



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

DEUXIÈME SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 15 mars 2022 — Vol. 46 N° 21

Consultations particulières sur le projet de loi n° 22 — Loi
modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la
sécurité routière et d'autres dispositions (1)

**Président de l'Assemblée nationale :
M. François Paradis**

2022

Commission des transports et de l'environnement

Le mardi 15 mars 2022 — Vol. 46 N° 21

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. François Bonnardel	1
M. André Fortin	2
Auditions	2
Association des avocats et avocates représentant les bénéficiaires des régimes d'indemnisation publics (AAARBRIP)	2
Association du camionnage du Québec (ACQ)	8
L'Association pour les droits des accidentés (ADA)	14
M. Daniel Gardner	20
Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)	28
Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ)	33
M. Marc Bellemare	41

Autres intervenants

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. Richard Campeau

M. Claude Reid

M. Enrico Ciccone

M. Joël Arseneau

- * M. André Laporte, AAARBRIP
- * M. Marc Cadieux, ACQ
- * M. Yves Maurais, idem
- * Mme Josyane Pierrat, idem
- * Mme Sophie Hovington, ADA
- * Mme Mélanie Patenaude, idem
- * Mme Frances Champigny, OPHQ
- * M. Daniel Jean, idem
- * M. Réjean Breton, APDQ
- * M. Mike Burstall, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 15 mars 2022 — Vol. 46 N° 21

**Consultations particulières sur le projet de loi n° 22 — Loi modifiant
la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité
routière et d'autres dispositions (1)**

(Neuf heures quarante-sept minutes)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je vous souhaite la bienvenue et demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

La commission est réunie afin de procéder aux consultations particulières et aux auditions publiques sur le projet de loi n° 22, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire : Oui, Mme la Présidente, un seul remplacement. Mme Charbonneau (Mille-Îles) est remplacée par M. Ciccone (Marquette).

Remarques préliminaires

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Nous allons débiter, ce matin, par les remarques préliminaires puis nous entendrons par la suite les organismes suivants, soit l'Association des avocats et avocates représentant les bénéficiaires des régimes d'indemnisation publics, l'Association du camionnage du Québec et l'association pour les droits des accidentés. J'invite maintenant M. le ministre à faire ses remarques préliminaires. M. le ministre, vous avez six minutes.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Oh! ce sera... je serai plus bref, Mme la Présidente. Salutations, donc, à vous et à toutes les... tous les députés, mes collègues ministériels qui sont là, ce matin, mes collègues de l'opposition officielle. Bienvenue à ceux... à tous ceux qui nous accompagnent, la SAAQ, ce matin, qui sont avec moi, très heureux d'être avec vous, et ceux qu'on va recevoir, ce matin, comme vous l'avez mentionné, Mme la Présidente. Et surtout heureux de débiter les consultations particulières.

On a déjà fait l'adoption de principe, puis, je l'ai mentionné, pour moi, c'était important, depuis le dépôt de cette loi, de réparer principalement une sorte d'iniquité ou erreur du passé, si je peux le dire ainsi, pour, donc, augmenter et poursuivre l'indemnité de remplacement du revenu jusqu'au décès, qui avant, comme vous le savez, était... commençait à être réduit à partir de 65 ans jusqu'à l'âge de 68 ans. Donc, c'était important de répondre à cette iniquité puis surtout aux inquiétudes que certains avaient, à l'âge de la retraite ou près, de ne plus recevoir d'indemnité de remplacement de revenu, ce qui causait nécessairement une perte, une perte pour eux et pour leur enfant à charge ou autre, si c'était le cas.

On va aussi statuer aussi pour les blessures ou séquelles de nature catastrophiques. On va ajuster le montant d'aide personnelle à domicile, ajouter l'indemnité de décès, le montant forfaitaire aussi pour les frais funéraires, les montants remboursables pour les frais de garde, la contre-expertise pour les professionnels de la santé.

Du côté de l'industrie, on va étendre l'utilisation du feu vert aux dépanneuses et retirer l'obligation d'obtenir au préalable l'autorisation de la SAAQ. Dispositif de consigne électronique, je sais que ça va être un sujet qui va intéresser l'Association du camionnage.

Côté sécurité routière, bien, le zéro alcool pour les titulaires de permis d'apprenti conducteur en ajout de classe, c'est un point que je trouve extrêmement important pour notre bilan. Prolonger la période obligatoire d'antidémarrage aussi en cas de non-respect des critères établis par règlement pour les contrevenants autres que ceux soumis à l'antidémarrage à vie.

Donc, des mesures qui, je crois, font consensus. Je resterai, comme je l'ai mentionné à l'adoption de principe, très ouvert aux propositions des oppositions, à l'amélioration possible de cette loi, mais qui, dans son ensemble, je crois, là, répond aux inquiétudes puis aux besoins d'une certaine partie de la population, là, qui, depuis 1990, là, y voyait une certaine iniquité.

Et aussi un point extrêmement important, mais c'est une mesure qui sera rétroactive, donc, pour à peu près 5 500, là, accidentés de la route, là, qui vont recevoir une somme immédiatement après l'adoption de la loi. Donc, je pense qu'on... comme je l'ai mentionné, on répond en grande partie, là, à une grande partie de la population, là, qui s'inquiétait de cette situation et qui nous appelait dans nos bureaux de comté depuis les dernières années. Voilà.

• (9 h 50) •

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant le porte-parole de l'opposition officielle, le député de Pontiac, à faire ses remarques préliminaires pour une durée de quatre minutes.

M. André Fortin

M. Fortin : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, tout le monde, M. le ministre, MM. les députés, mon collègue de Marquette, et l'ensemble des gens qui travaillent ici, à la commission.

C'est un projet de loi qui a beaucoup d'éléments positifs, je le dis d'entrée de jeu. C'est un projet de loi qui peut améliorer les conditions de vie des accidentés de la route, ce qu'on va vouloir faire. Et je ne m'éterniserai pas, Mme la Présidente, parce qu'on a déjà eu la chance de faire des remarques lors du principe sur le projet de loi qui a été débattu avant nos consultations. L'important pour nous, aujourd'hui, et dans les prochains jours, c'est d'entendre des gens qui ont un point de vue à nous partager, mais il y a des éléments qui méritent d'être soulignés.

On veut effectivement aider les accidentés de la route à travers le projet de loi. C'est positif. C'est des gens qui ont vécu des situations difficiles, des années difficiles, qui ont différents niveaux de besoins, différents niveaux de soins. Alors, on voudra s'assurer, Mme la Présidente, qu'à travers les changements qui sont proposés ici, qu'effectivement on améliore les conditions de vie de ces gens-là à la hauteur de leurs attentes.

Et au niveau... et je me permettrai de dire également, un seul point, Mme la Présidente, au niveau des modifications à faire sur le Code de la sécurité routière, tout ce qu'on peut faire pour enrayer l'alcool au volant, on doit le faire. Tout ce qu'on peut faire pour s'assurer que les gens mesurent bien les conséquences de leurs actions en lien avec l'alcool au volant, on doit le faire. Ça demeure encore aujourd'hui un fléau au Québec et un fléau dont on peut se passer, dont on doit se passer. Alors, on a une responsabilité ici de mettre des mesures qui sont strictes à ce niveau là.

Enfin, Mme la Présidente, j'apprécie l'ouverture, disons, avec laquelle le ministre aborde les consultations et l'étude détaillée qui en suivra, à faire des modifications, si nécessaire, à son projet de loi. Je suis certain qu'on pourra le faire dans un débat constructif, dans un débat qui ne sera pas outrageusement partisan, parce que ce n'est pas un dossier qui est outrageusement partisan. Alors, Mme la Présidente, moi, je m'en tiendrai à ça parce que j'ai hâte d'entendre les gens qui sont ici en consultation aujourd'hui.

Auditions

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Donc, nous allons débiter les auditions. Je souhaite...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, je souhaite la bienvenue aux représentants de l'Association des avocats et des avocates représentant les bénéficiaires des régimes d'indemnisation publics. M. Laporte, je vous invite à vous présenter et je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour votre exposé. Et, par la suite, nous allons procéder aux échanges avec les différents groupes parlementaires. Donc, vous avez 10 minutes.

Association des avocats et avocates représentant les bénéficiaires des régimes d'indemnisation publics (AAARBRIP)

M. Laporte (André) : Oui. Bonjour, je suis Me André Laporte, je suis le président de cette association. C'est une association qui est fondée, là, sous la Loi du Barreau du Québec, donc on fait partie intégrante du Barreau du Québec. On regroupe l'ensemble des avocats qui pratiquent dans les régimes d'indemnisation et particulièrement les régimes, là, formés par la Loi sur l'assurance automobile.

Mon intervention aujourd'hui va porter uniquement sur les dispositions du projet de loi, là, qui visent la modification de la Loi sur l'assurance automobile, donc particulièrement les articles 1, 2 et 16 du projet de loi.

Donc, d'abord, je veux vous souligner que l'article 1 du projet de loi vise à intégrer, après l'article 26 de la Loi sur l'assurance automobile, une nouvelle sous-section, donc la sous-section III.1, qui évidemment fait partie de la section III, qui vise les victimes sans emploi mais capables de travailler. Donc, ce que vient faire cette sous-section-là, c'est de faire une particularité à ces catégories de victimes là. Donc, c'est les victimes atteintes de blessures catastrophiques ou de séquelles catastrophiques, donc, évidemment, on est d'accord avec ce principe-là. Là, on est en désaccord, c'est qu'on va appliquer cette disposition-là uniquement aux victimes sans emploi, mais capables de travailler au moment de l'accident d'automobile, ce qui nous apparaît injuste et discriminant par rapport aux autres catégories de victimes. Donc, on parle ici des victimes à temps plein, ou des victimes à temps partiel, ou des victimes qui occupaient un emploi occasionnel au moment de l'accident d'automobile. Donc, dans la mesure où ces gens-là seront atteints de blessures ou de séquelles catastrophiques, évidemment, ils devront aussi bénéficier de cette disposition-là, ce que le projet de loi ne fait pas dans les circonstances.

Donc, juste pour vous donner un exemple, là, très rapide, donc si on est un individu, par exemple, un professionnel qui vient de finir sa formation universitaire et qui entre-temps, avant de se trouver un emploi, occupe un emploi à temps partiel, cet individu-là, qui va subir un accident et des blessures catastrophiques, va se retrouver, s'il occupait, par exemple, un emploi à temps partiel de commis au moment de l'accident, à être indemnisé sur la base d'un salaire minimum le reste de sa vie, alors que la personne qui est sans emploi, mais capable de travailler, qui va subir un accident avec des blessures catastrophiques, lui, va être indemnisé sur la base de 53 000 \$ en 2022. Donc, vous voyez déjà, il y a une disparité importante entre des catégories de victimes selon le type de statut qu'elles avaient au moment de l'accident. Donc, ça, il faut pouvoir corriger ça et permettre de mettre cette disposition-là applicable à l'ensemble des statuts de toutes les victimes. Et pour les victimes à temps plein, bien, évidemment, donner l'option

la plus avantageuse entre le calcul de la rémunération moyenne des travailleurs versus la rémunération qu'il aurait eue dans le cas d'un emploi à temps plein.

Juste vous mentionner également que l'article 26.2, qui sera la nouvelle disposition, prévoit un délai de 12 mois pour l'application de cette disposition-là. Donc, il faut comprendre que, là, on rentre dans une problématique de multiplication de décisions, parce que, comme vous le savez, les personnes sans emploi, mais capables de travailler vont se voir présumer, après six mois, donc au 191^e jour, un emploi, donc qui va déterminer un emploi présumé avec un mode de rémunération, et, six mois plus tard, on va rechanger ce mode de rémunération là pour un mode de rémunération selon les blessures catastrophiques. Donc, ça m'apparaît une multiplication, là, de processus décisionnels, et, quand on parle de plusieurs décisions, on parle évidemment de plusieurs contestations.

Donc, juste peut-être réunir dans un même temps... Je comprends que, pour évaluer les blessures catastrophiques, souvent, il faut attendre un certain délai pour que les blessures se stabilisent et qu'on puisse évaluer, par exemple, s'il y a un gain suffisant pour répondre à la qualification de séquelles catastrophiques. Par contre, il faudrait faire en sorte d'éviter la multiplication des décisions sur des bases d'indemnités différentes, ce qui va complexifier pour les victimes, là, la compréhension de ce projet de loi là et de l'application de cette loi-là.

• (10 heures) •

Ma deuxième intervention vise l'article 40, donc le deuxième article du projet de loi, et particulièrement le calcul de l'indemnité de remplacement du revenu qui sera versée à compter de 68 ans. Or, si vous regardez le règlement qui est contenu dans le projet de loi sur ce mode de calcul là, on a un calcul qui va faire en sorte que l'indemnité de remplacement du revenu versée à compter de 68 ans sera un montant très, très peu significatif.

Donc, je vous donne un exemple. Si une victime reçoit une indemnité de remplacement du revenu, avant son 65^e anniversaire, de 1 000 \$, à 67 ans, cette même indemnité là sera réduite à 250 \$ par 14 jours. Donc, si on utilise le mode de calcul du règlement, là, qui est prévu au projet de loi, on va appliquer 40 % sur ce 250 \$ là par 14 jours, donc ça va nous donner 100 \$. Et, en plus, le mode de calcul prévoit un facteur de réduction en fonction du nombre de jours où la victime aura été sur le régime d'indemnisation. Par exemple, si la victime a été là pendant 10 ans, elle aura droit à un calcul de 3 650 jours, qu'on divise par 14 610, qui vont nous donner un facteur de 0,24. Donc, si on multiplie ça, ça va nous donner une belle somme de 25 \$ par 14 jours que la victime va recevoir à partir de 68 ans, c'est-à-dire 12,50 \$ par semaine. Si le but, c'est vraiment de permettre à la victime, après 68 ans, d'avoir un mode de rémunération suffisant pour survivre, bien, ce n'est pas avec 12,50 \$ par semaine que les victimes vont pouvoir survivre. Je pense que si c'était ça, l'objectif, on a vraiment manqué, là, en mettant ce mode de calcul là. Je pense qu'on vient réduire d'une façon très importante l'indemnité de remplacement du revenu.

Ce que je suggère à la commission, c'est d'enlever cette formule de calcul là et de poursuivre, à 68 ans, la rente que la victime recevait à 67 ans, c'est-à-dire 75 % de sa rente habituelle avant 65 ans. Donc, ça m'apparaît beaucoup plus adéquat, dans les circonstances, que de payer une somme ridicule, là, comme présentée dans mon exemple.

Ma dernière intervention, elle porte sur l'article 16 et particulièrement le dernier alinéa de l'article 16, donc, qui est le fait d'imposer un intérêt pour les personnes qui ont obtenu, suite à une fraude, une indemnité ou qui ont reçu une indemnité trop élevée dans les circonstances. Donc, cet intérêt-là, qui est le deuxième alinéa, on dit «ces intérêts sont calculés sur les sommes ainsi obtenues à compter de la date où la société met en demeure la personne en vertu de l'article 83.54». Donc, souvent, il y a des litiges qui sont nés. Je vous donne des exemples actuels. On a des litiges qui datent de 2013, 2014 qui sont encore devant le tribunal administratif, pour lesquels aucunes dates d'audition ne sont fixées. Or, ces gens-là, qui vont être entendus en 2023, 2024, vont se voir imposer, si jamais la société a raison sur l'indemnité qui lui est chargée, un facteur rétroactif d'intérêts depuis 2013.

Moi, ce que je suggère à la commission, c'est que cet intérêt-là ne commence à courir qu'à partir de l'adoption de la loi et non pas d'avoir un effet rétroactif, qui risque, dans les circonstances, là, de pénaliser certaines victimes. Je comprends qu'ici on parle de fraude. Dans ces circonstances-là, il faudra que la fraude soit prouvée, mais il faut comprendre que, souvent, les victimes ne se défendent pas à ces demandes-là, compte tenu qu'ils n'ont pas de moyens financiers.

La Présidente (Mme Grondin) : Me Laporte, je vous invite à conclure.

M. Laporte (André) : Oui, c'est complet.

La Présidente (Mme Grondin) : C'est complet? Parfait, merci beaucoup. Donc, nous allons débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous, et vous avez... vous disposez de 16 minutes.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Oui, je vais remercier Me Robert d'être avec nous ce matin, puis de nous... de participer, donc, à nos travaux, puis d'essayer d'améliorer, donc, ce projet de loi.

Je veux juste rectifier deux choses avant de commencer. Vous avez dit, dans... j'utilise mes mots, là, il y aura une sorte de discrimination entre ceux qui sont sans emploi... première intervention que vous avez faite, là... entre ceux qui sont sans emploi et ceux qui pourraient être à l'école encore, et avec un job à temps partiel. Vous avez dit qu'il y en a un qui pourrait bénéficier donc, du montant moyen, là, de 53 382 \$, là, revenu hebdomadaire, et l'autre aurait le salaire minimum ou à peu près, là. Il n'y a pas de discrimination, là, du côté de la SAAQ, là-dessus, tout le monde part à un niveau égal. Donc, que vous soyez à l'emploi de... que vous ayez un boulot, pas de boulot, là, tout le monde doit avoir le même, même, même revenu de 53 000 \$, là. On part avec cette base. Donc, il n'y aura pas de discrimination pour un ou pour l'autre.

Vous avez amené un point aussi, le 40 %, un de vos derniers éléments. Juste avant l'article 16, là, vous avez parlé du fait qu'on partait du 40 % à 250 \$. C'est 40 % au 100 %, donc 40 % du 1 000 \$. Vous avez donné l'exemple du 1 000 \$, donc c'est 400 \$, là, ce n'est pas 40 % du 250 \$ que vous avez évoqué tantôt, là. Donc, j'avoue que le montant que vous aviez dit, 100 \$, était peu, mais c'est 40 % du 100 % que la SAAQ va verser.

Dans son ensemble, je crois toujours qu'on a une loi qui améliore plusieurs aspects de ces accidentés de la route. Est-ce que vous êtes à la... Je comprends, là, que vous amenez des points, là, qui pourraient être améliorés, là, puis c'est le boulot des organismes, des associations qu'on rencontre, puis ça, j'en suis très, très conscient, mais, dans son ensemble, est-ce que vous considérez que c'est un travail qui est bien fait et que... Dans une certaine mesure, je pense qu'on répare cette iniquité, comme je le mentionnais depuis des semaines, lors du dépôt de cette loi, cette iniquité que certaines personnes ou certains accidentés ont subie depuis... bien, depuis ce règlement de janvier 1990, là, qui arrêta le versement à partir de 68 ans, là. Est-ce que vous considérez quand même qu'on fait un pas en avant, là?

M. Laporte (André) : Oui, bien, je pense qu'il y a des améliorations dans ce projet de loi là, dont, entre autres, l'indemnité de décès du conjoint. Donc, ça, je félicite le gouvernement d'avoir amélioré, là, cette portion-là, qui s'approche beaucoup plus d'une compensation au civil que ce qu'on avait antérieurement. Donc, on passe d'un minimum de 148 605 \$ à un maximum de 440 000 \$ d'indemnité, et donc, ça, je pense que c'est vraiment une amélioration notable. Il y a une bonification aussi au niveau, là, des montants applicables pour les frais funéraires, qui s'approchent beaucoup plus d'un minimum que doit assumer une succession pour le décès d'un individu.

Par contre, les articles 9 et 10, il faut comprendre que c'est déjà des montants qui s'appliquent en 2022, là. Donc, c'est la revalorisation réelle de ce qu'on a actuellement là, dans l'application quotidienne de la loi, là. Donc, ce n'est pas des bonifications supplémentaires, c'est des sommes qui existent actuellement.

Par contre, l'article 11, je pense qu'il y a aussi une amélioration notable là, par rapport aux frais de garde, là, qui sont payés, qui sont beaucoup plus réalistes que ce que le gouvernement... la société payait antérieurement. Donc, il y a des bonifications par rapport à ça, et je pense que le point fort de ce projet de loi là est de reconnaître les blessures catastrophiques pour les quadriplégiques ou les gens qui sont avec des blessures graves, donc qui va permettre, dans certains cas, de corriger, là, des injustices.

Par contre, je ne veux pas vous reprendre, M. le ministre, mais le règlement prévoit que le calcul du 40 %, la lettre A signifie le montant payable à 67 ans, et non pas à 65 ans. Donc, vous comprendrez que mon calcul et le montant que ça va vous donner, ce n'est pas celui à 65 ans qu'on retient, là, comme base de calcul, mais celui à 67 ans. Donc, c'est vraiment marqué, là, au premier alinéa de l'article 1 du règlement, qui dit que la lettre A représente le montant de l'indemnité auquel la victime a le droit à la date de son 67^e anniversaire.

Donc, je pense qu'ici il y aura peut-être lieu de demander, à la société, des calculs ou des exemples de calculs avant de pouvoir adopter ce projet de loi là, pour être sûrs, évidemment, de la visée technique que ça donnera pour la victime dans des circonstances comme...

M. Bonnardel : Merci de m'amener ce point.

M. Laporte (André) : Mais je souligne le fait que... Les gens vont recevoir une indemnité, mais il faut comprendre aussi qu'il y a d'autres lois, le régime d'indemnisation, qui ne le prévoient pas et là il y aura peut-être une grogne dans la population, par rapport aux accidentés du travail ou aux victimes d'actes criminels, qui prévoient la cessation des indemnités à 68 ans. Il faudrait peut-être... de ça, mais on est peut-être hors sujet, là.

M. Bonnardel : Bien, si vous permettez, Me Robert, tant qu'à être dans...

M. Laporte (André) : Me Laporte.

• (10 h 10) •

M. Bonnardel : Me Laporte, excusez-moi. Si vous allez à l'article 1, là... Je vais vous lire le premier paragraphe, qui dit : La lettre A représente le montant de l'indemnité de remplacement du revenu auquel la victime a droit à la date de son 67^e anniversaire de naissance ou, si elle est âgée de 64 ans au moment de l'accident, à la date qui suit de trois ans celle de l'accident, avant l'application de toute réduction prévue par la loi. Donc, c'est ce que la SAAQ me donne comme info, là. Mais écoutez, au pire, on vous... on communique avec vous, là, juste pour valider les informations que vous m'amenez, là, mais je trouve intéressant... le challenge que vous m'avez apporté, là, mais on va communiquer avec vous par la suite, là, pour clarifier ça avec vous.

Parlez-moi rapidement, avant de passer la parole à mes collègues, M. Laporte, là, des indemnités et remboursements d'expertise. Est-ce que, pour vous, on va assez loin, ou on devrait aller encore plus loin, ou...

M. Laporte (André) : Bien, d'abord, c'est le seul régime d'indemnisation qui prévoit un remboursement des frais d'expertise. D'abord, ça, je félicite la société d'avoir pris cette initiative-là, en 1990, de permettre, là... Il y a eu un ajustement, là, mais vous comprendrez que les montants ne sont pas indexés. Une expertise, là, aujourd'hui, elle est remboursée à 690 \$, taxes incluses, alors que les expertises, par exemple, en neuropsychologie, coûtent entre 3 500 \$ et 4 000 \$ actuellement. Donc, faire faire une expertise en neuropsychologie, vous comprendrez qu'une victime qui est... qui a subi un traumatisme crânien devra assumer ces pertes-là, donc c'est des hauts coûts. Moi, ce que j'aurais suggéré à la société, c'est de rendre ces sommes-là revalorisables ou indexables, comme le prévoit l'article 83.34 de la loi, et permettre, avec les années, de pouvoir bonifier le montant des remboursements des frais d'expertise.

Là où il y a un changement dans le projet de loi, c'est qu'on considère maintenant le remboursement des expertises lorsqu'il y aura reconsidération d'une décision. Donc, ça, c'est très avantageux, parce que, souvent, les victimes obtiennent une expertise et demandent de reconsidérer la décision. Avant, ce n'était pas remboursable. Maintenant, ça le sera, avec le nouveau projet de loi.

M. Bonnardel : Merci. Je vais passer la parole, Mme la Présidente, à mon collègue.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait, M. le ministre. Donc, M. le député de Bourget, il reste une enveloppe de huit minutes. M. le député.

M. Campeau : Merci. Je ne suis pas sûr que je vais remplir toute l'enveloppe, mais, en tout cas, ce n'est pas grave. M. Laporte, bonjour.

M. Laporte (André) : Bonjour.

M. Campeau : Juste un commentaire. Je trouve que la commission joue bien son rôle aujourd'hui en disant... en ce sens que vous nous arrivez avec un bémol, en disant : C'est-tu le bon montant? Puis là le ministre dit : Oui, c'est le bon montant, mais on ne voudrait surtout pas que la loi ne soit pas claire. Alors, vous êtes bien placé pour analyser des lois, la SAAQ est très bien placée pour analyser, puis, oups, on n'est pas d'accord. Alors, peut-être qu'après revue, on n'en parlera plus, mais, au moins, je trouve que la commission joue bien son rôle en ayant votre présence ce matin.

J'ai eu l'impression, tantôt, que votre 10 minutes a été court sur certains sujets. Je vais vous donner la possibilité de nous donner un petit peu plus de viande. Vous avez parlé du cas de 68 ans et du maintien de la règle du 75 %. Là, vous m'avez perdu. Pourriez-vous expliciter un petit peu plus, s'il vous plaît?

M. Laporte (André) : Oui. C'est-à-dire que ce qu'on prévoit dans la loi actuelle et dans le projet de loi, c'est qu'à partir du 65e anniversaire, on réduit de 25 % par année. Donc, on enlève 25 % de l'indemnité à 65 ans, 50 % à 66, et, 67 ans, on enlève 75 % de la prestation qui était déterminée, là, son indemnité de remplacement du revenu, ou ce qu'on appelle aussi l'indemnité de remplacement du revenu réduite, parce que, lorsqu'on détermine une capacité de gains à une victime., on ne verse que la différence. Ça devient l'indemnité de remplacement du revenu réduite.

Donc, si, avant le 65e anniversaire, je gagne 1 000 \$, notre compréhension du règlement, c'est qu'évidemment on va utiliser la somme qu'on recevait à 67 ans, on va enlever 40 % de ça, plus le facteur de réduction, ce qui va faire en sorte que le montant versé, à 68 ans, va être vraiment minime, dans les circonstances, selon nous, insuffisant pour permettre à une victime de pouvoir vivre avec cette somme-là d'une façon décente, même si elle recevra, à partir de son 65e anniversaire, sa rente de retraite.

M. Campeau : Une deuxième chose que j'aimerais vous demander. Vous parlez de cas qui sont devant le tribunal, certains, depuis 2013. J'avoue que, quand on attend depuis 2013, ça doit être assez long. On parle de combien de cas? Avez-vous un ordre de grandeur? C'est-tu de très nombreux cas ou quelques très rares cas?

M. Laporte (André) : Dans mes dossiers à moi, là, j'aurais peut-être cinq dossiers de fraudes importantes qui sont en attente, devant le tribunal administratif, d'une date d'audition depuis plus de cinq ans.

M. Campeau : O.K. Ce sont des cas de fraude, dans ce cas-là?

M. Laporte (André) : Bien, souvent, c'est considéré comme de la fraude, parce que la... il y a eu une enquête de la part de la Société de l'assurance automobile, et cette enquête-là, évidemment, est contestée quant à son contenu ou aux déclarations obtenues dans ces circonstances-là. Donc, il y a un débat judiciaire à faire, et les délais sont souvent très longs.

M. Campeau : D'accord. Bien, je vous remercie beaucoup. Moi, je n'ai pas d'autre question.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Merci, M. le député de Bourget. Donc, monsieur... Me Laporte, nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle. Donc, M. le député...

M. Reid : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Ah! Il vous reste quatre minutes, cher collègue.

M. Reid : Bien, en fait... Merci, Me Laporte. Je vais faire un petit peu de kilométrage sur ce que vient de dire mon collègue de Bourget concernant les délais. Bien entendu, il y a des poursuites au tribunal administratif, il y a des recours qui sont là. Là, on parle de 2013 pour certains cas de fraude, mais est-ce que, dans un cas normal, il y a une amélioration qui pourrait être faite, de ce côté-là, pour accélérer le processus décisionnel?

M. Laporte (André) : Depuis deux ans, depuis la pandémie, il y a eu beaucoup, beaucoup d'améliorations de la part du tribunal administratif. Donc, on permet de tenir plus d'auditions, plus rapidement. Donc, on a réduit quand même beaucoup la quantité de dossiers qui étaient en attente. Il y a un effort considérable de la part du tribunal administratif, avec la collaboration de la société et des procureurs des victimes. Donc, on permet aussi... Il y a un mécanisme de conciliation qui est très efficace au sein du tribunal, et on a mis en place également des conférences de gestion, qui accélèrent la prise en charge des dossiers et réduisent considérablement les délais.

Par contre, évidemment, il y a beaucoup de dossiers en attente, et ces dossiers-là... Et les dossiers de fraude, c'est souvent des dossiers avec des enquêtes, des filatures vidéo, qui font en sorte que les durées d'audition sont très longues et qu'il y a des requêtes en vertu de la charte, qui rallongent, également, considérablement ces dossiers-là, donc... qui fait en sorte qu'effectivement les dossiers de fraude sont beaucoup plus longs, en termes statistiques, pour la tenue d'une audition, que les autres dossiers.

M. Reid : Parfait, merci. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Ça va aller? Je suis désolée, cher collègue, je ne vous avais pas vu. Donc, Me Laporte, nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle. Donc, M. le député de Pontiac, vous avez une enveloppe de 11 minutes.

M. Fortin : Parfait. Merci, Mme la Présidente. Bonjour, Me Laporte, merci d'être parmi nous aujourd'hui et de nous faire part de vos préoccupations, entre autres, là, par rapport au projet de loi. Je dois vous dire, d'entrée de jeu, j'étais content d'entendre le ministre dire que la formule... votre interprétation, disons, de la formule à l'article 1 n'était peut-être pas celle qu'il avait souhaité mettre de l'avant, parce que votre interprétation était la même que la nôtre, et on avait des questions là-dessus, justement, et la même que certains accidentés de la route, là, à qui on avait eu la chance de discuter, qui s'inquiétaient, justement, du fait que la formule présentée semblait indiquer 40 %, fois 25 %, fois le nombre de jours, là, sur le régime d'indemnisation.

Alors, si effectivement, là, le ministre se base sur 40 %, fois le montant à 65 ans, fois le nombre de jours auxquels les victimes sont sur le régime d'indemnisation, est-ce que, vous, ça vous apparaît assez? Parce que vous aviez une formule que vous aviez préconisée, là, dans votre intervention initiale. Alors, est-ce que, pour vous, ça règle la question ou s'il y a encore un enjeu avec la formule?

M. Laporte (André) : Non, je pense que, si, effectivement, on se base sur le chiffre à 65 ans multiplié par 40 %, on aura encore une moins grande réduction qu'à 67 ans. Donc, je pense que, dans ces circonstances-là, ce sera avantageux pour les victimes, à 68 ans, de recevoir cette prestation-là.

• (10 h 20) •

M. Fortin : La question du nombre de jours sur le régime d'indemnisation, là, par exemple, vous avez utilisé... je pense que c'est votre exemple, là, quelqu'un qui a été sur le régime pendant 10 ans, donc 3 650 jours sur le régime d'indemnisation, sur 14 610, là, qui recevrait, quoi, 24 %, je pense, que vous avez dit, en termes de facteurs à multiplier. Est-ce que ça a... est-ce que c'est une bonne façon de calculer cette formule-là?

M. Laporte (André) : Bien, en fait, le 14 610, là, représente l'indemnité reçue d'une victime, de 18 ans jusqu'à 65 ans. Donc, c'est quand même une longue période, là. Donc, je pense qu'il peut y avoir un facteur régressif en fonction du nombre d'années, mais peut-être pas sur ce nombre d'années là, sur ce chiffre de 14 610, là. Donc, pour, par exemple, avoir un facteur d'équivalence de 1, il faudra avoir été sur le régime de 18 ans à 65 ans. Donc, vous comprendrez que, dans les circonstances, là, on aura 40 % de calcul de réduction sur l'indemnité à 65 ans, si c'est le cas, et multiplié par 1, donc il n'y aura pas de facteur régressif. Mais, dans les autres cas, donc, je pense que...

Bon, je peux comprendre que... tu sais, qu'une victime ait droit à moins d'indemnités parce qu'il avait 62 ans au moment de son accident et qu'il devient invalide... et qu'il avait 32 ans, il va avoir droit à plus d'indemnités à 68 ans, je peux comprendre, parce que la prestation d'indemnité de remplacement du revenu versée, elle est 90 % du net, et il n'y a pas de contribution au Régime de rentes du Québec de la part de la Société de l'assurance automobile, même si on le déduit de la prestation brute. Donc, évidemment, à ce moment-là, la victime trouve à être pénalisée, à 65 ans, quand elle reçoit sa rente de retraite, puisqu'évidemment il a, au moins, contribué au Régime des rentes dans ces circonstances-là. C'est peut-être ça qui était le facteur, dans les circonstances, pour peut-être tenir compte de la durée du... sur le régime d'indemnisation. Donc, ça, il faudrait vérifier avec la société si, effectivement, c'était le calcul pour l'ajustement, mais ça me semble un facteur régressif, là, important.

M. Fortin : ...plutôt d'accord avec vous. On aura la chance, effectivement, là, de poser la question directement à la société lors de la poursuite de nos travaux.

Je veux juste faire un point par rapport à votre intervention initiale. Vous nous avez dit : C'est un peu malheureux, disons, qu'il demeure une certaine disparité entre les différentes victimes, là, que ce soient les victimes d'actes criminels, les gens qui reçoivent des indemnités de la CNESST. Effectivement, je suis d'accord avec vous. Je ne vous ai pas trouvé hors sujet du tout, là, lorsque vous avez fait cette intervention-là, alors... surtout qu'on a étudié, au cours des dernières années, des projets de loi, entre autres, sur la CNESST et sur l'IVAC. Il y aurait lieu, et il demeure lieu, encore, d'avoir une réflexion plus globale sur l'indemnisation de l'ensemble des Québécois et des Québécoises qui se retrouvent dans des situations comme celles-là.

