitulé *Le régime public d'assurance automobile du Québec*. Avant de vous faire part... Avant de vous en faire part, j'aimerais dresser un bref portrait de notre Association afin que vous puissiez cerner nos objectifs et plus particulièrement la collaboration que l'Association compte vous apporter dans ce dossier de l'assurance automobile.

L'Association, ça regroupe une vingtaine d'établissements qui offre des services spécialisés et surspécialisés d'adaptation et de réadaptation en déficience physique. Son rôle consiste à soutenir le développement d'une programmation de qualité dans tout le réseau de la réadaptation par mise en commun des expertises et des nouvelles connaissances au bénéfice des personnes ayant une déficience auditive, motrice, visuelle, du langage ou de la parole, qu'elle soit congénitale ou acquise.

L'Association vise notamment à accroître l'accès des citoyens et des citoyennes du Québec ayant une déficience physique aux services qui contribuent à leur intégration et à leur participation sociale. Elle appuie activement le développement de la recherche dans les domaines de l'autonomie fonctionnelle, de l'intégration sociale et de l'innovation technique et technologique.

Compte tenu de son rôle et de ses objectifs à l'égard des personnes ayant une déficience physique, compte tenu aussi qu'une proportion importante de la clientèle de ces établissements est constituée des personnes qui ont subi, lors d'un accident d'automobile, un dommage risquant de laisser des séquelles graves, l'Association s'estime directement concernée par le débat sur le régime d'assurance automobile auquel la présente commission parlementaire donne lieu. En outre, sensibilisée à l'importance et à la nécessité de la prévention, ces établissements membres sont intéressés à appuyer les divers types d'activités et de programmes qui visent à réduire le nombre d'accidents de la route et la gravité des dommages aux victimes d'accidents et à leurs proches.

Pour souligner comment le gouvernement du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec et nos établissements de réadaptation en déficience physique peuvent contribuer à l'atteinte des objectifs du régime d'assurance automobile, l'Association formule

ses commentaires et recommandations en se guidant sur les quatre programmes-cadres de la SAAQ: la promotion de la sécurité routière, l'indemnisation et la réadaptation des personnes accidentées, la gestion des droits d'accès au réseau routier québécois et à la perception des droits, le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

Nous souhaitons que la présente commission parlementaire retienne de ces débats les propositions qui permettraient, d'une part, de réduire les accidents de la route et, d'autre part, de continuer d'assurer à toutes les victimes d'accidents l'accès le plus rapide possible aux services de réadaptation cliniquement requis pour que soit rétablie leur autonomie optimale.

Voyons à présent le rôle des établissements de réadaptation en déficience physique. On dénombre annuellement un peu plus de 40 000 blessés légers à la suite d'un accident d'automobile au Québec et 5 200 blessés graves. Parmi ces derniers, quelque 3 000 par année requièrent l'ouverture d'un dossier de réadaptation à la SAAQ. Ils sont alors référés à l'un des établissements désignés dans le cadre du réseau de traumatologie. Lorsque les incapacités persistent, ils sont orientés vers l'un des 18 établissements de réadaptation en déficience physique du Québec pour recevoir les services spécialisés et surspécialisés de réadaptation appropriés. Les établissements de réadaptation en déficience physique contribuent donc de façon importante à la réadaptation des personnes dont les dommages subis lors d'un accident d'automobile risquent d'entraîner des séquelles.

● (10 h 20) ●

Leur mission spécifique consiste à fournir des services de réadaptation spécialisés et surspécialisés à toute personne dont la gravité de la déficience physique cause des incapacités significatives et persistantes. Dans un environnement donné de travail, de loisir, d'études ou de relations interpersonnelles, ces incapacités peuvent placer la personne en situation de handicap et limiter sa capacité de remplir les rôles sociaux conformes à ses habitudes de vie. La réadaptation vise essentiellement à développer l'autonomie de la personne et à soutenir celle-ci dans son cheminement vers une pleine participation à la vie sociale.

Pour optimiser leurs services, les professionnels de la réadaptation adoptent une philosophie d'intervention fondée sur l'approche biopsychosociale, sur le travail en équipe multidisciplinaire et sur la participation de l'utilisateur à la réalisation du plan d'intervention ou de services.

En plus de travailler en complémentarité avec d'autres établissements de santé et de services sociaux, les professionnels interviennent très souvent de façon intersectorielle avec de nombreux partenaires de l'éducation, du travail, des transports, de l'habitation ou des loisirs, et ce, afin de couvrir l'ensemble des besoins de l'utilisateur. Dans tous ces domaines, les professionnels de la réadaptation tentent d'actualiser le potentiel de la personne pour qu'elle puisse maintenir ses habitudes de vie et remplir des rôles sociaux valorisant en composant, au besoin... en compensant au besoin les incapacités par des aides techniques adaptées à sa condition. Ces aides accroissent l'autonomie, diminuent les besoins d'aide à domicile et facilitent le maintien de

la personne dans le milieu de vie le plus normal possible.

Pour réduire le plus possible les séquelles des blessures subies par un accidenté, la SAAQ a mis en place des mesures qui facilitent et accélèrent le processus de réadaptation. Les personnes accidentées de la route sont dirigées le plus tôt possible vers les établissements qui offrent les services de réadaptation cliniquement requis. La SAAQ confie la coordination du dossier à un conseiller en réadaptation qui facilite les interfaces avec nos établissements.

Au regard de la promotion de la sécurité routière, nos établissements ne se contentent pas d'appuyer verbalement les activités de prévention qui visent à réduire le nombre d'accidentés de la route. Conformément à leur mission, ils contribuent activement à la prévention par leur service visant à développer des comportements de conduite automobile prudente et sécuritaire chez les personnes ayant des incapacités physiques.

