



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Interpellation: L'utilisation des primes d'assurance
automobile perçues par la Société de
l'assurance automobile du Québec

Le vendredi 15 mai 1992 — No 12

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Exposé du sujet M. Jean Garon	CAE-569
Réponse du ministre M. Sam L. Elkas	CAE-571
Argumentation M. Jean Garon M. Sam L. Elkas M. Réjean Doyon M. Jean Garon M. Sam L. Elkas M. Ghislain Maltais M. Jean Garon M. Sam L. Elkas M. Réjean Doyon M. Jean Garon M. Sam L. Elkas M. Ghislain Maltais M. Jean Garon M. Réjean Doyon M. Jean Garon	CAE-573 CAE-574 CAE-575 CAE-575 CAE-577 CAE-577 CAE-578 CAE-579 CAE-580 CAE-581 CAE-582 CAE-583 CAE-584 CAE-585 CAE-586
Conclusions M. Sam L. Elkas M. Jean Garon	CAE-586 CAE-588
M. Henri-François Gauthrin, président	

Abonnement: 250\$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70\$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00\$ - Index: 10\$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Québec) G1R 5P3
tél. 418-643-2754
télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le vendredi 15 mai 1992

Interpellation: L'utilisation des primes d'assurance automobile perçues par la Société de l'assurance automobile du Québec

(Dix heures six minutes)

Le Président (M. Gautrin): Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Le mandat de la commission pour cette séance est de procéder à l'interpellation adressée au ministre des Transports par le député de Lévis sur le sujet suivant: L'utilisation des primes d'assurance automobile perçues par la Société de l'assurance automobile du Québec. M. le secrétaire, est-ce que vous avez des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Camden (Lotbinière) est remplacé par M. Doyon (Louis-Hébert) et M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) est remplacé par M. Gautrin (Verdun).

Le Président (M. Gautrin): Merci. Je me permets de vous rappeler brièvement le déroulement d'une séance d'interpellation. Dans un premier temps, l'interpellant, c'est-à-dire le député de Lévis, aura un temps de parole de 10 minutes, suivi du ministre, pour également 10 minutes. Par la suite, des périodes de 5 minutes seront allouées selon la séquence suivante: un député de l'Opposition officielle, le ministre, un député du groupe ministériel. Vingt minutes avant la fin, j'accorderai un 10 minutes de conclusion au ministre et un temps de réplique de 10 minutes au député de Lévis. Sur ce, M. le député de Lévis, vous avez la parole pour 10 minutes.

Exposé du sujet**M. Jean Garon**

M. Garon: M. le Président, tel que je l'ai soulevé pendant les périodes de questions que nous avons eues, il y a quelques jours, le ministre, sans même qu'il semble être au courant, s'est fait siphonner 275 000 000 \$ de la caisse de la Société de l'assurance automobile du Québec. Le ministre n'a pas fait sa job, qui est de préserver la caisse des assurés, et je pense qu'il ne devrait pas demeurer plus longtemps dans ses fonctions parce qu'il n'est pas capable, il n'a pas eu la force et la vigueur de faire en sorte que la caisse demeure la caisse des assurés. C'est un aveu de faiblesse incroyable, d'autant plus que quand je lui ai posé des questions à l'Assemblée nationale, je me suis rendu compte qu'il n'était même pas au courant qu'il y avait des pourparlers entre le ministre des Finances et la Société de l'assurance automobile du Québec, de la même façon que ça s'était passé lorsque le ministre du Revenu faisait des discours - M. Yves Séguin -

contre la TPS en même temps que ses fonctionnaires des Finances et les fonctionnaires du ministère du Revenu travaillaient pour la mise en place de la TPS au Québec.

M. le Président, ça veut dire que les sommes qui vont être siphonnées dans la caisse, entre 1986 et 1994, vont s'élever à près de 2 000 000 000 \$, sans compter les intérêts qu'auraient accumulés ces sommes depuis 1986. Entre 1986 et le 31 mars 1992, la Société de l'assurance automobile du Québec a versé au fonds consolidé du revenu, à même sa réserve de stabilisation, 1 000 000 000 \$; d'ici le 31 mars 1995, elle versera, en vertu des lois votées actuellement, un montant additionnel de 700 000 000 \$, ce qui représente une somme de 1 700 000 000 \$; le budget d'hier prévoit une ponction additionnelle de 275 000 000 \$ par le ministre des Finances, même sans aucune affectation au domaine routier, ce qui représente un siphonnage total de près de 2 000 000 000 \$, entre 1986 et 1995, de la caisse de la Société de l'assurance automobile dans le fonds consolidé du Québec.

Depuis 1986, le gouvernement a adopté trois lois qui lui ont permis de puiser dans les coffres de la Société de l'assurance automobile du Québec. Le projet de loi 19, sanctionné le 19 juin 1986, a obligé la Régie à verser, en 1986, une somme de 100 000 000 \$ et, pour les années subséquentes, un montant annuel indexé de 60 000 000 \$ au fonds consolidé du revenu. Cette somme doit représenter le remboursement du coût des services de santé occasionné par les accidents d'automobile. Plus de 400 000 000 \$ ont été payés à ce titre par la Régie entre 1986 et 1991, c'est-à-dire que les gens paient deux fois, en réalité, les automobilistes, pour l'assurance automobile et l'assurance-maladie. Le projet de loi 62, sanctionné le 18 décembre 1987, a obligé la Régie à verser au fonds consolidé du revenu 200 000 000 \$, soit 100 000 000 \$ par année pour les exercices financiers 1988-1989 et 1989-1990.

En 1990, le gouvernement a fait adopter le projet de loi 50 qui oblige la Régie à verser au fonds consolidé du revenu 625 000 000 \$ de 1990-1991 à 1994-1995, pour des fins d'immobilisation en matière de sécurité routière et 83 800 000 \$ de 1988-1989 à 1990-1991 et, par la suite, un montant annuel de 37 200 000 \$ indexé, à partir du 1er avril 1991, comme contribution au coût du transport ambulancier. Le gouvernement a décidé qu'une victime d'accident automobile doit payer 1500 \$ pour le transport ambulancier, plus le kilométrage, alors que les autres utilisateurs paient 70 \$. Il s'agit d'une situation assez étonnante puisqu'il n'y a pas de raison de croire qu'un accidenté de la route coûte plus cher à

transporter qu'un autre malade.