Dernière question pour vous, de ma part, parce que vous en avez fait mention, là, l'article 16. J'ai l'impression qu'il y a beaucoup de gens qui vont nous parler de l'article 2 mais l'article 16, lui, sur les gens qui, comme vous le dites, par manque de fonds, ne vont pas toujours se représenter en cour, disons, là, est-ce que vous pensez... Disons que les gens que vous connaissez, là, les cas que vous avez vous-même, là... Et loin de moi l'idée de vouloir aider quelqu'un qui a commis une fraude, mais est-ce qu'une personne dans cette situation-là, qui n'a pas les moyens de se représenter, a les moyens de rembourser, d'ici à 2013, l'indemnité qu'elle a eue?

M. Laporte (André) : Non. C'est vraiment... Ça va être vraiment un cas de faillite ou de... Ces gens-là, là, souvent, ce n'est pas de mauvaise foi qu'ils ont obtenu ces indemnités-là. C'est souvent à cause d'une erreur ou d'un formulaire qui a été mal expédié. Alors, ce n'est pas toujours des gens, là, mal intentionnés dans le but, là, de voler la Société de l'assurance automobile. C'est une minorité, je vous dirais. Il y a des gens de bonne foi qui, malheureusement, ont produit un mauvais formulaire et se retrouvent avec des sommes accumulées rétroactivement, et là ça forme, souvent, une somme importante à rembourser. Si, en plus, il faut charger des intérêts rétroactifs à partir de la mise en demeure, vous comprendrez que ces gens-là ne seront pas capables de rembourser ou de trouver une solution, là, viable au remboursement de cette somme-là, et c'est une faillite assurée, là, pour ces gens-là.

M. Fortin : ...sur un mot que vous avez dit, là. Vous avez dit que c'est une minorité des gens qui, justement, là, sont considérés avoir fraudé le système, qui sont mal intentionnés? C'est votre interprétation que c'est une minorité des gens, ça? Alors, la majorité des gens, c'est une erreur de formulaire, ou une erreur d'interprétation, ou...

M. Laporte (André) : Bien, souvent, c'est une mauvaise perception, là, de leurs capacités physiques, par exemple. Souvent, c'est une filature qui est faite, là, à la sauvette, par des enquêteurs de la société, qui déterminent, même s'ils n'ont pas de compétence, des capacités physiques à la victime, et là concluent que cette personne-là n'était pas invalide, mais capable de travailler, et on va couper les prestations, souvent, rétroactivement, et on va réclamer cette somme-là en disant qu'on a fraudé le système en prétendant que la personne était invalide, alors que ce n'est pas le cas. Donc, c'est dans ces circonstances-là. Ce n'est pas de la mauvaise foi, c'est vraiment une perception qui est différente entre l'enquêteur et les médecins qui ont constaté l'invalidité de la personne.

M. Fortin : Merci, Me Laporte.

M. Laporte (André) : Merci à vous.

La Présidente (Mme Grondin) : Je cède maintenant la parole au député de Marquette, et vous avez un peu moins de trois minutes.

M. Ciccone : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Ça va être rapide, moi, j'ai une question. Je suis content de votre intervention du départ, d'entrée de jeu, où, en temps normal, là, ce qui serait l'idéal, c'est que tous les projets de loi seraient faciles, aux citoyens, de comprendre ce qui est écrit. Malheureusement, ce n'est pas toujours le cas, mais je me fie, là, vraiment à la bonne foi du ministre pour être capable de clarifier le tout.

Ceci dit, est-ce qu'il y a un élément, selon votre champ d'expertise, Me Laporte, qu'on pourrait ajuster dans le projet de loi, inclure maintenant, qui va vivre dans le temps, pour éviter là, peut-être, le futur ministre des Transports, dans 10, 12 ans, de qualifier d'erreur du passé, là, ce projet de loi là? Est-ce qu'il y a quelque chose qu'on pourrait ajuster, selon vous, là, ou inclure dans ce projet de loi là pour qu'il soit plus solide et qu'il serve plus les... ceux qui sont... qui doivent être indemnisés?

M. Laporte (André) : En fait, c'est une... Moi, je pense que la solution pour une équité, dans le régime d'indemnisation, serait d'imposer le fardeau de la preuve à la Société de l'assurance automobile, et non pas la victime. Vous avez... on a un système à trois étages, c'est-à-dire que la Société de l'assurance automobile rend sa décision. Elle est tenue, normalement, de motiver sa décision, ce qui n'est souvent pas le cas, là, puisqu'il y a souvent deux ou trois mots pour justifier la décision. Par la suite, on conteste devant un service de révision de la Société de l'assurance automobile, où la victime a encore le fardeau de la preuve. Et par la suite, ça se transporte devant un tribunal administratif, le Tribunal administratif du Québec, où la victime a encore le fardeau de la preuve.

Donc, à chaque fois, c'est à la victime de démontrer le contraire de tout un processus qui a pris des années à monter devant le Tribunal administratif, alors que la société a les moyens financiers, les moyens techniques de pouvoir faire la démonstration du bien-fondé de leur décision, alors que les victimes ont le fardeau de la preuve, de démontrer que la décision rendue est injustifiée dans les circonstances et devrait être cassée. Donc là, ça implique évidemment l'engagement d'un avocat, des frais d'expertise, des frais, etc., et les victimes, souvent, sont incapables, compte tenu de leurs moyens financiers, de pouvoir faire face à ce fardeau de preuve là.

Donc, je pense que, s'il y avait quelque chose à modifier, ce serait de faciliter aux victimes de pouvoir se représenter dans un système, là, administratif seules, souvent, sans avocat, en n'ayant pas le fardeau de la preuve.

La Présidente (Mme Grondin) : Me Laporte, merci beaucoup. Merci beaucoup. Nous devons... l'enveloppe de temps est terminée. Donc, je vous remercie grandement, Me Laporte, pour votre contribution à nos travaux.

Je suspends ces derniers quelques instants, afin que l'on puisse accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 10 h 30)

(Reprise à 10 h 42)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons nos travaux. Et je souhaite maintenant la bienvenue à l'Association du camionnage du Québec. Donc, nous avons trois représentants. Messieurs, madame, je vous invite à vous présenter, et vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé. Par la suite, nous amorcerons les échanges avec les différents groupes parlementaires. Donc, la parole est à vous, et vous disposez de 10 minutes.

Association du camionnage du Québec (ACQ)

M. Cadieux (Marc) : Alors, merci beaucoup, Mme la Présidente. Je tiens à saluer tous les membres de cette commission ainsi que les représentants de la Société d'assurance automobile du Québec, du ministère des Transports et les membres du cabinet du ministre Bonnardel.

Je suis accompagné, ce matin, de Me Josyane Pierrat, qui est directrice Conformité et affaires juridiques, et de Yves Maurais, ingénieur, directeur, Dossiers techniques et opérationnels.

C'est avec plaisir que l'Association du camionnage souhaite évidemment partager ses commentaires sur le projet de loi n° 22, déposé le 9 février par le ministre des Transports du Québec, M. François Bonnardel. Depuis plus de 20 ans... plus de 70 ans, pardon, l'Association du camionnage du Québec regroupe de nombreux intervenants oeuvrant dans l'industrie du camionnage, représentant plus de 500 membres, transporteurs publics ou privés et aussi fournisseurs de services, dont les opérations combinées représentent près de 80 % des opérations de transport contre rémunération au Québec, ce qui représente un chiffre d'affaires de 2,5 milliards de dollars annuellement. L'ACQ est donc représentative de l'industrie pour laquelle elle agit à titre de porte-parole.

De tous les temps, l'ACQ est un partenaire des autorités gouvernementales dans leurs initiatives pour améliorer la sécurité routière. À preuve, les membres de notre organisation de l'ACQ se sont dotés, il y a de nombreuses années, d'un code de conduite qui fait notamment la promotion du respect de la législation et de la réglementation applicables à l'industrie du camionnage et qui énonce l'engagement de ses membres à oeuvrer pour l'amélioration de la sécurité routière. Nos objectifs et ceux de la consultation particulière sont donc, bien sûr, similaires.

Depuis ses débuts, l'ACQ oeuvre comme outil de formation et d'information pour ses membres. À ce titre, elle participe activement à tous les échanges pouvant survenir dans l'industrie qu'elle représente. Ainsi, comme porte-étendard de la sécurité routière de même que porte-parole de l'industrie, notre participation aux travaux de la présente consultation particulière est fort pertinente et, nous croyons, être un grand privilège que vous nous accordez aujourd'hui.

Je ne pourrai, bien sûr, accorder... aborder, pardon, tous les sujets. Donc, les sections relatives aux ajustements et au régime d'indemnisation des victimes d'accidents de la route, aux éléments de sécurité et de remorques de chantier ainsi que la révision de l'encadrement relatif à l'établissement d'une zone scolaire ne vous seront pas exposées verbalement aujourd'hui car elles sont suffisamment documentées dans notre mémoire. Toutefois, si vous avez des questions à la suite de la lecture de notre mémoire, nous sommes, bien sûr, disposés à y répondre.

Je vais aller tout de suite vers les dispositions concernant l'alcool au volant. L'Association du camionnage accueille la proposition de l'ajout de l'article 202.2.0.1 au Code de la sécurité routière, tel que libellé dans le projet de loi. Notre association a toujours été sensible à cet élément particulier et a supporté de nombreuses initiatives pour contrer le fléau de l'alcool au volant. D'ailleurs, à cet égard, précisons que notre industrie est déjà interpellée par des dispositions similaires, étant soumise à un régime spécifique à l'égard de l'alcool au volant, comme le montrent les articles 202.2 et 202.2.1.2 du Code de la sécurité routière présentement en vigueur, ainsi que les articles pertinents y référant du Code criminel, soit notamment les articles 320.14, 320.15, 320.27 et 320.28 aussi en vigueur.

Selon la Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds, appelés PEVL, et la Politique d'évaluation des conducteurs de véhicules lourds, PCVL, les infractions au Code criminel sont pondérées à cinq points dans le PEVL de l'exploitant. Et, en plus d'être un événement critique pour ce dernier, elles sont également pondérées à cinq points dans le PCVL du conducteur, en plus d'être un événement critique qui amène le transfert immédiat d'un dossier à la Commission des transports du Québec.

La proposition de l'article 202.2.0.1 du Code de sécurité routière vient préciser la situation qui s'appliquera spécifiquement aux apprentis conducteurs classe 1 et 3, conducteurs détenant déjà un permis de conduire classe 5.

Les conséquences relatives à la consommation d'alcool sont excessivement importantes dans l'industrie du camionnage.

À la lumière de ce qui précède, il nous semble clair que notre industrie est déjà bien conscientisée à cette réalité et qu'il n'existe aucune problématique particulière à cet égard.

Je passe maintenant aux dispositifs de consignation électronique. Le chapitre des dispositions de consignation électronique est celui qui interpelle le plus notre industrie au niveau du camionnage. Le Canada et les États-Unis réglementent les heures de conduite et de repos pour les conducteurs de véhicules lourds. Ces règlements délimitent les heures de conduite et le nombre d'heures de services d'un conducteur. Les règlements ont été d'abord introduits aux États-Unis à la fin des années 30 et sont pratiquement inchangés jusqu'à tout récemment. Les règlements sur les heures de service furent introduits au Canada en 1988. Bien que plusieurs conducteurs aient dû respecter les règlements américains bien avant cette époque, les règlements du Canada ont été inspirés du modèle américain, mais ils ont été rédigés en vue de refléter l'environnement canadien et permettre des heures de conduite additionnelles à un conducteur.

Au milieu des années 90, les règlements existants ont été révisés. Les gouvernements des États-Unis et du Canada ont mené un projet d'envergure visant à étudier la gestion de la fatigue. Les États-Unis ont alors proposé

d'apporter des changements majeurs au règlement en mai 2000. À la suite de nombreuses critiques et contestations judiciaires, la version révisée des règlements entre finalement en vigueur le 1er juillet 2013 aux États-Unis.

Au Canada, le nouveau règlement est entré en vigueur le 1er mai 2007. Bien qu'il s'agisse du règlement fédéral, chaque province l'a adopté en apportant des changements minimes. Les règlements tentent d'établir un équilibre entre les considérations de sécurité et les besoins de l'industrie en vue de fournir des services de transport efficaces.

En janvier 2011, la Federal Motor Carrier Safety Administration annonce, dans un avis de projet de règlement, son intention d'aller de l'avant avec son mandat sur les dispositifs de consignation électronique appelés DCE. Le 18 décembre 2017, les transporteurs opérant aux États-Unis doivent utiliser un DCE afin d'enregistrer les heures de service avec un appareil certifié.

Le 12 juin 2019, le Canada publiait les modifications au Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire selon lesquelles les registres de fiches journalières papier seront remplacés par des dispositifs de consignation électronique. L'application de la loi, qui est prévue pour juin 2021, a été repoussée à juin 2022. La norme 9 sur les heures de service du conseil canadien des administrateurs en transport routier a, quant à elle, été modifiée en février 2022 afin d'y inclure la notion des DCE.

• (10 h 50) •

Il va sans dire que la majorité des membres transporteurs de notre association utilisent déjà les DCE depuis quelques années, en particulier les entreprises qui effectuent du transport aux États-Unis. Les DCE permettent une gestion plus efficace des heures de conduite des conducteurs et sont souvent intégrés à des logiciels de gestion de flotte. Avec une liste grandissante des systèmes approuvés par Transports Canada, la disponibilité des DCE sur le marché canadien ne devrait pas être un frein à leur mise en service.

En ce sens, donc, l'industrie du camionnage vit déjà la norme à laquelle font référence les articles pertinents dans le projet de loi. D'ailleurs, l'ACQ a toujours été en faveur de l'utilisation obligatoire des DCE pour des raisons de sécurité routière, de conformité et de respect du règlement sur les heures de conduite et de repos pour une meilleure gestion de la fatigue des conducteurs de véhicules lourds.

À la lumière de ce qui précède, il nous semble clair que notre industrie est déjà conscientisée à cette réalité, et il n'existe aucune problématique particulière à cet égard. Toutefois, nous devons partager une déception de l'industrie face aux délais encourus à la rédaction et à l'adoption du présent projet de loi, mais plus particulièrement de sa mise en application. L'ACQ a récemment appris que le délai, déjà repoussé à juin 2022, sera maintenant retardé au 1er janvier 2023. La raison principale de ce report est le fait que, dans un objectif d'harmonisation au niveau pancanadien, certaines provinces ne sont pas prêtes au niveau législatif et donc ne pourront pas respecter la date de juin 2022. Selon la recommandation du CCATM, l'harmonisation entre les provinces devra être maintenant complétée pour le 1er janvier 2023.

Notre association réitère son adossement aux dispositions sur l'obligation d'utiliser les dispositifs de consignation électronique. Nous exhortons, bien sûr, les autorités de bien vouloir adopter rapidement ledit projet de loi et mettre en application la réglementation sur les DCE au plus tard, bien sûr, le 1er janvier 2023 et ne pas déroger de cette date d'entrée en vigueur.

En conclusion, Mme la Présidente, l'Association du camionnage du Québec a, parmi ses valeurs qui sous-tendent à sa mission, le respect des règles applicables à l'industrie du camionnage. Les propositions offertes dans le projet de loi n° 22 rejoignent les objectifs de sécurité routière poursuivis par l'ACQ, notamment avec les dispositions concernant la mise en place des DCE servant à l'amélioration, la gestion de la fatigue des chauffeurs et de la sécurité des usagers.

En ce sens, il est favorable à... En ce sens, l'ACQ est favorable à l'obligation de l'utilisation des dispositifs de consignation électronique en remplacement des fiches journalières papier. C'est un moment attendu depuis plusieurs années par notre industrie.

Nous tenons à remercier les membres de la commission. Nous sommes bien sûr à votre disposition pour répondre aux questions. Et je tiens à remercier une fois de plus la Société d'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports et, bien sûr, le cabinet de M. Bonnardel, et souligner aussi la collaboration intense de M. Alain Généreux à répondre toujours à nos questions. Et les heures n'ont pas d'importance pour lui, ça, je le sais. Je le souligne, M. le ministre, parce que c'est des choses qu'il faut faire lorsque les choses vont bien.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. Cadieux. Donc, nous allons débiter la période d'échange. M. le ministre, la parole est à vous. Vous disposez de 16 minutes.

M. Bonnardel : Merci, M. Cadieux, pour vos bons mots. Salutations à vos collègues qui sont là, Mme Pierrat et M. Maurais.

Est-ce que c'est juste moi qui entends...

(Interruption)

M. Bonnardel : Il y a un camion qui circule sur la voie de l'Internet.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, ça va? Est-ce que vous nous entendez toujours? Oui?

M. Bonnardel : C'est mieux? Bon. Il n'y a plus de bruit de fond, là.

La Présidente (Mme Grondin) : On a coupé le son, donc je ne sais pas si...

M. Bonnardel : Là, on ne vous entend plus, M. Cadieux.

M. Cadieux (Marc) : Nous avons fermé le son pour ne pas entendre de bruit de fond, mais nous allons vous écouter, et bien sûr répondre, et ouvrir le micro au moment de la réponse.

La Présidente (Mme Grondin) : C'est parfait. Donc, allez-y, M. le ministre.

M. Bonnardel : Des petites questions concernant... pour ma gouverne personnelle, peut-être pour mes collègues, M. Cadieux. Parlez-moi... Le zéro alcool, je pense qu'on est tous conscients, puis votre association aussi, là, de sécuriser le réseau comme tel, et autant pour les apprentis. Mais concrètement, ça veut dire quoi chez vous, dans votre industrie, là, le nombre d'apprentis, là, qui vont chercher leur classe 1, classe 3 qui seront assujettis? Est-ce que vous avez des chiffres de votre côté? Dans les dernières années, ça veut dire quoi, combien, ou à peu près?

M. Cadieux (Marc) : Bien, en fait, au niveau des apprentis, ce serait difficile pour moi. Ce serait plutôt la société qui pourrait peut-être nous éclairer sur ces chiffres-là. Je n'ai pas la... Je ne détiens pas les chiffres. Ce que je peux vous dire, c'est que je pense qu'il y a au-dessus de 1 000 inscriptions par centre de formation en transport routier du Québec. Vous savez, ces deux belles écoles auxquelles nous avons, évidemment... nous sommes très orgueilleux de pouvoir reconnaître au Canada que le Québec a deux beaux centres de formation, bien qu'il existe des écoles privées excellentes, mais je pense que ces deux centres sont des centres dignes d'être mentionnés. Et je n'ai pas vraiment les chiffres du nombre d'apprentis, mais à peu près... il gradue, à peu près, je pense, 1 000... il y a à peu près 1 000 inscriptions par centre par année.

M. Bonnardel : ...de consignation électronique, là, vous avez mentionné... Bien, les chiffres que j'ai, là, c'est qu'il y en aurait 25 qui sont certifiés sur le marché canadien présentement. Il y en aurait sept francophones. Je pense qu'il y a eu une... en tout cas, il y a eu une augmentation, là, dans les derniers mois. Vous me corrigerez, là. Est-ce que c'est suffisant pour vous, pour l'offre ou la demande comme telle, là, sur le marché?

M. Cadieux (Marc) : Je vais passer la parole à Yves, qui est au niveau technique, Yves Maurais, mais, ce matin, j'avais des chiffres, là, 22, 15 puis six en français. M. Maurais, s'il vous plaît.

M. Maurais (Yves) : Bien, effectivement, présentement, au niveau de Transports Canada, il y a 22 systèmes qui sont approuvés en date de ce matin, là-dessus venant de 15 fournisseurs différents, et, parmi ceux-là, il y en a six qui sont disponibles en français. Par contre, il y a certains systèmes qui sont offerts par le même fournisseur qui offre, exemple, une version Android et une version iOS. Donc, essentiellement, c'est le même logiciel, c'est juste qu'il est disponible sur deux plateformes différentes.

M. Bonnardel : Ça répond à la demande? Selon vous, présentement, là, est-ce que c'est suffisant, c'est correct?

M. Maurais (Yves) : Pour l'instant, oui. Par contre, il y a certains systèmes qui sont utilisés par certains de nos membres qui ne sont toujours pas certifiés, qui sont en cours de certification. Malheureusement, on ne peut pas avoir de l'information à Transports Canada, savoir à quelle étape ils sont rendus, mais on sait que c'est en développement au niveau du processus.

M. Bonnardel : ...chiffres, présentement, sur le pourcentage de vos sociétés, camionneurs indépendants, ou autres, là, qui utilisent le DCE, présentement au Québec, on en est où?

M. Cadieux (Marc) : Oh! je serais porté à vous dire qu'on a certainement pas loin... dans nos flottes à nous, qu'on représente, près de 90 % des flottes sont déjà équipées. Et, vous savez, M. le ministre, ce sont évidemment des équipements qui ont été... qui sont utilisés aussi à la bonne gestion des flottes, sur les rendements au niveau des carburants, sur les comportements des chauffeurs, donc ce sont des instruments aussi qui servent au-delà des heures de service. Mais bien sûr qu'au risque de me répéter, nous avons bien hâte qu'il soit... qu'il devienne obligatoire, au sens de la loi, pour tous. Donc, moi, je peux vous dire que la très grande, très, très grande majorité de nos flottes sont déjà équipées.

M. Bonnardel : Pour le 10 % restant, est-ce que je peux dire que la contrainte financière, ou l'achat, le coût de ces dispositifs va être un problème? Oui ou non?

M. Cadieux (Marc) : Je ne pense pas parce qu'il existe quand même des applications et des systèmes qui sont peu coûteux. Vous savez, M. le ministre, je serais porté à dire que tout le monde ne sera pas prêt tant et aussi longtemps qu'on ne sera pas rendus à la date fatidique. Et, il y a un an, on... déjà, on disait aux gens qu'il fallait qu'ils soient prêts pour juin. Et là, évidemment, on a un report et on sent toujours que les gens vont toujours attendre à la dernière minute. Mais je pense qu'à un moment donné il va falloir appeler la fin de la récréation, et exiger, et informer.

Mais je pense qu'il y aura... il y a des équipements qui sont peu coûteux. Je ne sais pas si, Yves, vous avez quelque chose là-dessus, là.

M. Maurais (Yves) : Effectivement, il y a certains équipements, là, qui sont quand même très abordables, là, que ce soit au niveau des applications qui sont directement sur des téléphones ou sur des tablettes. Donc, c'est quand même... On peut avoir des solutions minimales qui vont offrir une conformité, là, au niveau de Transports Canada, à un coût raisonnable.

M. Bonnardel : O.K. Vous dites... Dernière petite question avant de passer à mes collègues. Vous dites : Elle se... Vous êtes craintifs par rapport à la perte de certaines subventions ou l'obsolescence des appareils dont sont déjà munis les véhicules de ses membres à cause de l'obligation américaine. Pouvez-vous élaborer là-dessus?

M. Maurais (Yves) : Bien, essentiellement, c'est que, bon, comme M. Cadieux l'a dit tantôt, il y a déjà plusieurs de nos membres qui ont des équipements depuis plusieurs années, entre autres pour être conformes avec les États-Unis. Donc, il y a un scénario où il y a la mise à jour de tous ces équipements-là qui doit se faire, et, entre autres, beaucoup de ces équipements-là utilisent la communication cellulaire. Et, entre autres, on le voit, là, présentement, avec le 3G, la communication 3G qui est maintenant... tranquillement, au cours de l'année 2022, est éliminée et remplacée par le 4 et le guide, donc ça force les transporteurs à faire des mises à jour de ces équipements-là. Donc, un problème de complexité, mais qu'on vit, tout le monde, avec nos équipements portatifs. Tout le monde a un téléphone ou une tablette. Donc, éventuellement, il y a une obsolescence qui se crée, et c'est le même principe, là, pour l'application dans les DCE.

M. Bonnardel : O.K. Mme la Présidente, je vais passer la parole à mes collègues...

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, il nous reste une enveloppe d'un peu plus de neuf minutes. M. le député de Bourget.

• (11 heures) •

M. Campeau : Bonjour, tout le monde. C'est toujours agréable de voir quand il y a un bon support à un projet de loi, ce qui ne veut pas dire que c'est parfait puis qu'il n'y aura pas d'améliorations, mais, en tout cas, toujours agréable.

Une question qui ne veut absolument pas vous mettre dans l'embarras, bien au contraire, mais curiosité... Pendant longtemps, on a parlé de la fatigue des chauffeurs et on entendait que certains chauffeurs, ils vont trouver tous les moyens de faire plus de temps parce qu'autrement ils vont faire moins de revenus, etc. Puis il me semble, depuis un bout de temps, en tout cas, dans les journaux que je regarde, on ne lit plus ça, on en entend moins ou peu parler. Ça veut-tu dire qu'on a contourné le système? Ça veut-tu dire que le DCE fonctionne tellement qu'on a brisé ce cycle-là, et tant mieux, ou bien, je ne sais pas... curiosité. Votre réaction? Parce que je sais que vous supportez vraiment le fait de faire attention à la fatigue au volant. Alors, curiosité, votre lecture?

M. Cadieux (Marc) : Eh bien, merci pour votre commentaire et votre réflexion, M. le député de Bourget. Effectivement, comme je le dis dans le mémoire puis je l'exprime, comme vous le savez, la majorité de nos flottes sont maintenant équipées de cela. C'est devenu une chose de tous les jours et c'est un peu la raison pour laquelle nous sommes un peu anxieux de l'arrivée obligatoire, par la loi, de ce régime afin, évidemment, de se soustraire de toute possibilité de créativité, j'utiliserai le mot, dans le report et les heures de service.

Donc, oui, notre industrie, dans tous les sens, a fait plusieurs virages, que ça soit au niveau environnemental, au niveau de la conformité et de la sécurité. Je dois dire que les derniers... Je suis à l'association depuis 2001. Donc, depuis les derniers 20 ans, je peux vous dire que j'ai vu une très grosse amélioration, un très gros virage... et les heures de conduite et la gestion de la fatigue. Nous sommes partenaires aussi, bien sûr, avec les grandes sociétés d'assurance, et ce sont des choses qui sont discutées de façon constante, avec l'assurabilité de nos flottes et les risques et tous les audits que les compagnies d'assurance, évidemment, doivent exercer pour établir des tarifications. Et je ne vous apprend pas grand-chose en vous disant que les hausses d'assurance obligent aussi la performance.

M. Campeau : J'aime bien votre commentaire sur le mot «créativité», et c'est drôle, mais, en même temps, c'est réel. Mais on a dû faire quelque chose de bien, vous avez dû faire quelque chose de bien, si on voit une situation qui s'améliore. Alors, merci pour ça. Moi, je n'ai pas d'autre question.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, M. le député de Beauharnois, et vous disposez d'une enveloppe d'un peu moins de sept minutes.

M. Reid : Je vais essayer de faire ça en sept minutes. Bonjour à tout le monde. Merci d'être là.

Vous avez parlé tantôt du DCE, en fait, c'est ce qui m'interpelle, là, le dispositif. 90 % de vos membres seraient équipés ou utilisateurs du DCE. Le 10 % va probablement l'être éventuellement. Mais moi, je voulais vous entendre : Est-ce qu'il y a des... Bon, il y a des membres de votre industrie, il y en a d'autres qui ne sont pas membres chez vous. Est-ce qu'il y a des irritants à avoir un tel dispositif sur un camion?

Deuxième question parce qu'on a juste sept minutes. Vous nous exhortez, là, d'adopter le projet de loi très rapidement, en fait, pour que la réglementation sur le DCE puisse être en vigueur au 1er janvier 2023, et on va de report en report. Qu'en est-il des autres provinces, des autres associations de camionneurs? Où en est-on là-dessus?

M. Cadieux (Marc) : Alors, merci, M. le député de Bourget, pour votre intervention. En effet, il y a évidemment certaines provinces qui ont un peu moins... sont moins avancées au niveau de la législation et c'est ce que nous avons d'ailleurs constaté lors des échanges que nous avons eus avec nos vis-à-vis des autres provinces. Et je pense qu'aussi

le ministre a eu une rencontre, au niveau de la table d'administration des ministres canadiens, et a été à même de constater, là, que certaines provinces n'étaient pas aussi avancées dans la législation. Nous sommes en train, évidemment, de faire une étape extrêmement importante de ce pas à faire. Il restera la mise en vigueur.

Donc, il y aura toujours, M. le député, évidemment, les derniers derniers arrivés, hein, les derniers arrivants. Donc, ça, évidemment, il faut comme, au risque de me répéter encore une fois, sonner la fin de la récréation. Je pense qu'il y a eu assez d'années derrière nous pour prévenir, éduquer, faire connaître... Tous les fournisseurs de services d'équipement se sont bien fait connaître à travers les différents... et que ça soit membres de mon association ou dans d'autres regroupements, je pense que ces représentants qui offrent ces services auprès des camionneurs indépendants, flottes, se sont bien fait connaître et offrent leurs services. Il y a tous les «trade magazines», les articles qui ont été publiés sur cela. Je ne sais pas si Me Pierrat veut ajouter quelque chose à ce que je dis, mais je la prépare à prendre le pot, c'est pour ça que je dis ça.

Alors, je pense qu'il y a une fin à cela, et toute réticence... Vous savez, c'est comme quand on change de système Word dans les ordinateurs, on pense que c'est la fin du monde. Là, on a même eu le temps d'avoir l'obsolescence entre le 3, le 4 et 5, donc, depuis l'instauration de cela. Mais je me répète aussi, ce sont des instruments de gestion de la performance, mais des performances au sein... au niveau environnemental et au niveau, là, bien sûr, des heures de service.

Mme Pierrat (Josyane) : Oui, pour répondre à votre première question, les... En fait, est-ce que les chauffeurs s'adaptent bien avec les dispositifs de consignation électronique dans les camions? Ce qu'on a vu au début, ils pouvaient trouver un peu dérangement, mais, très rapidement, les chauffeurs s'habituent et très, très rapidement. Les gens ne veulent plus retourner aux fiches journalières papier. On voit que les gens adoptent le processus, et ça se passe très, très bien, au niveau de l'industrie, à ce niveau-là.

M. Reid : Parfait. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Ça va, M. le député? Donc, M. Cadieux, nous poursuivons les échanges avec les représentants de l'opposition officielle. Donc, M. le député de Pontiac.

M. Fortin : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, M. Cadieux. Je suis content de vous voir, Me Pierrat et M. Maurais également. Merci de votre participation aujourd'hui aux travaux de la commission et de vos recommandations par rapport au projet de loi.

Je veux faire un suivi sur la question que vous a posée le ministre, à laquelle vous n'aviez peut-être pas une réponse complète, là, initialement. Il vous a parlé du nombre de gens, là, qui vont chercher des permis, entre autres les permis pour la classe 1, la classe 3. Mais sans nécessairement regarder le nombre de gens que cette profession-là intéresse, disons, là, est-ce qu'il y a un enjeu avec la Société de l'assurance automobile du Québec qui, comme tous les autres employeurs au Québec, là, font face à une pénurie de main-d'oeuvre? Est-ce que c'est difficile pour eux? Est-ce que c'est long, le processus avec la Société d'assurance automobile du Québec pour pouvoir obtenir des rendez-vous et passer à travers les étapes nécessaires, là, pour des gens qui désirent obtenir un permis de classe 1 ou de classe 3? Le savez-vous?

M. Cadieux (Marc) : Alors, merci. Merci, M. le député de Pontiac. Ça fait plaisir de vous revoir.

Effectivement, il y a des délais, c'est des choses sur lesquelles on travaille avec la société de façon constante. Nous sommes évidemment, comme je le dis dans le mémoire, partenaires des agences du gouvernement et aussi du ministère. Donc, on travaille constamment à cela. On a des enjeux, bien sûr, de main-d'oeuvre et très importants. On dit qu'on aurait besoin de près de 2 000 chauffeurs par année, donc plus de 10 000 au cours des prochains cinq ans. C'est un enjeu majeur, les mécaniciens, les répartiteurs. En fait, je peux vous dire qu'au sein de nos entreprises, partout, dans tous les postes, il y a des pénuries de main-d'oeuvre. On travaille sur les délais, oui. On travaille aussi avec les centres de formation pour aussi faciliter la formation de nouveaux arrivants de l'immigration. C'est un volet aussi sur lequel on travaille énormément.

Mais, oui, il y a des délais. La pandémie ne nous a pas, évidemment, rendu de grands services là-dessus, mais je peux vous dire que les canaux de communication sont constants. Et on interpelle les gens directement par leur propre numéro de téléphone, les cellulaires, maintenant. Alors, je peux vous dire... Écoutez, je ne serais pas honnête de dire que, des fois, on peut avoir certaines frustrations sur certains délais, mais ce que je dois être honnête de dire, c'est que la société fait tout en son pouvoir pour tenter de régulariser certaines situations.

M. Fortin : Oui, je n'en ai aucun doute puis je le sais que vous êtes un partenaire de tous les instants et de longue date. Mais effectivement, là, des enjeux internes à la Société de l'assurance automobile du Québec, là, peuvent mener, justement, à une pénurie aggravée dans votre secteur, et ça, c'est... C'est pour ça que c'est important, ce que vous dites, là, de continuer à travailler là-dessus, mais c'est vrai que ça a un impact, du moins, c'est ce qu'on entend, là, de la part de plusieurs.

Je veux revenir, M. Maurais, sur quelque chose que vous avez mentionné : l'obsolescence, là, de certains dispositifs qui ont été installés déjà il y a quelques années. Quand le ministre a amené la question, il a fait référence à une perte possible de subvention, là. Je veux juste m'assurer, quelqu'un qui remplacerait, qui devrait remplacer son dispositif, est-ce que vous êtes en train de dire qu'il ne serait pas nécessairement éligible à une quelconque aide? C'est-tu ça? Est-ce que j'ai bien compris?