Nous estimons que la capacité des personnes ayant une déficience physique de se déplacer de façon autonome et de conduire une automobile accroît de façon importante leur autonomie sociale et professionnelle. Nos établissements offrent donc à nos usagers les moyens d'atteindre un maximum d'autonomie en matière de transport. Nos professionnels de la réadaptation évaluent d'abord les capacités de conduire automobile... de conduite automobile d'une personne ayant une déficience physique. Si les résultats sont positifs, ils peuvent adapter un véhicule et fournir l'entraînement requis de façon à ce que la personne puisse conduire en toute sécurité.

L'Association souhaite, par ailleurs, être reconnue comme un partenaire du gouvernement en matière de sécurité routière pour identifier et évaluer les risques d'accidents que peuvent causer l'introduction ou la modification de certaines règles de sécurité routière. Mentionnons, à titre d'exemple, le virage à droite sur les feux rouges. Compte tenu du risque accru d'accidents pour les personnes à mobilité réduite et pour les piétons aveugles ou semi-voyants, l'Association désire contribuer au projet-pilote pour évaluer les effets de cette nouvelle règle de conduite automobile et aux campagnes de sensibilisation du public lors de son introduction éventuelle. Pour toutes ces raisons, nous appuyons avec force le gouvernement et la SAAQ dans leur activité de promotion de la sécurité routière.

Au chapitre de l'indemnisation et de la réadaptation des personnes accidentées, nous réitérons notre adhésion aux valeurs qui ont mené à la mise en place du régime d'assurance automobile il y a plus de 20 ans et au premier slogan qui en illustre bien l'objectif fondamental, c'est-à-dire *La personne avant toute chose*. Il est essentiel que les modifications éventuelles du régime continuent de garantir, à tous les citoyens et toutes les citoyennes du Québec qui subissent un dommage corporel lors d'un accident d'automobile, une indemnisation équitable ainsi que l'accès rapide aux services de santé et aux services sociaux, y compris aux services de réadaptation requis.

Nous ne saurions trop insister sur l'importance, pour les blessés graves admissibles à un programme de réadaptation, de recevoir le plus tôt possible les services

avec l'intensité et la durée cliniquement requises de sorte que leurs chances de récupération optimales ne soient pas compromises. Une intervention tardive de trop faible intensité peut entraîner des conséquences désastreuses pour la victime durant toute sa vie pour ses proches et aussi pour la société. La réadaptation accessible rapidement pourrait permettre non seulement d'accroître l'autonomie de l'accidenté, mais aussi de réduire l'importance, la durée et les coûts du maintien à domicile et du maintien à l'intégration sociale et professionnelle.

Pour assurer une réponse de qualité aux besoins complexes des blessés graves, la SAAQ a, à compter de 1987, soutenu des projets de recherche et signé avec les établissements de réadaptation des ententes visant la mise en place d'un continuum de services de réadaptation qui ne se limite pas à la réintégration professionnelle, mais qui couvre tous les autres aspects de la réadaptation d'une personne, dont la réadaptation fonctionnelle et la réinsertion scolaire, professionnelle et sociale.

Par ces ententes dont le budget frise les 30 millions de dollars pour l'exercice 2000-2001, la SAAQ assure les victimes d'un accident de la route qu'elles recevront dès que possible les interventions multidisciplinaires de réadaptation cliniquement requises. Les premières clientèles couvertes par les ententes avec la SAAQ sont les personnes ayant subi un traumatisme crânien ou cérébral qui constituaient, en 1997, 43,3 % des victimes d'un accident d'automobile admises en réadaptation. Compte tenu des résultats positifs des premières ententes de service, d'autres clientèles graduellement... ont été graduellement couvertes, soit les blessés médullaires puis, plus récemment, les blessés musculosquelettiques graves.

D'autres ententes ont également favorisé la mise en place de mécanismes interétablissements pour assurer le transfert des usagers dès que requis et pour favoriser la continuité de la réadaptation. Ces corridors de service, qu'on appelle, ont conduit de façon significative... ont réduit de façon significative les durées de séjour en milieu hospitalier et accéléré le début des interventions de réadaptation. Ces résultats sont loin d'être négligeables. En plus de réduire le coût des services, les ententes favorisent une réadaptation plus efficace en augmentant les chances de la personne accidentée de récupérer son autonomie.

À titre d'illustration, la SAAQ estime que la réserve actuarielle du Fonds d'indemnisation doit être d'environ 1 000 \$ pour chaque heure de service à domicile requise. Dans certains cas, les services que devra supporter la SAAQ risquent d'être permanents. Cela étant, nous comprenons d'autant plus aisément comment une réadaptation précoce et intensive, même coûteuse à court terme, peut se révéler à moyen et à long terme très rentable aux plans humain, social et économique. Pour ces motifs, nous appuyons la politique de la réadaptation de la SAAQ entrée en vigueur le 1er janvier 2000.

Cette politique a permis notamment d'établir les principes d'action ainsi que les objectifs et les modalités de mise en oeuvre des ententes entre la SAAQ et les établissements de réadaptation. Comme les assises de la politique de réadaptation et les stratégies d'action

retenues correspondent aux principes et à la philosophie d'intervention prônés par l'Association depuis de nombreuses années, nos établissements y souscrivent d'emblée, et sa mise en oeuvre est facilitée d'autant.

Par ailleurs, les cliniciens de nos établissements de réadaptation réclament de plus en plus que les ententes couvrent également les services de réadaptation aux personnes qui subissent un traumatisme psychologique important à la suite de l'accident d'un proche. Nous sommes favorables à cette ouverture et estimons souhaitable que la famille bénéficie des interventions de réadaptation appropriées. La SAAQ devrait adopter en conséquence une interprétation plus large des ententes et des critères d'admissibilité en vertu du régime d'assurance automobile.