Dans le budget du 14 mai 1992, le ministre des Finances a annoncé une ponction additionnelle de 275 000 000 \$. Les sommes détournées de la caisse des assurés représente un montant de 500 \$ par assuré. Ce qui veut dire que la Société de l'assurance automobile pourrait assurer tous ses clients gratuitement pendant quatre ans et demi. C'est ça, les sommes dont il s'agit: quatre ans et demi de primes, et tous les gens pourraient être assurés sans une cent à payer pendant quatre ans et demi, si le ministre des Finances n'avait pas pris l'argent qu'il prend dans la caisse pour ses fins personnelles depuis 1986.

(10 h 10)

La Société de l'assurance automobile a commis des abus de pouvoir en collectant les primes d'assurance au-delà de ses besoins. L'article 6 de la Charte québécoise des droits et libertés du Québec a été violé. Le gouvernement a approprié, sans droit, un patrimoine qui ne lui appartient pas. L'appropriation des surplus par le gouvernement est une taxe indirecte, donc inconstitutionnelle.

Nous considérons aujourd'hui que le ministre des Transports ne fait pas sa job, qu'il ne défend pas correctement les assurés et qu'il devrait avoir le courage de démissionner. Le ministre doit refuser de se laisser humilier. Il ne peut pas accepter que des fonctionnaires concoctent dans son dos. C'est lui, le patron de la Société de l'assurance automobile du Québec: il devait le démontrer.

Aujourd'hui, tous se lavent les mains. La Société de l'assurance automobile affirme qu'elle n'a pas à juger des décisions de l'Assemblée nationale et elle ne dispose pas d'avis juridique, nous dit-on.

Le ministre des Finances, qui a annoncé les ponctions dans ses discours sur le budget, affirme ne pas disposer d'avis juridique non plus et renvoie la balle à son collègue des Transports. Ça, c'est moi-même qui ai posé les questions en commission parlementaire.

Le ministre des Transports, égal à lui-même, est dépassé par les événements. Il n'est même pas au courant des tractations entre les fonctionnaires du ministère des Finances et des pourparlers de la Société de l'assurance automobile du Québec, dont il est le patron. Au ministère des Finances et à l'intérieur du gouvernement, le ministre des Transports n'existe pas, et on ne craint pas de concocter, dans son dos, le siphonnage de la caisse des assurés dont il est le gardien, en vertu de la loi. Nous avons écrit deux fois au Vérificateur général, et nous l'avons interpellé publiquement et interrogé en commission parlementaire. Il affirme ne pas avoir à commenter les décisions de l'Assemblée nationale, et il n'a pas disposé d'avis juridique, lui non plus. La dernière fois, il nous a dit: Ah, peut-être qu'il faudrait en demander un! Comme s'il

n'était pas payé plus de 100 000 \$ par année pour vérifier si les organismes qu'il vérifie font correctement ce qu'ils doivent faire. Le courage n'est pas une vertu qu'on trouve à toutes les places dans les hauts fonctionnaires du gouvernement.

Nous avons écrit au Protecteur du citoyen, au Barreau du Québec, à l'Ordre des comptables et à la Commission des droits de la personne pour demander leur avis. Ils se sont tous déguisés en courant d'air. Ah, ils ne disent pas que le gouvernement a le droit! Ils se déguisent. Ils se sauvent. Le Clu^t automobile du Québec, qui a pris l'initiative de demander des avis juridiques et qui a payé pour les obtenir, n'a pas le courage d'enclencher un recours collectif au nom des assurés. Pourquoi payer pour obtenir des avis juridiques si on ne veut pas recourir aux tribunaux lorsqu'il y a matière à poursuite.

Un ministre des Transports moins responsable viderait cette question qui pourrait avoir des conséquences graves sur la crédibilité de nos institutions, du régime d'assurance automobile du Québec et sur les finances publiques. Parce que tout ça est partie remise; un jour, ça va se retrouver devant les tribunaux. Le gouvernement n'est pas au-dessus des lois! Et, si le gouvernement ne respecte pas ses propres lois, les citoyens se croiront justifiés d'agir de la même façon. Ne nous demandons pas pourquoi il y a de la contrebande un peu partout. Parce que les gens disent: Pourquoi on respecterait les lois plus que le gouvernement ne les respecte lui-même.

La responsabilité du ministre. La Société de l'assurance automobile est devenue la vache à lait du gouvernement libéral, de ces libéraux qui dénonçaient le régime d'assurance automobile, mis en place par le gouvernement du Parti québécois, et qui affirmaient que cette réforme deviendrait un gouffre sans fond pour les Québécois. Les rôles sont inversés, et c'est la réforme du Parti québécois qui permet à ce gouvernement de se financer.

Le ministre des Transports semble incapable de remplir son mandat, qui est de faire respecter la Loi sur l'assurance automobile et la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec et de protéger les assurés de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il laisse faire son gouvernement qui, lui, se comporte comme s'il n'existait pas.

En décembre dernier, le premier ministre a nommé son homme de confiance à la Société de l'assurance automobile du Québec, son ancien trésorier de sa campagne au leadership de 1983, M. Jean-Marc Bard. Comme les budgets libéraux sont préparés au bureau du premier ministre, ce dernier a son entrée directe à la Société de l'assurance automobile du Québec, soit le président-directeur général. Même pas besoin de passer par le ministre. Le ministère des Finances passe au-

dessus du ministre responsable de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui a le mandat de protéger la caisse des assurés, de la même façon qu'il est passé par-dessus l'ancien ministre du Revenu pour mettre en oeuvre l'application de la TPS et qui a conduit à la démission de M. Séguin. On se rend compte que le ministre des Transports n'a pas le même courage, le courage de son ex-collègue, puisqu'il accepte de se faire humilier sans broncher. Le ministre semble penser davantage à sa carrière et à garder sa limousine qu'à faire appliquer les lois sur le régime d'assurance automobile du Québec, dont il est responsable.