• (11 h 10) •

M. Maurais (Yves) : Effectivement, là, pour l'instant, il y a plusieurs années, au début, lorsqu'on commençait à faire l'installation des systèmes, il y avait le programme Écocamionnage qui les supportait, parce qu'il y avait d'autres activités qui étaient, si on veut, tangentes aux DCE comme tels. Donc, entre autres, il y avait la gestion de flottes, gestion de carburant, amélioration des comportements de chauffeurs. Donc, ces systèmes-là étaient capables d'aller chercher des données et de fournir de l'information pour améliorer certains aspects, entre autres, de la consommation de carburant et, de fait, amener la réduction des GES.

Donc, maintenant, avec le nouveau programme et étant donné que les DCE sont maintenant obligatoires, donc, tout ce qui est ordinateur de bord n'est plus couvert dans le programme Écocamionnage, qui est en vigueur depuis le début de cette année, là, donc, dans la nouvelle version.

M. Fortin : Votre recommandation, en lien avec cet enjeu-là, serait laquelle?

M. Cadieux (Marc) : Bien, en fait, M. le député, à partir du moment où le projet de loi était... en fait, le projet devenait loi, il était compris que ce qui est une loi est une question de conformité et que ce n'était plus éligible, évidemment, à l'aide financière, et que la plupart des transporteurs qui ont, bien sûr, pris les avants ont pu bénéficier de ces choses-là. Il y a quand même certains éléments de ces composantes-là qui sont encore éligibles à des subventions, donc, la gestion du carburant, l'économie de carburant, puis peut-être que j'en manque, là, Yves... sont des logiciels, si je peux dire, sont du software qui est éligible. Mais, pour ce qui est de la gestion des heures de conduite, à partir du moment où ça devient loi, ça devient une obligation, ce n'est plus couvert par...

M. Fortin : ...dernière question. Vous avez mentionné, dans votre mémoire, votre appui aux mesures en lien avec l'alcool au volant. C'est une bonne chose. Vous ne m'en surprenez pas. Vous dites qu'il y a déjà une conscientisation évidente, là, dans l'industrie et que ce n'est pas nécessairement un problème. Là, je sors un petit peu du projet de loi, mais est-ce que, selon vous, il y a un enjeu avec la consommation de drogues dans l'industrie?

M. Cadieux (Marc) : Je vous répondrais la même chose : Non, il n'y a pas d'enjeu. Tu sais, vous savez, une histoire va être mise en exergue, mais ça ne représente pas une industrie en tant que telle. Non, il n'y a pas d'enjeu. Vous savez, de toute façon, nous, les transporteurs qui exercent vers les États-Unis ont des tests obligatoires de façon aléatoire, sans avertissement, de drogues et alcool. Donc, on est déjà une industrie qui est quand même très bien encadrée, là, à ces niveaux-là. Donc, c'est tolérance zéro. De toute façon, si vous allez aux États-Unis, c'est tolérance zéro. Alors, non, ce n'est pas un enjeu. Je ne vous dis pas qu'il ne faut pas être vigilant en entreprise, mais ce n'est pas un enjeu.

M. Fortin : Parfait, c'est une bonne nouvelle. Je vous remercie, M. Cadieux.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons poursuivre avec M. le député de Marquette. Vous avez quatre minutes et quelques poussières.

M. Ciccone : Merci beaucoup. Bonjour. Bonjour, à vous trois. J'ai une petite question. En tant que députés, on a le rôle d'être intermédiaires également. Alors, je vais vous transmettre une question d'un citoyen préoccupé, puis je vais le nommer, là, c'est le président provincial des Apiculteurs et apicultrices du Québec, M. Raphaël Vacher, qui, lui, a des préoccupations concernant le transport animal vivant. Il parle également... Lui, il propose une exemption pour les immatriculations agricoles, considérant notre réalité ici, au Québec, avec le transport en hiver, parle aussi du transport par camion lourd du sud du Québec vers le Saguenay, parle des ruches d'abeilles. Voyez-vous une préoccupation à ce niveau-là ou vous croyez que le projet de loi s'applique pour tous puis il n'y a pas de problème?

M. Cadieux (Marc) : Voyez-vous, M. le député de Marquette, je suis un peu moins familier avec le niveau, là, agriculture, et tout ça. C'est un milieu assez spécialisé. C'est surtout, règle générale, représenté par, oui, des associations, mais aussi l'Union des producteurs, l'UPA. Moi, je n'ai pas eu d'enjeux qui m'ont été amenés par des membres chez moi. J'en ai quelques-uns qui sont dans le domaine de la volaille, mais ils sont aussi dans le transport général. Oui, j'en ai quelques-uns aussi qui sont dans le transport de bétail, mais ça n'a jamais été amené à l'association. Puis je serais porté à vous dire, règle générale, on n'est pas gêné de nous appeler quand il y a quelque chose qui ne fait pas l'affaire.

M. Ciccone : O.K. Merci beaucoup. Dernière petite question. Plusieurs de vos véhicules, vous dites qu'ils ont déjà le DCE en place. Vous évaluez à combien de véhicules qui auraient besoin du dispositif, justement, pour mettre le dispositif dans les véhicules, là?

M. Maurais (Yves) : ...c'est très difficile à évaluer. On parle peut-être plus de pourcentage. Et puis il y a aussi le fait qu'il y a beaucoup de véhicules qui n'ont pas besoin... qui ne sont pas couverts par le règlement des DCE et des heures de service.

M. Cadieux (Marc) : Tout ce qui est à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres et qui exerce à l'intérieur d'un rayon de 160 kilomètres... donc, vous voyez beaucoup d'industries, évidemment, qui ont des équipements lourds, comme camionneurs artisans, construction, pompes à béton, qui n'est pas ma représentation à moi, tout ce qui est benne basculante, la construction, autobus scolaires, donc, tous les chiffres de lourds sont intégrés dans cela. Donc,

je ne pourrais pas nécessairement, là, vous dire en nombre absolu. Moi, je regarde beaucoup plus ceux qu'on représente, là, donc, c'est à peu près... à peine 10 %. Et, vous savez, j'ai donné 90 %, là, pour être un chiffre qui, peut-être... C'est peut-être même plus chez moi, là, parce que, quand j'écoute les membres, la plupart des gens sont déjà sur des DCE, mais je n'ai pas la prétention, évidemment, de tous les représenter au sens des flottes. Mais à partir des flottes de 10, 15 camions, je peux vous dire que la plupart sont équipés de cela, sauf dans des milieux, évidemment, plus particuliers. Les électriciens, ce sont aussi des... Les flottes d'électriciens sont aussi des... mais ils sont dans des rayons de 160, donc ils ne sont pas assujettis à cela.

La Présidente (Mme Grondin) : Ça va? Donc, nous avons terminé la période d'échange. Donc, M. Cadieux, Mme Pierrat, M. Maurais, merci de la contribution.

Donc, je vais suspendre les travaux pour accueillir les prochains... le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 11 h 19)

(Reprise à 11 h 44)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue aux représentants de L'Association pour les droits des accidentés. Bonjour, mesdames. Bienvenue à la Commission des transports et de l'environnement. Donc, je vous invite à vous présenter, chacune d'entre vous, et, par la suite, vous allez disposer de 10 minutes pour votre exposé. Nous poursuivrons par la suite avec les échanges avec les groupes parlementaires. Donc, la parole est à vous. Vous avez 10 minutes.

L'Association pour les droits des accidentés (ADA)

Mme Hovington (Sophie) : Oui, bonjour, monsieur, madame, et les députés, et M. le ministre. Est-ce que vous m'entendez bien?

La Présidente (Mme Grondin) : On vous entend très bien.

Mme Hovington (Sophie) : Parfait. Excellent. Donc, il nous fait plaisir d'être ici parmi vous pour pouvoir vous exposer nos réflexions par rapport au projet de loi que vous avez déposé, donc les modifications, et tout. D'emblée, nous voulons vous remercier d'avoir ouvert la porte pour les accidentés.

Donc, nous, pour l'association, l'accidenté est au coeur de nos priorités. En ce sens, nous vous avons transmis un mémoire où vous pouvez lire l'importance que nous accordons à ce que les accidentés ne se trouvent pas dans une situation de pauvreté.

Donc, oui, on est conscients qu'il y a eu des modifications de faites à la loi pour aller dans le sens d'aider les 68 ans et plus, mais notre préoccupation demeure sur le point où ces gens-là ne doivent pas être en situation de pauvreté. Actuellement, les calculs qui nous ont été faits, qu'on nous a fait parvenir par la SAAQ, nous démontrent que, quand même... c'est quand même assez complexe, mais en bout de piste, on voit que très peu de sommes d'argent vont être distribuées aux accidentés au-delà de l'âge de 68 ans et on a vraiment une préoccupation à cet effet-là.

C'est sûr que nous, nous avons vraiment, dans notre esprit, que les gens doivent être capables de pouvoir subvenir à leurs besoins, leur besoin de logement, leurs besoins de base, de nourriture, et tout, et on s'explique mal comment quelqu'un peut arriver à arriver en bas de 2 000 \$, toutes ses rentes et ses revenus ensemble. Donc, c'est sûr qu'à cet effet-là nous adressons une préoccupation en ce sens-là.

L'autre aspect aussi que nous souhaitons aborder, c'est vraiment la question des... je vous dirais, des étudiants à temps partiel qui vivraient un accident de nature catastrophique. On se questionne parce que c'est de plus en plus la réalité des jeunes étudiants. Et on se questionne, à ce niveau-là, qu'est-ce qu'on va faire pour ces gens-là. Donc, parce qu'ils ne sont pas aux études à temps plein et qu'ils ont parfois des emplois à temps partiel, donc qu'est-ce qui va arriver de ces gens-là.

Une autre préoccupation que nous avons, c'est vraiment tout ce qui concerne l'application de l'article de la loi au niveau de tout ce qui est comme l'aide, les... tout ce qui est l'aide à domicile, et tout. On se questionne à l'effet de savoir si la personne qui va devoir aider... être un aidant naturel, comment ça va s'organiser pour cette personne-là. Elle va peut-être devoir quitter son emploi, donc il y a aussi une préoccupation à ce niveau-là.

Également, on se questionne beaucoup sur tout ce qui est la complexité du dossier de l'accidenté, donc, dans le fond, du rapport initial jusqu'à ce que finalement les délais soient entendus. On a vraiment... On aimerait vraiment avoir comme un son, je vous dirais, d'une ouverture à l'effet que les... tout ce qui est comme mentionné soit peut-être un petit peu moins complexe.

Également, nous avons d'autres aspects, et je laisserais la parole à Mme Mélanie Patenaude pour poursuivre.

Mme Patenaude (Mélanie) : Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, M. le ministre du Transport, M. Bonnardel, et bonjour à vous tous, les députés.

En fait, j'aimerais... où j'aimerais attirer votre attention, c'est surtout sur la complexité du calcul. J'ai fait des cas où est-ce que j'ai des chiffres, j'ai fait les calculs. Puis après ça, j'ai demandé une vérification au niveau du ministère

du Transport, qui l'a communiquée à la SAAQ, et, lorsque les calculs sont revenus, où est-ce que l'interprétation elle-même... nous sommes plusieurs, là, au niveau de notre C.A., nous ne l'avions pas interprétée de la même façon au niveau de la loi, où est-ce qu'il y a un bémol.

Donc, la façon que la lettre a se trouve expliquée, on parle «âgés de 67 ans». Après ça, on revient à ceux qui ont eu des accidents, «de 64 ans» pour... la suite, aller mettre une virgule et dire que le chiffre... le montant qui va être pris en considération, c'est celui à 64 ans. Où est-ce que notre interrogation va résider... réside, excusez, c'est entre le «67 ans ou» et la virgule. Je trouve que... bien, nous trouvons que ça porte vraiment à confusion, là, le «ou» et la virgule.

• (11 h 50) •

Par la suite, on parlait des dossiers médicaux. Au niveau des dossiers médicaux, on sait très bien que c'est le rapport initial qui va compter, au niveau de la société, qui va définir le dossier de l'accidenté, et la communication au niveau des médecins et de la SAAQ n'est pas faite à cet effet-là. Donc, je crois que ce serait bien aussi d'apporter une certaine communication, là, entre les médecins traitants afin de reconnaître, là, au niveau des accidentés, là, leurs séquelles, tel que les traumatismes crâniens. Il y a une grosse lacune à cet effet-là.

Sophie, elle a abordé aussi le niveau des étudiants. Les étudiants, ce qui est malheureux, c'est qu'on sait qu'aujourd'hui c'est vraiment beaucoup plus, en général, cégep, collégial et universitaire, où est-ce qu'ils vont travailler à temps partiel, aller à l'école à temps partiel. Puis, advenant un accident, si ce ne sont pas des séquelles graves mais qu'ils sont tout simplement invalides, le salaire qui va être pris en considération, c'est le salaire auquel qu'ils travaillaient. Donc, nous croyons que ce versant-là pourrait être ajusté pour eux.

Donc, Sophie, je peux te laisser la conclusion.

Mme Hovington (Sophie) : Oui. Dans le fond, à l'intérieur de notre mémoire, vous allez voir qu'on a structuré le tout au niveau de cinq grands pôles.

On parle des indemnités de revenus. Comme je vous disais, on insiste vraiment sur le fait que les gens doivent avoir un salaire qui leur permet de survivre à leurs besoins. Donc, peu importe les calculs, c'est vraiment ça, notre préoccupation. Nous, ce qu'on souhaite, c'est qu'un accidenté qui est déjà vulnérable ne soit pas en situation de vivre davantage de préoccupations en lien avec le fait de subvenir à ses besoins. Donc, on a une section sur l'indemnité de revenu, autant pour les étudiants que pour tous les accidentés.

L'autre aspect, il y a également l'aide personnelle à domicile qu'on aborde. On aborde toutes les décisions médicales. D'ailleurs, on vous propose des suggestions, à travers notre mémoire, pour que ce soit un comité pour... À titre d'exemple, pour les TCC, qui sont des cas particulièrement, parfois litigieux, tout ça, on parle de médiation, services de médiation. On parle aussi beaucoup des délais de procédure pour le tribunal, mais aussi tous les délais d'attente, donc de comment on peut réduire le tout. On parle aussi des remboursements de frais. On avait des questionnements à ce niveau-là aussi.

Ça fait que, messieurs mesdames, on est très heureux de savoir que vous avez une préoccupation pour les accidentés. On aimerait, dans le dernier bout... c'est de se dire : Bien, est-ce qu'il y a moyen encore de faire des améliorations?

La Présidente (Mme Grondin) : Allez-y...

Mme Patenaude (Mélanie) : Oui. Je rajouterai un point. On parle beaucoup... En fait, on y va avec les années 90, là, au niveau de la loi, pour les 68 ans ou ceux qui vont rentrer dedans, mais ceux qui étaient sur l'ancien barème, il n'y a aucune mention à cet effet-là. Donc, dois-je conclure qu'ils vont être inclus automatiquement?

La même chose qu'au niveau de toutes les blessures. Ceux qui sont sur l'ancien barème, donc avant 1990, ne sont pas considérés de la même façon qu'un accidenté qui a eu son... après ce barème-là. Puis, au niveau d'une rechute, si la personne fait une rechute, a eu son accident en 1987, fait une rechute en 2000, il ne sera pas considéré non plus sur le barème de 2000. Il revient toujours en arrière.

Puis, si on regarde la loi, elle a quand même bien évolué, je dirais... «bien», c'est relatif, en fait, elle a évolué au travers les temps, puis ce serait bien qu'on ramène ces gens-là avec le nouveau barème parce qu'il est quand même un peu plus complexe à comprendre. Donc, c'est un autre point que je voulais...

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste 30 secondes, donc en conclusion.

Mme Hovington (Sophie) : En conclusion, on en a un, questionnement, au niveau des blessures de nature catastrophique. On se dit, une personne qui est invalide, on ne comprend pas pourquoi elle ne rentrerait pas dans ces catégories-là. Donc, c'est un questionnement qu'on a à ce niveau-là.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, je vous remercie grandement, mesdames, de votre exposé. Nous allons maintenant débiter la période d'échange. Nous commençons avec M. le ministre. M. le ministre, vous disposez de 16 minutes.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Merci, mesdames, d'être avec nous ce matin. Vous avez préparé un mémoire assez volumineux. Bravo!

Plusieurs questions. Je me réjouis de voir aussi que vous vous réjouissez, dans une certaine mesure, là, des améliorations qu'on apporte à cette loi puis — je pense, vous m'avez déjà entendu — à cette forme d'iniquité là.

Donc, tous ceux depuis le 1er janvier 1990 à aujourd'hui, là, vont être assujettis à cette nouvelle loi, donc avec rétroaction, là, sur à peu près 5 400... je vais appeler «clients», là, qui vont recevoir des sommes, là, rétroactives immédiates.

Puis, pour vous rassurer... parce que Me Laporte, l'avocat Laporte, ce matin, avait peut-être la même inquiétude que vous, là, sur la formule de calcul, là, puis lui, il donnait l'exemple, là, du 1 000 \$ aux deux semaines à 65 ans. Puis le fameux a, là, le 40 %, lui, il pensait qu'on le calculait sur le 75, qui avait été... vous le savez, là, qui était réduit sur trois ans. Donc, c'est 40 % sur le 100 % à 65 ans, mais je comprends, là, qu'il y a peut-être une forme d'incompréhension, là. On va s'assurer de mieux le faire comprendre dans le projet de loi, là. S'il faut changer le libellé, là, je le ferai, là, mais je mesure que ce n'est pas simple à comprendre, là, pour M., Mme Tout-le-monde, là.

J'ai deux, peut-être trois questions, là. La première, c'est à la page 6, là. Vous parlez d'éliminer la pénalité de 65 à 67 ans, vous demandez de l'amener à 70 ans. Puis vous avez un nouveau... vous avez un calcul de rente, là, sur un tableau. Pourriez-vous me dresser un peu un meilleur portrait, là, de compréhension? Premièrement, les chiffres que vous mettez à votre gauche, là, est-ce que c'est basé sur la Régie des rentes du Québec? Oui. O.K. Donnez-moi un peu votre portrait.

Puis là, quand vous dites : Les gens de 65 ans sont de moins en moins nombreux à prendre leur retraite, vous vous basez sur quels chiffres? Puis pourquoi il faudrait amener ça à 70, selon votre compréhension?

Mme Patenaude (Mélanie) : En fait, ce que surtout on a regardé, c'est que les gens ont aujourd'hui effectivement... Au niveau des calculs, je vais y aller tout de suite à cet effet-là, je n'ai pas approfondi la recherche, là, sur le fait... combien de pourcentage, au niveau de la population québécoise, travaille après 65 ans, mais ce qu'on voit en général, peu importe, même quand on va magasiner, les gens arrêtent moins de travailler précocement, ont tendance à y aller plus après 65 ans. Et, si on regarde sur le site de la Régie des rentes du Québec, les gens, après 65 ans, s'ils travaillent jusqu'à 70 ans, ils ont quasiment la chance de doubler... j'ai pris le temps de le mettre en jaune, là, d'aller chercher des montants de plus, puis c'est quasiment doublé.

Donc, nous, ce qu'on disait, c'est qu'au lieu de réduire à 65 ans, on pourrait leur donner une chance. On a suggéré 70, mais il y a toujours un centre aussi. On peut aller au centre, on est ouverts à ça, mais vu que la population vieillissante travaille plus tard, je crois qu'il y aurait l'opportunité de regarder cette option-là, là, pour les accidentés.

En plus, ce qui n'est pas pris en considération, c'est l'imputation. On sait qu'au Québec, quand on prend notre retraite d'avance, on peut être pénalisés sur notre rente du Québec; surtout, entre 60 et 65 ans, il y a une pénalité. Malheureusement, les gens qui sont invalides, sur la SAAQ, subissent cette pénalité-là aussi. Donc, ce qui arrive, c'est qu'une personne qui a un accident à 45 ans va avoir cotisé à son fonds, puis ce qu'il va avoir amassé pour sa retraite va se retrouver pénalisé lorsqu'il va arriver à 65 ans. Donc, en plus, il perd sur son fonds de retraite qu'il avait déjà cumulé avant même d'avoir eu son accident, donc il est comme doublement pénalisé.

Puis, encore là, on va revenir au seuil minimal de vie. Si on regarde qui est pénalisé sur son fonds de retraite, de... On va y aller à 30 % puis on lui donne... ça lui donne 20... de 45 à 65, excusez, ça donne 20 ans à perdre... même 19 ans, puis on peut en enlever quelques mois. Donc, le 19 %, il va chercher une partie de ce qu'il va avoir perdu sur son fonds de retraite, mais encore là, tu sais, au change, il n'est pas gagnant.

C'est un peu de là qu'on disait : Prenez les revenus de la personne, le fédéral, puis regardez à essayer de mettre un équilibre entre tout le monde, tu sais, un montant. Déjà là, on suggère d'y aller dossier par dossier dans le projet de loi, de rendre des décisions encore. Donc, si on y va dossier par dossier, mais on y va avec la pension vieillesse, je crois qu'on pourrait avoir un équilibre où est-ce qu'on équilibre le budget, au moins pour ces gens-là, pour ne pas qu'ils se ramassent à la rue. Ils sont déjà... ils vivent déjà avec des séquelles, peinent à prendre soin d'eux, on vieillit, on a de la difficulté, on a besoin de plus d'aide, naturellement. Donc, je trouve que c'est les mettre à risque doublement, que les gens âgés.

M. Bonnardel : Votre formule de calcul, là, pour le tableau que vous avez mis, là, vous l'avez mis en jaune. Cette augmentation, c'est basé sur le revenu moyen. C'est-tu ça? Comme juste me donner un peu d'information.

• (12 heures) •

Mme Patenaude (Mélanie) : En fait, c'est... Je m'entends en «loop». Là, je ne vous entends plus.

M. Bonnardel : Est-ce que là vous m'entendez?

Mme Patenaude (Mélanie) : Oui, oui, là, le son s'est rétabli.

M. Bonnardel : Bon. Vous avez entendu ma question?

Mme Patenaude (Mélanie) : Oui. Donc, en fait, le tableau, ce qu'il montre sur la Régie des rentes, c'est... je l'ai pris tel quel, je l'ai apposé là. C'est vraiment basé sur un revenu moyen, là, le barème, là, au niveau salarial.

M. Bonnardel : O.K. Merci. J'ai une autre question avant de passer la parole à mes collègues, là, sur les délais de traitement. Vous dites, à la page 17, là, dans *Délais et procédures*, à la fin : «Il faut aussi ajouter qu'il serait pertinent de revoir le nombre de jours d'attente à 45 jours dans le cas d'une révision.» Présentement, la loi dit 90, bon, vous le... vous devez le savoir, 90, puis la moyenne de traitement est de 67. Ça fait que c'est combien de gens, selon vous, là, qui trouvent disproportionné, je vais le dire ainsi, là, ce délai peut-être trop long encore, malgré ce que vous pensez?

Mme Hovington (Sophie) : Si vous me permettez, pour avoir entendu parler certains accidentés, parfois, il y a la question du loyer à payer. Donc, ce n'est pas tout le monde qui a un coussin de sécurité. Donc, quand vous parlez de 60 jours, on parle de deux mois de loyer. Donc, comment la personne, qui vit déjà un stress par rapport à l'accident qu'elle a vécu, fait en sorte pour payer ses choses? Ce n'est pas tout le monde qui a une assurance salaire, ce n'est pas tout le monde qui peut bénéficier de l'assurance maladie, du chômage, tout ça. Donc, oui, il y aurait peut-être possibilité d'une étude cas par cas, mais il y a des gens qui se ramassent en situation de vivre un désarroi par rapport au fait de ne pas être capable de nourrir leur famille et de ne pas être capable de faire en sorte de payer leur logement. Puis c'est toujours en fonction, M. le ministre, c'est toujours en fonction de cette capacité-là à répondre à leurs besoins de base. Ils ont déjà beaucoup d'énergie à mettre pour se guérir, pour trouver les moyens pour vivre parfois avec les séquelles de l'accident. C'est important qu'on puisse leur permettre, justement, de ne pas avoir ces soucis-là financiers.

Mme Patenaude (Mélanie) : Ensuite, j'ajouterais aussi, si... advenant le dossier est refusé à la première instance suite à l'accident, ou peu importe, il y a déjà la décision qui est longue. Les délais sont longs pour donner la première décision, puis souvent, la révision, malheureusement, ne s'avère pas positive, en fait, avec les cas qui nous contactent, là, je dois toujours dire. Mais c'est sûr que... M'entendez-vous? Ils ne m'entendent...

Des voix : ...

Mme Patenaude (Mélanie) : Oui? O.K. Donc, c'est toujours au niveau... C'est ça, c'est les gens, comme le mentionnait ma collègue Sophie, les gens, si ça s'éternise pour se rendre au tribunal et avoir une décision, on peut parler d'un an, d'un an et demi. Maintenant, il y a toujours l'aide de dernier recours, comme on suggère, mais si la personne est en couple, encore là, il y a de l'éligibilité, elle est pénalisée, elle n'a pas de revenu. Donc, ça fait beaucoup au travers le rétablissement, là, parce qu'il ne faut pas oublier qu'un dossier... Malheureusement, une personne qui a un accident devient administratrice de son dossier, puis ça lui demande beaucoup de temps, parce qu'il ne faut pas omettre de documenter le dossier, puis il faut que l'accidenté travaille en collaboration avec toute l'équipe alentour de lui. Donc, ça devient vraiment une gêrance pour la personne qui subit un accident.

Mme Hovington (Sophie) : Si vous me permettez, dans le fond, il y a aussi toute la question que, parfois, en première instance, le dossier est accepté. Après, on arrive avec des nouvelles décisions dans le dossier où il y a des choses qui sont rejetées. Si on regarde, ça peut être des séquelles, ça peut être un arrêt de traitement, tout ça. Ça fait que c'est toutes ces procédures-là qu'on trouve complexes puis qu'on se dit : On doit viser vers le service client, on doit faire en sorte d'être un filet de sécurité autour de ces gens-là. Donc, c'est vraiment tout à ce niveau-là qu'on souhaite que la commission ait... et que le gouvernement ait une, je vous dirais, une écoute par rapport à ça.

M. Bonnardel : O.K. Petite question au même paragraphe, juste un peu plus avant de passer la parole à mes collègues. Quand vous parlez, là, de lorsque l'accidenté rencontre la première fois un médecin suite à un accident de la route, le médecin devrait pouvoir avoir accès à un document plus simple avec une série de questions claires. Je devine un peu la réponse, là, mais je vous la pose pareil, la question : Quand vous dites plus simple, là, c'est trop fastidieux?

Mme Patenaude (Mélanie) : En fait, c'est que la définition des mots... Sophie, ton son est-tu ouvert? En fait, la définition des mots au niveau de la société et au niveau des médecins traitants, le médecin qu'on voit, nous, l'urgentologue, ou peu importe, n'est pas regardée avec le même œil. Donc, ils n'ont pas la même définition. Exemple, un médecin peut marquer qu'un accidenté a consolidé ou a atteint un plateau de guérison. Pour la SAAQ, parfois, le plateau de guérison va dire : O.K., on le retourne travailler, il est prêt à travailler. Être consolidé, c'est la même chose. Donc, ce serait bien qu'il y ait une uniformité pour que les médecins puissent communiquer la bonne chose puis que le dossier... ou que les médecins, à l'interne de la SAAQ, puissent communiquer avec les médecins traitants, qu'il y ait une meilleure communication, que les canaux soient ouverts pour qu'ils puissent s'entendre.

Parce qu'un médecin... en fait, l'équipe qui prend la décision de retourner l'accidenté sur le marché du travail, quand il y a deux puis trois médecins traitants alentour de l'accidenté et ils sont tous du même avis qu'il est invalide à travailler présentement, je trouve qu'il y a vraiment une grande discordance. Donc là, il tombe dans les dédales administratifs puis, en plus, il doit faire face... C'est lui qui a le fardeau de la preuve, tristement. Donc, ce n'est pas toujours évident de cheminer le dossier, le manque de fonds. Si on revient à la base de la loi, elle a été mise sur pied pour aider le citoyen. Aujourd'hui, pour monter un dossier avec un avocat, il faut, au minimum, 5 000 \$. Là, on fait juste ouvrir le dossier puis commencer à s'en aller vers le Tribunal administratif du Québec ou, des fois, juste aller après une révision pour essayer de pouvoir avoir une conciliation. Donc, ça devient... Quand tu n'as plus de revenus puis il faut que tu investisses 5 000 \$, ça devient, encore là, un fardeau.

Mme Hovington (Sophie) : J'aimerais revenir au rapport initial. Dans le fond, le rapport initial, il faut aussi parler qu'actuellement, dans le service, donc, l'accidenté arrive en urgence. Donc, le médecin de l'urgence est parfois aussi débordé. Donc, si c'est simple, si on a un... ou si on fait en sorte que certains médecins puissent revoir, au bout d'une semaine, parce que l'urgence ne peut pas permettre, justement, un accompagnement, un suivi au niveau de l'accidenté, bien, peut-être de penser à ce que peut-être que certains médecins donnent la possibilité de prendre en charge ces gens-là pour, justement, un meilleur suivi.

Parce que, vous savez, il y a certaines décisions qui sont rendues par les médecins de la SAAQ qui... Malheureusement, les médecins de la SAAQ ne peuvent pas se positionner parce qu'ils n'ont pas vu le médecin. Ils se positionnent sur l'ensemble des données qui sont là, mais, dans le fond, le médecin traitant, c'est lui qui voit, c'est lui qui suit le patient puis peut-être que c'est lui qui a comme une espèce de décalage comment il voit le processus de guérison, et tout. Donc, une espèce d'arrimage entre toutes ces sphères d'activité là pourrait faire en sorte d'aider l'accidenté.

M. Bonnardel : Merci, mesdames. Je vais passer la parole à mes collègues.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, M. le député de Bourget, pardon, il vous reste un peu plus de deux minutes.

• (12 h 10) •

M. Campeau : Merci. Bonjour à vous deux. Je vais vous ramener à ce que vous avez mentionné au début de votre présentation, quand vous parliez des étudiants à temps partiel. Pouvez-vous prendre un exemple, là, de qu'est-ce que vous verriez qui serait idéal? Peut-être un exemple d'un étudiant au cégep à temps partiel dans le cas d'un accident dit catastrophique, quelque chose comme ça. Pourriez-vous être un petit peu plus précise sur ce que vous verriez comme idéal à ce moment-là?

Mme Hovington (Sophie) : Est-ce que tu veux que j'y aille, Mélanie?

Mme Patenaude (Mélanie) : Ça a peu d'importance. Si tu te sens à l'aise, vas-y.

Mme Hovington (Sophie) : Parfait. Tu pourras renchéris, tout ça. Donc, si on regarde, on a un étudiant qui est au salaire...

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste une minute à peu près.

Mme Hovington (Sophie) : O.K. Parfait. Excellent. Vous prenez un exemple d'un étudiant qui est à temps partiel, qui fait à peu près un 10 heures par semaine pour faire en sorte d'être à peu près à trois cours par session. Donc, cet étudiant-là, lorsqu'il aura l'accident, va avoir une rétribution qui va être de 90% de son salaire de 10 heures par semaine jusqu'à la fin de ses jours. Je ne sais pas si c'est assez clair pour vous. Donc, vous pouvez faire les sommes, et puis, si c'est un salaire minimum, on peut aussi calculer le tout.

M. Campeau : Je comprends. Puis vous verriez ça comment, qu'on devrait organiser les choses? C'est parce que, là, à l'inverse, c'est comme garantir un salaire au moment où il n'a pas eu l'occasion... Puis je suis très sympathique à la cause, quand même, là.

Mme Hovington (Sophie) : Oui? Vas-y, Mélanie. Ton son n'est pas là.

Mme Patenaude (Mélanie) : En fait, l'idée qui pourrait être abordée, c'est peut-être regarder où est-ce que l'étudiant visait pour aller. C'est sûr que je ne demande pas de regarder s'il s'en allait médecin, là, non plus. Il faut avoir une justesse. Mais, s'il est en... voyons, excusez, en sciences humaines, puis il s'en allait professeur, on pourrait peut-être trouver un équilibre ou simplement le mettre au salaire moyen, puis ils y réfléchissent, d'ailleurs.

Parce qu'aujourd'hui, les parents, les études, tout ce qui entoure les études, en tout cas, est de plus en plus cher, le coût de la vie aussi. On ne peut pas laisser une personne qui n'a pas... qui ne peut pas travailler en-dessous, encore une fois, du seuil minimal de vie.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, mesdames. Je suis désolé, je dois vous interrompre parce que nous poursuivons les échanges avec l'opposition officielle. Donc, M. le député de Marquette, vous avez une enveloppe de 11 minutes.

M. Ciccone : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Mme Patenaude, si vous voulez finir, là, sur la question du député de Bourget, ça me ferait plaisir de vous entendre, là, si vous voulez finir votre pensée.

Mme Patenaude (Mélanie) : Avec plaisir. Donc, comme je disais, ce qu'on pourrait suggérer, c'est de regarder vers quoi l'étudiant s'en allait. S'il est en sciences humaines, il s'en allait comme professeur, on pourrait établir le salaire minimal au moins du professeur sans nécessairement aller chercher la place... excusez, l'échelle... l'échelon le plus haut. C'est la même chose pour la personne qui étudie, peu importe le domaine. Moi, je trouve qu'il faut... Vraiment, je regarderais ce que l'étudiant voulait faire dans la vie parce que, quand il travaille dans une épicerie ou dans une boutique, certainement que ce n'était pas ça qu'il voulait faire toute sa vie, là. Donc, il faudrait que ça soit pris en considération, là. J'ai des parents, même qu'il y a des enfants, qui sont... Ils étaient entre les deux. Ils ont pris une pause de trois mois juste pour se réorienter ou tout simplement savoir où ce qu'ils s'en allaient dans la vie puis ils se retrouvent aussi avec la même chose. Ils vont garder un cours pour se garder un pied à l'école, pour ne pas perdre l'intérêt. Par contre, ils travaillent à temps partiel. Ils se retrouvent toujours comme entre deux, là. Je ne suis pas sûre, eux, là, que je trouve qu'ils ont été oubliés dans la loi. Au pire, les adapter à la même chose que ceux qui vont à l'école à temps plein.