Le domaine du soutien à la participation sociale connaît des développements significatifs, mais les modalités d'intervention doivent constamment être adaptées aux particularités des divers milieux sociaux. Au cours des prochaines années, il faudra donc identifier les interventions les plus efficaces pour faciliter la participation sociale des accidentés ayant des incapacités significatives et persistantes et adapter les ententes en conséquence.

● (10 h 30) ●

Maintenant, sur le plan de la recherche, des progrès énormes ont été réalisés depuis une vingtaine d'années, notamment en ce qui a trait aux services couverts et au développement de l'expertise des professionnels de la réadaptation. Nous réitérons l'importance d'investir massivement dans la recherche. Il s'agit d'une condition essentielle pour que les établissements de réadaptation en déficience physique restent à la fine pointe des connaissances dans leur domaine.

Maintenant, quant à la gestion des droits d'accès au réseau routier québécois, c'est à la SAAQ que revient le mandat tout comme celui de la perception des droits. Nos établissements de réadaptation contribuent à la réalisation de ce mandat, principalement par leur programme d'évaluation des capacités de l'usager de conduire et indirectement par leur programme d'adaptation des véhicules. La SAAQ reconnaît d'ailleurs notre expertise dans ces domaines et la qualité des avis émis par nos professionnels en matière de comportement de conduite automobile prudents et sécuritaires.

À titre d'exemple, la SAAQ a récemment accepté d'examiner la possibilité que les personnes dont la déficience visuelle est compensée par une aide télescopique intégrée à des lunettes puissent se présenter aux examens requis pour l'émission d'un permis de conduire. Cet accès sera toutefois conditionnel à l'évaluation de leur capacité de conduire par des établissements de réadaptation en déficience physique désignés par entente. Pour évaluer dans quelle mesure ce changement pourrait se réaliser sans accroître les risques d'accidents d'automobile, l'Institut universitaire en réadaptation en déficience physique de Québec, en collaboration avec quelques autres établissements de réadaptation, a convenu avec la SAAQ de la mise sur pied prochaine d'un nouveau programme d'évaluation des capacités de conduire. Avec un tel programme, plusieurs citoyens et citoyennes du Québec auront au moins le droit de pouvoir démontrer leur aptitude à

conduire sans risques accrus en termes de sécurité routière et peut-être, enfin, la chance d'augmenter leur participation à la vie sociale.

Maintenant, les personnes âgées constituent un autre segment de la population où les besoins d'évaluation de la capacité de conduire risquent d'augmenter significativement. L'obligation pour celles-ci de devoir se soumettre à une évaluation médicale à compter de 75 ans et aux deux ans par la suite augmente la demande d'évaluation de la compétence à conduire complémentaire à l'évaluation médicale.

Par contre, le coût des évaluations autres que médicales restreint la demande d'un permis de conduire à ceux qui ont les moyens financiers de payer les évaluations requises. Même si nos établissements possèdent l'expertise pour effectuer de telles évaluations, ils n'ont ni le mandat ni le budget requis pour être en mesure de répondre aux besoins de cette clientèle. Si on considère l'importance de l'automobile dans notre société et le degré d'autonomie et de qualité de vie qu'elle confère aux détenteurs de permis, la question se pose à savoir si le gouvernement ne devrait pas assumer une part des coûts de l'évaluation des capacités de conduire après 75 ans, complémentaire à l'évaluation médicale. Une telle mesure rendrait l'accessibilité au permis de conduire financièrement plus équitable. Par ailleurs, comme les conditions de santé peuvent se détériorer rapidement à un âge avancé, nous croyons qu'il serait opportun d'exiger, à compter de 85 ans, une évaluation médicale annuelle de la compétence à conduire complétée par des examens pratiques au moins à tous les deux ans.

Si le gouvernement accepte ces propositions, il devra en conséquence identifier clairement qui a le mandat d'évaluer les capacités de conduire et assumer une part du financement additionnel requis. En effet, lorsqu'une personne a, en raison de son âge ou pour toute autre cause, une déficience physique susceptible de réduire sa compétence à conduire, une évaluation professionnelle de qualité est essentielle pour assurer la sécurité routière.

Finalement, pour ce qui est du contrôle du transport routier des personnes et des marchandises, nous n'hésitons pas à intervenir dans ce dossier au besoin pour fournir un avis lorsque nous estimons qu'un type de véhicule ou une situation risque de toucher la sécurité routière, d'entraîner des accidents graves et une augmentation du nombre de personnes ayant des incapacités significatives et persistantes. Ce fut le cas, par exemple, lorsque l'Association, alors désignée comme Fédération de la réadaptation en déficience physique du Québec, a émis un avis sur les dangers des véhicules tout-terrains à trois roues, les trimotos.

L'Association entend jouer un tel rôle à l'occasion des projets-pilotes sur l'introduction du droit de tourner à droite sur les feux rouges pour faire ressortir les conséquences, notamment auprès des personnes ayant une déficience physique, que risque d'entraîner ce changement dans la conduite automobile.

Le Président (M. Lachance): Je vous prierais de conclure, s'il vous plaît, M. Paillé.