M. le Président, c'est quand même incroyable. Les gens ont le droit d'être protégés, ils ont le droit d'avoir une Assemblée nationale qui vote des lois qui sont respectables. Aujourd'hui, si des gens mettaient leurs pantalons et disaient: Il y a des avis juridiques qui disent ça, les seuls avis juridiques actuellement disent tous que le gouvernement n'a pas le droit de faire ça, parce que ça n'est pas la même chose, une prime d'assurance et une taxe. Si le ministre revient en 1981, on va lui montrer c'est quoi la différence entre une prime d'assurance, un tarif et une taxe. Il y a une jolie différence!

Alors, quand on collecte des primes d'assurance, ce sont des primes d'assurance qui vont à la caisse. La Société de l'assurance automobile a différentes fonctions. C'est elle qui perçoit maintenant les permis de conduire, qui perçoit les permis d'immatriculation et qui perçoit les primes d'assurance. Quand elle perçoit des droits pour des permis de conduire, l'argent s'en va directement au fonds consolidé parce qu'elle le perçoit pour le gouvernement du Québec. Elle fait, c'est-à-dire, une fonction administrative. Mais ce n'est pas de l'argent qui va dans la caisse des assurés, qui n'a jamais été dans la caisse des assurés, tandis que des primes d'assurance sont des sommes qui vont dans la caisse des assurés, et le ministre des Transports, en vertu de la loi, c'est lui qui doit protéger. Et quand le ministre des Finances nous dit, lui, qu'il n'a pas d'opinion juridique sur le ministre des Transports, le ministre des Transports n'a rien à dire. Il a l'air de regarder passer la parade, comme s'il n'avait rien à faire dans cette décision du gouvernement. Pourtant c'est lui qui est le gardien de la caisse des assurés, comme dans une fonction fiduciaire, M. le Président.

Le Président (M. Gautrin): Merci, M. le député de Lévis. Maintenant, pour 10 minutes, M. le ministre des Transports et député de Robert-Baldwin.

Réponse du ministre

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: M. le Président, même vieux

discours, du neuf avec du vieux. Le député de Lévis qui s'amuse à s'attaquer à la personne, chose que je vais dire clairement, aujourd'hui: qu'il se guette parce que ça peut se jouer à deux côtés. Le courage et l'intégrité, ce sont mes électeurs qui décident sur ça. Je n'ai pas de leçon à prendre du député de Lévis, pas une. Et moi, de mon côté, je suis un joueur d'équipe. Je comprends le gros bon sens. De votre côté, vous êtes isolé dans votre même parti, vous l'avez toujours été.

La protection de l'argent dans une société. La **société** appartient aux Québécois, leçon qu'on devrait apprendre. Quant à la parade, à savoir si on regarde la parade passer, prenez donc des actions, si vous êtes tellement sûr de votre affaire, des avis juridiques. Des signaux qu'on reçoit, c'est qu'on est sur des terrains très, très solides.

M. le Président, si vous le permettez, je vais faire un historique sur la raison pour laquelle on est allés chercher de l'argent de la Société de l'assurance automobile du Québec. À l'occasion de cette interpellation, j'aimerais en profiter pour bien expliquer, encore une fois, deux fois, quatre fois, si vous voulez, au député de Lévis. Je vais toujours tenir le même discours parce que c'est un discours que les gens comprennent, que les gens, sur la rue, comprennent. Ce qu'ils veulent de nous, c'est un gouvernement responsable, et on les a pris, nos responsabilités.

(10 h 20)

En avril 1990, on a adopté un plan quinquennal en investissant un gros montant d'argent sur le réseau routier. Le réseau routier, entretenu par le ministère des Transports, s'étend sur plus de 60 000 kilomètres et comprend quelque 8500 ponts et structures. Le réseau supérieur, soit les autoroutes, les routes nationales, les routes régionales et les routes collectrices comptent pour plus de 26 600 kilomètres. La qualité des services offerts sur le réseau routier supérieur était compromise et a fait l'objet de nombreuses revendications adressées au gouvernement, dans leur temps, comme dans notre temps. L'évaluation de l'état du réseau routier numéroté, tel que les autoroutes, les routes nationales, régionales et une partie des routes collectrices, soit 24 000 kilomètres, mesurant la qualité de roulement des chaussées, la fissuration, l'orniérage démontraient que plus de 10 000 kilomètres de route, soit près de 40 % de ce réseau, nécessitaient des interventions au cours du prochain quinquennat. Environ 25 % des structures, ponts et viaducs avaient une capacité de support des charges jugée faible et insuffisante, restreignant le nombre... possible pour les véhicules lourds et compromettait certaines dessertes locales. Plusieurs tronçons routiers et autoroutiers, notamment dans les centres urbains majeurs, devaient supporter un achalandage toujours plus important de véhicules, voire une congestion chronique. Certaines sections de route

comportaient des sites potentiels dangereux; ils se retrouvaient **généralement** à des carrefours, dans les courbes, aux approches des ponts ou sur des voies de sortie des autoroutes. Les revendications du milieu des organismes sociaux se faisaient de plus en plus pressantes pour que les correctifs appropriés soient mis en place.

Les besoins de développement, que ce soit la construction de nouveaux tronçons routiers ou l'ajout des axes existants, étaient nombreux et faisaient l'objet de pressions par de multiples intervenants. Cette situation était le résultat de la combinaison de plusieurs facteurs: premièrement, le vieillissement du réseau routier, dont la plus large partie a été construite au cours des années soixante et soixante-dix. Des structures construites à une époque, entre 1930 et 1950, où les normes de conception étaient moindres. Elles doivent maintenant supporter des charges permises supérieures à ce qui était prévu lors de leur conception.

Une augmentation importante de la circulation: 40 % depuis 1980, M. le Président, et une plus forte sollicitation par un trafic lourd, une augmentation de 15 % du nombre de camions et 25 % de la quantité de marchandises transportées depuis 1980.

Une plus forte demande pour une meilleure desserte des régions plus éloignées ou des territoires qui ont connu récemment un développement économique ou démographique. La nécessité d'apporter à certains tronçons routiers des ajouts, des modifications, requis pour améliorer la sécurité, la fonctionnalité du réseau et s'ajuster aux besoins de déplacement.

Bien plus, cette dégradation accélérée du réseau routier nous a été laissée en héritage - encore un héritage - par le gouvernement précédent. En effet, les programmes de construction et de conservation routière accaparaient la plus grande partie des dépenses du ministère, soit plus de 80 % des dépenses jusqu'en 1975-1976. Par la suite, cette proportion diminuait constamment pour s'établir, vers 1985-1986, à près de 50 %.