M. Ciccone : Merci. Justement, juste revenir sur l'expertise, les médecins de famille. Vous reconnaissez quand il y a un problème, puis je pense que tout le Québec reconnaît qu'il y a un problème à l'accès à un médecin de famille. J'ai lu votre mémoire, puis vous suggérez que quoi... qu'il y ait une ligne un peu plus directe, que ce soit plus facilitant pour les victimes, justement, de voir un médecin de famille, de trouver une façon, là, de... Parce que ces gens-là ont besoin de se faire voir rapidement, là, puis d'avoir une expertise pour la SAAQ qui doit prendre une décision rapidement.

Mme Hovington (Sophie) : Bien, dans le fond, ça peut être le médecin de famille, mais ça peut être tout médecin qui accepterait, justement, de suivre un accidenté. Moi, je me dis, s'il y a comme une possibilité, peu importe, je ne sais pas, dans le fond, une possibilité d'une clinique, ou d'un endroit, ou des endroits spécifiques qu'on pourrait adresser, à travers le dossier, l'accidenté lorsqu'on reçoit toutes les informations, dire : Vous pouvez vous rendre à cet endroit-là... Vous n'avez pas de médecin de famille? On est capable de suppléer et de vous permettre de voir quelqu'un en suivi régulier pour, justement, l'évolution du patient.

Mme Patenaude (Mélanie) : Je voudrais renchérir aussi où est-ce qu'on pourrait, pour les médecins, on ne se le cachera pas, prendre un accidenté, si la personne perd son médecin, et ça, j'ai des accidentés qui le vivent. La personne perd son médecin, se met sur le guichet pour avoir droit à un médecin de famille. Malheureusement, on voit plus souvent qu'autrement que l'accidenté va être refusé. Le médecin ne le dira pas clairement, mais va laisser savoir qu'il vient avec une administration qui est lourde, puis le médecin n'en veut plus ou moins pas. Malheureusement, c'est avec ça qu'il vient, une tonne de papier, en bon français, je dirais. Donc, pour le médecin, c'est lourd. On sait déjà qu'ils sont embourbés.

Donc, peut-être, tu sais, regarder pour leur donner un montant forfaitaire, une prime. Juste aider l'accidenté à au moins... parce que c'est la base, son dossier médical. Si on n'a pas la base, bon, on se retrouve toujours en justice. Donc, il faut vraiment qu'au niveau médical, il y ait quelque chose qui soit solidifié, là. Il faut trouver une base. Il faut s'entendre, là, à une meilleure communication. Mais du moins, il faut... c'est à voir, là. C'est vraiment une grosse lacune, là, au niveau des...

M. Ciccone : Pensez-vous qu'on pourrait considérer d'autres expertises dans le domaine médical, que ça ne soit pas nécessairement un médecin, mais quelqu'un d'autre qui pourrait faire cette expertise-là où la SAAQ pourrait accepter, justement, de prendre l'expertise?

Mme Patenaude (Mélanie) : Bien, en fait, c'est qu'on l'a déjà, l'expertise. Malheureusement, souvent, elle ne s'avère pas juste. Il y a des fois qu'elle va s'avérer juste, d'autres fois, non. Mais encore là, on revient à... Tu sais, la personne qui voit le médecin expert qui voit la personne une heure dans sa journée, si elle la voit le matin, puis que la personne, c'est à force de fonctionner dans la journée qu'elle perd ses capacités, bien, elle ne l'aura pas, cette perte de capacités là que le médecin a peut-être la chance de voir parce qu'il est vu à différentes heures.

M. Ciccone : Vous avez parlé de l'indemnité, là, puis je vois que ça vous concerne. Hier, on avait une petite séance de travail avec l'équipe du ministre, justement, en prévision du dépôt, bien, du projet de loi. Juste vous donner un petit scénario ici : Une personne qui est accidentée à l'âge de 19 ans, qui devient invalide à vie, selon les calculs du ministère, là, et de la SAAQ, va recevoir, là, à partir de l'âge de 67 ans, 14 033 \$. Si on regarde une personne qui a eu un accident à l'âge de 40 ans, qui devient invalide, à l'âge de 67 ans, elle va recevoir un montant de 8 770 \$. Puis on prend en considération que la personne, qui a pu travailler pendant une vingtaine d'années, a des REER, un CELI, un fonds de pension. Mais ce n'est pas tout le monde qui a un CELI, puis des REER, puis un fonds de pension. Moi, mon père n'avait pas de fonds de pension puis il n'avait pas de CELI. Puis il a travaillé fort toute sa vie. Lui, il aurait été affecté, là, parce que... Trouvez-vous que c'est injuste à ce niveau-là?

Mme Hovington (Sophie) : Bien, comme... Si vous me permettez de vous dire, si on regarde quand on a été en situation d'urgence par rapport à la pandémie, le gouvernement du Canada a mis en place un système, avec la PCU, d'un montant de 2 000 \$ par mois. Donc, ils se sont basés sur quoi? Ils se sont basés sur : la personne doit subvenir à ses besoins. Donc, je vous dirais que moi, pour moi, une personne qui arrive en situation de ne pas être sous le seuil de la pauvreté est capable minimalement de répondre à ses besoins de base. Mais en deçà de ça, comment on arrive à vivre? On ne se le cache pas, on vous fait état, dans notre mémoire, des prix des loyers qui ne cessent d'augmenter. Comment les gens vont vivre? Ils ont besoin d'un toit pour vivre, surtout s'ils sont vulnérables. Parfois, ils ont besoin d'une maison adaptée. Donc, il faut tenir compte de ces éléments-là.

Il faut tenir compte de ces éléments-là aussi, s'ils ont une famille à nourrir, s'ils ont besoin, justement, d'engager quelqu'un. Parce que, oui, il y a un effort qui est fait au niveau de l'aide à domicile, mais, s'ils ont besoin d'engager quelqu'un pour souffler un peu, pour prendre un répit, parce que c'est lourd de pouvoir être un aidant naturel, où sont les sous pour leur permettre de faire ça? Donc, nous, on dit : Si les gens sont mis en situation que les besoins de base sont répondus, déjà, on sentirait qu'il y a un apport de la part de, je vous dirais, du gouvernement puis qu'on pense à leur réalité.

• (12 h 20) •

M. Ciccone : Vous avez ouvert la porte avec, justement, l'aide à domicile et les proches aidants. Vous êtes concernées, justement, à cet effet-là, dans votre mémoire, qu'on prend en considération, oui, les personnes qui sont

accidentées, mais, en même temps, la réalité est que, souvent, le proche aidant, le conjoint, la conjointe ou un proche va être obligé de laisser son emploi pour venir aider, parfois à temps complet, là. Est-ce que... Vous voulez quoi? Vous voulez qu'on vienne en aide à ces proches aidants là également, qu'ils soient inclus dans ce projet de loi là?

Mme Patenaude (Mélanie) : Oui, ce serait... En fait, ce qui arrive avec un proche aidant qui décide de dédier sa vie... Exemple, on va prendre l'enfant de 19 ans. Elle a un accident de voiture, elle a un TCC sévère, un traumatisme crânien sévère, puis la mère n'a pas envie de l'envoyer en CHSLD. On s'entend que ce n'est pas vraiment... puis il n'y a pas beaucoup de centres non plus. Il y en a plus, on ne se leurrera pas, mais le fait demeure que, bon, le parent arrête de travailler, il reste chez lui. Il peut laisser des avantages sociaux qu'il avait en lien avec ça. Tout de suite après, il tombe plus de salaire. Ce n'est pas... L'aide personnelle à domicile n'est pas un salaire.

Donc, ce qu'on disait, c'est peut-être lui donner le choix que cette aide personnelle à domicile là pour un parent qui dédie sa vie à son enfant à temps plein puisse faire la demande, puisse l'avoir en salaire, puisse avoir un relevé à la fin de l'année pour démontrer que... Bien, dans le fond, ce que je fais, c'est que j'évite d'embourber une place en CHSLD aussi et on en libère une pour une personne plus âgée. Puis, bien, elle est reconnue, puis, si elle a besoin d'une voiture, elle veut renouveler sa maison, faire... elle garde quand même son crédit. Elle ne perd pas tout, là.

M. Ciccone : Il reste 1 min 30 s, puis je pose la question pas mal à tous les intervenants. Y a-tu un élément... Je sais que le ministre pense que son projet de loi est parfait, là, il ne manque absolument rien, mais y a-tu un élément que vous pensez qui devrait être ajouté, qu'on a oublié?

Mme Patenaude (Mélanie) : J'irai peut-être avec les... tout ce qui est frais, les mettre à jour. Je vais vous donner un exemple, 0,14 \$ du kilomètre. Même quand on travaille pour le gouvernement, malheureusement, on a plus que ça. Je crois que ça serait... ça pourrait être regardé, là. Il y a quelques... des frais... Honnêtement, les frais, là, c'est vraiment à mettre à jour, là. Ce n'est pas au goût du jour.

Mme Hovington (Sophie) : Puis un autre aspect aussi, on se questionne beaucoup sur le récidiviste qui fait en sorte que... dans le fond, il n'a pas compris. Est-ce qu'il n'y a pas lieu de penser à ce que ces gens-là aient une assurance plus élevée? Est-ce que ces gens-là ne pourraient pas également, par leur contribution, peut-être verser les sous à la famille de cette personne-là ou à la famille des accidentés?

M. Ciccone : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste 30 secondes.

M. Ciccone : Non, mais c'est beau...

La Présidente (Mme Grondin) : Ça va? Parfait. Donc, Mme Hovington, Mme Patenaude, merci beaucoup de votre contribution à nos travaux. Donc, nous avons terminé ce matin.

Je suspends les travaux jusqu'après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 12 h 23)

(Reprise à 15 h 51)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

Nous poursuivons les consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 22, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions

Cet après-midi, nous entendrons les personnes et organismes suivants : le Pr Daniel Gardner, l'Office des personnes handicapées du Québec, l'Association des professionnels du dépannage du Québec et Me Marc Bellemare. Donc, je souhaite la bienvenue au professeur, M. Gardner. Je vous rappelle, M. Gardner, de vous... en fait, vous pouvez vous présenter, mais vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé. Par la suite, nous allons procéder aux échanges avec les différents groupes parlementaires. Donc, je vous cède la parole.

M. Daniel Gardner

M. Gardner (Daniel) : Merci beaucoup. Alors, mesdames et messieurs, bon après-midi. N'ayant pas le droit de me lever comme je le fais en classe, je ne peux pas être tenu responsable de vous endormir dans le prochain 45 minutes, mais je vais essayer de vous garder éveillés. Alors, sous mon nom, paraît-il, sur la tablette c'est indiqué : Daniel Gardner, pas de mémoire. J'ai une bonne mémoire, vous allez le voir. Et ça me rappelle que, lors de ma première consultation que j'ai participé concernant la Loi sur l'assurance automobile — ça va trahir mon âge — c'était en 1994, et le titre de mon mémoire était *Ne touchez pas à la Loi sur l'assurance automobile*, parce que c'était une tout autre époque.

D'ailleurs, l'opposition faisait le plein, parce que c'étaient des projets de loi, à cette époque-là, qui étaient très polémiques et qui étaient très... où le parti au pouvoir se sentait toujours attaqué face aux demandes qui étaient faites, ouvrir les droits de poursuite civile, cesser d'indemniser les méchants criminels de la route. Et vous remarquerez comment ça a évolué depuis 30 ans, cette situation-là.

On a un projet de loi ici qui n'est pas polémique, finalement. On peut ne pas être d'accord, mais il n'y a pas d'enjeux fondamentaux sur la portée même de la loi. Pourquoi? Parce que les Québécois l'ont intégrée, cette Loi sur l'assurance automobile. Ça fait 44 ans, là, 1er mars, hein, 44 ans que la loi est en vigueur. Et maintenant, les Québécois, ils ont compris que les poursuites civiles, ce n'est pas le but, en matière d'accidents d'automobile. Pourquoi? Parce qu'on a un bon régime, puis il est connu partout dans le monde. Moi, je remercie toujours Mme Payette et René Lévesque, qui ont mis le régime en place, parce que c'est ce qui me permet de voyager, moi, partout dans le monde. On me demande de faire des conférences sur ce sujet-là. C'est la loi québécoise la plus connue à l'extérieur du Québec, la Loi sur l'assurance automobile. J'ai même écrit des textes en espagnol, alors que je ne parle pas un mot d'espagnol. Alors, c'est pour vous dire, hein?

Bon, alors, il me reste sept minutes... huit minutes. Alors, ce que je veux faire avec vous, c'est vous rappeler que le but, l'objectif fondamental de la Loi sur l'assurance automobile, c'était d'éliminer le contentieux. On voulait que les gens soient indemnisés rapidement puis on voulait que les gens soient indemnisés sans avoir à se poser de questions. Et c'est pour ça que moi, à chaque commission parlementaire, je commence toujours par ça : transparence. C'est toujours ce que je demande à la Société de l'assurance automobile : Il faut que le régime soit transparent. Alors, vous comprendrez que, quand j'ai vu que, dans le projet de loi, on éliminait tous les montants, on les renvoyait à des dispositions réglementaires, déjà que cette loi-là n'est pas très, très connue de la part même des professeurs de droit, qu'elle n'est donc pas toujours très bien enseignée, donc, pas toujours très bien connue des avocats, et ça amène toutes sortes de distorsions, parfois, qu'on peut voir devant les tribunaux, je me disais : Ce n'est peut-être pas une bonne idée de retirer les montants puis de renvoyer ça à des dispositions réglementaires.

À la réflexion, on peut le faire, si on met des planchers, évidemment, dans la loi. Il faut qu'il y ait un montant qui soit là, à partir duquel on ne puisse pas, par disposition réglementaire, aller en dessous. Et il faut prévoir un mécanisme d'indexation automatique des dispositions réglementaires, ce qui n'est pas le cas, à l'heure actuelle, pour toutes les dispositions réglementaires. Il y en a quelques-unes qui sont indexées automatiquement sur le coût de la vie, mais il y en a d'autres qui ne le sont pas. Il y en a, là, ça remonte... Ça va faire près de... bientôt 25 ans que les montants n'ont pas bougé, frais d'assistance lorsque j'accompagne mon enfant pour des soins, 35 \$ pour une demi-journée, 70 \$ pour une journée complète. Bien, ça ne fait pas cher de l'heure, ça, le parent qui manque une journée ou une demi-journée de travail. Et ça, pourquoi? Parce que, depuis les années 90, ça n'a pas bougé.

Alors, transparence, donc, s'assurer que les montants sont mentionnés, évidemment, et indexés automatiquement, et s'assurer que, sur le site Web de la Société de l'assurance automobile... Là, ça, c'est très, très important. Il ne faut pas que les gens, les justiciables aient besoin des services d'un avocat pour comprendre la base de la loi. Alors, un bon site Web, c'est un site Web qui donne notamment accès aux indemnités à jour. C'est fait, depuis des années, à la Société de l'assurance automobile, on appelle ça «tableau des indemnités». Il faudrait juste s'assurer que les mots choisis, là... que les gens qui ne connaissent pas le site de la SAAQ, dès qu'ils tapent «indemnités», qu'automatiquement on les envoie au tableau des indemnités. Ça, j'avoue que je ne l'ai pas fait, parce que, moi, je tape toujours «tableau des indemnités». Alors, la plupart des indemnités à jour, en 2022, sont là, mais il y en a qui ne sont pas là. Et donc ça, là, ce serait quelque chose de fondamental et ce n'est pas difficile à faire. Il faut que toutes les indemnités disponibles pour les victimes d'accidents d'automobile... qu'une victime, avant même de savoir comment elle va être indemnisée, bien, qu'elle puisse, par elle-même, avoir une idée de l'ampleur des indemnités. Je vais vous donner un exemple, puis c'est plate, parce que la Société de l'assurance automobile se cache de ses belles réalisations. On est le seul régime au Québec, la CNESSST ne fait pas ça pour les accidents du travail, à prévoir une indemnité pour préjudice non pécuniaire, c'est-à-dire les souffrances, douleurs, perte de jouissance de la vie, pour ce préjudice-là, alors qu'il n'y a pas d'atteinte permanente à l'intégrité physique.

Alors, je suis blessé dans un accident, fracture de trois côtes. Il n'y aura pas d'atteinte permanente, parce que les côtes vont se ressouder, puis que je n'aurai pas ce qu'on appelle un DAP dans le jargon. Bien, depuis 1999, dans la Loi sur l'assurance automobile, on donne une indemnité parce que fracture des côtes, ça fait mal en chien. Et c'est bien de donner un montant. Il n'est pas élevé, il pourrait être plus élevé. Au départ, on avait eu peur, quand on a introduit ça, en 1999, on était les premiers au monde à faire ça, on avait très peur que ça déboule et qu'on perde le contrôle. Ce serait peut-être le temps de revoir ça, parce que ça fait 25 ans qu'on l'a et que ça fonctionne très bien. Et donc il y a une indemnité qui est donnée pour les souffrances temporaires. Fouillez dans la loi, là, puis sur le site Web de la SAAQ, là, il faut travailler fort pour la trouver, cette indemnité-là, puis de savoir c'est quoi, le montant, qui est à peu près de 1 500 \$ maximum, mais qui peut être, évidemment, moins. Bien, ça, c'est un exemple tout simple de quelque chose qui pourrait se retrouver dans le tableau des indemnités. Ce ne serait pas juste les articles de loi, ce serait également les dispositions réglementaires puis les choses qui peuvent être d'intérêt pour beaucoup de victimes. Vous savez, là, heureusement, la plupart des victimes n'ont pas d'atteintes permanentes à leur intégrité physique, tu sais. Ils vont à l'hôpital, ils vont à l'urgence, ils vont rester une nuit ou deux, ils ressortent. Tant mieux, d'ailleurs. Les autos sont mieux construites, maintenant. On porte la ceinture de sécurité. Il y a donc moins de blessures sérieuses. Mais, au moins, s'assurer que ces gens-là, qui sont la majorité des victimes, soient correctement informés des indemnités qu'ils peuvent toucher.

Alors donc, transparence, ça passe par là. Puis je vais... Je pense que je suis déjà rendu... Oups! J'ai perdu le compte. Ce n'est pas grave. Je vais m'arrêter là puis je vais vous laisser me poser des questions.

• (16 heures) •

Dernier point, là, la Loi sur l'assurance automobile, là, adoptée en 1978, réforme majeure en 1989, au niveau de ce qu'on appelait les pertes économiques. On a rebrassé les indemnités de remplacement du revenu. On a créé de nouvelles catégories pour mieux faire correspondre à la réalité des victimes, celles qui travaillaient dans une entreprise agricole, celles qui travaillaient à temps partiel, les retraités, etc. Ça, c'est en 1989. En 1999, réforme majeure de la loi en ce qui concerne tout l'aspect non pécuniaire : souffrance, douleur, perte de jouissance de la vie. Je vous parlais, là, du préjudice temporaire, là, ça a été introduit, là, dans cette loi-là, puis, depuis ce temps-là, on n'a plus rien. 2009 est passée, je n'ai pas vu rien passer. 2019 est passée, je n'ai pas vu passer.

Là, on a un projet de loi qui est partiel. Je peux comprendre pourquoi, mais moi, ce que j'aimerais beaucoup, c'est qu'on fasse comme nos petits frères. Quand je dis nos petits frères, c'est les régimes qui, notamment, au Canada, ont copié la Loi sur l'assurance automobile, littéralement. Le Manitoba, en 1993, là, ils ont littéralement copié la Loi sur l'assurance automobile, parce que c'était le meilleur régime, déjà, à cette époque-là. Bien, eux autres, là, dans la loi, il y a un mécanisme de révision automatique à tous les cinq ans. Je ne demande même pas ça. À tous les 10 ans, qu'on puisse avoir l'occasion de débattre. J'en ai une, liste d'épicerie de choses qui pourraient être changées, M. le ministre, puis pas nécessairement des choses qui coûteraient cher. Des fois, c'est des réallocations d'indemnités à l'intérieur d'une même enveloppe.

Je vais vous donner un exemple : les indemnités de décès. J'ai 38 ans. Je n'ai plus de blonde. Je n'ai pas d'enfant, je meurs. Mes parents, ils ont 65 ans, ils reçoivent... présentement, je n'ai même pas... à peu près 60 000 \$, à peu près 60 000 \$ à mes parents, frères et soeurs. J'ai 17 ans, je vis avec mes parents, je meurs d'un accident d'auto. C'est le même montant. Vous n'allez pas me faire croire que... je le sais, moi, ma mère, elle m'aime moins, maintenant, à l'âge que j'ai, là, par rapport à quand j'avais 16 ou 17 ans. Alors, les indemnités, il faut que ça tienne compte notamment de la cohabitation. On devrait avoir... Puis là c'est juste de réaménager les montants, d'en donner moins pour le gars de 42, 52 ans, célibataire, qui vit tout seul, d'en laisser moins à ses parents puis d'en donner plus à ceux qui cohabitaient avec la victime au moment de son décès. Un exemple parmi tant d'autres.

Je vais m'arrêter là. Je sais que ce n'est pas le temps de commencer à discuter dans les détails, là. Donc, je suis ouvert à vos questions. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. Gardner. Mais, en fait, il vous restait une minute.

M. Gardner (Daniel) : Ah! bon, bien, alors, écoutez...

La Présidente (Mme Grondin) : Si vous souhaitez...

M. Gardner (Daniel) : Réaménagement des indemnités pour préjudice non pécuniaires, indemnités de décès qui, depuis 1989, sont versées sous forme de rente... pas sous forme de rente, sous forme forfaitaire à des enfants. Les recueils de jurisprudence sont remplis de cas de dilapidation d'indemnités puis de cas de recours contre des tuteurs. Souvent, c'est la maman ou le papa survivant qui, pas nécessairement de mauvaise foi, mais qui dilapide l'argent qui était là pour les enfants. Jusqu'en 1989, on donnait ça sous forme de rente. Il n'y en avait pas de problème de dilapidation. Depuis 1989, on donne ça sous forme forfaitaire. Les indemnités vont être augmentées de manière importante, là, dans votre projet de loi. Réintroduire la rente, partout, partout, partout, où on essaie la somme forfaitaire, ça ne marche pas.

Les militaires, ils l'ont essayé au fédéral, sous Harper. Ils sont revenus à la rente, parce que, puis c'étaient des adultes, pourtant, parce qu'il y avait dilapidation des indemnités. Ça fait que ça, là, c'est des choses qui ne coûtent rien. L'administration est là, du régime, ils sont là pour gérer des indemnités de remplacement du revenu sous forme de rente. Ils pourraient le faire également pour... pas pour toutes les indemnités de décès, mais quand il y a des enfants, notamment, puis quand il y a une conjointe survivante puis qui est prise avec de jeunes enfants. Là, je pense que ma minute est passée. Écoutez, il ne fallait pas me la donner. Voilà.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, merci beaucoup pour votre exposé. On va procéder... On va débiter avec la période d'échange. M. le ministre, vous avez une enveloppe de 16 minutes.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. M. Gardner, bienvenue. Vous n'êtes pas du tout ennuyant. Je pense que vos élèves sont chanceux de vous avoir comme prof. Vous avez l'air très, très passionné par votre travail. Vos connaissances sont très, très, très bonnes.

Puis je veux vous rassurer sur deux choses. La première, vous avez parlé d'indexation dans les règlements. On va le régler. On va la mettre, là, l'indexation. Vous avez parlé aussi de transparence, puis je rigolais, parce que vous avez dit tantôt «souffrances temporaires», puis j'ai les indemnités de 2022, mais j'avoue que, si on va sur le site de la SAAQ, c'est compliqué, très compliqué. On va faciliter la chose pour M. et Mme Tout-le-monde pour qu'ils soient capables d'aller chercher une souffrance temporaire. Bien, ce n'était pas là, comme vous l'avez mentionné tantôt.

Donc, on a des éléments... C'est pour ça que je suis très heureux que vous soyez ici... après-midi, parce que vous nous animez puis vous nous amenez à... Ce n'est pas une loi qu'on change à toutes les... comme vous l'avez mentionné, là, qu'on revoit aux cinq ans, aux 10 ans, aux 15 ans. Ça fait quand même un bon bout de temps que cette loi n'avait pas été amendée, modifiée, améliorée. Puis ce constat que vous faites aujourd'hui, je pense qu'il mérite notre attention.

Puis je veux vous... Vous êtes un spécialiste de différentes lois, puis je veux vous entendre sur... Il y a certains qui disent qu'il n'y a pas d'harmonisation entre l'IVAC, entre la CNESSST, entre les programmes du fonds

d'assurance de la Loi sur l'assurance automobile. Parlez-moi un petit peu de ces trois régimes, là. Est-ce que, selon vous, c'est faux de dire ça? Je pense qu'on s'arrime pas mal sur ce que la CNESST a mis en place. Faites juste me donner un petit portrait en deux, trois minutes sur... si possible, sur ces trois régimes.

M. Gardner (Daniel) : Oui. Levez le doigt quand je dépasse le trois minutes, effectivement, parce que je pourrais en parler longtemps, effectivement, trois régimes qui sont financés de manière différente, les trois régimes, et qui n'ont donc pas d'obligation d'être uniformes.

Je vais vous donner un exemple. La CNESST, ses victimes, ce sont tous des travailleurs par définition. Dans la Loi sur l'assurance automobile, je ne sais pas c'est quoi, le pourcentage, là, ces temps-ci, mais il y a plein de non-travailleurs, des enfants, des retraités, des adultes en dehors du marché du travail. Ça fait que c'est tout à fait normal qu'à la CNESST on se concentre beaucoup sur la réadaptation physique, ramener le travailleur à sa job puis que l'indemnité de remplacement du revenu, elle soit versée tout de suite, dès le premier jour.

Dans la Loi sur l'assurance automobile, je le répète, il y a des gens qui n'ont pas de revenu au moment de leur accident. Ça fait que c'est pour ça que la loi... Puis ça, ça remonte à loin, on a toujours focalisé davantage pour mieux indemniser l'intangible, le non-pécuniaire. Ça fait que c'est pour ça que le maximum de la Loi sur l'assurance automobile pour un non-pécuniaire, 260 quelques mille dollars, dans la Loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles, 116 000 \$.

Ça semble énorme comme différence. Pourquoi? C'est parce que ce n'est pas les mêmes victimes. Le travailleur gravement blessé, il est sûr qu'il va avoir son indemnité de remplacement du revenu basée sur son salaire d'avant. Puis on peut se permettre de lui donner moins parce qu'au bout du compte c'est de l'argent qu'a besoin la victime, tandis que la victime d'accident d'auto, elle, ça se peut fort bien que sa seule indemnité d'importance, si elle n'est pas blessée pendant 10 ans, là, ça soit l'indemnité pour préjudice non pécuniaire. Ça fait que c'est important que ce ne soit pas le même montant.

Puis les comparaisons, là, on peut s'amuser à les faire puis dire : Parfois, ce n'est pas juste, le travailleur touche moins. Oui, mais le travailleur, lui, là, je vous le disais, son indemnité de remplacement du revenu, là, dès le premier jour, il la touche. Dans la Loi sur l'assurance automobile, comme tous les régimes assurantiels dans le monde, délai de carence de sept jours. Les sept premiers jours, tu n'as pas ton indemnité de remplacement du revenu. La logique est là. Il faut juste être capable de comprendre que, parce que ce ne sont pas les mêmes victimes, parce que ce n'est pas financé par les mêmes personnes...

Un accident d'automobile, là, ce qui est intéressant, là, c'est que celui qui finance l'automobiliste, il est en même temps le responsable puis en même temps la victime, des deux bords, tandis qu'à la CNESST, l'employeur, il est potentiellement le responsable. C'est pour ça qu'il accepte de financer à 100 %, mais il n'est pas la victime. Puis, pour les victimes d'actes criminels, bien là, on est complètement en dehors. On est complètement en dehors parce que, là, le responsable, il ne finance rien, hein? Le criminel, il ne veut pas payer la prime. Donc, c'est qui qui paie? C'est vous et moi.

Et là ce qu'on a fait l'an dernier, en haussant significativement les indemnités pour les victimes d'actes criminels, notamment en leur donnant droit à la même indemnité pour préjudice non pécuniaire que pour les victimes de la route, c'est un gros, gros plus, ça. On est même allés très loin. Puis c'est peut-être de là que vient l'idée, chez certains, que, ah bien, ça devrait tout être uniformisé. Oui, mais il faut regarder qui finance ça puis pourquoi le régime est en place. Tu sais, le régime d'actes criminels, là, on est dans les top 16 dans le monde; assurance automobile, on est dans le top trois; accidents du travail, il y a du chemin à faire là-dessus, effectivement, mais, il faut le comprendre, ce n'est pas la même réalité. C'est paritaire, eux autres, c'est employeurs, syndicats, ça se... Tu ne peux pas aller juste d'un côté puis dire : On va aller voir le ministre puis on va lui demander quelque chose. Il faut que tout le monde s'entende.

Ça fait que ce n'est pas toujours évident d'avoir le même niveau d'indemnité puis ce n'est pas nécessairement désirable. Bon, si c'était 90 % du revenu en accidents d'auto puis 70 % pour les accidents du travail, O.K., il y aurait un problème, mais la plupart des indemnités se ressemblent. Il y a des différences, puis je le répète, qui peuvent s'expliquer à cause des catégories de victimes qui sont visées.

M. Bonnardel : Parlez-moi de... J'ai une autre question puis je vais laisser la parole à mes collègues... le fardeau de la preuve, jusqu'à quel point certains nous disent que le fardeau doit être transféré, de parts égales ou plus sur la SAAQ, sur les épaules de l'accidenté qui doit se défendre.

M. Gardner (Daniel) : Ah! voyez-vous, d'habitude, je suis bon pour voir venir les questions, mais celle-là, je ne l'avais pas vu venir. J'avoue que je n'ai pas écouté, là, ce matin, ce qui s'est dit. Bien, le fardeau de la preuve, il est déjà inversé au départ. C'est ça, le régime de «no-fault», c'est qu'on n'a pas à établir la preuve de responsabilité de personne. Je suis victime d'un accident d'auto, ma preuve est faite, c'est mes blessures, puis je fais une demande d'indemnité, si je suis capable de relier ça à l'automobile.

Une fois que ça, c'est fait, qu'il y ait un renversement du fardeau de preuve pour verser des indemnités, bien, il faut quand même que, la victime, elle prouve son préjudice. On ne peut pas... Là, je réfléchis tout haut, là, mais je verrais difficilement qu'on puisse exiger à l'assureur public de faire la preuve que la victime n'a pas droit à l'indemnité. C'est quand même elle qui... Puis ce n'est pas les avocats qui établissent ça, là, c'est des médecins qui établissent le droit à l'indemnité par des expertises médicales. Mais c'est normal que ça soit à la victime de, d'abord, établir son état médical puis, à partir de là... Puis qu'elle n'ait pas à payer pour ça, que l'expertise lui soit remboursée, ça, c'est...

je pense, c'est fondamental, mais qu'à partir de ça, après ça, bien là, qu'on indemnise en fonction de ce que le monde médical a dit... Parce que c'est une des belles choses, hein, de la loi sur l'assurance auto, ce n'est pas des avocats qui vont décider de combien tu vas toucher puis ce n'est pas un juge, c'est... Finalement, c'est le monde médical, c'est le rapport de l'ergothérapeute qui va décider si tu as le droit à un réaménagement de ta maison ou pas puis à quelle aide à domicile tu as le droit. Bien, ça, je trouve qu'il y a une logique derrière ça.

• (16 h 10) •

M. Bonnardel : Excellent. Merci. Je laisse la parole à mes collègues.

La Présidente (Mme Grondin) : Alors, M. le député de Bourget, il reste une enveloppe de neuf minutes.

M. Campeau : Merci pour votre présentation. Habituellement, on a des présentations qui sont plutôt sur le même ton, qui dépassent 10 minutes. Vous avez fait tout l'inverse. Vous avez dit que vous êtes plus intéressant quand vous êtes debout. Là, je vous ai trouvé intéressant assis aussi.

M. Gardner (Daniel) : Même si je n'ai pas de mémoire, hein, c'est ça.

M. Campeau : Mais ce qui m'a inquiété, c'est quand vous m'avez dit que vous avez fait des présentations en espagnol sans parler espagnol. Ça, c'est un peu plus inquiétant.

M. Gardner (Daniel) : Un texte, attention, un texte.

M. Campeau : Oui, oui, je m'amuse. La révision aux 10 ans dont vous parliez, pourriez-vous extrapoler là-dessus? Est-ce qu'on réviserait les montants d'argent ou on réviserait tout? Parce que je pense que c'est rare qu'un gouvernement essaie de s'attacher les mains absolument. Alors...

M. Gardner (Daniel) : Oui, mais qui dit révision ne dit pas nécessairement changement obligatoire, mais dit obligation de se pencher sur la loi puis de dire... Au niveau de son champ d'application, donner un exemple, avec tout ce qui est arrivé, là, avec les vélos à assistance électrique, les Segway, tout ça, il a fallu intervenir, mais on l'aurait fait avant s'il y avait eu, à un moment donné dans la loi, un cadre qui disait : Il faudrait peut-être se pencher là-dessus, sur l'application de la loi. Puis là il y a les véhicules autonomes qui vont s'en venir, ça, ça va être autre chose.

Donc, sur l'application de la loi sur les indemnités, je le répète, là, révision ne veut pas nécessairement dire : à tous les 10 ans, les indemnités doivent augmenter, mais, à tous les 10 ans, il faut qu'on se pose des questions. Par exemple, sur ces indemnités-là, est-ce que c'est encore les bonnes? Et, en tout respect, là, que les indemnités de décès... que ce soit aujourd'hui qu'on abolisse la pyramide des âges, qui remonte aux années 70, à l'époque de la famille atomique, papa, maman, maman à la maison, deux enfants, puis qui allaient à l'université, puis papa avait 45 ans à ce moment-là, c'était plus que le temps qu'on le fasse.