M. Paillé (Errol): Merci. En conclusion, M. le Président, je vais vous faire part de nos recommandations:

Nous recommandons que la SAAQ maintienne sa pratique de conclure des ententes d'au moins trois ans avec les établissements de réadaptation en déficience physique, pour assurer la meilleure qualité de services et favoriser la stabilité des équipes cliniques ainsi que le développement de l'expertise dans toutes les régions du Québec;

Nous recommandons que la SAAQ étende la couverture de services de réadaptation aux proches d'une victime d'accident d'automobile qui subissent un traumatisme psychologique important à cause des conséquences de l'accident sur l'autonomie et sur les capacités de la victime ou à cause de son décès;

Que la SAAQ, en concertation avec les organismes de subvention, maintienne et intensifie le soutien financier et professionnel à la recherche en réadaptation et en intégration sociale pour assurer le développement et le transfert des connaissances en vue d'améliorer l'efficacité des services de réadaptation au Québec;

Que le gouvernement, dans une perspective d'équité dans l'attribution des permis de conduire, étudie la possibilité d'assumer en partie les coûts de l'évaluation des capacités de conduire complémentaire à l'évaluation médicale exigée pour les personnes âgées de 70 ans et plus, ainsi que la possibilité d'exiger, à compter de 85 ans, une évaluation médicale annuelle, complétée par un examen pratique de conduite au moins à tous les deux ans;

Que les modifications jugées nécessaires par le gouvernement du Québec au régime actuel d'assurance automobile sans égard à la responsabilité continuent de garantir à tous les citoyens et citoyennes du Québec qui subissent un dommage corporel à cause d'un accident d'automobile le même accès à une indemnisation équitable ainsi qu'aux services de santé et aux services sociaux, y compris aux services de réadaptation requis pour réduire le plus possible les séquelles de l'accident de sorte que ces citoyens puissent réintégrer l'école, reprendre un travail et participer activement à la vie en société. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. Paillé, mesdames. Alors, pour amorcer la période d'échange, j'invite le ministre des Transports.

M. Chevrette: M. Paillé, mesdames. Moi, je voudrais nous excuser. On a eu quelques mouvements, vous avez pu vous en rendre compte. On est allé parler, même l'opposition et de ce côté-ci. C'est en raison des graves événements qui se déroulent présentement aux États-Unis. Il y a... Les deux tours, nous dit-on, du Centre de commerce mondial sont tombées, une bombe près du Pentagone, La Maison-Blanche, évacuée et on me dit qu'également un grand centre d'achats... Donc, il y a eu des interrogations sur la possibilité de peut-être mettre fin à la commission parlementaire. On attend des directives, et je voudrais que vous nous excusiez. Mais, cependant, j'avais lu votre mémoire et on... Mais je pense que c'était de mise qu'on s'excuse auprès de vous quand il y a des mouvements, alors qu'on doit être les

plus attentifs. Donc, je voudrais m'excuser profondément au nom de tous les parlementaires. C'est pas jojo, en passant. C'est la chair de poule, là.

Mais je voudrais peut-être résumer un petit peu votre mémoire tel que je le comprends. Vous partagez, en fin de compte, les orientations de la SAAQ, mais vous dites qu'il y a un peu plus à faire. C'est de même que je résume grossièrement votre mémoire. Je pense que la plus grande fierté qu'on a, au cours des dernières années, c'est d'avoir travaillé en réadaptation. Je pense que c'est... J'ai été surpris quand vous avez dit: C'est 1 000 \$ de l'heure. Je comprenais pas tout de suite. J'ai dit: 1 000 \$ de l'heure, c'est quasiment pas de bon sens. Mais, effectivement, quelqu'un qui retrouve ses capacités puis qui est moins longtemps sur l'assurance automobile, le régime, il coûte pas mal moins cher. Et plus il est longtemps sur le régime, plus il coûte cher à l'heure. C'est de même qu'on me l'a expliqué, et je suis content que vous ayez appuyé sur ce volet-là.

Quant à la pratique, quant à la pratique de trois ans, les signatures, c'est une planification et je pense que c'est important. Je ne vois pas pourquoi on changerait cela, parce que ça permet à une institution de planifier mieux sa gestion, et je trouve ça très correct.

Il y a une question que je veux vous poser. Vous nous demandez d'étendre le service de réadaptation psychologique, en particulier, par exemple, pour les parents de victimes. Je suppose que vous voyez toute la réadaptation de quelqu'un qui fait une dépression. Est-ce que c'est ça que vous visez dans votre mémoire?

● (10 h 40) ●

M. Paillé (Errol): C'est en partie cela. Mais, lorsqu'une personne subit des séquelles importantes comme un traumatisme crânien sévère, un blessé médullaire, c'est certain que, cette personne-là, la société leur offre maintenant un soutien global pour reprendre le plus possible ses habilités autant physiques que ses habilités sociales qu'il veut réacquérir. Mais souvent ces gens-là sont bien encadrés, mais les proches, eux, peuvent être un petit peu laissés pour compte. Et c'est important que les gens qui côtoient une victime d'accident d'automobile puissent cheminer et avoir aussi le soutien nécessaire pour parvenir à surmonter cette grave épreuve là qu'un de leurs proches traverse. Puis c'est dans ce sens-là qu'on dit que, les proches, on devrait s'attarder un petit peu plus parce que souvent les proches ne deviendront plus des aidants naturels parce qu'ils n'auront pas cheminé avec la victime dans toute la démarche, autant au niveau psychologique qu'au niveau physique. C'est dans ce sens-là qu'on pense que ça serait important parce que les proches deviennent des aidants pour la victime pour continuer, parce que les gens ne seront pas toujours dans un milieu hospitalier et de réadaptation.

M. Chevette: Alors, on en fait un peu.

Une voix: Oui, oui.