Encore plus marquant, l'évolution des dépenses du seul programme de construction du réseau routier qui s'est situé à une moyenne de 60 % de celle du ministère jusqu'à 1975-1976. Dix ans du régime du Parti québécois ont suffi à baisser cette moyenne à un niveau de 20 %. Aujourd'hui, c'est ce même parti politique qui nous dit qu'on n'en fait pas assez. Moi, je vous dis: C'est plutôt ce parti qui a laissé pourrir le réseau routier québécois, qui nous a laissés dans cet état lamentable.

Encore, vous comprendrez, M. le Président, que notre gouvernement s'est attardé, dès son élection en 1985, à freiner cette chute constante et redresser cette situation. Déjà, des gestes ont été posés. Le gouvernement a annoncé, en 1988, un plan d'action concernant le plan de transport dans la région de Montréal.

Un volet de ce plan prévoyait que plusieurs centaines de millions seraient consacrés sur une base quinquennale à la conservation et à l'amélioration des infrastructures. Plusieurs projets ont été réalisés dans la réfection de l'autoroute Métropolitaine, on parle de l'autoroute 40. D'autres sont en cours d'exécution: réfection de l'échangeur Turcotte, l'autoroute 15, etc. L'ensemble de ces interventions, au chapitre de la réfection du réseau routier, respecte, d'assez près, l'échéancier initialement proposé.

En 1990, devant l'importance des interventions requises au cours des prochaines années, à l'échelle du Québec, pour la réfection du réseau routier et à la suite des diverses études confirmant leur nécessité, le gouvernement du Québec attribuait au ministère une enveloppe budgétaire additionnelle de 1 700 000 000 \$ pour la période de 1990 à 1995, confirmant ainsi l'importance et la priorité des interventions visant à la conservation des infrastructures routières.

Un plan ministériel et un cadre financier quinquennal furent élaborés en vue de mieux orienter l'action du ministère et d'allouer, de façon optimale, de nouveaux crédits disponibles. Les orientations stratégiques alors retenues prévoyaient: d'accorder la priorité à la conservation et à la rénovation des infrastructures existantes, de même qu'à toutes les interventions requises aux fins de la sécurité routière; de privilégier l'amélioration des axes interrégionaux et régionaux les plus importants dans un développement économique et de ne retenir que les projets de développement nécessaires pour soutenir le développement d'activités économiques. Trois programmes furent mis en oeuvre pour soutenir les orientations et favoriser l'atteinte d'objectifs clairement définis.

Premièrement, programme de rénovation et de conservation des chaussées. Ce programme a pour but d'accroître sensiblement l'effort ministériel en matière de conservation des chaussées, par une augmentation importante des crédits et par une meilleure coordination des interventions à ce chapitre. Le programme prévoyait en moyenne quelque 315 000 000 \$ annuellement pour la pose de couches d'usure, le renforcement des chaussées, la réfection majeure et l'amélioration ponctuelle d'axes existants. La stratégie retenue suggère des interventions en très grande partie sur les réseaux numérotés, un effort accru et soutenu sur le réseau des autoroutes et routes interrégionales.

M. le Président, j'aimerais vous en parler pendant une autre demi-heure. Je pourrais y aller, vous décrire, M. le Président, comment c'était lamentable, ce réseau dont on a hérité du parti... On se demande souvent pourquoi... Le discours du député, c'est: Vous êtes allés chercher, siphonner de l'argent d'ailleurs. On a pris l'argent, puis on l'a mis sur le réseau routier, où il appartient. Je vais revenir, M. le Président, parce que j'ai beaucoup à dire sur le comporte-

ment du député de Lévis.

Le Président (M. Gautrin): Je vous remercie, M. le ministre. M. le député de Lévis, pour une période de cinq minutes.

Argumentation

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, comme vous avez pu le constater, le ministre prend bien garde de répondre aux propos que je lui tiens concernant la légalité de ce qu'il fait en s'appropriant la caisse de la Société de l'assurance automobile ou en laissant le ministre des Finances s'approprier la caisse qui appartient aux assurés. Ce n'est pas une caisse qui appartient à tout le monde; c'est une caisse qui appartient aux assurés de l'automobile, aux propriétaires d'automobiles du Québec.

Il y a deux opinions juridiques, à date, qui ont été demandées par le Club automobile. Le ministre aime mieux parler des routes. On peut parler des routes parce qu'on mettait en moyenne, en dollar constant, 200 000 000 \$ de plus, sur le réseau routier, que le gouvernement actuel, depuis 1986. On compare 1980-1985 et 1986-1991. Aujourd'hui... On mettait en moyenne, dans le temps du Parti québécois, 1 \$ sur 2 \$ qu'on collectait, alors que les libéraux mettent 1 \$ sur 3 \$. Alors, en termes de bilan routier, les ornières, l'état déplorable qu'on connaît actuellement, tous les rapports, même de son ministère, indiquent que ça s'est aggravé, accéléré à partir du changement de gouvernement.

M. le Président, ce que je voudrais vous dire, c'est essentiellement qu'il y a deux opinions juridiques. Il y a une opinion juridique qui a été demandée au bureau Jolin Fournier Morisset, qui dit que c'est illégal, ce que fait le gouvernement. Il y a une autre opinion juridique qui a été demandée en consultation par un spécialiste du droit administratif, parce qu'on est en matière de droit administratif, par Me Patrice Garant, de l'Université Laval, qui, lui aussi, dit que c'est complètement illégal. Non seulement il dit que c'est illégal, mais il dit que le gouvernement ne pourra pas corriger rétroactivement l'illégalité qu'il commet puisqu'il perçoit des fonds qui n'ont pas été collectés comme des taxes, mais qui ont été perçus comme des primes d'assurance et qui doivent rester dans la compagnie comme primes d'assurance.

(10 h 30)

Je souhaite que le Club automobile... Et c'est une bonne journée aujourd'hui parce que vous savez qu'il y a l'assemblée générale du Club automobile à 17 heures, ce soir, au Château Frontenac; j'espère que les gens qui paient des primes au Club automobile de Québec vont aller à l'assemblée générale qui a lieu à 17 heures, cet

après-midi, au Château Frontenac, pour demander des comptes à leur Club automobile, qui est un organisme de protection des automobilistes, qui protège les automobilistes, qui a demandé deux avis juridiques, puis les deux avis juridiques lui disent, dans les deux cas, que le gouvernement n'a pas le droit de faire ça.