Mais, si on avait eu un processus qui obligeait à ce qu'on se pose la question, je le répète, ça n'aurait pas nécessairement coûté plus cher, mais on aurait adapté plus vite. Puis moi, c'est ça que j'aimerais avoir, tu sais, qu'on nous donne l'occasion, notamment aux universitaires, mais aux avocats, aux associations de victimes, tout le monde, de faire des représentations puis que, là, ensuite, on juge si c'est économiquement viable, si ça tient la route en termes de logique, mais qu'on en discute. Là, pendant 20 quelques années, on n'en a plus discuté.

M. Campeau : Je comprends. Une autre question, à moins que quelqu'un d'autre ait des questions... Je peux y aller?

Une voix : ...

M. Campeau : O.K. L'Association pour les droits des accidentés, ce matin, nous parlait que, dans le cas d'un étudiant à temps partiel, par exemple, qui avait un accident qui était assez grave, catastrophique, qu'il était très désavantagé. Comment verriez-vous qu'on devrait placer les choses pour éviter ce genre de situation? Je me rends compte que je vous prends à brûle-pourpoint un peu, là, non?

M. Gardner (Daniel) : Très bien. Bien, je vais vous dire, il n'est pas désavantagé par rapport à si le régime n'existait pas. Que l'enfant, il soit, à 12 ans, victime d'un accident de ski qui le laisse paraplégique ou victime d'un accident d'auto qui le laisse paraplégique, la logique est la même, à l'heure actuelle, et dans la Loi sur l'assurance automobile et en droit commun, devant les tribunaux ordinaires, c'est-à-dire qu'on dit : Il avait 12 ans, cet enfant-là, qu'est-ce qu'il allait faire dans la vie? Médecin ou chômeur? On ne le sait pas. On lui donne la moyenne québécoise.

C'est comme ça qu'on... et c'est comme ça que ça fonctionne dans la Loi sur l'assurance auto. Puis je dirais même qu'on va... On ne tient plus compte de la réalité parce que c'est à partir de l'âge de 16 ans qu'on lui donne droit à une indemnité de remplacement du revenu basée sur le salaire hebdomadaire moyen. Ce n'est pas la réalité aujourd'hui, là. Ce n'est pas à 16 ans que tu commences à avoir le salaire moyen québécois, c'est plus tard. Tu as une petite job d'étudiant mais tu n'as pas le salaire moyen québécois.

Ça fait que, là-dessus, là, c'est... Je pense qu'il y a des gens qui s'imaginent qu'ils seraient capables de faire la preuve que oui, mais moi, je vais faire la preuve que j'aurais eu un salaire beaucoup plus élevé et je suis désavantagé. Je vais vous dire, les cas où ça s'est produit, parce que ça fait 40 ans que je lis de la jurisprudence et j'ai écrit un

bouquin là-dessus, là, pour les tribunaux de droit commun, là, les cas où ça s'est présenté puis qu'on a sorti un enfant de la moyenne, là, je ne les compte même pas sur cette main-là, en 40 ans. Ça fait que ce n'est pas ça qu'il faut faire puis surtout pas dans le cadre d'un régime où on veut que ça aille vite puis qu'il n'y ait pas de juge. On veut que ça soit des règles claires.

Alors, il faut trouver une façon, mais vous m'ouvrez la porte avec les étudiants. Les indemnités pour perte de session d'études, ça avait du sens dans les années 90, mais maintenant, avec le régime des études qui n'est plus du tout le même que... tu es inscrit à temps plein à l'université ou au cégep, bien, il faudrait moduler ça. Présentement, c'est tout ou rien : ou bien donc tu as perdu ta session au complet, tu as un bon montant, mais, si tu as perdu juste la moitié de ta session, bien là, puis tu as abandonné un ou deux cours, tu n'as droit à rien. Bien, il y aurait moyen de moduler ça.

Quand je parle, tu sais, de tenir compte de l'évolution de la société, là, ça, les statistiques qui existent là-dessus, on le sait, nous, on se rend compte qu'on a de plus en plus d'étudiants à l'université qui sont à temps partiel. Bien, c'est ça, adaptions la loi à ça, mais pensons-y avant, n'attendons pas que les problèmes arrivent. Puis ça, il y a du monde qui réfléchit pour ça, oui.

Une voix : ...

M. Gardner (Daniel) : Ça me fait plaisir.

La Présidente (Mme Grondin) : Ça va? M. le député de Beauharnois, il reste quatre minutes.

M. Reid : Parfait. Je vais le faire en 30 secondes, vous allez avoir 3 min 30 s pour répondre.

Vous avez parlé de transparence tantôt. En fait, vous avez parlé du site Internet, ainsi de suite. Puis, en lisant les mémoires, c'est quand même complexe, tout ça, comprendre la mécanique et tout. Puis ce matin, justement, l'ADA, l'Association des droits des accidentés, soulevait... elle parlait des délais et procédures, puis c'était complexe. C'était complexe. Moi, là, je subis un accident, là, puis je suis confronté à une machine, qu'est-ce qui pourrait être fait pour simplifier la mécanique?

M. Gardner (Daniel) : De donner des indemnités standards, puis ça ne marche pas. Dans les 10 premières années, là, les indemnités étaient pas mal «flat rate», là, excusez l'anglicisme, là, c'était assez standard. Tu étais un adulte sur le marché du travail, tu étais retraité, même indemnité. Plus on veut personnaliser l'évaluation, plus on veut que l'indemnité corresponde à la situation réelle de la victime, bien, c'est normal qu'on ait eu besoin de plus de numéros d'article puis de plus d'arrêts parce que, je le répète, là, il ne faut pas donner un article général qui dira : L'administrateur du régime décidera, en fonction des circonstances, de la bonne indemnité. Il faut avoir des règles précises, puis c'est ça qui fait qu'il y a des .1 puis des .2 dans la loi. C'est ça qui fait que les règlements, maintenant, bien, ils sont épais comme ça. Pourquoi? Parce qu'il faut donner ces règles précises là.

Maintenant, moi, je ne serais pas pour le fait d'abolir ça en disant : Ça va être une espèce de régime universel. Ce n'est pas la PCU, ça, cette histoire-là, là. Tu sais, il faut que les gens aient droit à une indemnité qui compense leur réel préjudice. Bien, vous et moi, on ne vit pas la même situation, puis nos enfants non plus, puis des personnes âgées non plus. Ça fait que c'est normal qu'il y en ait beaucoup. Moi, ce que je demande à la société de l'assurance auto, c'est qu'on explique, par catégorie de victimes, de manière générale... Après ça, pour les détails, bien là, c'est avec chaque victime qu'il faut faire un suivi. Moi, je me suis battu pendant longtemps juste pour que le même agent d'indem suive la victime. Il y a eu une époque où, chaque fois que la victime appelait, c'était un nouvel agent d'indem qui disait : Monsieur, madame, on va regarder votre dossier, puis qui n'avait aucune idée. Ça fait longtemps, ça, que c'est changé. Ça, c'est une bonne chose. Alors, c'est des petites choses comme ça.

M. Reid : Parfait. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Ça va? Donc, vous avez terminé vos questions? Donc, nous allons poursuivre avec l'opposition officielle. Donc, M. le député de Pontiac, vous avez 11 minutes.

M. Fortin : Merci, Mme la Présidente. Merci, M. Gardner, pour votre présentation. Puis je dois vous dire, moi, ça fait sept ans que je suis ici, là, c'est la première fois que quelqu'un dit : En dessous de mon nom, c'est marqué «pas de mémoire». C'est la première fois que quelqu'un utilise cette blague-là. Donc, je vous félicite. Peut-être qu'il faudra changer notre façon de faire, Mme la Présidente.

Vous avez dit tantôt que vous aviez une liste d'épicerie s'il y avait une révision éventuelle de la loi sur la SAAQ. Je vous donne le plancher. Qu'est-ce qui est en haut de la liste d'épicerie?

M. Gardner (Daniel) : En haut de la liste d'épicerie, je dirais, puis elle ne fera pas mal à la société de l'assurance auto, les indemnités de décès, parce que même ce qui est proposé, là, je sais qu'on élimine les facteurs 1 à 5, là, puis qu'on donne cinq fois, là, je trouve qu'on crée des distorsions. Il va y avoir des victimes qui vont être surindemnisées puis d'autres qui vont être sous-indemnisées. Puis l'idée, là, dans la Loi sur l'assurance automobile, il faut que les indemnités, elles suivent... sans être identiques, bien sûr, ne tenons compte que des frais d'avocats, n'est-ce pas, il faut qu'elles suivent, en gros, ce qui serait possible d'obtenir devant un tribunal, mais en enlevant 30 %.

L'exemple, là, classique, là, c'est le préjudice non pécuniaire. Les souffrances, douleurs, perte de jouissance de la vie, là, au Canada, le maximum qu'on peut obtenir devant un tribunal ordinaire, 410 000 \$, au moment où on se parle, dans la loi sur l'assurance auto, 265 000 \$. Comment on fait ça? 410 000 \$ moins 30 % de frais d'avocats, puis on arrive à une indemnité qui se tient puis que, là... et ça, ça a éliminé, depuis 1999, là, tous ceux qui chialaient contre le fait que nos souffrances sont mal indemnisées. On les entend beaucoup moins. Pourquoi? Parce qu'on est capables de leur expliquer : Vous n'auriez pas plus devant un tribunal ordinaire. Ça fait qu'il faut s'assurer que les indemnités... Je ne dis pas qu'elles doivent être identiques, mais qu'elles suivent cette logique-là.

Puis les indemnités de décès, c'est un bon exemple, je vous ai parlé... verusement sous forme de rente plutôt que sous forme forfaitaire, ça ne coûte pas un cent de plus, ça, puis ça va sauver des vies, littéralement, d'enfants qui se retrouvent sur le BS à cause de ça puis de... peut-être, à l'intérieur de l'enveloppe, bien, moi, je ne donnerais pas le même montant à des personnes qui ont cohabité pendant 10 ans, 20 ans versus celui qui est avec sa blonde depuis trois ans. Ce n'est pas la même chose puis c'était pour ça que la loi, au départ, elle ne donnait pas le même montant. À 28 ans, je perds mon conjoint, ça fait trois ans qu'on vivait ensemble, ça me fait mal, oui, mais je vais refaire ma vie. À 55 ans, quand ça fait 20 ans que je suis avec la même personne, ça me fait pas mal plus mal. Je ne sais pas si je vais refaire ma vie, mais, en tout cas, je vais y penser longtemps, à mon conjoint. Bien, que l'indemnité pour cette souffrance-là ne soit pas la même puis que ça ne soit pas juste un multiplicateur du revenu brut, ça, c'est quelque chose qui pourrait être modifié.

M. Fortin : ...de décès dans votre liste.

• (16 h 20) •

M. Gardner (Daniel) : Les honoraires professionnels. Le truc de base, là, pour une victime d'accident d'auto, là, c'est d'être soignée. Moi, présentement, qu'on me dise qu'un physiothérapeute, on rembourse 55 \$ de la séance, alors qu'à Montréal ça coûte à peu près 100 \$, il y a quelque chose qui ne marche pas là. Il faut...

M. Fortin : Ça, c'est parce que ça n'a pas été indexé au fil du temps?

M. Gardner (Daniel) : C'est révisé, c'est dans la réglementation. Le problème, il est toujours... harmonisation avec la CNESST, hein, puis éviter que... Si on en donne trop, ça ne marchera pas. Puis là, bien, il y a eu la pandémie, il y a la rareté de la ressource, tout ça. La CNESST, ils ont fait des ententes, eux, avec certaines associations de professionnels, puis ça permet de plafonner, comme ça, les montants, mais, à l'heure actuelle, là, je ne dis pas qu'il faut... Si ça coûte 100 \$, le physiothérapeute, je ne dis pas qu'il faut nécessairement donner 100 \$ à la victime, mais, en tout cas, il ne faut pas être loin. Il faut qu'il y ait, à la limite, juste un petit ticket modérateur, pas deux fois le prix.

M. Fortin : Avez-vous l'impression qu'il y a des victimes qui ne vont pas avoir le service nécessaire, qui, en ce moment, n'ont pas le service nécessaire?

M. Gardner (Daniel) : Bien, moi, je suis certain qu'ils n'ont pas les moyens. Si ça te coûte 100 \$... Si ça te coûte 135 \$ et plus, 150 \$ de l'heure, pour un psychologue, puis qu'on te donne 94,50 \$, si la victime n'a pas l'argent pour y aller, elle n'ira pas. Elle n'ira pas parce que ça ne paraît pas, ça, ces affaires-là, tu sais : Ah! je n'en ai pas besoin ou je n'ai pas les moyens de me payer le suivi. Puis ça, là, quand on touche à l'intégrité physique et psychique de la personne, là, ça devrait être le truc fondamental.

M. Fortin : À la limite, ça peut peut-être même coûter plus cher à l'État, parce que cette personne-là, à terme, va peut-être avoir besoin de plus de services à domicile, plus d'autre soutien...

M. Gardner (Daniel) : Puis ça, c'est prouvé, hein, ce qu'on investit de ce qu'on appelle la réparation en nature, ce qu'on investit là-dedans, on le sauve par la suite en pécuniaire, parce que la victime que tu ne fais pas de physio, bien, elle ne retournera pas au travail vite, là. C'est le syndrome du petit café, hein? Vous savez, là, après six mois, là... Si tu restes à la maison après un accident d'auto, après six mois... ou du travail, là, puis que ça fait six mois que tu prends ton petit café le matin, là, tu ne veux plus le prendre dans un truc dans le trafic, là. Ça ne te tente plus, là.

Ça fait qu'il faut ramener les victimes rapidement puis, pour les ramener rapidement, il faut les soigner puis les soigner vite. Je ne dis pas que la SAAQ ne fait pas bien le travail, là. Tu sais, souvent, le lendemain de ton accident, tu as accès à un physio, mais il faudrait que les remboursements... bien, d'ailleurs, il faudrait qu'ils soient payés directement par la SAAQ, comme ils l'offrent, d'ailleurs... tu sais, ils peuvent rembourser directement, mais que ça, ça soit assez proche pour que la victime ne dise pas : Bon, O.K., ça va me coûter 10 \$, là, tu sais, je vais y aller parce que ça vaut la peine, mais pas 50 \$, là.

M. Fortin : Mais quand vous dites : Ils l'offrent, le remboursement direct, là, est-ce que vous êtes en train de dire qu'il y a beaucoup de gens qui ne se prévalent pas de cette possibilité-là?

M. Gardner (Daniel) : Je n'ai pas eu accès aux statistiques là-dessus. Ça, il faudrait le demander à la société d'assurance auto, là, mais je pense qu'il y a des gens... Il y aura toujours une frange de la population qui va se méfier, hein, qui va dire : C'est l'État puis ils ne vont pas gérer mes affaires, ça va être moi. Mais je pense, mais là je parle à travers mon chapeau, là, de l'information, hein, donnée, puis ça, ça aiderait...

M. Fortin : Il y a-tu un autre point que vous tenez à faire dans votre liste d'épicerie? Là, c'est... Il ne reste pas énormément de temps, mais, s'il y a un autre point que vous tenez à faire absolument...

M. Gardner (Daniel) : J'ai fait le tour des trucs les plus importants. Tu sais, là, pour les étudiants, notamment, là, plus de souplesse dans les indemnités pour perte d'année scolaire... Tu sais, on parle de perte d'année scolaire. Bien, si tu perds un trimestre, là, quand tu es au secondaire, c'est quand même quelque chose, là, d'être retardé de quatre mois puis... Il faut la perte d'année scolaire, alors, tu sais, réaménager des petites choses comme ça, puis sinon, là, bien, c'est ça, la petite liste d'épicerie que je vous ai faite...

Et je termine comme j'ai commencé, plus les gens vont connaître le régime, plus ils y ont accès rapidement. Puis d'ailleurs le taux de satisfaction à l'égard du régime, il est bon, puis il est bon pourquoi? Parce que, quand ils sont... qu'ils contactent les gens à la SAAQ, on s'occupe généralement bien d'eux. Il y aura toujours des victimes insatisfaites, là. Moi, je ne connais pas, dans le monde, d'association des victimes satisfaites de la route qui vont venir intervenir, là. Ça n'existe pas, ça, évidemment. Il va toujours y avoir... Ça ne peut pas faire autrement, personne n'est content d'avoir été blessé, là, personne n'est content. Il y en a qui trouvent qu'ils sont mal traités. Il faut mieux leur expliquer la différence entre un système de sécurité sociale puis un système d'indemnisation, puis ça, c'est la job de l'assureur public de faire ça.

M. Fortin : De façon générale, des associations de gens satisfaits, il n'y en a pas tant que ça.

M. Gardner (Daniel) : C'est ça, hein?

M. Fortin : Sur votre point, par exemple, par rapport à la transparence que... puis ce que vous venez de dire, là, les gens doivent connaître le régime ou ça doit leur être accessible de pouvoir connaître le régime au moment où ils en ont peut-être besoin, ce matin, on a entendu qu'il y a beaucoup de gens qui, par exemple, doivent rembourser des montants qui sont... des gens qui, souvent, sont déclarés peut-être coupables de fraude, doivent rembourser des montants, mais ce n'est pas de la mauvaise intention qu'ils avaient. C'est souvent parce que, justement, ils ne connaissaient pas exactement le détail de ce à quoi ils avaient droit, ce à quoi ils n'avaient pas droit, ils ont rempli le mauvais formulaire, etc.

Est-ce que vous pensez qu'il y a beaucoup de cas comme ça qui peuvent être évités avec la proposition que vous faites, là, de simplement simplifier le site Web ou est-ce qu'on doit aller plus loin dans l'éducation publique par rapport au régime?

M. Gardner (Daniel) : Bien là, je ne sais pas si je peux dire ça publiquement, mais il reste qu'on a un pourcentage quand même assez important de personnes qui sont analphabètes fonctionnelles, qui ont du mal même à comprendre une lettre simple et claire. Donc, il n'y a pas d'obligation absolue qu'on peut mettre à la charge de n'importe quel assureur privé ou public. Il y a une catégorie de victimes, ils ne comprendront pas ce qu'on va leur expliquer. Là, il faut avoir des gens qui, verbalement, le font de la manière la plus douce possible.

Mais, sur ces questions de fraude là, ça a toujours été, à ma connaissance, depuis 40 ans, des cas marginaux. Les cas de fraude sont davantage, justement, des cas de méconnaissance du système. Puis là j'avoue que j'aurais dû le vérifier. Il y a un mécanisme, en tout cas, je sais qu'il existe, dans la Loi sur les accidents du travail, il existe-tu pour les accidents d'auto, c'est que, quand on se rend compte qu'il y a eu un montant versé en trop par la SAAQ, elle peut faire ce qu'on appelle remise à une victime de bonne foi. La victime est de bonne foi, on se rend compte que, bon, elle a reçu le montant puis elle ne comprenait pas, on peut lui faire remise et, autrement dit, elle n'a pas à le rembourser. Ça, il faudrait le vérifier, là, si ça existe dans la loi sur l'assurance auto. J'avoue que j'ai un blanc de mémoire ici.

M. Fortin : Mais ce serait bon. S'il y en avait... admettons qu'il n'y en a pas, là, s'il y en avait un, ce serait utile.

M. Gardner (Daniel) : Bien, oui, ce serait bon, parce que les critères utilisés, là, pour les travailleurs, là, ils fonctionnent très bien, tu sais, critère de bonne foi, là, que... Ça, c'est... La jurisprudence est bien claire sur comment cadrer ça. Il y a des directives internes à la CNESST, puis je suis certain qu'il pourrait être utilisé, mais peut-être que ça existe, là, dans la loi sur l'assurance auto, là, peut-être.

M. Fortin : Parfait. Bien, moi, je vous remercie. C'est tout pour moi, là, si vous n'avez pas rien d'autre à ajouter. Puis, je dois vous dire, les gens qui viennent ici habituellement puis qui commencent en disant : J'espère ne pas vous endormir, ce sont ceux qui n'ont aucune chance de nous endormir. Donc, vous avez perpétué la tradition.

M. Gardner (Daniel) : Bien, merci, c'était le but. Je suis ici pour vous rendre service, hein? C'est ça.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, M. Gardner, pour votre contribution à nos travaux. Donc, je suspends les travaux quelques instants afin de pouvoir accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 16 h 27)

(Reprise à 16 h 36)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, bonjour, nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue à l'Office des personnes handicapées du Québec. Bonjour, Mme Champigny et M. Jean. Donc, je vous rappelle que vous disposez de 10 minutes pour faire votre exposé — je pourrai vous le dire une minute avant si vous le souhaitez — et, par la suite, nous allons faire la période d'échange avec les groupes parlementaires. Donc vous pouvez commencer dès maintenant.

Office des personnes handicapées du Québec (OPHQ)

Mme Champigny (Frances) : Bonjour. Mon nom est Frances Champigny. Je suis la présidente du conseil d'administration de l'Office des personnes handicapées du Québec. Je veux vous remercier de nous avoir invités, l'office, à participer à ces consultations. Je suis accompagnée de M. Daniel Jean, directeur général de l'office.

L'office, je vous le rappelle, est un organisme gouvernemental qui met tout en oeuvre pour faire du Québec une société plus inclusive. Notre objectif est de réduire les obstacles rencontrés par des personnes handicapées, leurs familles et leurs proches. Pour ce faire, nous agissons au plan individuel et ou en offrant des services d'information et un accompagnement de ces personnes. Nous agissons aussi au plan collectif en conseillant et en travaillant avec le gouvernement, les municipalités ainsi que les organismes publics et privés.

Nous réalisons également des travaux d'évaluation, d'information pour mieux documenter la situation des personnes handicapées du Québec. Notre expertise provient, entre autres, d'un conseil d'administration qui est composé majoritairement de personnes handicapées ou des membres de leur famille. Les membres de notre C.A. proviennent de toutes les couches de la société.

Le projet de loi n° 22 nous interpelle car il soulève des enjeux importants pour les personnes handicapées victimes des accidents de la route. Je vais donc laisser la parole à M. Jean pour vous faire part de nos commentaires et recommandations à ce sujet.

M. Jean (Daniel) : Bonjour et merci pour votre invitation. Comme vient de le mentionner Mme Champigny, le projet de loi n° 22 soulève des enjeux importants pour les personnes handicapées victimes d'un accident de la route. Les solutions mises de l'avant auront des impacts très positifs sur la qualité de vie de très nombreuses personnes handicapées et favoriseront leur participation sociale. Leur mise en application contribuera ainsi concrètement à l'atteinte des objectifs poursuivis par le gouvernement du Québec en la matière. En ce sens, nous l'appuyons et souhaitons son adoption rapide.

C'est avant tout dans une optique de cohérence de l'action gouvernementale à l'égard des personnes handicapées que nous souhaitons vous interpeller aujourd'hui. En effet, les mesures proposées vont permettre de mieux répondre aux besoins des personnes handicapées et d'éliminer les obstacles auxquels ils ont à faire face dans leur participation sociale.

• (16 h 40) •

Concernant le soutien au revenu, la hauteur des investissements consentis permet d'anticiper des retombées très positives pour les personnes : en premier lieu, la poursuite de l'indemnité de remplacement de revenu de la personne accidentée dès qu'elle atteint l'âge de 68 ans et jusqu'à son décès, avec un souci de cohérence gouvernementale; en second lieu, la compensation d'une perte de progression de carrière afin d'assurer minimalement un revenu basé sur le revenu moyen au Québec pour les personnes accidentées dont les blessures et les séquelles sont de nature catastrophique.

Cependant, les majorations prévues à la suite de l'adoption du projet de loi n° 22 pourraient augmenter les disparités par rapport à la situation de certaines personnes handicapées indemnisées par d'autres régimes publics. Nous avons souligné, dans notre mémoire, quelques exemples de disparités actuelles et de leur évolution. À titre d'exemple, une personne tétraplégique victime d'un accident de la route aurait droit, une fois le projet de loi adopté, à une indemnité de remplacement de revenu d'au moins 45 000 \$ par année. En même temps, une personne tétraplégique qui n'est pas victime d'un accident de la route et qui est reconnue comme ayant des contraintes sévères à l'emploi reçoit actuellement un montant d'environ 14 000 \$ par année.

Concernant le soutien à domicile, le projet de loi n° 22 prévoit entre autres la majoration de la somme maximale remboursable pour l'aide à domicile pour les personnes accidentées ayant besoin d'une présence continue à la maison, elle passera de 949 \$ à 1 500 \$ par semaine. Cette majoration permettra de mieux couvrir les besoins réels et de favoriser le maintien à domicile des personnes qui y sont admissibles. En soi, il s'agit donc d'un changement très positif.

Toutefois, dans le contexte de la rareté de main-d'oeuvre, bien, les changements apportés à la suite de l'adoption du projet de loi pourraient rendre plus difficile l'accès aux services à domicile pour certaines personnes handicapées. Notamment, cela pourrait avoir comme conséquence de rendre plus difficile le recrutement de la main-d'oeuvre pour les personnes qui utilisent le chèque emploi-service. On rappelle qu'en 2016-2017 — c'est les dernières données disponibles — les sommes qui étaient octroyées étaient autour de 610 \$ par usager. Donc, on est dans... face à un défi. Mentionnons que les personnes handicapées ayant une incapacité très grave déplorent souvent l'insuffisance du soutien offert qui les oblige à opter pour un hébergement institutionnel. Donc, en ce sens, nous le soulignons, le projet de loi va vraiment dans la bonne direction.

Au cours des vingt dernières années, l'office a produit plusieurs écrits concernant les enjeux d'offres de services qui ne sont pas en adéquation avec les besoins réels des personnes handicapées. Le nouveau plan d'engagements 2021-2024 de la politique À part entière prévoit d'ailleurs un engagement qui vise la réalisation du projet pour une meilleure

réponse aux besoins essentiels des personnes handicapées. Ce projet sera porté par l'office en collaboration avec plusieurs ministères et organismes gouvernementaux. Dans le cadre de ce projet, la situation des personnes handicapées victimes d'un accident de la route est prise en compte.

À terme, l'office souhaite rassembler les données disponibles pour évaluer l'écart entre les besoins essentiels des besoins... des personnes handicapées, excusez, et l'offre de services actuelle de programmes et mesures qui leur sont destinés. Ce projet permettra de mieux cibler les problèmes et de proposer des pistes de solution concrètes.

Par ailleurs, je tiens à souligner qu'une augmentation des disparités envers diverses catégories de personnes handicapées ne constitue aucunement un argument en faveur de la révision à la baisse du soutien accordé aux personnes handicapées victimes d'un accident de la route. Au contraire, cela nous interpelle afin de faire mieux.

La SAAQ est, en ce sens, un modèle très inspirant pour les services offerts par d'autres régimes d'indemnisation et par le réseau public. Par son projet d'amélioration des processus et d'optimisation entamé il y a plus de 10 ans, la SAAQ a pu libérer des sommes importantes et élargir son offre de services. Elle démontre, par ce projet de loi, qu'il est possible d'intervenir de la bonne façon au bon moment et avec la bonne intensité lorsque l'on s'investit à optimiser les efforts consentis. Il est ainsi possible de répondre adéquatement aux besoins des personnes handicapées. C'est une approche durable. À cet effet, l'office souhaite s'inspirer de cette expertise.

L'office travaille déjà en collaboration avec la SAAQ pour partager les données en sa disposition sur les programmes, et nous souhaiterions élargir cette collaboration afin d'avoir accès aux analyses réalisées au sujet de son expertise d'optimisation des services qui sont offerts aux personnes accidentées. À cet effet, l'office souhaite documenter particulièrement les modalités de soutien offert aux personnes handicapées ayant une incapacité très grave.

Mon dernier point, dans une optique d'harmonisation et de complémentarité gouvernementale, l'office trouve important que toutes les personnes handicapées aient un accès plus fluide et simplifié entre les programmes et mesures. Une personne handicapée suite à un accident de la route aura probablement besoin, dans sa vie, d'accès... d'avoir accès à d'autres programmes gouvernementaux ne relevant pas de la SAAQ. L'utilisation de terminologies différentes, de documents différents nécessite, pour les personnes handicapées, des démarches administratives additionnelles, engendre des coûts supplémentaires et congestionne les services.

Nous croyons qu'il est pertinent d'entamer une réflexion visant une plus grande harmonisation de la terminologie utilisée dans le corpus législatif et réglementaire. Par exemple, pourrait-on s'assurer de faire le lien entre le terme utilisé dans la loi, qui est «personne accidentée dont les blessures et séquelles sont de nature catastrophique», et la terminologie déjà utilisée dans d'autres législations, c'est-à-dire «invalidité grave et permanente» et «personne handicapée»? Une participation active de la SAAQ à cet exercice serait fortement appréciée.

Je vous remercie de votre attention.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup. Donc, Mme Champigny, M. Jean, nous allons débiter la période d'échange. Donc, M. le ministre, vous avez 11 minutes... 16 minutes.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. M. Jean, Mme Champigny, merci d'être là cet après-midi.

D'entrée de jeu, je vais y aller sur la terminologie. Je sais que c'était une de vos recommandations. Puis je ne sais pas si vous avez écouté le Pr Gardner, qui était avec nous, là, voilà quelques minutes, là, juste avant vous. Il est certain que ces trois programmes, je vais les nommer, là, CNEST, IVAC et celui de la Loi sur l'assurance automobile, qui sont différents dans une certaine mesure, mais qui ont des complémentarités, je vais le dire ainsi... En tout cas, celui de la Loi sur l'assurance automobile, on l'a rapproché, si je peux le dire ainsi, des sommes qui sont versées par la CNEST. Mais j'avoue qu'on peut s'y perdre, je suis à la même place que vous, là, pour certaines terminologies ou identifications qu'on fait, là, de ces trois régimes.

Mais vous dites une chose... Puis là je veux vous amener un peu sur... au-delà de la terminologie, là. Puis je vous dis, on va faire tous les efforts possibles pour assurer d'arrimer le plus possible ce régime, cette loi qu'on va adopter, je le souhaite, dans les prochaines semaines, là. Mais vous dites, dans une... dans votre mémoire, un commentaire sur le soutien au revenu. Vous dites qu'il y a des disparités pour les personnes handicapées qui sont indemnisées à même d'autres régimes publics. Vous savez que la CNEST, il est vrai, oui, qu'à 68 ans l'indemnité se termine mais que le régime de retraite prend la place de ce régime. Et il n'y a pas de pénalité sur les années, là... sur les années où il y a eu une période d'invalidité.

Allez peut-être plus loin dans votre réflexion en me... sur l'explication que vous donnez, là, de ces disparités entre peut-être les deux... bien, ces deux régimes les plus importants, je pense. Je ne pense pas que l'IVAC, là, vous interpelle, mais, si oui, là, vous me... vous me le mentionnez, là.

M. Jean (Daniel) : Dans le fond, notre intervention vise l'ensemble des programmes que le gouvernement du Québec offre, O.K., aux personnes handicapées. Actuellement, il y a 248 programmes qui existent, qui desservent les personnes handicapées et la population en général. Je donnerais comme exemple... l'aide sociale en est un exemple, et, sur les 248, il y en a 173 qui sont spécifiques aux personnes handicapées, dont les services qu'offre la SAAQ, effectivement.

Nous, ce qu'on dit, c'est que, si, du côté de l'adaptation à domicile, on prend une définition spécifique pour la clientèle, du côté de la SAAQ, une définition spécifique du côté du ministère du Travail, Emploi et Solidarité sociale, on prend une autre définition spécifique pour «contraintes sévères à l'emploi», ce qu'on fait, c'est qu'on engendre des démarches additionnelles pour la personne handicapée qui doit, dans le fond, faire le test de la définition du projet de loi.

Ce qui est intéressant du côté de la SAAQ... Donc, on portait ça à l'attention des parlementaires, mais ce qui est intéressant puis ce qu'il faut dire du côté de la SAAQ, c'est qu'il y a déjà un souci très important... quand vous

faites référence aux rentes, il y a un souci très important d'harmoniser pour donner le même type de prestations à l'ensemble... que l'ensemble des autres citoyens ont. Donc, ça, c'était celui...

Arrive bientôt le Programme de revenu de base, que le ministère du Travail et Emploi et Solidarité sociale porte, qui va amener des... une volonté de sortir les gens de la pauvreté. Ce que j'ai cru comprendre, c'est que, du côté de la SAAQ, on allait regarder, dans le fond, pour s'assurer qu'on fait les ponts entre ces programmes-là.

Donc, nous, notre position est une position par rapport à l'usager. C'est de dire : Si on peut faire tous les efforts possibles pour réduire les écarts entre les terminologies utilisées dans les différentes lois et, après ça, dans les processus... parce que, des fois, ce n'est pas nécessairement la loi qu'il faut changer, mais c'est ajuster dans le règlement, ajuster dans les procédures, là.

• (16 h 50) •

M. Bonnardel : Un point sur le soutien à domicile. On est tous conscients, vous le mentionniez, là, dans un contexte de rareté de main-d'oeuvre... vous dites que la majoration de la somme maximale remboursable pour l'aide personnelle pourrait rendre plus difficile le recrutement par les personnes qui utilisent le chèque emploi-service et rendre les salaires et les conditions de travail offertes moins attrayantes. Le but, dans une certaine mesure, c'est de garder, on le souhaite, les gens à la maison, ne pas les envoyer dans un CHSLD, pour ne pas le nommer, ou résidence privée, ou autres, là. On souhaite que les gens puissent rester. Donc, donnez-moi un peu votre portrait, là, de cette aide... qu'on soit bénéficiaire, je le crois.

M. Jean (Daniel) : Bien, moi, je pense que vous faites... on l'a dit, vous faites le bon pas dans la bonne direction. O.K.