M. Chevette: On en fait un peu. On n'a pas risqué de l'étendre parce que d'abord vous savez les capacités du fonds actuel, la réserve, ça fait 17 ans qu'il y a pas eu d'augmentation de primes alors qu'on a augmenté tous les bénéficiaires, tous les services depuis 17

ans. Je disais, dans mon discours d'ouverture, qu'il y a pas grand-chose au Québec qui s'est amélioré sans que ça ait coûté plus cher. On est chanceux de ce côté-là d'avoir pu, jusqu'à maintenant, avoir un régime qui nous a permis, avec la réserve actuarielle, le fonds de capitalisation, de maintenir les cotisations à l'état actuel depuis 15 ans. C'est tout un défi administratif en soi, puis on a été chanceux à travers ça. Il y a eu de bons rendements sur les placements par la Caisse de dépôt... à la Caisse de dépôt et de placement. Mais, plus on étend les bénéficiaires, je vous dis pas qu'il faut pas le faire, là, mais plus il faut s'attendre à ce que ou bien on augmente les cotisations ou bien on s'attend à des déficits accrus, parce qu'on prévoit... on anticipe des déficits d'ici les cinq prochaines années.

Mais j'ai été à même, personnellement, de... Quand on fait notre fameuse, ce qu'on appelle notre journée de comté, nous, j'ai eu une mère de famille dernièrement qui a vu son fils happé par un chauffard. Et véritablement, c'était pas drôle. J'ai même la conviction qu'elle a besoin de sérieux traitements spécialisés, à part ça.

Et je suis d'accord avec le député de Shefford en disant que l'alcoolisme, c'est une maladie. C'est vrai que c'est une maladie puis il faut... Nous, ici, il faut transcender l'émotion. Mais je dois vous dire une chose: Quand ça arrive, il faut comprendre les gens. C'est pas croyable comment ça peut bouleverser toute une famille. Moi, j'ai assisté à des scènes tout à fait déchirantes, pour utiliser le mot. Mais l'émotion passée bien souvent le type est sans aucun revenu. Il avait pas de permis de conduire, puis il avait pas d'auto, il était avec l'auto d'un autre. Qu'est-ce qu'il faut faire? Est-ce qu'il faut remettre en question tout le système et toute le régime? Ou bien y aller véritablement par le biais de la prise en charge?

Je le sais pas à ce stade-ci si la suggestion du député de Shefford reçoit votre assentiment, mais est-ce qu'on devrait condamner à vie, comme une maladie incurable? Je me le demande, parce que, l'alcoolisme, vous le savez très, très bien que ça veut pas dire que c'est une invalidité physique pour travailler ou pour faire autre chose. Donc, c'est pour ça qu'on a amendé la loi l'été passé, pour les prendre en charge dès la première infraction. Puis, si on détecte qu'il y a de l'alcoolisme, là il y a pas de possibilité d'avoir un permis sans antidémarrreur, par exemple.

J'aimerais vous entendre là-dessus, parce qu'on est porté, sur le coup, sur le choc... Moi, je pense à l'accident de Thetford, là, où deux petits enfants ont été happés. J'étais révolté. Si je m'étais fié qu'à mon émotion, là, j'aurais dit: Prison à perpète — tu sais, comme on dit en bon québécois. Mais, un coup revenu, c'est quoi? C'est quoi qu'on fait? Quand bien même je lui ferais un procès, ça donnera rien, il y a pas un rond.

J'aimerais vous entendre comment vous réagissez à cela. Parce que, au-delà de la grande peine, des déchirures, des plaies épouvantablement ouvertes, qu'est-ce que concrètement... Est-ce qu'on est sur la bonne voie en le prenant en charge? Je voudrais que vous me parliez de ça.

M. Paillé (Errol): Mais, nous, ce que nous souhaitons, c'est que la société poursuive de prendre en

charge de façon rapide les gens qui ont subi le traumatisme, les victimes. Je pense que le passé démontre bien que, en intervenant rapidement à tous les niveaux, que l'individu ait le soutien nécessaire, c'est bien autant pour la personne que financièrement, c'est rentable aussi à long... à moyen et long terme.

Concernant les gens qui causent la... les dommages, l'Association ne s'est pas nécessairement positionnée à savoir qu'est-ce qu'on devrait prendre comme position, mais à prime abord je pense que ces gens-là ont besoin d'aide et qu'on devrait effectivement offrir... leur offrir aussi tout le soutien nécessaire pour essayer de corriger leur faiblesse et les soutenir et éventuellement peut-être prendre des actions un petit peu plus sévères envers eux, là.

Mais, nous, c'est certain que c'est... notre mandat, notre mission, c'est d'offrir les services de soutien, de réadaptation le plus précocement possible et le plus globalement possible à toutes les personnes et à leurs proches aussi.

M. Chevette: Moi, je voudrais vous remercier de la façon constructive dont vous avez abordé le document et les suggestions que vous nous faites, qui seront étudiées au mérite, et je vous remercie de vous être présentés devant moi. Mes collègues veulent... ont des questions également pour vous autres.

Le Président (M. Lachance): Mme la députée de Matapédia.

Mme Doyer: Merci, M. le Président. Bonjour, mesdames, monsieur. J'ai trouvé ça intéressant de vous entendre et j'aurais deux précisions à travers les recommandations que vous faites.

Il y en a une qui touche à ce que vous avancez en termes de perspectives d'équité pour l'attribution des permis de conduire quand vous parlez de ce qu'on peut exiger aux personnes âgées en termes de processus d'évaluation à tel âge et tel âge et d'être de plus en plus exigeant. Et, moi, je vous ferais remarquer qu'à quelques reprises — ça fait maintenant sept ans que je suis députée — j'ai eu des pressions des familles, des... On m'appelle, on me rencontre, puis de façon extrêmement discrète, parce que souvent les familles sont un peu bouleversées, dans le sens que c'est très, je vais utiliser ce terme, là, mais humiliant, j'aime pas l'utiliser, mais humiliant pour un homme, par exemple, même une femme, bien sûr, qui ont leur permis de conduire, et ils sont plus capables de circuler sur la route.