Je comprends que le ministre peut parler des routes, des ponts, puis tout ça. Ce n'est pas ça, le problème, aujourd'hui. Le problème dont on discute aujourd'hui, c'est la caisse de la Société de l'assurance automobile qui appartient aux assurés, qui a été perçue... Et même le Vérificateur général, à la page 107 de son dernier rapport annuel, affirme que, compte tenu que la réserve actuarielle est suffisante pour pourvoir aux obligations de la Société envers les victimes d'accidents d'automobile, la réserve de stabilisation, qui totalise 1 070 000 000 \$ au 31 décembre 1990, serait excédentaire des besoins des financiers de la Société en l'absence de critères précis déterminés par celle-ci. Puis, en même temps, tout le monde sait - puis c'est dans la loi et ça a déjà été dit par le Vérificateur général - que la Société n'a pas le droit de collecter de l'argent au-dessus de ses besoins; elle doit le verser aux victimes d'accident ou elle doit le remettre aux assurés de l'automobile, en diminuant les primes ou en leur redonnant l'argent, mais elle n'a pas le droit de collecter de l'argent au-delà de ses besoins.

Quand on siphonne 2 000 000 000 \$ de la caisse pour des fins du fonds consolidé du revenu, on va au-delà des besoins. Mais quand le ministre nous dit: Oui, mais pour les besoins des routes, il est prévu, en plus de l'assurance, la sécurité routière. Dans la Loi sur l'assurance automobile, on la définit, la sécurité routière, et on dit que la matière de sécurité routière peut s'occuper la Société de l'assurance automobile comprend deux items seulement: la qualité des conducteurs et l'état des véhicules. Point, rien d'autre. Et la Société n'a pas le droit de collecter de l'argent pour d'autres fins que ça.

Le gouvernement lui a donné, en 1981, l'autorisation de transférer pour qu'elle puisse collecter, à la place du gouvernement - pas pour ses besoins à elle, pour le gouvernement, pour ne pas écrire deux fois aux citoyens - les permis de conduire et les immatriculations, de sorte que ça fait moins de paperasse. Ça sauve de l'argent sur le plan administratif. Mais cet argent-là - et on n'a jamais critiqué ça - c'est envoyé directement au ministre des Finances parce qu'elle le collecte pour le ministre des Finances. Mais quand elle collecte de l'argent pour des fins d'assurance, c'est de l'argent qui appartient aux assurés, qui appartient à la Société de l'assurance automobile du Québec, et si elle en perçoit trop, elle doit augmenter les indemnités aux victimes d'accidents ou encore remettre l'argent aux assurés.

On a vu que, l'an dernier, on a coupé les gens. On a coupé les gens âgés, qui ont plus que

65 ans, au point de **vue des prestations** qu'on leur verse, on a coupé **les** femmes à la maison, on a coupé les étudiants, on a coupé toutes sortes de citoyens comme si la caisse manquait d'argent. Au contraire, la caisse avait trop d'argent. Mais on coupait des assurés, on **diminuait** leur indemnité, sans doute pour en donner plus au ministère des Finances, et, à la dernière **vérification** des livres de la Société de l'assurance automobile du Québec, le Vérificateur général a été obligé de dire, a été obligé de montrer que ça apparaît dans les comptes sous forme de dette des montants qu'elle devra verser au ministre des Finances dans les prochaines années, en vertu de la loi qui a été **adoptée**. Maintenant, le Vérificateur général doit aller plus loin, vérifier si on a le droit de faire ça. Parce que comme Vérificateur, je vais vous dire une chose et je reviendrai **là-dessus** - je n'ai pas le temps, il me reste quelques secondes - tantôt, le crédit du Québec va être affecté par des sommes qui pendent au bout du nez comme une dette du gouvernement envers des assurés de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il y aura des conséquences sur le plan financier à cette ponction que fait le gouvernement.

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre, **député** de Robert-Baldwin, vous avez la parole pour **cinq** minutes.

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Merci, M. le Président. J'entends deux choses: que rien n'a **été** fait depuis notre arrivée... C'est complètement faux! Au niveau des investissements sur nos routes... démontre clairement que, dans leur temps, on dépensait 20 % de l'enveloppe totale, et avant ça, on dépensait **au-delà** de 60 %. On est rendus au-delà de 46 %. Il y a eu une chute marquée, puis ça, on en parlera plus tard.

Mais vos avis juridiques, M. le député de Lévis, franchement, quand vous parlez du CAA et Patrice Garant, c'est un avis personnel, mais on a aussi notre juriconsulte, **qui** va produire, et le signal est assez concret, qui nous indique qu'on est sur des terrains solides et que ce qu'on fait n'est pas illégal. Mais si le CAA, ou même Patrice Garant, ou même vous, vous continuez sur le même discours, mettez donc vos culottes, allez donc vous... Il n'y a pas de poursuite, je n'en ai pas vu encore. **Ça** fait trois ans que j'entends votre discours, mais je ne vois pas de **poursuite**. Il me semble que c'est à peu près temps qu'on mette fin à ce discours. Vous n'avez pas bien, bien les reins solides.

Quant au bilan routier, il a eu tout un impact sur la réserve. On a vu une chute sur le nombre d'accidents: 2000 morts dans le temps où vous étiez là, une chute à 1000 morts. 1000

morts! 1000 morts de trop, il est évident, mais tout ça résulte dans les épargnes, une épargne qui a pu nous amener à un surplus de **1 400 000 000 \$ au niveau** de la réserve. C'est là qu'on a réduit, M. le Président, et j'aimerais ça que le député de Lévis comprenne, parce qu'il ne semble pas le retenir, mais en 1985, la prime était à **114 \$**. Elle a pris une chute deux fois à 85 \$, un geste concret de notre part où on reconnaît le rendement ou la performance de l'automobiliste.