Ce que des gens vont soulever... Puis c'est pour ça qu'on l'a amené dans le mémoire, parce qu'on s'est dit on va nommer les choses telles qu'elles sont. Mais le problème n'est pas du côté de la SAAQ, mais va être du côté du mandat de l'office, d'une certaine façon. C'est qu'en bonifiant l'aide à domicile, bien, effectivement, quand on est du côté du chèque emploi-service, on constate qu'il va y avoir un écart.

Moi, ce que je constate, quand je regarde les travaux qui ont été faits du côté de la SAAQ puis les échanges qu'on a eus avec les gens jusqu'à maintenant, il y a eu un travail d'optimisation qui est fantastique. Donc, il y a moyen de faire effectivement des approches comme celle qui a été appliquée du côté de la SAAQ pour faire en sorte qu'on augmente l'accessibilité de nos services puis qu'on optimise les investissements que le gouvernement du Québec font. Parce que, pour les personnes handicapées, on est un peu plus que 11 milliards qui est octroyé aux personnes handicapées, là, pour... dans le nombre de programmes que je vous ai soulevé tantôt. Donc, il y a un grand effort qui est fait.

Donc, moi, ce que j'aimerais... le message qu'on aimerait dire, c'est que, d'une part, le projet de loi n° 22 a une grande qualité, c'est qu'il vient coller le plus possible le besoin des individus, et ça, c'est quelque chose d'important, O.K., de bien répondre. Deuxièmement, c'est qu'il y a une démonstration qui a été faite que c'est possible de changer notre approche sans changer toutes les structures, mais de faire en sorte de travailler sur des processus, d'optimiser pour atteindre les meilleurs résultats. Et ça, c'est le défi qu'on retient suite à votre projet de loi. C'est qu'on se rend compte qu'il y a une lumière au bout du tunnel, si on s'y prend de la bonne façon.

M. Bonnardel : J'ai une dernière question pour vous. Peut-être que mes collègues en auront par la suite. Vous dites, dans vos... votre recommandation n° 2 : «Il est recommandé de prendre en compte l'expertise développée par la SAAQ en la matière et de documenter les impacts de l'approche retenue qui pourrait éventuellement servir de standard pour d'autres régimes d'indemnisation.» Est-ce que vous considérez, avec vos membres, que les autres régimes ne sont pas adéquats ou que l'expertise de la SAAQ est encore plus élevée? Vous voulez... Vous mettez la SAAQ, là, comme un peu le grand frère face aux autres régimes ou...

M. Jean (Daniel) : On dit qu'il a des pratiques exemplaires, O.K., qu'on doit s'en inspirer. Il y a beaucoup de programmes, au gouvernement du Québec, qui sont performants, O.K. Il y en a d'autres, le principal problème... Il y en a d'autres qui ne réussissent pas à être... à avoir une performance optimale, parce que, le principal problème, chaque ministère et organisme gouvernementaux gère son propre programme, O.K., mais le citoyen, lui, il se promène dans un continuum de services. Par exemple, la personne qui est à la SAAQ, qui est accidentée, va avoir besoin d'ergothérapeutes, il va avoir besoin de physiothérapeutes, il va avoir besoin d'un ensemble de services qui sont soit couverts par la SAAQ ou couverts par d'autres programmes de proche aide, etc. Donc, nous, ce qu'on dit, c'est que l'office, le rôle de l'office, par son projet, c'était... c'est de... pour la première fois — c'est le mandat qu'on a eu par le ministre Carmant — c'est de regarder le continuum de services, de se poser la question : Est-ce qu'il y a des problèmes, il y a des ruptures, O.K., par une difficulté de passerelle, manque de fluidité? Et est-ce qu'on peut agir là-dessus et, après ça, agir sur l'optimisation de nos processus? Et là où il manquera des ressources, on pourra en rajouter, mais dans un premier temps, faisons l'exercice de voir où ça accroche avant de tout investir.

M. Bonnardel : C'est bon pour moi, à moins que mes collègues aient une question. C'est...

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de Bourget, une enveloppe de huit minutes. Allez-y.

M. Campeau : Ce ne sera vraiment pas long. Mme Champigny, M. Jean, merci. Très intéressant comme présentation. C'est évident que vous parlez d'un sujet que vous connaissez bien et qui vous passionne. J'avoue que j'avais une question sur l'aide à domicile, mais elle vient d'être posée, et vous avez déjà répondu. Alors, merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, ça va. Donc, nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle. M. le député de Pontiac, une enveloppe de 11 minutes.

M. Fortin : Merci. Merci, Mme la Présidente. Bonjour. Bonjour, Mme Champigny, M. Jean. Merci d'être parmi nous puis de nous partager votre perspective et surtout celle des personnes handicapées que vous représentez toujours très bien ici lors des commissions parlementaires de l'Assemblée nationale.

Je comprends, là, de vos deux recommandations puis suite à la lecture de votre mémoire, que votre... vos revendications principales ne sont pas nécessairement uniquement en lien avec le projet de loi n° 22 comme tel, sont davantage dans un ordre plus grand d'actions gouvernementales, là, qui doivent être entreprises.

Dans votre première recommandation, notamment, là, quand vous dites «dans une perspective d'harmonisation et de complémentarité gouvernementale au regard de la réponse aux besoins des personnes handicapées, on demande de réaliser des travaux de plus grande envergure», est-ce que vous sentez, de la part du gouvernement, une écoute par rapport à ce propos-là? Parce que je présume... puis là corrigez-moi si j'ai tort, mais je présume que ce n'est pas la première fois que vous faites une intervention comme celle-là. Alors, je vous demande : Est-ce que vous pensez que c'est souhaité de la part du gouvernement puis des gens avec qui vous interagissez au gouvernement aussi?

M. Jean (Daniel) : À l'heure actuelle, tout ça, je vous dirais, notre pensée a évolué rapidement dans les derniers mois, suite au mandat qu'on a reçu du ministre Carmant, de réfléchir sur est-ce... quel est le niveau d'atteinte, de réponse des besoins des personnes versus l'offre de services puis d'essayer de voir comment ça se passe. Et ce qu'on a eu comme surprise dans les échanges qu'on a eus avec les ministères et organismes gouvernementaux concernés... il y en a plus de 15, là, O.K., il y a beaucoup d'acteurs, je pense à l'Éducation, la Santé, le ministère du Travail, etc., et la SAAQ, nécessairement, et ce qui ressort, c'est que, les gens, ils disaient : Bravo! Il y a maintenant un acteur, qui a une mission horizontale, qui va regarder le problème. Parce que moi, dans ma cour, j'ai un début puis une fin à mon programme. Exemple, si on prend l'adaptation de domicile, les personnes vont avoir un programme, mais, après ça, les ressources vont être dans le réseau de la santé. Et, dans le fond, ce qu'on se rend compte, c'est que les programmes sont interdépendants. Et, moins les formulaires sont harmonisés, moins les définitions sont harmonisées, plus il y a des écueils.

Ça fait que la réponse qu'on a eue, dans les derniers mois, ça a été, au contraire, une grande motivation. Parce que les gens nous disaient : Moi, je ne peux pas agir sur d'autres programmes, mais là, si on réfléchit ensemble sur un continuum puis qu'après ça chaque ministère prend ses responsabilités en fonction de ce qui aura été convenu dans le continuum, on risque de faire un pas en avant. Et mon propos, aujourd'hui, c'est de dire : Bien, la SAAQ a fait une démarche à l'interne, à l'intérieur de son propre programme, qui est bougrement inspirante, donc je pense qu'on peut croiser les deux logiques.

Vous avez raison, notre intervention aujourd'hui, une touche la SAAQ, l'autre touche, dans le fond, le rôle, l'office. On doit être plus présents, je pense, sur le... dans le continuum de services.

M. Fortin : Bien, je vais prendre votre intervention puis je vous fais sortir deux secondes du projet de loi n° 22 mais parce que les recommandations sont en ce sens-là aussi, là.

Dans vos... Dans votre mémoire, vous dites qu'un accidenté de la route pourrait avoir... avec la même situation physique, disons, là, pourrait avoir 53 000 \$, puis quelqu'un qui se blesserait en... lors d'un plongeon pourrait avoir 14 000 \$. Vous utilisez des exemples, j'en suis bien conscient, mais est-ce que... dans la réflexion globale gouvernementale, par rapport aux indemnisations, est-ce que vous voyez un secteur particulier sur lequel il y a nécessité de se pencher rapidement? Aujourd'hui, on se penche sur un des programmes, qui, à plusieurs égards, là, est déjà très généreux. On va plus loin, et c'est très bien. Mais est-ce que, selon vous, là, si on avait un programme à changer, une modalité à changer... en fait, vers laquelle il faudrait se tourner le plus rapidement possible?

M. Jean (Daniel) : Bien, dans les faits, si on fait le lien avec les gens qui n'ont pas de revenus suffisants, ça nous amène au nouveau Programme de revenu de base du ministère du Travail, Emploi, Solidarité sociale. Ils sont en train de travailler là-dessus pour une mise en place le 1er janvier, théoriquement, là, 2023. Donc là, l'objectif, c'est de sortir les gens de la pauvreté. Donc, tous ceux qui ne sont pas dans un... qui n'ont pas de revenus suffisants, ils sont actuellement dans un programme qui s'appelle l'assistance sociale, un programme de solidarité sociale, donc qui sont dans les taux que vous avez vus tantôt. Mais effectivement, là, on veut les amener à sortir de la pauvreté, donc à augmenter les revenus, je pense que là, il y a une voie royale.

Nous, ce qu'on dit, c'est que ce qu'on... Dans nos échanges avec la SAAQ, ce qu'on dit : Bien, il faudrait regarder l'harmonisation parce que ça va être le défi par après par rapport à ça. Mais par ailleurs, souvent, les gens disent : Bien, si on s'attaque à la question du revenu des personnes, ça va nous coûter très cher. Moi, ce que je retiens de ce que j'ai eu comme échanges récemment avec les gens de la SAAQ, c'est que, oui, ça demande un investissement, mais avant tout, ça demande de se poser la question : Est-ce que je suis capable de faire mieux avec l'argent que j'ai? Et la réponse, c'est oui, dans ce que j'ai vu. Donc, il y a... d'où le lien qu'on fait avec la SAAQ. C'est inspirant.

• (17 heures) •

M. Fortin : Ça va pour moi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, M. le député de Marquette, cinq minutes.

M. Ciccone : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Bonjour à vous deux. Bonjour à vous deux.

Je veux revenir sur les soins à domicile parce qu'on... ce matin, avec les groupes aussi, les soins à domicile revenaient passablement, là. Je veux juste vous poser une question en ce sens, à l'effet que... Je pense que, de notre côté, on voit d'un bon oeil également qu'on passe de 649 \$ à 1 500 \$ par semaine pour des soins qui correspondent, là, pour des... ceux qui ont été accidentés de façon grave, pour les soins à domicile. Cependant, vous l'avez bien mentionné, notamment sur la pénurie de main-d'oeuvre, seriez-vous... verriez-vous d'un bon oeil que les proches des familles qui sont considérés comme des proches aidants puissent avoir accès, justement, à cet argent-là?

M. Jean (Daniel) : Qu'on leur verse, du côté de... avec la SAAQ... avec l'argent de la SAAQ, vous voulez dire ou...

M. Ciccone : ...parce que, si on regarde la... actuellement, avec la pénurie de main-d'oeuvre, ce n'est pas facile d'avoir, justement, de la main-d'oeuvre à domicile pour que... Puis il y a beaucoup de la famille, des proches des accidentés graves qui souhaitent rester à la maison pour prendre soin de leurs proches. Est-ce que vous voyez d'un bon oeil... Est-ce que ça pourrait être disponible, ça, justement pour les proches aidants, ce montant-là, qui est offert par semaine, du 1 500 \$?

M. Jean (Daniel) : Dans les faits, bon, il y a des éléments techniques, là, là-dedans. C'est que j'aurais tendance à dire, tout dépendant, là, si on fait référence à chèque emploi-service... et je connais moins les particularités de la SAAQ, mais c'est un emploi, d'une certaine façon. Si on dit : Est-ce que les proches pourraient avoir accès au chèque emploi-service et donner le service? C'est quelque chose qui peut être envisagé, parce que, dans le fond, ça devient le statut de travailleur. Il peut y avoir cette voie-là. Je vous dirais que je n'ai pas exploré cette voie-là, mais de façon... ma première réponse, ce serait de dire : Il faudrait... Il ne faudrait pas... Moi, ce que j'aimerais qu'on évite au Québec, c'est de payer des bénévoles ou, tu sais, de donner des statuts de travailleur à des personnes qui n'ont pas de statut de travailleur, parce que là, on ferait peut-être un mélange des genres. Je ne dis pas l'exploitation des personnes bénévoles, mais pour moi, un bénévole, c'est quelqu'un qui n'est pas rémunéré pour ce qu'elle fait. Par contre, elle peut être compensée pour des dépenses, ça va.

Mais, par contre, la voie de passage que je verrais par rapport à la question que vous soulevez, c'est qu'actuellement on est dans une logique... puis c'est pour ça que la réflexion de la SAAQ m'amène des réflexions inspirantes. On est dans une logique où est-ce qu'on intervient à domicile de la personne, et, si on n'est pas capables de trouver assez de ressources pour le peu de... pour le nombre de soins, on va amener la personne en institution, là où on a regroupé les personnes ayant des caractéristiques similaires, de façon à constituer des postes à temps plein pour les gens recrutés. C'est ça, l'idée, autrement dit, on groupe les gens ensemble pour avoir une plus grande facilité de recrutement, O.K., d'avoir des postes à temps complet, d'une certaine façon.

Nous, ce qu'on dit, à l'office, c'est qu'il y a moyen de réfléchir les choses autrement. Entre l'institution puis la résidence, il y a un paquet de modèles alternatifs qui devraient être regardés. Par exemple, il y a des organismes qui ont acheté des blocs-appartements dans lesquels on a regroupé cinq, six personnes qui vivent, de façon autonome, dans ces appartements-là, et là, s'ils ont des besoins similaires, on est capables d'engager une ressource à temps plein et de répondre aux besoins. Donc, on rejoint l'objectif de maintien à domicile, mais, en même temps, l'optimisation des services. La Fondation Martin-Matte est un autre exemple avec ses constructions.

M. Ciccone : Merci. En terminant, une dernière petite question, je la pose à tout le monde, là : Y a-tu des éléments que vous aimeriez voir, dans ce projet de là, ajoutés, pour que ça puisse bien vivre dans le temps, qui ont été oubliés, par exemple?

La Présidente (Mme Grondin) : ...il vous reste une minute.

M. Jean (Daniel) : Personnellement, du côté de l'office, quand on a regardé les choses, ce qu'on voyait, c'est qu'au contraire on est dans une logique où on s'est posé la question... on est dans un système assurantiel, il faut le voir, là, O.K., c'est une particularité... on s'est posé la question comment on est capables de mieux refléter la réponse aux besoins réels, et, en ce sens là, ça nous apparaît intéressant. Peut-être une idée qui pourrait être intéressante, c'est de se poser la question : Est-ce qu'on peut évaluer, dans le fond, à fréquence fixe? Comme on le fait dans le cadre de la mise en oeuvre de la politique À part entière, on évalue à fréquence fixe, avec une démarche structurée, l'application de la loi. On va être à notre quatrième rapport indépendant par rapport à ça.

Ça, c'est des pratiques intéressantes, parce que ça permet d'avoir un coup d'oeil indépendant et de faire les ajustements requis. Mais ce n'est pas nécessairement une position formelle de notre C.A. actuellement.

M. Ciccone : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, parfait. Nous allons terminer la période d'échange avec le groupe... le troisième groupe d'opposition... M. le porte-parole du troisième groupe d'opposition, pardon. Donc, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez 2 min 45 s.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci, Mme Champigny, M. Jean, de participer à cet exercice. Merci de votre mémoire et de nous rappeler qu'en fait, si on étudie un projet de loi comme celui-là, c'est d'abord

pour soutenir les Québécois et de nous donner la perspective du point de vue de l'utilisateur dans le continuum de services. C'est toujours important de se le rappeler. On vous en remercie.

Vous parlez des disparités et, si je comprends bien, vous dites, bon, on fait un rattrapage, qui est souhaité et qui est bienvenu, du côté des indemnités versées par la SAAQ, mais vous soulevez, à quelques reprises, l'idée que les disparités demeurent. Mais vous voulez, si j'ai bien compris, là, approfondir la question. Parce qu'à l'heure actuelle, est-ce que ce n'est pas clair qu'il y a disparité ou c'est les écarts que vous voulez mesurer? Je voudrais juste saisir.

M. Jean (Daniel) : L'idée, c'est que... de façon très simple, c'est que des personnes pourraient dire, compte tenu que les personnes accidentées sont dans un système assurantiel, O.K., elles ont une couverture plus complète, O.K., par rapport à un citoyen qui n'a pas eu un accident. Donc, on serait portés à dire : Il y a des écarts au niveau des services offerts. Quand on regarde objectivement, on voit des écarts, puis ça s'explique, parce que, des fois, ce n'est pas les mêmes clientèles. Puis, des fois, ça peut être les mêmes clientèles. La question qu'il faut se poser, c'est : Est-ce que c'est le problème de la SAAQ ou c'est le problème, exemple, de l'office, avec ses partenaires... Dans ce cas-là, la réponse est claire, c'est le problème de l'office. Mais l'office, quand il regarde ce que fait la SAAQ, il voit des pratiques qui sont bougrement intéressantes, parce qu'ils ont réussi, à partir d'une enveloppe fermée, de dégager des marges de manoeuvre pour faire plus, et ça, c'est inspirant. Donc, d'où notre propos, ces deux messages.

Oui, il y a des disparités, on ne le nie pas. Puis d'ailleurs M. Gardner, je pense, qui a passé avant nous, illustre que c'est... il y a des écarts entre des programmes, puis c'est correct. Moi, ce que je pense, le défi, c'est que l'office a maintenant un mandat très clair de trouver une réponse adaptée.

M. Arseneau : Merci. Ma deuxième question, ce serait concernant la terminologie. Vous avez parlé de cette volonté-là, là, justement, de clarifier les choses et de simplifier aussi les démarches pour les gens que vous représentez. Est-ce que c'est, purement et simplement, une question de terminologie, où, même quand on a la même terminologie, parfois, c'est l'interprétation qu'on en fait qui peut varier d'un ministère à l'autre ou d'un gestionnaire de programmes à un autre?

La Présidente (Mme Grondin) : M. Jean, il vous reste à peine 10 secondes pour répondre.

M. Jean (Daniel) : O.K. Bien, d'une part, ce que je dirais, c'est que, si un enfant est accidenté, O.K., il faudrait qu'on utilise la même terminologie quand il est dans le SEHNSE, quand il... après ça, il passe aux autres programmes.

La Présidente (Mme Grondin) : Je dois malheureusement vous interrompre. Donc, Mme Champigny, M. Jean, merci beaucoup de votre contribution à nos travaux.

Je vais suspendre ces derniers quelques instants afin d'accueillir le prochain groupe. Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 17 h 09)

(Reprise à 17 h 12)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons nos travaux. Je souhaite maintenant la bienvenue aux représentants de l'Association des professionnels du dépannage du Québec. Bonjour, messieurs, bienvenue à l'Assemblée nationale. Je vais vous inviter à vous présenter et je vous rappelle que vous avez 10 minutes pour faire votre exposé. Par la suite, nous allons débiter les... amorcer les échanges avec les différents groupes parlementaires. Donc, la parole est à vous.

Association des professionnels du dépannage du Québec (APDQ)

M. Breton (Réjean) : Merci. Mon nom est Réjean Breton, président-directeur général de l'association professionnelle du dépannage du Québec. Je suis accompagné des deux vice-présidents de l'association, M. Mike Burstall et ainsi que M. Jean-Paul Larouche. L'association professionnelle du dépannage du Québec vous remercie de votre accueil aujourd'hui, membres de la commission, M. le ministre.

L'Association des professionnels du dépannage du Québec représente 368 entreprises liées à l'industrie du dépannage routier sur l'ensemble du territoire québécois. Ces entreprises ont des ententes avec les corps policiers du Québec et des assistances routières, où elles effectuent des appels d'urgence 24 heures, sur sept jours. Depuis plus de 27 ans, l'APDQ est un partenaire dynamique du gouvernement du Québec, tant dans ses réflexions que dans ses projets touchant le dépannage routier. Veuillez noter que, pendant la pandémie, des firmes de dépanneuses ont continué à répondre aux services d'urgence, comme travailleurs essentiels, car un opérateur de dépanneuse fait partie des premiers intervenants lors d'un incident routier. L'APDQ est active également à plusieurs tables de concertation, soit avec le ministère des Transports, la Société de l'assurance automobile du Québec, Contrôle routier Québec, la Commission des normes de l'équité et santé, sécurité du travail, la Sûreté du Québec et le Service de police de la ville de Montréal, ainsi que plusieurs corps de police municipaux à l'échelle provinciale.

Depuis 1998, l'APDQ est un partenaire avec le Centre intégré de la gestion de la circulation, du ministère des Transports, afin d'encadrer le système du réseau de remorquage sur l'île de Montréal et des banlieues autour de l'île.

L'APDQ a produit des protocoles d'entente, également, adaptés aux besoins des agents de la paix au Québec, afin de s'assurer que les entreprises en dépannage routier soient professionnelles, dans leur offre de services, pour répondre aux appels des policiers pour différents types de services : collision, panne, saisie, carambolage. Cette conformité assure un partenariat crédible et durable avec les corps policiers.

En 2012, la loi sur le corridor de sécurité a été mise en vigueur au Québec. Pour votre information, l'APDQ avait été un des demandeurs initiaux, en 2009, pour cette mesure d'importance liée à la sécurité routière. Pour fins de statistiques, avant cette mesure légale, en 2012, environ 10 % des usagers de la route effectuaient une manoeuvre sécuritaire lorsqu'ils apercevaient une dépanneuse et son opérateur en bordure d'une route. Depuis cette mesure légale, liée à l'article 406.1 du Code de la sécurité routière, cette donnée a augmenté à plus de 50 %. Cependant, nous avons noté, depuis quelques années, plusieurs comportements où les automobilistes semblent être distraits lorsqu'ils sont au volant de leur véhicule, et d'autant plus lors d'incidents routiers, puisqu'ils ralentissent pour prendre en photo ces incidents.

Voilà pourquoi il est important de définir les signaux visuels en amont pour un véhicule de service, soit une dépanneuse munie, actuellement, de gyrophares de couleur jaune. Parmi les véhicules lourds qui doivent être munis d'un gyrophare jaune, il y a, entre autres, les déneigeuses. Pour votre information, l'utilisation des gyrophares jaunes est obligatoire pour les déneigeuses qui circulent sur le réseau routier. Cependant, une dépanneuse, lorsqu'elle circule, n'a pas le droit d'actionner son gyrophare jaune, mais elle peut et elle doit l'actionner lorsqu'elle intervient pour s'immobiliser afin d'effectuer une intervention de dépannage. Contrairement à un conducteur de déneigeuse, qui demeure dans son véhicule, l'opérateur de la dépanneuse travaille debout près de la ligne de rive et près des véhicules circulant sur les voies rapides.

Pour intervenir à un appel d'urgence, présentement, une dépanneuse ne peut pas actionner son gyrophare à couleur unique, qui est le jaune, et cela occasionne très fréquemment un délai d'intervention. Notez que le réseau de remorquage exclusif à Montréal, par contrat, exige un délai de 15 minutes maximum pour se rendre sur une scène d'un incident routier lorsqu'un patrouilleur du ministère des Transports et/ou un policier de la Sûreté du Québec font appel à l'entreprise de remorquage attirée au secteur. C'est pourquoi que l'APDQ est favorable à l'ajout d'une couleur supplémentaire au gyrophare jaune pour circuler sur un accotement, pour se rendre sur une scène de dépannage et d'effectuer l'opération de remorquage en toute sécurité. Bien entendu, tel est le cas, actuellement, en quittant la scène, la dépanneuse va éteindre son gyrophare à couleurs multiples. Prendre note qu'une dépanneuse fait partie des véhicules ayant l'autorisation de circuler dans un espace réservé aux véhicules d'urgence et aux patrouilleurs du ministère des Transports.

En ce qui concerne les éléments liés au projet de loi pour l'industrie du dépannage routier au Québec, auxquels nous accordons beaucoup d'importance, il y a l'ajout du feu vert pour une dépanneuse. Bien entendu, comme je le mentionnais précédemment, l'APDQ est favorable à cette mesure, puisqu'elle va permettre d'intervenir pour répondre à un service d'urgence, un dépannage routier, plus facilement et de façon plus sécuritaire, tout en respectant le Code de la sécurité routière. C'était le mandat du feu vert, vous l'avez à l'article 40 du projet de loi.

Le prochain élément, qui est à l'article 33, qui est le règlement sur les frais de remorquage et de garde des véhicules routiers, le retrait de la grille tarifaire du règlement permettra d'indexer les tarifs selon l'indice des coûts à la consommation, puisqu'actuellement les propriétaires de dépanneuse ne peuvent couvrir leurs frais d'opération et d'entreposage d'un véhicule saisi.

À l'article 34 du projet de loi, seuil de la valeur d'un véhicule saisi abandonné, des entreprises de dépannage ayant un véhicule saisi par un agent de la paix, qui est en entreposage dans nos fourrières et dont celui-ci n'est pas réclamé... Les entreprises ne désirent pas garder ce véhicule pour fins de vente et/ou de rebut, étant donné qu'une entreprise de dépannage n'est pas un commerçant d'automobiles. Quelqu'un doit payer les frais de remorquage et d'entreposage à la firme de dépanneuse, soit le propriétaire fautif, ou le conducteur fautif, ou la Société de l'assurance automobile du Québec, qui, par la suite, pourrait le placer sous le compte client, entre guillemets, à la société.

• (17 h 20) •

À l'article 36 du projet de loi, déplacement d'une roulotte de chantier, l'APDQ indique dans son mémoire que l'utilisation d'un équipement amovible n'a pas la même application technique lorsque c'est une dépanneuse qui effectue le déplacement. Il y a plus de précisions au niveau technique, au niveau des mesures, dans le mémoire.

À l'article 58 du projet de loi, dispositif de consignation électronique, l'APDQ est en faveur de cette mesure. Cependant, nous demandons qu'il y ait une exemption au niveau du dépannage routier, qui est une industrie particulière au niveau des opérations. Pour votre information, 95 % des compagnies de remorquage effectuent un dépannage au niveau régional, soit à l'intérieur de 160 kilomètres. Étant donné qu'il arrive, à l'occasion, qu'il puisse sortir de son rayon de 160 kilomètres, jusqu'à 200 kilomètres maximum, l'APDQ demande une exemption, soit le fait de demander qu'une dépanneuse, en service de remorquage, bien entendu, puisse être en mesure de sortir de son rayon de 160 kilomètres à quatre reprises à l'intérieur d'une période de 15 jours. C'est un élément qui existe, actuellement, aux États-Unis.

Il faut savoir que l'industrie du dépannage routier n'a pas les mêmes réalités que l'industrie du transport routier. La majorité des entreprises sont situées dans les municipalités régionales de comté, MRC, ayant une entente avec le corps de police local et/ou avec une assistance routière.

Nous avons également trois autres demandes à formuler aujourd'hui. Le premier, ce qui concerne les véhicules non réclamés... définir l'interprétation de l'agent de la paix. Notre demande est reliée à l'article 636.3 du Code de la sécurité routière, à l'effet qu'à l'article 636 du code... 636.3, excusez-moi, il est indiqué que seul un contrôleur routier peut faire remiser un véhicule, alors qu'un policier peut le faire également. Il serait donc plus pertinent d'indiquer au code «agent de la paix», au lieu de «contrôleur routier».

Le droit de rétention, qui est notre deuxième demande...

La Présidente (Mme Grondin) : M. Breton, il vous reste une minute.

M. Breton (Réjean) : ...le droit de rétention d'un véhicule routier lorsque la demande provient d'un agent de la paix. Nous demandons d'inscrire au Code de la sécurité routière, à l'article 392 et à l'article 500, qu'un gardien d'un véhicule peut retenir le véhicule jusqu'au paiement des frais.

Lorsqu'un agent de la paix fait appel à une dépanneuse pour un véhicule qui nuit à la circulation, entre autres, si vous vous souvenez bien, en février 2017, lors du carambolage, l'autoroute à Montréal... si cette situation-là, au niveau légal, aurait été appliquée ou applicable, à ce moment-là, on n'aurait pas vécu ce qu'on a vécu là, comme on peut le vivre à quelques situations à l'échelle provinciale actuellement. C'est la fin de notre présentation. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, messieurs. Donc, nous allons débiter la période d'échange. M. le ministre, je vous cède la parole. Vous avez une enveloppe de 16 minutes.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Merci, messieurs, d'être là aujourd'hui. Vous nous amenez des très bons points, puis j'y vais de façon aléatoire, là, pour les questions. Je vais aller tout de suite sur les saisies de véhicules, là. Vous le savez, quand un véhicule n'est pas réclamé, la SAAQ procède à une charge de 255 \$ plus taxes. Puis présentement, les statistiques nous disent : 85 % des véhicules le sont, réclamés, il y en a à peu près 15 % qui ne le sont pas, puis il y a à peu près 0,7 % de ces véhicules qui sont vendus aux enchères. Vous souhaitez qu'on augmente cette somme à 530 \$ plus taxes. C'est quand même important. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi vous avez ce besoin, s'il y a déjà 85 % des véhicules qui sont réclamés dans un temps x?

M. Breton (Réjean) : Dans le nombre de véhicules qui ne seront pas réclamés, il faut savoir qu'il n'y a aucune rémunération à notre égard, à ce moment-là, alors qu'on a remorqué le véhicule et on l'a entreposé de façon sécuritaire pendant 30 jours, pour constater qu'après la période de 30 jours on n'a pas de nouvelles du propriétaire et on reçoit, bien souvent, par le fait même, de la société, l'immatriculation à notre nom, et d'autant plus que, si on veut revendre le véhicule, la vérification mécanique est obligatoire. Mais la raison que le propriétaire ne vient pas chercher son véhicule, c'est parce qu'il ne vaut pas le prix demandé.

Pourquoi que nous, au niveau de l'industrie du dépannage routier, on viendrait gérer une situation à laquelle la société, elle a autorisé un véhicule à circuler, alors que, si elle ne s'occupe plus des raisons qu'on parle aujourd'hui, ici, un exemple, saisie de véhicule, si la valeur du véhicule serait plus de 400 \$, 500 \$, c'est certain que le propriétaire, il viendrait chercher son véhicule? Donc, on vient un petit peu travailler pour la société au niveau administratif, d'autant plus qu'il y a une perte financière reliée à cette façon de faire. C'est inéquitable.

Et il faut savoir qu'à l'époque, au début du règlement, la société déboursait un montant, pour les véhicules non réclamés, qui était de 100 \$, à l'époque, qui était la compensation. Donc, c'est pour ça que ça peut être par mesure compensatoire. Si la société désire garder le tarif qu'on mentionne tantôt, bien, la société n'a seulement qu'à nous payer de notre côté puis elle fera ce qu'elle veut avec le véhicule. Parce qu'en réalité, ce qu'il faut comprendre, le citoyen qui a une automobile, il sait très bien que, s'il ne veut plus son véhicule... je ne parle pas juste des véhicules saisis, en passant, je parle des véhicules non réclamés, en général, auxquels j'ai fait référence tantôt... c'est que, si son véhicule demeure dans son stationnement à lui, il a une obligation, mais si, son véhicule, il va le stationner en bordure de route, il n'a plus d'obligation. L'agent de la paix fait appel à l'entreprise de dépannage, et c'est l'entreprise de dépannage qui doit faire les démarches pour retrouver le propriétaire, bien souvent, et, bien entendu, ils se retrouvent avec un véhicule de faible valeur, et ce type de véhicule là... justement, c'est ce type de véhicule là que, bien souvent, il va y avoir une perte de contaminants, si minime soit-elle, au niveau du carburant, de l'huile.

Ce qu'on s'aperçoit depuis le début du règlement des véhicules saisis au Québec, beaucoup de fourrières, présentement, à l'échelle provinciale, nos terrains sont rendus comme des éponges, au niveau environnemental, parce qu'on récupère des véhicules qui viennent s'égoutter dans nos cours, qui sont... c'est qu'ils sont... quand on dit «donnés par la société», c'est un grand mot, «donnés». C'est un problème qui nous est transféré, auquel on ne veut plus prendre la responsabilité.

M. Burstall (Mike) : Je peux-tu juste rajouter quelque chose sur ça? On est aussi responsables pour les effets personnels pour six mois après que le client vient chercher le véhicule, donc il faut qu'on mette ça dans des casiers, en cas qu'il revienne. Donc, dans les lois, on est responsables pour un autre six mois. Réjean parlait que, quand la loi a débuté, on avait une ristourne de 100 \$ pour les véhicules qui ont été laissés à nos membres. Mais au tout début, quand ça a commencé, la SAAQ venait puis elle payait la facture au total. Aucun véhicule n'était abandonné chez nous. Puis cette manière là, ça fonctionnait bien, parce que tout le monde était payé, les véhicules partaient. Mais aujourd'hui, malheureusement, avec le montant qu'ils nous donnent, 3 000 \$ ou moins, ils nous laissent plus de véhicules à nos fourrières.

Puis l'idée du 255 \$ et 530 \$, là — on va arrondir les numéros — c'est que, quand le citoyen reçoit, dans la malle, le document pour récupérer son véhicule, il dit que soit tu nous paies, à la SAAQ, 255 \$, ou vous vous présentez à la fourrière et vous payez 530 \$ pour 30 jours. Le client, il regarde ça et il dit... D'habitude, il va prendre le moins cher. Donc, il va céder le 255 \$. Ça les claire du véhicule, et là les véhicules abandonnés deviennent plus en plus chez nous. Qu'est-ce qu'on a essayé de dire, c'est que, si vous mettez, jumelez le 530 \$ et le 530 \$, quand il reçoit les deux documents, il va faire un choix. Il va dire : Peut-être que je vais aller le chercher, ou soit : Je vais l'abandonner. Mais aujourd'hui, à ces montants-là, il va prendre le moins cher. Premièrement, il s'est fait saisir parce qu'il a un problème puis il a probablement d'autres problèmes personnels. Donc, financièrement, il préfère laisser au moins cher. C'est là où, nous autres, on devient encore perdants.