Et la famille est obligée de faire des pressions sur le monsieur. Il veut pas. Et ils viennent voir la députée. Je vous le dis, ils viennent voir la députée, pour que, nous, nous fassions la demande à leur place, pour dire: Il faut qu'on sorte notre... la personne — que les gens aiment bien sûr — de la route par mesure de préservation personnelle. Alors, dans ce sens-là, moi...

À la page 9, vous dites que «la SAAQ a le mandat d'assumer la gestion des droits d'action au réseau routier et la perception des droits». On est beaucoup plus exigeant... On avait fait la révision justement du Code de la route, puis on avait été plus exigeant avec les jeunes, par exemple, parce qu'on sait

que beaucoup des accidents de la route sont causés par des excès de vitesse ou des choses que les jeunes font parce qu'ils sont à l'âge où on essaie beaucoup... hein, dans la vie, on sait que la jeunesse aime faire des essais. Mais ils sont aussi très prudents, il faut faire attention.

Alors, quand on parle d'équité, comment vous voyez ça? C'est sûr qu'il faut le voir aussi en termes de gestion de la route, d'accès, bien sûr, équitable à l'ensemble des citoyens, mais que, si, à un moment donné, des jeunes, des personnes âgées, des camionneurs, quel que soit le... est-ce qu'on pourrait pas être plus exigeant aussi par rapport à certains types de comportements? On l'est d'ailleurs, parce que les points d'inaptitude, vous avez vu, on les a haussés dernièrement, et ils sont pas les mêmes dépendamment des infractions qui sont commises.

● (10 h 50) ●

Alors, moi, j'aimerais vous entendre là-dessus puis par rapport à des précisions sur où est-ce que les gens qui... Parce que j'ai visité le centre de réadaptation qui est situé à Mont-Joli et qui donne des services en réadaptation physique pour tout l'Est... pour le Bas-Saint-Laurent. Et il m'apparaît qu'il y a quand même des équipes multidisciplinaires qui travaillent avec la personne handicapée de la route, handicapée physique, et la réadaptation, et tout, mais aussi avec la famille. Ils sont souvent rencontrés, et tout, mais où est-ce qu'il sont échappés? C'est quand la personne qui avait besoin du service de réadaptation, l'a eu et que... Où on les échappe? Parce que les services de CLSC, ils sont partout. Alors, il y a pas de suivi après avec un travailleur social ou un psychologue? Moi, c'est ça, les deux choses qui me questionnent.

M. Paillé (Erro): Ça serait à Mme Lauzon à répondre à la première partie de votre...

Mme Lauzon (Anne): Oui. Alors, ce qui arrive en matière d'équité là, pour les permis de conduire, c'est que, quand c'est une personne qui a une déficience physique, ça fait partie de notre mandat. Dans son processus de réadaptation, on évalue ses capacités à conduire et, s'il y a lieu, on adapte le véhicule et on fait l'entraînement requis. Bon. Ça, ça cause pas de problème. On a des listes d'attente aussi dans ce secteur-là, parce qu'on en a dans tous nos secteurs d'activité.

Mais par rapport aux personnes âgées, c'est qu'à partir de 75 ans il y a une évaluation qui est obligatoire, et, si la personne finalement, à cause d'une dégénérescence maculaire ou de toute autre raison, n'a plus les capacités de conduire, bien, nos professionnels — en fait, ce sont les ergothérapeutes — font une évaluation et précisent les conditions dans lesquelles la personne peut conduire ou ne peut plus conduire. Donc ça, il faut que ce soit fait justement par mesure de sécurité pour l'avenir.

Et ce qu'on dit, c'est que, étant donné qu'avec le vieillissement de la population, plus on vieillit plus on a statistiquement d'incidence de dégénérescence maculaire ou de problèmes de santé qui font que la personne ne peut plus conduire de façon sécuritaire. Ça fait que c'est tout simplement dans ce rôle-là qu'on voudrait que, dans le fond, il y ait plus de contrôle à ce niveau-là ou plus de facilité d'accès, parce qu'il y a des personnes âgées qui

ont pas les sous pour payer une évaluation qui peut coûter jusqu'à 300 \$ dans le privé. Alors, ils se mettent en liste d'attente chez nous, mais, pendant cette période-là... Et c'est pas notre mandat. Donc, on a un problème de mandat et de financement du programme d'évaluation des capacités à conduire.

Mme Doyer: Alors, à votre avis il faudrait que ce soit fait ailleurs, par une autre instance, par... en parallèle, autrement?

Mme Lauzon (Anne): Bien, il faudrait que ce soit... que des instances soient mandatées officiellement, avec les ressources requises. Parce que, nous, on pourrait le faire, mais il faudrait qu'on nous donne le financement, parce que présentement les personnes âgées, les seules qui feront partie de notre mandat, c'est les personnes âgées qui ont une déficience physique.

Mme Doyer: Je comprends bien.

M. Paillé (Errol): Concernant votre questionnaire pour les proches, la famille...

Mme Doyer: L'entourage, oui.