Je dois vous dire aussi qu'il y a 3 000 000 d'assurés et 4 000 000 de contribuables. Peut-être que les mêmes gens qui contribuent sont aussi des chauffeurs de véhicules qui doivent payer leur prime. Tout ça pour vous dire, M. le **Président**, que je n'ai pas du tout **honte** des gestes qu'on a posés. D'ailleurs, je suis fier qu'on ait pu aller chercher de l'argent de la réserve au lieu d'aller piquer dans les poches des contribuables. Que le député de Lévis sorte un petit peu, qu'il aille donc voir sur le chantier, qu'il demande donc aux travailleurs et aux travailleuses s'ils préféreraient aller chercher de l'argent de leur poche ou de prendre 275 000 000 \$ de la réserve de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il va le savoir. Il a peur d'aller sur le champ et d'aller voir ce qui se passe. Demandez donc votre question, vous allez avoir votre réponse.

En 1981, M. le Président... On nous accuse, mais **ils** ont donc peur de retourner un peu en arrière. En 1981, il y a eu des augmentations des permis et des droits de 45 %, puis cet argent-là a été dans le fonds consolidé. C'étaient des affaires déguisées, **puis** vous l'avez fait, puis on va vous le **démontrer** lorsqu'on aura le temps. On va en reparler plus tard.

En 1981, on a aussi augmenté. On vous parlait de 45 % d'augmentation des permis. Je dois rire parce que quand je vois des chiffres comme ça, je me dis: Est-ce possible **que** ces mêmes gens-là nous critiquent? 45 % d'augmentation au niveau des permis, et on revient à la charge, tout de suite après, en même temps, avec 60 % d'augmentation au niveau des immatriculations. Vous devriez avoir honte de venir ici... d'aller sur la place publique et de nous critiquer après avoir posé des gestes semblables. Vous devriez avoir honte, M. le député de Lévis. Je suis **sûr** que ce n'est pas partagé par vos collègues. Vous avez tenu ce même discours. Vous n'avez pas le courage de vous débarquer de votre «white charger», si vous me permettez l'anglicisme, mais pour une fois, mettez donc vos culottes! Si vous pensez que nous sommes dans l'illégalité, allez donc en poursuite! Je vous en prie. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le ministre. Je vais demander au député de Louis-Hébert, pour cinq minutes, de bien vouloir prendre la parole. M. le député.

M. Réjean Doyon

M. Doyon: Merci, M. le Président. Pour continuer dans la même veine que le ministre, M. le Président, je dirai que le discours du député de Lévis commence à sentir et goûter le vieux, le rance, parce que c'est la même ritournelle qu'on entend, maintenant, depuis des années. Il faut savoir dans quelle perspective tout ça s'inscrit. Il faut se rendre compte de la conjoncture qu'est la nôtre actuellement. Les gens qu'on rencontre actuellement sont des gens qui veulent disposer de leur propre revenu.

Je vais vous poser la question très clairement: En termes d'alternative, M. le Président, est-ce qu'actuellement ce que la population veut, c'est de disposer elle-même de son propre revenu, à son gré, ou si elle préfère que ce soit la SAAQ, **c'est-à-dire** la Société de l'assurance automobile du Québec, qui le fasse? Parce que les 275 000 000 \$ sont requis, sont nécessaires. L'alternative, c'est d'avoir un déficit qui, si on gardait les mêmes proportions de celui qui était du temps que le chef de l'Opposition était ministre des Finances, friserait les 10 000 000 000 \$. Si on s'en va vers un déficit de 10 000 000 000 \$, ce qui serait l'équivalent des 4 000 000 000 \$ du temps du chef de l'Opposition, ça veut dire qu'on remet la charge sur le dos de nos enfants et de nos petits-enfants. Actuellement, le gouvernement fait le choix de laisser la population, qui a besoin de ses propres revenus pour vivre, pour boucler son budget personnel... Le gouvernement fait le choix de laisser ces gens-là disposer de leurs revenus. Évidemment, le député de Lévis déchire ses vêtements en disant: Ça n'a pas de bon sens. C'est une société d'assurance qui doit appartenir aux assurés, etc.

(10 h 40)

Vous direz, M. le Président, en réponse à ça, que la responsabilité ultime que le gouvernement a c'est envers la population en général, et il faut avoir ce que j'appellerai, M. le Président, je pense que c'est parlementaire, un drôle de culot, un drôle de front, pour venir parler au nom de l'Opposition officielle qui, ne l'oublions pas, a été au pouvoir pendant neuf ans au Québec.

J'ai des découpures de journaux, M. le Président, ici, de 1981, où M. Normand Girard, dans le **Le Journal de Québec** - il est assez bien connu comme journaliste ici, au Québec - intitule sa chronique, c'est au mois d'octobre 1981: «Trois nouveaux percepteurs d'impôts qui rapporteront des millions au fisc». C'est suivi d'un autre article, dans **La Presse**, de la même journée: «M. Parizeau est devenu le spécialiste des taxes déguisées». Comment réussit-il à faire ça? En se servant de Loto-Québec, en servant de la Société des alcools et en se servant d'Hydro-Québec. Et il avait rajouté, après ça, la Régie de l'assurance-maladie du Québec.

Quand on faisait le total, M. le Président, en une seule année, et ça, ça été récurrent pendant les années du régime péquiste qui ont suivi, quand on fait le total des sommes récupérées en taxes déguisées de cette façon, c'est 900 000 000 \$ par année qu'on allait chercher, M. le Président, 900 000 000 \$ par année! On le faisait en faisant appel aux organismes que je viens de vous mentionner. Et là, tout d'un coup, c'est rendu le scandale, le grand scandale, parce que le gouvernement décide que la réserve qui dort n'a pas besoin d'être à ce niveau-là. Et, compte tenu des besoins qu'on a, on doit, tout d'abord, permettre aux gens de disposer de leurs propres revenus.

C'est un petit peu, M. le Président, comme le père de famille qui n'aurait pas de lait dans le frigidaire et qui préférerait garder ses 10 000 \$ en banque, disant: Moi, ça me prend mes 10 000 \$ en banque à tout prix! Mais que les enfants aient du lait dans le frigidaire ou qu'ils n'en aient pas, ce n'est pas important, j'ai mes 10 000 \$ en banque qui dorment là. C'est très sécurisant pour moi. Il ne peut rien nous arriver, j'ai 10 000 \$, mais on crève de faim dans la maison! Le gouvernement a décidé qu'une réserve normale, raisonnable, était préférable à une augmentation de la taxation et à une augmentation du déficit.