M. Bonnardel : Excellent. Donnez-moi vos explications, pour notre propre gouverne, là, sur l'exemption au dispositif, là, de la dépanneuse, là, pour le rayon de 160 kilomètres, là, que vous souhaitez, à quatre reprises par période de 15 jours, là, l'explication que vous nous avez donnée tantôt. Donc, donnez-moi un peu plus d'informations sur cette disposition, là, que... et l'exemption que vous souhaitez avoir, là.

M. Breton (Réjean) : Oui, comme je mentionnais précédemment, on effectue des services d'urgence. On intervient rapidement sur les routes et autoroutes, dans lesquels, parfois, bien souvent, c'est plus sur une autoroute. Mais bref, un individu qui peut demeurer, un exemple, dans la région de Québec puis qui fait l'objet d'une panne, bien souvent, cette personne là, comme tout individu, va vouloir aller immédiatement dans sa ville où est-ce qu'il demeure. Un exemple, Montréal, ça fait que... qui représente environ 200 kilomètres. C'est sûr qu'il n'ira pas livrer le véhicule dans une autre province, on ne veut pas faire en sorte que... de jouer sur la sécurité, au niveau de la fatigue, loin de là.

Cependant, le conducteur d'un véhicule lourd, ici, une dépanneuse, qui sort à l'extérieur d'un rayon de 160 kilomètres, il doit compiler ses heures précédentes, minimum, sept jours ou 14 jours, tout dépendant le cycle qu'il va choisir. Mais bref, est-ce que le conducteur doit prendre le temps d'aller au bureau s'il est à, un exemple, une trentaine de kilomètres de son bureau, lorsqu'il est intervenu sur le réseau routier, pour compiler ses heures, étant donné que, dans notre domaine, on effectue beaucoup d'appels par jour, puis c'est des appels à l'intérieur d'un rayon de quelques kilomètres seulement?

Lorsqu'on a une... en situation hivernale, d'autant plus, beaucoup d'appels se font en urgence, un après l'autre. Donc, on y va pour le service et la sécurité, bien entendu. La réalité qu'on a, reliée aux heures de conduite, n'est pas la même que quelqu'un qui effectue un transport routier à long terme, puis pendant toute la semaine, qui va rouler, parfois, 4 000, 5 000, 6 000 kilomètres par semaine, tout dépendant. Nous, on demeure dans un rayon de 160 kilomètres, mais la zone grise, entre 160 et 200, on ne veut pas qu'un conducteur de dépanneuse soit fautif et puis qu'il reçoive un constat de 1 100 \$ pour se faire remercier d'avoir intervenu de façon urgente sur le réseau routier. C'est notre justification.

• (17 h 30) •

M. Bonnardel : Merci. Dernier petit point, je laisse la parole à mes collègues après. Vous parlez de l'utilisation... le terme «antidérapant», chaînes et pneus à crampons. Vous demandez... je rigole, là, mais vous demandez de rajouter ça dans le règlement. Expliquez-moi un peu pourquoi.

M. Breton (Réjean) : Oui. Moi aussi, également, je rigolais lorsque les entreprises de dépannage au Québec, surtout dans les dernières semaines, avaient un appel d'un entrepreneur en déneigement qui n'avait pas placé ses chaînes sur les roues lorsqu'il était en région montagneuse, entre autres, puis il avait le droit de le faire. À ce moment-là, la déneigeuse a fait l'objet d'un enlèvement. Mais pour se rendre sur place, c'était glissant pour la déneigeuse, ça l'est pour la dépanneuse. Soit qu'on attende que la glace fonde ou soit qu'on se fait venir un autre véhicule, avec des chaînes, pour mettre du sable, sur le nombre de kilomètres permis, ou la dépanneuse en question qui intervient, soit à la demande du client, dans un cas comme ça, ou soit à la demande d'un agent de la paix. Souvent, l'agent de la paix demande la dépanneuse, que...

Bien souvent, un enlèvement d'un véhicule lourd va obstruer la voie de circulation, ça fait que... parce qu'à la longueur qu'il peut avoir... Donc, étant donné qu'un véhicule d'urgence peut avoir ça, une déneigeuse peut l'avoir, bien souvent, un policier est content de nous voir arriver lorsqu'une route quelconque est bloquée. Une fois que l'intervention est terminée, le contrôleur routier nous arrête, il nous attend quelques kilomètres plus loin, nous émet un constat d'infraction à cause de cette mesure-là. C'est certain qu'à partir de la semaine passée, à laquelle j'ai eu beaucoup d'appels qui venaient dans des régions montagneuses au Québec, que ce soit dans l'est ou dans l'ouest, j'ai proposé aux compagnies de remorquage de ne pas intervenir dans des situations comme ça.

M. Bonnardel : ...vos chaînes pourraient être utilisées pour l'événement x, pour sortir le camion ou autre, puis enlever ces chaînes tout de suite après.

M. Breton (Réjean) : Oui, oui, c'est comme... Oui, oui, c'est très local, là.

M. Bonnardel : Si on vous... C'est comme ça que vous... Non, mais ce que je veux dire, c'est que là, moi, je ne veux pas que vous vous fassiez arrêter par les contrôleurs par la suite. Donc, ce que vous me demandez, c'est de l'utiliser pour l'événement x, puis on l'enlève tout de suite après?

M. Breton (Réjean) : Oui, oui. Puis la précision est importante... Lorsqu'on quitte notre point de service pour se rendre sur une scène, bien entendu, les chaînes ne sont pas sur nos roues.

M. Bonnardel : C'est ça, c'est ça.

M. Breton (Réjean) : C'est impossible, on ne pourra pas rouler. C'est seulement que rendu à l'endroit que c'est glissant... bien souvent, c'est dans un rang, une station montagneuse. Bref, on les installe là puis on va les retirer, par la suite, avant de sortir du rang en question.

M. Bonnardel : Je comprends.

M. Breton (Réjean) : C'est quelques kilomètres d'intervention. Mais, dans le passé, on n'a jamais eu de problématique, mais, bref, on le vit présentement.

M. Bonnardel : C'est surtout pour vos collègues... bien, vos compagnies plus au nord, j'imagine, là.

M. Breton (Réjean) : Bien, tout endroit montagneux au Québec, là. On l'a vécu en Gaspésie, récemment, puis on l'a vécu à quelques reprises depuis une semaine dans la MRC des Collines.

M. Bonnardel : O.K. Ça va pour moi. Je ne sais pas si mes collègues ont des questions.

La Présidente (Mme Grondin) : Effectivement, M. le député de Bourget, il reste une enveloppe de cinq minutes.

M. Campeau : Je n'ai pas une grosse question, juste une petite. Je reviens à ce que vous avez dit au début, l'ajout du feu vert au gyrophare jaune. Est-ce que ça existe ailleurs? Est-ce que ça se fait ailleurs actuellement?

M. Breton (Réjean) : Oui. Présentement, dans l'Ouest canadien, il y a des provinces qui l'acceptent qu'une autre couleur de... soit munie au gyrophare, qui est le bleu, actuellement, pour votre information. On l'a demandé ici, à la société, ou d'autres couleurs, bref, mais notre demande avait été rejetée à l'époque. Mais avec... l'ajout de la couleur verte va faire en sorte, avec une campagne de sensibilisation, de bien indiquer aux automobilistes et aux camionneurs, bien entendu... Parce que ces gens-là, ils se parlent de l'interprétation, lorsqu'ils constatent un gyrophare jaune à un kilomètre des lieux, un exemple, bien, souvent, ils vont se dire : Ah! c'est une déneigeuse. Lorsque je vais arriver en amont de la déneigeuse, je vais me déplacer, mais ils constatent, bien souvent, que le gyrophare jaune, c'est une dépanneuse qui est immobilisée, puis il y a quelqu'un debout à côté. Puis la raison que la dépanneuse est là, bien souvent, c'est glissant. Cette personne-là en question peut freiner brusquement, causer un dérapage, puis on a vécu des situations au Québec qui ont été très problématiques depuis 20 ans. On a eu des pertes de vies, des blessures majeures au niveau du dépannage routier.

Donc, cette mesure-là, avec une campagne de sensibilisation, va faire en sorte de bien mentionner aux automobilistes qu'une couleur multiple reliée à un type de véhicule précis, que ce n'est pas la même définition, l'interprétation de tout type de gyrophare jaune à laquelle... huit catégories, présentement, des véhicules lourds au Québec, ils l'utilisent.

M. Campeau : Vous avez mentionné aussi qu'il y avait un respect de 10 % de la population, et, depuis l'ajout d'un corridor de sécurité, c'est monté à 50 %. C'est bien, mais ce n'est pas fameux encore, 50 %, là.

M. Breton (Réjean) : Non, vous avez raison, puis ce qui ajoute à cela, depuis quelques années, c'est l'avènement des cellulaires au volant. Puis en 2012, ce n'était pas le même effet, je vous dirais, au niveau des textos, comme c'est le cas aujourd'hui. Puis ça cause vraiment un problème relié au fait que... L'interprétation du gyrophare jaune, c'est une chose, mais, lorsque l'automobiliste n'a pas les yeux en avant de lui, sur le réseau routier, c'est une autre chose qu'on vit, qui est très problématique, pas seulement pour l'industrie du dépannage routier. On le vit dans tout genre de situation reliée au réseau routier, actuellement.

M. Campeau : Je reviens encore au gyrophare vert et jaune, là. Ça permettrait donc à un véhicule de circuler en bordure de la route.

M. Breton (Réjean) : Oui, également.

M. Campeau : N'importe quel temps.

M. Breton (Réjean) : Lorsqu'il est en situation d'urgence, oui.

M. Campeau : Il n'y a pas un danger d'abus, qu'on génère l'urgence un peu facilement?

M. Breton (Réjean) : Bien, je souhaite que, dans l'encadrement, il puisse y avoir une mesure de vérification, parce que tous les appels, maintenant, sont effectués de façon électronique. C'est facilement vérifiable, advenant le cas qu'il puisse y avoir de l'abus, puis effectivement on va s'assurer, avec nos partenaires, que ce soit bien encadré.

M. Campeau : Merci beaucoup.

M. Burstall (Mike) : Je veux juste rajouter quelque chose. C'est juste... Beaucoup de personnes pensent toujours, les feux verts, c'est pour protéger nos opérateurs, parce qu'on est réglementés par la CNESST. C'est pour aussi les personnes qu'on remorque sur la route, les usagers de la route. Tu sais, eux autres, ils peuvent se faire frapper. Tu sais, ils sont derrière nous autres, on arrive devant le véhicule, la situation, ce n'est pas juste pour nos opérateurs, c'est pour les usagers sur la route. Donc, si quelqu'un se fait mal, une famille sur la route, la responsabilité va tomber sur nous autres : Est-ce que tu as bien fait ton corridor? Bien, tu sais... Donc, ça peut tomber sur nous autres aussi. C'est ça, la crainte qu'on a.

M. Campeau : Je comprends. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : 1 min 30 s. Allez-y, M. le député de Beauharnois.

M. Reid : ...le dispositif de consignation électronique, je comprends votre argumentaire ici, mais moi, j'ai vécu une situation, pas personnelle, mais dans mon entourage, et la personne qui opérait la remorqueuse, ça faisait 16 heures qu'elle était sur la route. Puis la personne m'a dit : Moi, je suis à bout. Il y a peut-être une question de pénurie de main-d'oeuvre, là, ça fait quelques mois de ça, mais je voulais, moi, vous entendre là-dessus. Est-ce qu'il y a un contrôle qui est fait, là? C'est certain qu'on parle ici d'un dispositif, mais est-ce qu'il y a un contrôle qui est fait auprès des opérateurs, dans votre association?

M. Breton (Réjean) : Au niveau de la loi sur le PEVL, au niveau des véhicules lourds au Québec, un propriétaire d'une compagnie de transport a la responsabilité de s'assurer que son conducteur puisse être en mesure d'intervenir de façon sécuritaire, même si on a une dérogation. Et, même si les compagnies sont sensibilisées, c'est certain qu'on va suggérer aux entreprises de dépannage soit de refuser un appel ou soit de faire intervenir un collègue d'un secteur limitrophe. Advenant le cas qu'au niveau des statistiques on pouvait constater... Si on constate, c'est-à-dire, qu'il y a un événement fâcheux et surtout des événements fâcheux, on va être les premiers à la table de concertation à s'asseoir avec le gouvernement pour trouver une piste de solution.

M. Burstall (Mike) : Parce que, juste pour ajouter, des fois...

La Présidente (Mme Grondin) : En conclusion, allez-y, il vous reste 15 secondes.

M. Burstall (Mike) : O.K. Des fois, à 3 heures du matin, tu n'as pas un choix, encore une famille, il fait moins 30, puis le gars, il a fait 16 heures de route, la Sûreté t'appelle, c'est un cas exceptionnel. Donc, c'est ça qu'on parle, des cas seulement exceptionnels.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci beaucoup, M. Burstall. Donc, nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle. M. le député de Pontiac, la parole...

• (17 h 40) •

M. Fortin : Merci, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs. Merci d'être avec nous.

Juste peut-être poursuivre sur la... les questions sur les feux verts, là. Tantôt, vous nous avez mentionné : Bien, il faut faire attention pour ne pas... avec un feu jaune, les gens peuvent se mélanger avec les déneigeuses peut-être. Avec le feu vert, qui est disponible, là, aux pompiers bénévoles en ce moment, est-ce qu'il n'y a pas le même risque de se mélanger entre les deux? Est-ce que c'est la bonne couleur, là, où est-ce que ça prendrait quelque chose de spécifique aux remorqueuses?

M. Breton (Réjean) : Étant donné qu'on a demandé à quelques reprises, depuis quelques années, n'importe quel type de couleur... ce qui a été refusé, à ce moment-là. On a constaté, depuis quelque temps, que la couleur verte, là, fait en sorte que c'est le même besoin qu'on a, comme les pompiers, se rendre de façon sécuritaire sur un service d'urgence, c'est la même utilité, donc en employant parfois les accotements. Parce qu'à quelques reprises on se rendait sur une scène, on prenait l'accotement, puis, une fois que le véhicule était remorqué, il est arrivé à quelques reprises que l'agent de la paix donnait un constat d'infraction à l'opérateur de la dépanneuse à laquelle l'agent de la paix était content qu'il intervienne rapidement, mais il donnait un constat quelques minutes après parce qu'il l'a vu arriver par l'accotement. Cependant, je dois dire que, suite à ça, il y a des opérateurs de dépanneuse qui respectaient fidèlement le Code de la sécurité routière et restaient dans la congestion pendant 35 à 40 minutes, puis parfois le policier mentionnait : Bien, qu'est-ce que tu as fait, pourquoi tu n'as pas pris l'accotement? Voyez-vous? Ça fait que c'est pour ça, il y a une zone grise présentement puis qu'il faut corriger, que ce soit en situation rurale ou en milieu urbain.

M. Fortin : O.K. Là, vous avez fait référence... parlant de contrôle routier, là, vous avez fait référence, pour les chaînes, entre autres, au fait de la situation particulière, je pense, c'était la MRC des Collines, vous avez mentionné, où il y a eu des constats d'infraction d'émis dernièrement. Mais ça, ça n'a jamais été un problème pendant des années et des années, là. Ça vient de commencer à se produire, là, des agents de la paix qui donnent des constats pour cette situation précise, là?

M. Breton (Réjean) : Depuis environ cinq, six ans, on a eu quelques cas, mais il y en a plus depuis deux, trois ans, je vous dirais, deux, trois hivers. C'est plus en période hivernale.

M. Fortin : Puis c'est vraiment juste dans certaines régions pour l'instant, là, ce n'est pas généralisé encore. Mais ce que ça vous dit, c'est qu'il y a besoin de changer la loi parce que, justement, il y a des agents de la paix qui sont peut-être un peu plus zélés que d'autres, là, disons.

M. Breton (Réjean) : Toute région montagneuse, au Québec, ou sinueuse, s'il n'y a pas eu un constat d'infraction, il y a un avertissement de la part de Contrôle routier Québec.

M. Fortin : O.K., ça me va. Moi, j'ai juste un autre truc, là. Sur l'article 33, vous dites essentiellement qu'en retirant la grille tarifaire du règlement, là, ça permet d'indexer les tarifs à l'indice des coûts à la consommation. Parce qu'en ce moment les propriétaires de dépanneuse, bien, ils font certaines opérations, notamment l'entreposage d'un véhicule saisi, sans couvrir leurs frais. Mais, si c'est indexé à partir du montant actuel, vous ne ferez pas plus vos frais l'année prochaine, là.

M. Breton (Réjean) : Vous avez raison. Le prix de référence, il faut qu'il soit absolument changé.

M. Fortin : O.K. Donc, vous demandez l'indexation, mais aussi l'augmentation du prix de référence. C'est quoi, votre marge, en ce moment, votre marge négative en ce moment? De combien faut-il l'augmenter à ce moment-là?

M. Breton (Réjean) : De 45 \$.

M. Fortin : O.K. 45 \$, en partant, plus indexation au coût de consommation?

M. Breton (Réjean) : Justement. C'est relié, entre autres, avec une étude économique de Raymond Chabot Grant Thornton.

M. Fortin : Vendu. Ça va. C'est bon pour moi.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, M. le député de Marquette, 7 min 22 s.

M. Ciccone : Merci. Bonjour, messieurs. Deux petites questions. J'ai regardé vos revendications, là, l'article 36 du projet de loi, qui concerne les lumières amovibles, vous dites que c'est inapplicable. J'aimerais vous entendre là-dessus.

M. Breton (Réjean) : Oui. Pour votre information, pour le peu de déplacement de roulottes de chantier qu'il peut y avoir, lorsque c'est fait par un camion tracteur, ce n'est pas dans notre industrie. Parfois, c'est fait par une dépanneuse, pour des raisons quelconques. Le règlement dit actuellement qu'une roulotte de chantier qui est déplacée, il faut que les lumières rouges, en arrière, soient aux extrémités, gauche et droite. Alors, des lumières amovibles qu'une dépanneuse place de façon temporaire sur un véhicule qu'elle remorque, c'est environ maximum 90 centimètres de large, le dispositif. C'est seulement que très technique, ce n'est pas applicable. Donc, c'est une petite coquille qu'il faudrait corriger, s'assurer qu'il n'y a pas des constats d'infraction reliés à ça.

M. Ciccone : Deuxième point, vous souhaitez ajouter que le gardien a le droit de retenir le véhicule routier jusqu'au paiement de tous les frais de remorquage et de garde de véhicule. On sait qu'aux États-Unis ça fonctionne comme ça, là. Pourquoi, ici, vous voudriez que ça vienne de cette façon-là?

M. Breton (Réjean) : Lorsqu'un véhicule fait l'objet d'une panne ou d'un enlèvement, si l'automobiliste a son fournisseur en dépannage routier, il va faire appel directement à l'entreprise de dépannage. Et, s'il n'y a pas paiement, étant donné qu'il y a eu une entente tacite au départ, selon le Code civil du Québec, la compagnie de remorquage peut retenir le véhicule. Cependant, lorsque la demande vient d'une tierce partie, un agent de la paix... un agent de la paix qui arrive sur une scène, il demande à l'utilisateur de la route : Avez-vous une dépanneuse? La plupart du temps, c'est toujours non. Le corps de police va faire déplacer sur la scène la compagnie préattitrée au secteur avec des tarifs préétablis. Donc, à ce moment-là, lorsqu'on livre le véhicule, on constate de plus en plus que le propriétaire du véhicule, lorsque le conducteur de la dépanneuse demande paiement, il dit : Ce n'est pas moi qui t'a appelé, demande à celui qui t'a appelé qu'il te paie, le gouvernement, l'agent de la paix, bref.

Donc, c'est exactement ça qu'on a vécu en février 2017, à Montréal, sur l'autoroute Décarie. Si ça n'avait pas été ça, l'intervention aurait été faite facilement. L'agent de la paix sur scène aurait eu un encadrement pour s'assurer que le premier véhicule en avant puisse être déplacé immédiatement, puis on n'aurait pas eu ce problème-là. C'est un exemple, là, parmi tant d'autres.

M. Ciccone : Juste revenir aussi, en terminant, là... je ne sais pas s'il me reste du temps, madame.

La Présidente (Mme Grondin) : Il vous reste un peu plus de quatre minutes, M. le député.

M. Ciccone : Ah! mon Dieu, O.K. Puis dernière question, moi, je veux revenir sur la lumière, là, le feu vert. Pourquoi c'est si important? Vous en avez parlé tantôt, mais, je veux dire, il faut vivre en dessous d'une roche au Québec pour ne pas reconnaître une remorqueuse, là, qui s'en vient, là. Je veux dire, elle s'en vient, puis elle a ses lumières, puis... pour se déplacer, se tasser sur le côté de la route. Ça, on le voit, là, on l'a tous vu, là. Pourquoi on ne fait pas juste une entente en disant : Bien, regarde, c'est une remorqueuse, c'est une remorqueuse? Pourquoi être obligé de mettre une lumière verte, là? Je veux dire, on les reconnaît, les remorqueuses, puis, à un moment donné, s'il y a une entente, c'est ajouté dans le projet de loi qu'ils ont le droit de se promener sur l'accotement, les remorqueuses, quand ils sont appelés, là, ça vient régler le problème. Pourquoi l'ajout d'une lumière verte, alors que ça, ça appartient aux pompiers pour bien les distinguer, là?

M. Breton (Réjean) : Si la visibilité est bonne, puis si vous êtes près du véhicule, plusieurs citoyens au Québec, automobilistes, si on fait comme vous venez de mentionner, ils le savent que c'est une dépanneuse. Mais dès que la visibilité est réduite, que ce soit par la neige, la pluie, à la sortie d'une courbe, ce n'est plus le cas présentement... puis ce n'est pas le cas présentement. Il y en a beaucoup qui ne sont pas sensibilisés à ça. Étant donné qu'on ne parle pas seulement d'une déneigeuse, parfois c'est le facteur qui a le droit d'avoir un gyrophare jaune sur son véhicule pour livrer la poste. Mais que... lorsque la visibilité est réduite, c'est-tu un facteur, c'est-tu une dépanneuse ou un autre véhicule de service, c'est-tu un employé de Bell Canada? C'est ça, l'interprétation qu'on a.

Étant donné qu'en 2009, avec la table de concertation, avec la CSST à l'époque, que ça s'appelait... bien, le guide qui a été fait, à ce moment-là, qui est produit, c'est le seul guide du genre au Canada avec les paliers gouvernementaux... fait en sorte de trouver le plus d'éléments possibles sécurisés puis baisser les statistiques liées aux incidents en dépannage routier.

On a besoin d'une mesure supplémentaire, que ce soit vert ou une autre couleur. Présentement, c'est le vert qui est proposé. Puis, étant donné qu'on peut prendre la même application existante présentement pour un pompier volontaire qui se rend sur une scène, bien, c'est facilement applicable à une dépanneuse, puis ça va augmenter le degré de sécurité pour les opérateurs de dépanneuse.

M. Ciccone : Ressentez-vous que vous êtes bien protégés à l'effet qu'on respecte le couloir de sécurité envers les dépanneuses? Si vous avez un message à faire, là, à la population, nous, on vous donne l'occasion de le faire, là. Tu sais, on le fait avec les policiers, on le fait avec les pompiers, on le fait avec les contrôles routiers, mais est-ce que vous sentez que vous êtes bien protégés, que les gens, la population respecte les remorqueuses et vos membres?

M. Breton (Réjean) : Il y a beaucoup de campagnes de sensibilisation pour tout type d'élément relié au dépannage routier. Pour votre information, 2022, on fête la dixième année de l'application du corridor de sécurité. Je profite de cette tribune pour demander au gouvernement, entre autres, la société qui a encadré le dossier avec le corridor en 2012, que le mois d'octobre, avec une semaine précise à déterminer, soit décernée une semaine nationale du dépannage... du corridor de sécurité au Québec, également suivie, pendant cette semaine-là, une campagne de sensibilisation à laquelle pourrait participer le gouvernement ainsi que la Société de l'assurance automobile du Québec et le ministère pour sensibiliser les gens, surtout avec l'événement, la distraction qu'on vit depuis quelques années. Parce que le 50 % des gens, actuellement, qui ne respectent pas le corridor de sécurité, je peux vous dire que les opérateurs de dépanneuse ont peur à 100 %.

La Présidente (Mme Grondin) : Ça va?

M. Ciccone : Oui.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, messieurs, nous allons terminer les échanges avec la troisième opposition. Donc, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, 2 min 45 s.

• (17 h 50) •

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Merci, messieurs, pour votre présentation, vos propositions également.

Je voudrais revenir sur la question des véhicules saisis non réclamés. Vous parlez d'un frais compensatoire qui devrait vous être versé par la SAAQ. Le manque à gagner, à l'heure actuelle, est-ce que... Je ne sais pas si vous pouvez nous donner un aperçu, là, de ce que les différentes entreprises ou une entreprise type peut devoir avoir à subir comme pertes liées à ces véhicules non saisis, pour donner une image.

M. Breton (Réjean) : Oui. Au niveau de l'image provinciale, au niveau des données, il y a environ 25 000 véhicules qui sont saisis annuellement au Québec. 16 000 de ceux-ci sont réclamés par le propriétaire, 8 000 environ ne le sont pas. Donc, c'est ces types de véhicules là auxquels... que la société, comme je mentionnais précédemment, a autorisé un propriétaire à circuler sur le réseau. Mais, une fois qu'il a fait l'objet d'une saisie par un conducteur fautif, entre autres, un permis non valide ou par d'autres éléments, tout ce qu'il y a à faire, c'est donner 200 quelques dollars, puis son dossier est blanchi. Puis le véhicule auquel une responsabilité qui est liée à l'environnement également aussi, il n'a plus cette responsabilité-là.

Puis vous avez constaté probablement que sur le réseau routier, on constate parfois une image, un panneau qui indique qu'on ne peut pas jeter une canne de conserve sur le réseau routier. Parfois, on peut avoir 1 000 \$ d'amende, mais vous pouvez jeter votre véhicule qui pollue. Vous voyez l'image? Je pense que l'image vaut mille mots.

M. Arseneau : Et on ne jette pas sur... en fait, on le jette sur l'autoroute, mais vous êtes contraint de le récupérer. Et, dans les... bon, 8 000, 9 000 véhicules qui... avec lesquels vous êtes pris, c'est quoi, la proportion des véhicules que vous pouvez revendre? Est-ce qu'ils sont tous, là, un peu envoyés aux rebut sou...

M. Burstall (Mike) : Bien, vous avez dit le mot, là, important, de «revendre». Les membres, c'est des remorqueurs puis des entreposeurs de véhicules saisis. Au début, comme j'ai dit, tout le monde payait les véhicules. C'est ça qu'on veut. Avec le temps, ils commençaient à céder plus et plus les véhicules chez nous, et on devient des vendeurs de véhicules. On n'est pas des vendeurs de véhicules. Tu as besoin des permis pour faire ça, tu as besoin d'un emplacement. On n'est pas là. On est des remorqueurs. Donc...

La Présidente (Mme Grondin) : En conclusion, monsieur, s'il vous plaît.

M. Burstall (Mike) : En conclusion, en montant ton 3 000, à 4 000, à 5 000, le nombre de véhicules va être plus élevé, laissé à nous autres. C'est ça.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, merci beaucoup, messieurs, de votre contribution. Je vais suspendre les travaux quelques minutes afin d'accueillir le prochain groupe.

(Suspension de la séance à 17 h 52)

(Reprise à 18 h 04)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons nos travaux. Je souhaite la bienvenue à monsieur... Me Bellemare, donc, du cabinet Bellemare et avocats. Donc, je vous rappelle, M. Bellemare, que vous avez 10 minutes pour votre exposé, et, par la suite, on échangera avec les différents groupes parlementaires. Donc, je vous invite à vous présenter et à commencer votre exposé.

M. Marc Bellemare

M. Bellemare (Marc) : Oui, bonjour. Alors, mon nom est Marc Bellemare. Je suis avocat depuis 1979 et je me spécialise de façon particulière dans la défense des victimes d'accidents de toutes sortes et particulièrement les victimes d'accidents de travail, d'accidents d'automobile et les victimes d'actes criminels.

D'abord, je veux remercier le ministre d'avoir déposé le projet de loi n° 22. Je pense que c'est un projet de loi qui est intéressant et rafraîchissant et qui permet aux victimes de retrouver une partie de leur dignité à travers de meilleures prestations.

Maintenant, écoutez, j'ai lu dans l'actualité qu'il y avait des surplus de plus de 4 milliards qui avaient été enregistrés à la SAAQ au cours de la dernière année. Je ne sais pas si la dépêche est valide, mais la première question que je me posais, c'est : Pourquoi on redistribue 1 milliard aux victimes et non pas le 4 milliards en question? Donc, peut-être qu'on va me répondre tantôt à la question que je me suis posée. Parce que je trouvais qu'il y avait un bel effort qui était fait dans le fait de retourner 1 milliard aux victimes, mais c'est quand même 25 % des surplus qui ont été enregistrés, selon ce que rapportait *La Presse* dans la... dans son édition du... je pense que c'est en septembre 2022, en tout cas, peu importe... 9 février 2022, pardon.

D'autre part, j'ai déjà écrit un texte dans les médias, il y a quelque temps, quand le projet de loi n° 22 a été déposé, pour rappeler mon... ma préoccupation sérieuse face au fait que ce projet de loi ne touche que les victimes d'accidents d'auto. Je comprends qu'il y a le ministère des Transports qui s'occupe des victimes de la SAAQ, l'assurance automobile, les victimes d'accidents de travail sont régies par le ministère du Travail, les victimes d'actes criminels, par le ministère de la Justice, mais, bien honnêtement, ce que je constate sur le terrain, c'est un immense fouillis dans la tête des victimes en lien avec les différentes règles qui régissent les différents régimes d'indemnisation.

Entre 1972 et 1985, au Québec, les victimes d'actes criminels et les victimes d'accidents de travail avaient les mêmes droits, les mêmes obligations, les mêmes prestations lorsqu'elles étaient victimes d'un accident parce qu'on considérait qu'on n'avait pas de raison de traiter différemment une victime d'acte criminel d'une victime d'accident de travail. À partir du moment où le drame survient, l'incapacité est la même pour tout le monde. Une épaule, c'est une épaule. Une dépression, c'est une dépression. On n'a pas de raison de traiter les victimes très différemment du fait qu'elles ont été blessées dans tel ou tel contexte, que ce soit au travail, sur la route ou dans le cadre d'un acte criminel.

Alors, je constate que le projet de loi n° 22 va tout à fait dans la direction opposée, en ce sens qu'il crée un régime encore plus distinct pour les victimes d'accidents d'automobile. Moi, je dois vous dire que, depuis que ce projet de loi là a été déposé, j'ai reçu une avalanche — le mot est faible, là — de téléphones de victimes d'accidents de travail qui sont vraiment déçues de ne pas faire partie de cette cohorte-là et de ne pas bénéficier des mêmes indemnités que celles qui sont promises par le projet de loi n° 22 aux accidentés de la route. Et je pense qu'on devrait... plutôt que tendre vers les disparités d'un régime à l'autre, on devrait s'assurer que les victimes d'actes criminels et les victimes d'accidents de travail ont les mêmes droits, parce qu'à 68 ans les victimes d'accidents de travail sont également coupées complètement. Ils n'ont aucune indemnité de remplacement de revenu. Et, si on bonifie le régime pour les victimes d'accidents d'automobile, on devrait faire la même chose au niveau de la CNESST parce que ça crée des disparités qui ne s'expliquent d'aucune façon du simple fait que l'accident est survenu dans un contexte différent.

Je pense qu'on est mûrs également, au Québec, pour avoir une vraie commission parlementaire, une vraie étude publique du régime d'assurance automobile. Moi, je me souviens, en 1978, quand le régime d'assurance automobile est entré en vigueur, avec Mme Payette, c'était une révolution. On a fonctionné avec ce régime-là pendant un certain temps. Il y a eu une commission parlementaire qui a été tenue en octobre 1987, et, à ma connaissance, c'est la dernière véritable commission parlementaire sur la Loi sur l'assurance automobile qui a été menée au Québec. Depuis ce temps-là, on en a eu quelques-unes, mais c'étaient des bribes. C'était sur des petits projets de loi qui touchaient quelques dispositions de la loi, un peu comme le projet de loi n° 22. Mais j'ai hâte qu'on ait une véritable consultation publique sur l'ensemble du régime d'indemnisation, qu'on puisse voir tous les mécanismes et revoir, finalement, ce qui fonctionne et ce qui fonctionne moins bien au niveau de la Loi sur l'assurance automobile.

Pour adresser directement le projet de loi n° 22, l'article 1 prévoit un nouveau concept, qui s'appelle les victimes de séquelles de nature catastrophique. J'ai regardé la définition dans le règlement et je pense qu'il manque une... un critère pour qu'on puisse parler de blessures catastrophiques, et ce critère-là, ça devrait être le fait que la SAAQ a déclaré la personne inapte à tout emploi. Parce que, là, on y va par des définitions qui touchent les amputations, qui touchent les altérations du cerveau, c'est-à-dire probablement les traumatismes crâniens, mais on devrait considérer comme étant des séquelles de nature catastrophique toutes séquelles qui rendent la victime inapte à travailler. Peu importe le type de blessure, peu importe sa gravité, à partir du moment où on a un accidenté de la route qui n'est pas capable de travailler, il me semble qu'on devrait le considérer comme étant porteur de séquelles de nature catastrophique. Et, dans ce sens-là, il faudrait modifier, à mon avis, le paragraphe 5 de... du règlement applicable qui porte sur les blessures catastrophiques.