M. Paillé (Errol): ...je demanderais à Mme Beaupré de vous répondre.

Mme Beaupré (Josette): Bien, moi, en fait, je suis dans le domaine de la réadaptation depuis 36 ans. Alors, j'ai vu une évolution très importante depuis que les programmes de la SAAQ ont été mis en place. Et encore, avec la dernière entente, l'entente 2000-2003, on a fait une ouverture intéressante pour prendre en charge... On parle de la famille, ça peut être un membre de la famille qui a assisté à l'accident et qui est vraiment aussi perturbé que la victime elle-même. Et antérieurement, en fait, c'était plus difficile, si on veut, et on devait le prendre en charge avec les ressources qui sont là pour toutes les personnes qui reçoivent de la réadaptation. Mais ça devient de plus en plus facile de justifier cette intervention-là, parce que souvent ça peut être plusieurs heures d'intervention psychologique ou autre, de soutien.

Quand on parle des CLSC, oui, les CLSC sont la porte d'entrée, qu'on appelle, du réseau, mais ils sont souvent surchargés. Et, sachant que des services sont disponibles et remboursables par la SAAQ, bien, ils nous retournent les clients, en disant: Bien, écoutez, vous avez la possibilité de les rencontrer de façon plus intensive. Et aussi, quand on pense que l'équipe connaît déjà bien toute la situation, on n'est pas obligé de faire raconter encore une fois toute l'histoire à la famille ou aux proches des perturbés.

Mme Doyer: D'accord. Dans le sens que l'équipe multidisciplinaire dont je parlais tantôt, qui est déjà dans le centre de réadaptation, vous allez dans le sens d'un ajout de ressources pour faire en sorte que les personnes, les proches qui ont vécu l'accident de près, qui ont été, dans le fond, aussi traumatisées, qu'elles soient incluses dans les services à donner. Alors, c'est clair.

Mme Beaupré (Josette): L'ensemble des proches est pris en considération, mais pour certaines personnes...

Mme Doyer: Plus poussé.

Mme Beaupré (Josette): ...c'est important d'une intervention plus ciblée.

Mme Doyer: D'accord. Je vous remercie.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Masson, en vous signalant qu'il reste deux minutes du côté ministériel.

M. Labbé: Excellent, M. le Président, je vais prendre 30 secondes, vous allez être heureux. Alors, d'abord, M. Paillé, mesdames, merci de votre présentation. Moi, je voulais vous parler un petit peu des services offerts. Parce qu'on sait, comme vous le mentionnez dans votre mémoire, comment c'est important de prendre des gens le plus tôt possible dans le fond pour les rassurer, tant au niveau physique que psychologique. Et je voulais voir, dans votre vécu, en fait peut-être succinctement, me dire un petit peu: Est-ce que les gens... Je sais que, quand l'accident vient d'arriver, ils sont pris en charge tout de suite, il y a pas de problème. Mais il y a toute la réadaptation par la suite. Est-ce qu'actuellement on est capable de dire que... Est-ce qu'il y a des listes d'attente? Est-ce qu'il y a des délais ou si ça suit son cours, ça va relativement bien à ce niveau-là? Parce que je voulais vous entendre sur le vécu au niveau du suivi de ces personnes-là.

M. Paillé (Errol): Concernant la prise en charge et le soutien des victimes d'accidents d'automobile et avec les ententes qu'on a avec les corridors de services qui se sont développés, il n'y a pas de liste d'attente pour cette clientèle-là.

Par contre, nous devons composer avec une liste d'attente importante: nous avons 10 200 personnes en attente de réadaptation au Québec, mais c'est des gens qui malheureusement n'ont pas eu un accident d'automobile ou de travail. Mais, concernant les victimes d'accidents d'automobile, je pense que nous sommes assez performants.

M. Labbé: On peut penser à ce moment-ci que les victimes ont le service complet de A à Z à cette étape-ci. Par contre, vous avez bien mentionné que, pour d'autres types de personnes, c'est peut-être pas la même chose. C'est beau. Bien, j'apprécie. Merci beaucoup.

Le Président (M. Lachance): Merci. M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Bienvenue en commission parlementaire. Alors, au même titre que le ministre des Transports, je désire aussi m'excuser au nom de l'opposition concernant les contretemps, parce que les mouvements qu'on a eus sont pour des choses qui sont pas usuelles. Donc, ça a dérangé l'esprit de la commission.

De toute façon, j'avais lu votre mémoire à prime abord. J'ai quelques questions, quelques questions brèves à vous poser. On sait pour, par exemple, pour les députés qui font du bureau de comté, et qu'on a souvent des cas que la Société de l'assurance automobile du Québec nous a soumis et pour discuter de temps à autre avec des fonctionnaires, il y a un message qui nous est lancé à l'occasion de la part de la Société de l'assurance automobile du Québec, de certains fonctionnaires, disant: Bien oui, mais, nous autres, on peut rien faire, le système de santé est trop lent, est trop lent.

Quand on parle de réhabilitation, on nous envoie souvent des messages que le diagnostic est long à intervenir, donc c'est plus long à arriver à une réadaptation du citoyen qui a subi un accident d'automobile. Vous, avez-vous un commentaire à apporter sur ce système-là qui fait en sorte que le moment entre l'accident et le moment du diagnostic et le moment où on doit rentrer en réhabilitation est trop long à cause justement des pressions et demandes de ressources que subit le système de santé présentement?

M. Paillé (Errol): Mme Lauzon.

Mme Lauzon (Anne): En fait, comme on mentionnait tantôt, pour les personnes accidentées de la route, le cheminement du client dans le système de santé se fait de façon fluide, et ça serait vraiment de façon exceptionnelle, là, qu'il y aurait des délais. Peut-être qu'il y a quelqu'un qui vous a donné un exemple concret, mais de façon générale, c'est vraiment un accès et instantané dans le système de santé si vous êtes accidenté du travail ou de la route, ce qui n'est pas le cas de M. et Mme Tout-le-monde, malheureusement.