C'est un choix qu'on est prêts à assumer devant la population, n'importe quand, malgré toutes les opinions juridiques qu'on peut nous sortir, parce que nous avons les nôtres aussi, M. le Président. Il reste 30 secondes, c'est dommage, 30 secondes ce n'est pas beaucoup, M. le Président. Mais ça va me permettre de vous dire qu'il n'y a aucun doute que le choix que fait le gouvernement actuellement est un choix qui, non seulement, est conforme à la loi de la Société mais est conforme au désir et au souhait de la population et, **ultimement**, c'est ce qui compte, M. le Président.

Le Président (M. Gauthier): Merci, M. le député de Louis-Hébert. M. le député de Lévis, pour cinq minutes.

M. Jean Garon

M. Garon: Alors, M. le Président, je reviendrai tout à l'heure sur les augmentations, parce que comme j'ai seulement cinq minutes, je vais commencer par les opinions juridiques. Me Patrice Garant, dire que c'est un avis personnel, bien oui, un avis juridique, c'est toujours une opinion personnelle. Sauf que Me Patrice Garant, c'est un des spécialistes du droit administratif au Québec. C'est le spécialiste du droit administratif à l'Université Laval.

Maintenant, je pourrais peut-être vous lire également, parce que j'ai écrit au Barreau du Québec, les deux lettres que j'ai reçues du Barreau:

«Le 16 juillet 1991. M. le député - ça m'est adressé par le Bâtonnier du Québec - J'ai bien reçu votre lettre datée du 19 juin 1991 et les documents l'accompagnant, et je vous en remercie.

«Votre lettre porte effectivement matière à réflexion. Toutefois, comme il s'agit d'un dossier complexe, permettez-moi de prendre le temps nécessaire pour que le Barreau puisse analyser à fond la portée de ses opinions juridiques. Nous suivrons avec intérêt ce dossier, et je vous assure de toute ma collaboration».

«Le 22 juillet 1991. M. le député,

«La présente fait suite à votre lettre datée du 19 juin 1991. J'ai lu avec attention votre lettre et celle-ci m'amène à faire les commentaires suivants. Les questions que vous soulevez ne sont pas dénuées d'intérêt. Toutefois, selon Me André Morisset, rédacteur de l'avis juridique du 16 novembre 1990, il est vraisemblable que ses clients saisissent sous peu le forum judiciaire, et qu'un recours soit entrepris par ces derniers. - Il parlait du Club automobile - À ce stade-ci du dossier, le Barreau du Québec désire ne pas intervenir et laisse le tout à la discrétion des tribunaux.

«Vous mentionnez également, à la page 2 de votre lettre, qu'en vertu de votre mandat découlant de l'application de ces lois et des responsabilités morales du Barreau, dans une société de droit, j'aimerais connaître votre opinion sur les avis juridiques rendus publics par le Club automobile du Québec».

Il dit: «Ni la loi du Barreau, ni le Code des professions n'habilite le Barreau à donner son opinion - entre guillemets - ou commenter des avis juridiques rédigés par un de ses membres. Le Barreau n'a pas à endosser, corroborer ou réfuter de telles opinions, puisque tel n'est pas son mandat. Les seuls cas d'intervention relèvent du syndic lorsqu'il y a plainte du public à l'endroit du travail ou des agissements d'un avocat, mais tel n'est pas ici manifestement le cas». Là, il n'y a pas de plainte contre Me Morissette.

«Le Barreau demeurera néanmoins attentif à ce dossier. Je peux vous assurer de notre meilleure collaboration possible».

Alors, M. le Président, vous voyez qu'on laisse entendre que ça va aller devant les tribunaux. Bon. Est-ce qu'il va y avoir une décision pour aller devant les tribunaux? On verra s'il va y avoir des gens qui vont prendre des décisions d'aller devant les tribunaux, sauf que le Club automobile, actuellement, a des opinions juridiques. Les deux opinions juridiques qu'il a eues lui disent que c'est illégal, ce que fait le gouvernement.

A date, le député de Louis-Hébert a dit que nous avons nos opinions juridiques. Je regrette. À tous ceux à qui j'ai demandé au gouvernement qui avaient des opinions juridiques, tout le monde a dit qu'il n'y en avait pas, incluant le

ministre des Finances. Et quand j'ai demandé au ministre des Transports, il a dit que c'était la responsabilité du ministre des Transports, et quand j'ai demandé au ministre des Transports, il a dit: Vous savez bien que c'est une décision du ministre des Finances. C'est ça qu'il m'a répondu.

Et quand vous demandez au Vérificateur général, il a admis lui aussi, même s'il a vérifié les états de la Société de l'assurance automobile, qu'il n'avait pas demandé d'opinion juridique. Il a laissé entendre, à la dernière rencontre qui a eu lieu il y a quelques semaines, que ce serait peut-être une bonne idée de demander une opinion juridique. Pourtant, il s'était déjà compromis. Son prédécesseur, M. Chatelain, quand il avait dit dans son rapport annuel qu'il avait suivi la ponction de 200 000 000 \$, qu'il avait dit que la société n'a pas le droit de collecter de l'argent au-delà de ses besoins et qu'il lui dit à chaque rapport, à peu près régulièrement, de dire où il va affecter sa réserve de stabilisation, pourquoi il fait une réserve de stabilisation, à toutes fins pratiques, sans le dire, mais c'est ça qu'il laisse entendre, dont il n'a pas besoin parce qu'il n'est même pas capable de l'affecter.

Actuellement, qu'est-ce qui arrive, c'est la caisse qui appartient aux assurés, qui n'appartient pas au gouvernement; le gouvernement n'est pas un actionnaire de la Société de l'assurance automobile du Québec, c'est une caisse qui appartient aux assurés. C'est une caisse désaturée avec de l'argent collecté des assurés pour des fins de victimes d'accidents d'automobile. Actuellement, qui a l'âme assez basse pour aller chercher de l'argent des gens qui ont des accidents d'automobile, qui ont besoin d'argent? C'est le ministre des Finances, qui fait faire des lois pour dire: On va couper les mères à la maison. Aujourd'hui, les femmes ont eu leurs prestations diminuées, dans les lois qui ont été modifiées.