• (18 h 10) •

Je ne comprends pas pourquoi on considère que les... l'indemnité de remplacement de revenu sera applicable uniquement à compter de la date qui suit les 12 mois, parce qu'il y a beaucoup d'accidentés qui vivent des séquelles de nature catastrophique le lendemain de l'accident. Et je pense qu'on devrait abolir ce 12 mois là, qui est un délai de carence qui est, à mon avis, parfaitement injustifié. On parle ici des victimes qui vivent les pires situations et, à mon avis, on devrait leur accorder le revenu moyen... la moyenne annuelle de la rémunération hebdomadaire moyenne des travailleurs du Québec à partir de la... du lendemain de l'accident, dès qu'on sait que les blessures seront de nature catastrophique.

En ce qui concerne le calcul de l'indemnité à compter de la 68e année de naissance, oui, c'est vrai qu'il y a une prolongation de l'indemnité qui est promise pour un certain nombre de victimes. Mais écoutez, moi, je suis un partisan de la simplicité. Je rencontre quotidiennement, dans mon bureau, des gens qui ont des scolarités faibles, qui sont en dépression, qui sont médicamentés fortement, qui sont inaptes au travail, qui sont souvent en dépression, et là on leur applique une formule, ma foi, qui est d'une complexité inouïe, la formule qu'on retrouve au règlement sur le calcul à l'article 1, et je ne comprends pas pourquoi on applique une formule aussi complexe : $40\% \times A \times B$, avec le nombre de jours où la personne a été en incapacité. Personnellement, je pense qu'on devrait offrir aux victimes une capitalisation, un montant forfaitaire. Si le ministre a 750 millions à consacrer aux victimes pour les prestations après 68 ans, il devrait, à mon avis, tout simplement diviser le nombre de... le montant alloué, 750 millions, par le nombre de victimes applicable et envoyer à tout le monde un chèque global qui correspondrait aux prestations qui leur sont dues. Les victimes sont capables de gérer ces fonds-là. On dit que ça va donner entre 10 000 \$ et 80 000 \$ par victime. Faisons une moyenne d'à peu près 45 000 \$, 50 000 \$. Je pense que, si la SAAQ envoyait à chacune de ces victimes-là un montant global à l'âge de 68 ans, les gens seraient capables de gérer cette somme-là de façon adéquate, et on n'aurait pas besoin de faire un calcul d'une infinie complexité : $40\% \times A \times B / 14\ 610$.

Moi, je vous le dis, là, quand j'ai vu ça, je me suis dit : Bon, pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué? Pourquoi des formules comme ça? Puis pourquoi on tient compte du nombre d'années où la personne aurait été en incapacité? Ça n'a aucun rapport. À 68 ans, l'appauvrissement est le même pour tout le monde, les victimes ont les mêmes besoins. Qu'on ait été en incapacité pendant 40 ans ou pendant deux ans, à 68 ans, si on n'a plus de prestation, il n'y a plus d'argent pour payer les soins... les besoins essentiels.

Alors, moi, je propose d'abolir cette formule-là, qui est à l'article 1 du règlement sur le calcul, et de faire en sorte qu'il y ait un montant global fixe pour tout le monde, de la même façon, indistinctement du nombre d'années où il a été en incapacité, indistinctement de la nature de la lésion, pour que tout le monde ait le même montant.

Là, M. Legault, récemment, a annoncé qu'il ne voulait pas geler les tarifs d'électricité puis il a dit : Moi, j'aime mieux envoyer un chèque à tout le monde. Fort bien, mais qu'il fasse la même chose avec les victimes d'accidents d'automobile. À 68 ans, tout le monde aurait le même montant. Ce serait plus simple et plus équitable compte tenu que les besoins de chacun sont à peu près les mêmes pour se loger, pour s'alimenter et pour se transporter.

Maintenant...

La Présidente (Mme Grondin) : Me Bellemare, vous avez... Est-ce que vous souhaitez, M. le ministre...

M. Bonnardel : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Il a terminé son enveloppe. Est-ce que vous souhaitez... Je ne sais pas s'il a terminé.

M. Bonnardel : Ah! si vous avez encore une minute ou deux, M. Bellemare... Me Bellemare, allez-y, là.

M. Bellemare (Marc) : Il me reste une minute ou deux.

M. Bonnardel : Allez-y.

M. Bellemare (Marc) : Bien, bravo pour les augmentations pour les frais funéraires, c'est bien reçu. Au niveau de l'aide personnelle aussi, c'est une bonne nouvelle. Bref, ce sont des fonds qui sont injectés et qui sont reçus favorablement. Moi, partout où il y a des augmentations, je suis d'accord avec ça, mais, je vous le dis, là, encore une fois, ça crée une disparité qui est très choquante entre les différents régimes d'indemnisation. Bravo pour les victimes d'accidents d'auto, mais vous êtes conscient que les victimes d'accidents de travail n'ont pas cette somme-là, puis les victimes d'actes criminels ont encore moins parce qu'eux, là, ils ont été touchés par le projet de loi de votre collègue ministre de la Justice en matière de l'IVAC, qui a réduit les prestations à trois ans maximum.

Alors, on s'en va dans toutes les directions, et, je vous le dis, sur le terrain, là, c'est d'une complexité inouïe, et les gens sont quasiment obligés d'aller voir des avocats pour se faire expliquer le régime d'indemnisation. Ce n'est pas normal que ça se passe comme ça au Québec, et j'espère qu'à un moment donné on va avoir une commission générale qui va analyser l'ensemble de ces régimes-là pour essayer de voir s'il n'y a pas moyen d'éliminer les disparités. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, Me Bellemare. Nous allons donc commencer la période d'échange. M. le ministre, je vous cède la parole.

M. Bonnardel : Oui. Merci, Mme la Présidente. Deux, trois petites réponses pour vous, Me Bellemare, sur ce que vous m'avez... ce que vous nous avez mentionné, là.

Le point à l'article 1, inapte à l'emploi, là, pour blessure catastrophique, je trouve que c'est un point intéressant, qu'on va analyser, là, avec nos équipes.

Pour ce qui est aussi du délai de 12 mois que vous avez mentionné, la SAAQ paie le salaire, le salaire initial, le salaire, là, que l'indemnisé qui est accidenté va recevoir. Donc, il y a un salaire réel qui est payé jusqu'à tant qu'on réévalue la situation après 12 mois.

Vous avez dit tantôt : Il y a des surplus à la... dans les fonds d'assurance. Pour vous donner... Pour votre gouverne, il y a eu deux montants de 1 milliard et quelques centaines de millions qui ont été versés pour réduire le coût du permis de conduire, parce que le bilan routier a bien été, là, dans les deux dernières années. Donc, on était à un taux de capitalisation à 156 % voilà à peine deux ans. On a ramené ça à 138 % quand on a versé le premier milliard pour le permis de conduire et on va être à peu près à 125 % quand on aura versé le 1,1 milliard et quelques, là, quand on aura, donc, adopté cette loi. Donc, à 125 %, on est encore bien attelés, mais vous comprendrez que les conditions de marché ont quand même... nous ont quand même bien desservis, le bilan routier ont été... le bilan routier a été quand même très, très beau.

Vous n'êtes pas sans savoir, puis vous êtes un spécialiste, là, puis je ne suis pas là pour vous challenger, excusez de le dire ainsi, sur les différents régimes, mais, quand on regarde l'IRR pour les trois régimes comme tels, vous le savez, c'est 90 % du revenu qui est calculé. Il y a d'énormes différences entre la CNESST... puis on a voulu se coller le plus possible sur les sommes qui sont versées à la CNESST. Quand on arrive à 68 ans, à la CNESST, vous le savez que c'est le régime de retraite qui embarque. Donc, l'accidenté, là, le travailleur comme tel n'est pas pénalisé, là, comme tel.

Donc, jusqu'à quel point... Puis je comprends, là, quand vous me dites, là : Il y a des disparités, on se fait appeler, mais c'est trois régimes qui sont complètement, complètement différents. Puis le Pr Gardner, qui était juste avant vous, là, voilà peut-être deux heures, je ne sais pas si vous l'avez écouté, là, nous dit que ces disparités sont un peu normales, mais c'est peut-être notre travail aussi de mieux le communiquer. Puis là-dessus, je pense que vous allez me dire : Oui, c'est ça, communiquez un peu mieux, parce que vous me dites : On reçoit des appels comme ça ne se peut pas, parce que les gens ne comprennent pas trop : Est-ce que c'est nous qui va être affecté aussi face au régime d'automobiles?

Alors, là-dessus, jusqu'à quel point vous pensez, là, du jour au lendemain... Puis là vous comprenez, là, j'ai une loi aujourd'hui, qui est le p.l. n° 22, on ne refera pas... je ne peux pas refaire le passé présentement, mais je suis conscient des disparités que vous nommez, mais je pense qu'on est allés se... on s'est rapprochés le plus possible de ces disparités qu'il y avait avec la CNESST, là.

M. Bellemare (Marc) : Bien, le régime d'indemnisation pour les victimes d'accidents de travail, depuis 1985, 19 août 1985, prévoit que les indemnités sont terminées à 68 ans. Les victimes d'accidents d'auto, c'est depuis le 1er janvier 1990. Quand vous me dites qu'il y a des régimes de pension, il y a certaines victimes qui ont des régimes de pension, mais il y en a beaucoup qui n'en ont pas, et ces gens-là se retrouvent à 68 ans... j'en ai vu une ce matin, là, une dame qui était serveuse dans un restaurant, là, à 68 ans, c'est terminé, là, il n'y a plus un rond qui rentre, là. Et souvent les cotisations qui ont été faites à la régie... à Retraite Québec sont faibles du fait qu'il y a eu des années où il n'y a pas eu de cotisation. Alors, ce n'est pas vrai qu'il y a un fonds de retraite qui embarque pour les victimes d'accidents de travail. Certaines l'ont, mais moi, la majorité des gens que je vois, ils n'ont rien après 68 ans. Il reste juste Retraite Québec, 700 \$, 800 \$ par mois. C'est ça, la réalité, là.

Alors, moi, je comprends que vous n'êtes pas en poste au ministère du Travail puis vous n'êtes pas responsable de la CNESST, mais ce que je vous dis, c'est que ce que j'entends, moi, dans mon bureau, c'est... les victimes d'accidents de travail ne comprennent pas. Ils ont tous vu votre annonce. Le lancement du projet de loi n° 22 a été extraordinaire au niveau marketing, vous avez fait un excellent travail, puis les victimes d'accidents d'auto sont contentes. Ils attendent de voir ça va ressembler à quoi en termes de chiffres parce que les formules ne sont pas simples. Mais il y a véritablement un problème, au niveau de la CNESST, à 68 ans.

Puis ce que vous comprenez, comme ministre, quand vous dites à la presse, aux Québécois : Ça n'a pas de bon sens que les victimes d'accidents d'automobile soient... il y a une injustice de 1990 qu'il faut réparer... Ce que je vous dis, c'est qu'il y a beaucoup plus d'accidentés de travail que d'accidentés de la route au Québec, puis là on a un problème, parce que, là, ils se comparent puis ils disent : Comment ça se fait que nous autres, à 68 ans, on est dans la dèche?
• (18 h 20) •

M. Bonnardel : Puis parlez-moi de la... Je pense, j'ai eu votre réponse quand même, mais la rétroactivité, là, pour amener ça au 1er janvier 1990, est-ce que vous considérez que c'est une bonne chose à faire? Je pense que oui, là, mais...

M. Bellemare (Marc) : Oui, c'est une bonne chose à faire, mais c'est pour l'avenir. C'est pour l'avenir. Moi, je... Oui, c'est correct que ce soit rétro, tout à fait. C'est une bonne idée. Maintenant, c'est pour l'avenir. Je pense qu'on devrait essayer de simplifier la formule calculée. Moi, je serais partisan d'un forfaitaire ou, à tout le moins, de permettre aux victimes de capitaliser la rente, ce qui permettrait d'avoir un montant plus important au départ puis de gérer leur retraite, les années qui viennent, comme ils le veulent.

Quand la CNESST... la loi qu'on a sur... en accident de travail a été adoptée le 19 août 1985. Il y a eu une capitalisation massive des indemnités pour les victimes d'accidents de travail. Alors, la CNESST a capitalisé beaucoup de rentes à 65 ans. Les gens ont eu leur petit pécule puis ils ont géré ça comme ils pouvaient.

Alors, moi, j'aimerais ça que ça soit la même chose au niveau des victimes d'accidents. Puis là la formule avec le montant, le 40 %, le A, le B, honnêtement, là, vous allez avoir une avalanche de contestations parce que les gens qui ne comprennent pas, ils contestent. Ils vont recevoir le montant puis ils vont tous contester ça, là. Je ne sais pas, là, j'anticipe beaucoup de... Il faut que ça soit simple. Quand c'est simple, les gens comprennent, puis on leur dit : Bien, la loi est faite de même, puis c'est réglé, mais, quand ce n'est pas simple, qu'il y a des calculs compliqués, on s'enlaine sur des contestations. Ça serait triste que ça soit... que tous ces montants-là soient contestés, en disant : Bien non, moi, ce n'est pas le bon nombre de jours, puis moi, c'est ci, puis moi, c'est ça.

M. Bonnardel : Ça fait que vous considérez, de votre côté, que celui qui a passé 40 ans sur le régime puis l'autre qui en a passé les trois, quatre dernières...

M. Bellemare (Marc) : ...pour moi, il n'y a pas de différence.

M. Bonnardel : Il n'y a pas de différence pour vous?

M. Bellemare (Marc) : Pour moi, il n'y a pas de différence, non. Pour moi, il n'y a pas de différence, M. le ministre, puis je vous explique pourquoi.

À 68 ans... Si tu as eu un accident d'automobile à 62 ans puis, à 68 ans, tu es coupé, parce que tout le monde est coupé actuellement à 68 ans, que ça fasse 40 ans ou que ça fasse huit ans, à 68 ans, quand tu es coupé, là, les besoins sont les mêmes. Ça n'a rien à voir avec le fait que tu as été sur le régime pendant 40 ans, absolument aucune importance. Le gars qui a été blessé à 62 ans puis qui est handicapé à 40 % d'incapacité, il est plus malade puis il est plus mal en point que l'autre qui a été arrêté pendant 20 ans puis qui a 17 %...

M. Bonnardel : Si je suis votre raisonnement, Me Bellemare, celui qui est indemnisé à 62 ans, là, il a quand même travaillé une partie de sa vie. Il a réussi à accumuler, bien, une somme x, ce que peut-être celui, là, que ça fait 40 ans qu'il est indemnisé n'a pas réussi à faire. Il n'y a pas une disparité, là, quand même importante entre celui qui, malheureusement, devient un accidenté à 62... que celui qui a été accidenté à 22, là.

M. Bellemare (Marc) : Bien, en principe, s'il a été accidenté à 22, il a eu un remplacement de revenu de la SAAQ. Puis, s'il a eu un remplacement de revenu de la SAAQ pendant toutes ces années-là, parce que c'est un des critères, d'avoir été tant de jours en indemnisation à la SAAQ, il a eu un remplacement de revenu de la SAAQ. Puis celui qui a travaillé jusqu'à 62 ans, ça ne veut pas dire qu'il a nécessairement eu un revenu important, là. Puis son remplacement de revenu va être établi à... jusqu'à 68 ans, puis, à 68 ans, c'est terminé.

Alors, moi, je ne vois pas l'intérêt à ce qu'on tienne compte du nombre de journées où l'individu a été sur la SAAQ, parce qu'on fait face d'une problématique de pauvreté à 68 ans, puis les coûts sont les mêmes pour tout le monde.

Alors, je suis l'exemple de votre premier ministre, là, qui dit : Moi, je ne veux pas geler les tarifs, j'envoie un chèque qui est le même pour tout le monde, parce que j'estime que les gens ont le même genre de pénalités puis le même genre de besoins. Le gaz, le logement, c'est la même chose à 68 ans, puis ça n'a rien à voir avec le nombre de jours. En tout cas, avec respect, moi, je vous dis qu'à mon avis ça ne tient pas.

M. Bonnardel : Merci, Me Bellemarre. Je vais passer la parole à mes collègues.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, M. le député de Bourget, une enveloppe de sept minutes.

M. Campeau : M. Bellemare, je reviendrais sur ce que vous avez dit sur l'inaptitude au travail. Je me demande : Est-ce qu'on va vraiment résoudre un problème, là? Parce que l'inaptitude, on va définir ça comment? Puis, deuxièmement, est-ce que ce n'est pas aussi, de temps en temps, évolutif? Quelqu'un qui est inapte, après un bout de temps, peut devenir apte? Je me demande : Est-ce qu'on résout vraiment le problème?

M. Bellemare (Marc) : Bien, c'est parce qu'une personne qui est considérée inapte au travail à la SAAQ, c'est une personne qui est en arrêt de travail à cause de son accident et pour qui on ne peut pas déterminer un emploi convenable ou un emploi déterminé. O.K.? En vertu de l'article 48 de la loi, la société, après trois ans, à partir de la troisième année d'incapacité, peut déterminer un emploi... Tu étais débosseur, maintenant, tu es capable d'être livreur, on va te déterminer un emploi de livreur puis on paie la différence de revenu entre les deux emplois, les deux revenus.

Mais il y a, pour un certain nombre de victimes, une incapacité de déterminer un emploi parce qu'ils sont tellement handicapés, tellement peu scolarisés, tellement médicamentés qu'ils ne sont pas capables de travailler. Alors, ces

gens-là sont inemployables puis ils sont répertoriés dans les registres de la SAAQ. J'en ai, des clients ici, moi, qui sont considérés inemployables, même à 40 ou 50 ans.

Alors, je pense que ces gens-là devraient faire partie de la définition des séquelles catastrophiques parce qu'ils sont inaptes à exercer un quelconque travail, même à temps partiel, même au salaire minimum. Alors, je pense qu'on devrait les ajouter à la définition des séquelles catastrophiques. On a des amputés des membres supérieurs, inférieurs, on a les traumatisés crâniens à 50 %, on a une série de cas, mais je pense qu'on devrait ajouter une personne qui est considérée inemployable par la société. À mon avis, je ne sais pas, moi, il me semble... si tu ne peux même pas gagner 10 000 \$ par année au salaire minimum à temps partiel, il me semble que ça ressemble à des séquelles catastrophiques. Puis ça n'a pas rien à voir avec le pourcentage d'incapacité comme tel, ça a à voir avec la capacité de gagner sa vie. Je pense qu'on devrait l'ajouter.

M. Campeau : La façon dont vous le décrivez, je comprends que l'inaptitude, dans ce cas-là, ne devrait pas changer et devenir... la personne ne devrait pas devenir apte. Je peux comprendre.

M. Bellemare (Marc) : Donc, c'est ça, c'est simplement d'ajouter une définition qui serait : une personne pour qui on ne peut pas déterminer un emploi en vertu de l'article 48 de la loi, c'est-à-dire un invalide total.

M. Campeau : Le deuxième point sur lequel j'accroche, c'est ce que vous dites, qu'on devrait donner un montant total à un individu, à 68 ans, et laisser gérer cette personne-là. Je sais que la comparaison que vous faites avec ce que le premier ministre a dit concernant les frais de... qui touchent l'inflation, de façon générale... On parle d'un petit montant durant une année versus, 68 ans, il faut qu'il gère ça le reste de sa vie. Ça fait que ça veut dire : s'il dépense tout, c'est la société qui va finir par venir l'aider par la solidarité sociale pour la suite, ce qui veut dire que... Est-ce que c'est juste, à ce moment-là? Je me pose personnellement la question. J'aurais des craintes.

M. Bellemare (Marc) : Bien, c'est plus simple.

M. Campeau : Je comprends que la... que comparer ça avec une formule complexe, ce n'est pas pratique, mais l'avantage, c'est... ça me semble équitable quand même en étant avec un montant déterminé lors... par une formule.

M. Bellemare (Marc) : Bien, les montants vont être minimes, là. On parle de 40 % de l'indemnité que l'individu touche à 68 ans. Il a déjà... Il est déjà à 25 % de sa prestation régulière. On va tenir compte du nombre de jours où il a été en incapacité. Écoute, on va se retrouver avec des montants qui vont être assez anémiques. Je comprends qu'il va y avoir un rétro pour certains, à partir de 1990, s'ils ont atteint l'âge de 68 ans avant aujourd'hui, mais honnêtement, les montants... Tu sais, moi, j'ai beaucoup de clients qui sont sur IVAC, là, des victimes d'actes criminels puis qui reçoivent des rentes de 122 \$, 150 \$, 175 \$ par mois. C'est que ce n'est pas... Tu ne peux pas vivre avec ça. Ce n'est pas un montant qui est très élevé. Moi, je pense qu'on pourrait faire confiance aux victimes. Puis, si on parle d'un montant de 10 000 \$ à 80 000 \$ par année, on ne parle pas de 350 000 \$, là.

Quand la CNESST, qu'on appelait la CSST à l'époque, en 1985, a modifié sa loi puis qu'ils ont prévu des mécanismes de capitalisation, ils ont vécu ça puis ils ont versé des sommes qui allaient, en général, d'à peu près 30 000 \$ à 100 000 \$ aux victimes, puis je n'ai jamais entendu dire qu'un accidenté avait dilapidé ses biens ou qu'il avait été exploité. C'est des sommes qui sont importantes mais qui permettent à la personne de diminuer, peut-être, son endettement, de gérer ses finances à son goût. Puis ce serait un chèque qui serait versé à l'ensemble des victimes indistinctement. Moi, je favorise ça parce que je pense que c'est plus simple. Tout le monde serait sur le même pied parce que tout le monde a les mêmes besoins à 68 ans. Personnellement, je pense que c'est mieux qu'une formule comme celle qu'on a avancée là, là, qui me semble d'une complexité... En tout cas, il va falloir expliquer ça aux victimes, ça ne sera pas facile, pour des montants minimes.

M. Campeau : Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, nous allons poursuivre les échanges avec l'opposition officielle. M. le député de Pontiac.

M. Fortin : Bonjour. Bonjour, Me Bellemare. Merci. Merci pour vos recommandations aujourd'hui, là. D'entrée de jeu, moi, je dois vous dire, votre point principal par rapport à... aux victimes d'actes criminels, aux gens qui se blessent ou... au travail, aux gens qui sont indemnisés par la Société d'assurance automobile du Québec, là, ça me rejoint beaucoup. Je comprends ça. Ce n'est pas normal que quelqu'un qui se fait frapper par une voiture à l'extérieur de l'Assemblée nationale, ici, quelqu'un qui se fait frapper, disons, dans un geste violent à l'extérieur de l'Assemblée nationale sur le même trottoir puis un employé de l'Assemblée nationale qui se blesse en déneigeant le même trottoir, qui auraient tous la même condition, aient trois régimes complètement différents, là, il y a... pour la même blessure ou la même condition. Je peux comprendre ça.

Ceci étant, comment on fait ça? Comment on arrive à ça? Puis là je comprends votre point de... ça nous prend une vraie commission parlementaire sur l'enjeu pour regarder ça de façon plus globale. Mais ce qu'on a entendu aujourd'hui, entre autres, le ministre y faisait référence, par le Pr Gardner, c'est de dire : Bien, c'est normal parce que c'est associé à un régime ou à un autre. Donc, un régime est peut-être mieux financièrement placé pour être capable d'indemniser certaines victimes, l'autre ne l'est pas.

Donc, comment... pratico-pratique, comment est-ce qu'un gouvernement peut s'y prendre pour revoir le système, pour ne pas que ce soit lié à la stabilité ou à la santé financière d'un ou l'autre de ces régimes-là?

• (18 h 30) •

M. Bellemare (Marc) : Bien, je vais vous donner un exemple, les délais de contestation, par exemple. Les délais de contestation, si vous êtes victime d'un accident de la route, c'est 60 jours. À la CNESST, c'est 30 ou 45 jours, dépendant du palier où on conteste. 45 jours, essayez de compter ça, quand vous avez trois ans de scolarité, 45 jours, c'est quand est-ce que mon délai se termine, là, ce n'est pas évident. Au niveau de l'IVAC, c'est 30 ou 90 jours, dépendant du sujet qui est contesté.

Les délais de réclamation, CNESST, c'est six mois. Les délais à la SAAQ, c'est trois ans pour réclamer. À l'IVAC, c'était... c'est un an, si c'est un acte criminel avant le mois de mai 2013. Entre 2013 et 2021, c'est deux ans. À partir de mai... d'octobre 2021, c'est trois ans.

Regardez, les barèmes, le taux d'incapacité, le montant qui est versé à la CNESST, ça varie selon l'âge pour les mêmes séquelles permanentes. À 65 ans, tu as moins qu'à 18 ans. À la SAAQ, ils ne tiennent pas compte de l'âge. IVAC, c'est un autre régime, c'est un autre barème.

Je vous le dis, là, c'est compliqué. C'est pire que la loi de l'impôt. C'est compliqué. Moi, je trouve que c'est compliqué. Ce sont des régimes de base, des régimes sociaux qui s'adressent à des gens qui sont les plus pauvres au Québec, des malades, des gens qui sont souvent sous-scolarisés, qui sont médicamenteux. Il y a beaucoup de choses qui sont simples pour vous et pour moi, mais, tenant compte de la clientèle à qui on s'adresse, je trouve que c'est compliqué et inutilement compliqué à plusieurs égards. La CNESST est liée par le rapport du médecin traitant quand elle doit établir un diagnostic puis une indemnité. La SAAQ ne l'est pas.

Alors, c'est... il faut revoir ces régimes-là puis voir est-ce qu'on peut essayer d'avoir une certaine cohésion pour éliminer les disparités. Quand tu te fais soigner pour une hernie discale, à l'hôpital, on ne te demande pas : Bien, c'est-tu un accident d'auto ou un accident de travail? On va te soigner plus vite parce que c'est tel, tel type d'accident. Alors, les gens qui sont en incapacité, sans égard au régime qui s'applique, devraient... puis je comprends qu'il peut y avoir des disparités, mais je trouve qu'il y en a trop puis je trouve que c'est devenu trop compliqué. Puis le projet de loi n° 22, c'est une bonne intention, mais l'exemple est là, je vous le dis, parlez... Je ne sais pas si vous en avez eu dans votre bureau, là, mais les victimes d'accidents de travail, ils sont... actuellement, ils se sentent abandonnés, là. Ils se disent : Comment ça se fait que moi, à 68 ans, je n'ai plus rien, alors que l'autre, qui a été victime d'un accident d'auto, que je rencontre dans le bureau du chiro, là, lui, il va avoir des indemnités? Les gens ne sont pas contents, puis je comprends ça, parce que c'est uniquement en fonction des circonstances de l'accident que ces disparités-là existent, et elles sont de plus en plus nombreuses.

M. Fortin : Mais est-ce que le problème ou la façon de le régler, c'est de se trouver un système différent, par exemple, du régime d'indemnisation, là? Parce que, là, on est... pour les modalités que veut mettre en place le ministre, il nous dit : Bien, on a de l'argent dans le fonds... le régime d'indemnisation de la Société d'assurance automobile du Québec, donc on prend cet argent-là puis on fait ce qu'on peut pour des victimes. Mais tant que ça va être... tant que la compensation pour les victimes va être liée au régime d'indemnisation, ça ne sera jamais équitable, là, entre les différentes personnes. Alors, il faut un peu faire sauter ce système-là, là, c'est ce que vous êtes en train de proposer.

M. Bellemare (Marc) : ...bien, c'est un des problèmes, vous avez raison, c'est un des problèmes qu'on retrouve. On nous sert souvent l'argument du financement, en disant : Bien, l'IVAC, c'est le fonds consolidé; la CNESST, c'est les patrons; la SAAQ, c'est les automobilistes. Je comprends, mais est-ce que ces régimes-là sont faits pour les automobilistes ou ils sont faits pour les victimes? À quelque part, là, est-ce que la CNESST existe pour les employeurs ou pour les travailleurs accidentés? Alors, si ce sont des fonds d'indemnisation, réellement, bien, essayons de faire en sorte que ça se passe à peu près de la même façon.

Et, si ce qui est bon pour minou est bon pour pitou, là, si tu as été victime d'un accident d'automobile alors que tu es un citoyen, tu vas être indemnisé par la SAAQ puis tu ne seras pas coupé à 68 ans. Tant mieux, mais, si tu es un conducteur de camion puis tu travailles pour Kingsway Transport, bien là, c'est la CNESST parce que c'est un accident de la route, mais c'est arrivé dans le cadre de ton travail, 68 ans, c'est terminé. Moi, je trouve que ça n'a pas de bon sens.

Bon, alors, si, M. le ministre... Le projet de loi n° 22, bonne chose, mais là il faut convaincre le ministre du Travail de faire la même chose à la CNESST. Puis ce qui est bon pour les victimes d'accidents d'auto est aussi bon... parce qu'ils vivent dans le même univers, les victimes d'accidents de travail vivent dans le même univers, ils ont les mêmes problématiques, puis, à 68 ans, bien, c'est terminé puis c'est assez dramatique, merci, là.

M. Fortin : En fait, j'irais plus loin que ça, puis ce n'est rien envers... pas du tout, là, ce n'est rien envers le ministre des Transports qui, lui, voit une opportunité d'en faire davantage, parce que le régime est à une bonne place au niveau financier, mais, même si on convainquait, comme vous dites, le ministre du Travail de faire un exercice similaire, bien, le jour où le régime de la SAAQ va reprendre le dessus encore puis il va y avoir des surplus, bien, le ministre des Transports ou son successeur va vouloir faire la même chose. Alors, on se retrouve dans le même dilemme éternel où il y a toujours une classe qui finit par en avoir un peu plus.

Ce n'est pas... Je n'ai même pas l'impression que c'est le ministre du Travail ou le ministre du Transport, individuellement, qu'il faut convaincre, c'est... ça prend une action concertée, gouvernementale pour voir l'entière des mécanismes derrière tout ça, là. Puis je... mais, sur le fond, sur l'objectif, moi, je vous entends. Je vous entends entièrement, puis vous avez raison. Puis les victimes qui viennent vous voir puis qui disent : C'est donc bien compliqué puis ça ne fait pas de sens que l'autre en ait plus que moi, ils ont raison eux autres aussi, là.

M. Bellemare (Marc) : Bien, ce qu'il faudrait, d'abord, c'est l'expliquer. M. le ministre disait tantôt : On va leur expliquer, on va faire un exercice pédagogique. Je comprends, mais une vaste analyse de l'ensemble des régimes puis d'essayer de niveler le plus possible... Je ne vous dis pas qu'il ne doit pas y avoir des différences, mais effectivement il faudrait les expliquer. Il faudrait expliquer pourquoi, au Québec, dans une société de 8 millions de personnes avec x accidentés de la route, x accidentés du travail... Il faudrait expliquer rationnellement pourquoi, à 68 ans, les victimes d'accidents de travail, qui sont plus nombreuses que les victimes d'accidents d'auto, vont voir leurs prestations complètement interrompues, alors que le ministre des Transports dit haut et fort, et il a raison, que ça n'a pas de bon sens, puis on répare une injustice de 1990, mais il y a une injustice de 1985, pour les victimes d'accidents de travail, qui aujourd'hui continue d'être. Puis eux autres, ils n'auront pas de rétro puis ils n'auront rien à partir de 68 ans.

Moi, je vous le dis, là, c'est dramatique. Puis ce n'est pas vrai qu'ils ont tous des fonds de pension. Il y a des accidentés du... de la route qui ont des fonds de pension aussi puis qui vont bénéficier de prolongations, parce que la loi... le projet de loi n° 22 ne dit pas que ceux qui ont des fonds de pension n'auront pas de prolongation de leurs prestations. Il y en a qui ont des fonds de pension généreux et qui sont sur la SAAQ puis il y a des accidentés du travail qui n'ont pas de fonds de pension. Alors, ce n'est pas automatique pour un comme pour l'autre.

M. Fortin : Merci, Me Bellemare.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, M. le député de Marquette, il vous reste deux minutes.

M. Ciccone : Oui. Bien, merci beaucoup. Je n'ai pas beaucoup de temps. Bonjour, Me Bellemare, merci beaucoup de vos explications. C'est très enrichissant et très clair. On aimerait tous que les projets de loi soient écrits, là, pour le commun des mortels, le citoyen, pour bien comprendre, mais, même nous, parfois, on a de la difficulté à comprendre.

Puis je suis content que vous ameniez le point, justement, du temps qu'on a été blessé, parce que moi aussi, quand j'ai eu... on a eu le briefing technique hier, et puis qu'on nous expliquait qu'à l'âge de 19 ans, quand on devient invalide à vie, on va aller chercher, là, un montant de 14 000 \$ à l'âge de 67 ans et, quand on a un accident à 40 ans puis on devient invalide à vie, on va se chercher un montant de 8 700 \$. C'est comme s'il y avait un prix différent à l'âge de 68 ans pour nos services après... à l'âge de 68 ans, parce qu'on prend en considération...

Puis c'est ça qui me touche un peu, parce qu'on regarde toujours autour de nous, Me Bellemare, ce qui se fait. Puis moi, mon père qui est arrivé ici à l'âge de 14 ans, un immigrant avec une cinquième année, bien, il n'a pas de REER, puis il n'a de CELI, puis il n'a pas investi, il n'a pas été capable de mettre de l'argent de côté, mais on prend ça en considération quand on fait le calcul, justement. Puis moi, je trouve ça un peu désolant de voir ça, parce que les besoins sont les mêmes, que ce soit n'importe qui à l'âge... 68 ans, qu'on se soit blessé à 19 ans ou à 40 ans. Alors, ce n'est pas nécessairement une question, mais je voulais juste vous dire de... merci de l'avoir amené aujourd'hui, en espérant que le ministre a bien écouté aujourd'hui, bien entendu, ce que vous avez à dire. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait. Donc, nous avons terminé la période d'échange. Donc, merci beaucoup, Me Bellemare, pour la contribution, votre contribution à nos travaux.

La commission ajourne ses travaux au mercredi 16 mars, après les affaires courantes, où elle poursuivra son mandat.

(Fin de la séance à 18 h 40)