Mais, pour les accidentés de la route, si le client se... si c'est traumatique effectivement et que la personne arrive à l'hôpital, le transfert de l'hôpital à l'établissement de réadaptation se fait par entente de services déjà convenue d'avance. Il y a même des professionnels de nos établissements qui se rendent à l'hôpital pour bien connaître le client avant qu'il arrive dans l'établissement de réadaptation. La coordination s'effectue très bien.

M. Brodeur: Vous avez aussi mentionné dans votre mémoire des circonstances où la Société de l'assurance automobile du Québec pourrait défrayer certains frais, par exemple pour les vérifications ou des rapports — on parlait des personnes âgées tantôt — ou des situations semblables.

J'aimerais vous entendre plus amplement là-dessus, sur vos suggestions. Parce qu'on sait, par exemple, lorsque, nous, on réfère à partir de notre bureau de comté quelqu'un à un médecin, je peux vous dire que le médecin, ça l'intéresse pas bien gros de faire un rapport pour envoyer à la Société de l'assurance automobile du Québec. Il trouve pas le temps, naturellement, c'est pas payant.

Et puis on s'est fait dire... Je me souviens, un médecin à l'époque, un médecin spécialiste avait dit à un commettant après qu'il ait été six mois sur la liste d'attente, lui dire que, s'il voulait avoir un rapport là-dessus, d'aller ailleurs. Donc, ça vient... ça vient compliquer la situation. C'est certain que, si la Société

de l'assurance automobile du Québec aurait un plan bien précis pour l'obtention de ces rapports-là, on s'imagine que ça pourrait au moins donner une fluidité au système. Est-ce que vous avez des suggestions concrètes à nous apporter pour améliorer ces services-là qu'on pourrait donner aux accidentés de la route?

● (11 heures) ●

M. Paillé (Errol): Je pense qu'effectivement, si nous avons un mandat bien, bien reconnu et le soutien financier qui va avec, dans les centres de réadaptation il y a des équipes qui sont déjà là qui ont l'expertise nécessaire pour faire une bonne partie des évaluations des capacités autant chez les personnes qui ont des séquelles physiques et aussi que les personnes qui vieillissent. Je pense que ça peut être une solution qui serait facilement envisageable à court terme. Et, pour nous donner effectivement un mandat clair et les ressources qui vont avec là, ça permettrait peut-être de répondre à une partie de cette lacune-là.

Mme Lauzon (Anne): En fait, je pense, pour compléter, il faudrait une concertation entre le ministère de la Santé et le ministère du Transports probablement pour arriver à clarifier les responsabilités, donner les mandats et donner les ressources en conséquence. Parce que, comme on vous expliquait, avec 10 000 personnes en liste d'attente pour toutes sortes de conditions aussi urgentes que des enfants qui sont pas capables d'intégrer l'école parce qu'il y a un problème de communication, par rapport à des personnes âgées qui ont une déficience visuelle, ou en tout cas toutes sortes de problématiques, rajouter une clientèle pour une évaluation de capacité à conduire c'est comme... Éthiquement, la priorité est très difficile à faire et puis il faudrait un mandat clair avec les ressources en conséquence.

M. Brodeur: Est-ce que vous croyez que le mandataire en question doit absolument, en tout cas, moi, je le crois, absolument être indépendant de tous les côtés de la Société de l'assurance automobile du Québec et que ces mandataires-là puissent être en fin de compte, tous les spécialistes reconnus au Québec ou des mouvements quelconques, là... qui seraient reconnus expressément par la loi?

Mme Lauzon (Anne): En fait, ça doit être des instances qui ont l'expertise requise pour procéder à ce genre d'évaluation là. C'est quand même très spécialisé. Tout le monde peut pas s'improviser, là... Même chez les ergothérapeutes, tous les ergothérapeutes ne sont pas habilités à faire de l'évaluation de capacité à conduire. Donc, peu importe qui serait le mandataire, il faudrait que ce soit quelqu'un qui a l'expertise requise.

M. Brodeur: Merci, M. le Président. Dans les circonstances, eh bien, je vous remercie pour votre rapport, votre mémoire très étoffé. Et, pour l'instant, suivant les circonstances qu'on apprendra dans quelques instants, on vous remercie puis on prend bonne note de vos suggestions. Merci beaucoup.

M. Chevette: Merci, messieurs, dames. Je demanderais une suspension des travaux quelques minutes pour qu'on puisse se parler.

Le Président (M. Lachance): Alors, suspension pour quelques minutes.

(Suspension de la séance à 11 h 2)

(Reprise à 11 h 4)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. M. le ministre des Transports.

M. Chevette: M. le Président, après consultation entre les parlementaires, je propose la suspension et l'ajournement de nos travaux à demain matin. Et nous aviserons les groupes du nouvel échéancier qu'il pourrait y avoir et des nouvelles heures où on fixera avec nos invités. On s'excuse auprès de M. Tréteault, sauf qu'on est allé lui parler. Il accepte de bon gré. On vous remercie M. Tréteault, et puis... Est-ce que l'opposition peut seconder cette proposition?

Le Président (M. Lachance): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Compte tenu des circonstances, M. le Président, je seconde la proposition du ministre.

Une voix: Je voudrais juste savoir...

Le Président (M. Lachance): Oui, alors, on va préciser. Je vais ajourner les travaux de la commission à 9 h 30, demain matin, avec les groupes qui étaient déjà prévenus de leur présence, ici, demain, au cours de la journée.

M. Chevette: On parlera avec les autres groupes, les groupes d'aujourd'hui...

Le Président (M. Lachance): Alors, la commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux au 12 septembre 2001, 9 h 30.

(Fin de la séance à 11 h 5)