Et les personnes âgées ont eu leur prestations diminuées. Les femmes à la maison ont eu leurs prestations diminuées. Les étudiants ont eu leurs prestations diminuées parce qu'on veut couper et, alors qu'on a des surplus dans la caisse, on enlève de l'argent des gens qui ont des besoins pour en donner au ministre des Finances, qui n'a pas le courage de faire des taxes ou des impôts quand il veut avoir des revenus, puis qui essaie de prendre la caisse des autres.

Quand on dit, oui, mais il y a une caisse qui a un surplus. Oui, il y a une caisse qui a un surplus et qui n'est pas supposée d'avoir de surplus non plus parce qu'elle est supposée de collecter des sommes de la Société de l'assurance automobile seulement pour ses besoins. Pas pour des besoins du ministre des Finances, seulement pour ses besoins d'assurance, en vertu de la loi. C'est ça, la loi, qu'il a dit. Vous savez, on me dit, ah, il n'y a pas eu de poursuite. Vous savez

qu'il y en a eu dans l'État de New York, finalement. Ça peut-être pris du temps. Résultat, quand l'État de New York a fait la même chose, la compagnie d'assurances a été poursuivie pour 30 000 000 \$.

Et quand la décision a été prise, elle a dû rembourser près de 100 000 000 \$ parce que ça pris du temps. Parce que les gens hésitent à poursuivre le gouvernement, à poursuivre des sociétés d'État, qui sont à même des fonds publics, et ils savent que ça peut coûter de l'argent. Sauf que dans l'État de New York, finalement, la poursuite de 30 000 000 \$ a fait en sorte que le gouvernement a dû rembourser 100 000 000 \$, trois fois plus, près de 100 000 000 \$, parce que ça pris du temps justement, mais finalement, les assurés ont eu droit de leurs obligations, ont eu leurs droits reconnus, et je suis persuadé que quand on ira devant les tribunaux, la même chose va arriver vis-à-vis la Société de l'assurance automobile du Québec et le ministre des Finances.

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre et député de Robert-Baldwin.

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: M. le Président, je vous remercie. Je veux juste faire le point sur le montant d'argent qu'on dépense, mettre au clair que ce qui se passe au niveau du 1 700 000 000 \$... Parce que le député de Lévis a souvent l'intention d'essayer de virer la discussion ailleurs, puis induit les gens qui nous écoutent pas nécessairement de la vérité. Pourquoi un plan quinquennal de 1 700 000 000 \$ a été mis en place, donc, pour la construction et la rénovation du réseau routier?

J'aimerais qu'on soit clair. Le plan quinquennal annoncé par mon collègue M. Gérard D. Levesque, le ministre des Finances, le 26 avril 1990, s'ajoutait un budget de base de 867 000 000 \$ consenti en 1990-1991. Il comprenait l'indexation de ce budget de base ainsi que les crédits additionnels pour chacune des années du plan. Outre l'indexation, un solde de 153 000 000 \$ a déjà été octroyé aux crédits de 1990-1991 afin de porter le budget du réseau routier à 1 020 000 000 \$ pour cet exercice financier.

(10 h 50)

Pour les années subséquentes, les montants additionnels suivants ont été ajoutés au budget de base, et ça, c'est pour 202 000 000 \$ en 1991-1992, à 300 000 000 \$ en 1992-1993 et des montants de 320 000 000 \$ en 1993-1994 et de 340 000 000 \$ en 1994-1995.

Parlons un peu du rendement et de l'évolution de l'état des revenus et des dépenses de la SAAQ. Je voudrais qu'on remarque ici que le fonds de réserve de stabilité est nécessaire pour

éviter des hausses marquantes résultant d'une année qui a été peut-être désastreuse. Ces montants d'argent, en 1986, étaient de 637 300 000 000 \$... 637 300 000 \$ - excusez - et le pourcentage qu'on remarque aujourd'hui, en 1991 - si vous me permettez, excusez... 637 300 000 \$, aujourd'hui on a un chiffre de 1 372 000 000 \$, soit 45 % du fonds de réserve. Il y a des diminutions. Il y en a eu deux, diminutions: il y en a eu une en 1987 et il y en a eu une l'an passé. On est parti de 114 \$ à 85 \$, pour la prime. Ce qui est important, dans l'exercice, c'est que la ponction de 275 000 000 \$ de cette année n'affecte pas le pourcentage; alors, ce qui était de 45 % en 1991 va demeurer 45 % en 1992. Il reste à ajouter que s'il n'y avait pas eu de ponction, ce montant serait monté à 60 %.

Quant aux avis juridiques, ils sont à venir. On n'aurait pas posé le geste qu'on a posé hier, lors du discours du budget, où on a été chercher 275 000 000 \$ à la Société de l'assurance automobile du Québec, on ne l'aurait pas fait si on n'avait pas eu la consultation avec nos «juridiques» qui démontrait clairement qu'on était sur des terrains solides. Alors, c'est bien beau d'avoir une opinion du CAA - en passant, c'est bon pour leur «membership drive», si vous me permettez, de faire un petit peu de bruit - mais, eux aussi, ils n'ont pas fait grand-chose. Quant à Me Parent, il a une opinion, et je respecte son opinion. Mais qu'on le débâte hors de cette Chambre, qu'on aille en cour, qu'on en parle, là, qu'on règle une fois pour toutes ce discours.

Alors, M. le Président, je n'ai pas de leçon à prendre du député de Lévis. On m'a avisé de ce qui s'est passé dans le passé. Je me rappelle d'une dame Sotiau qui était la présidente de la Société de l'assurance automobile du Québec, dans le temps, qui n'était pas nécessairement fière des gestes que vous avez posés en augmentant vos droits, en augmentant vos permis pour que ce montant d'argent aille indirectement dans le fonds consolidé; c'est exactement ce que vous avez fait. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le ministre. M. le député de Saguenay, pour une période de cinq minutes.

M. Ghislain Maltais

M. Maltais: Merci, M. le Président. Qu'il me soit permis, M. le Président, de regarder un petit peu le plan quinquennal et ses effets en région. Je me rappelle fort bien, dans les années 1986 et 1987, dans une région aussi étendue que la mienne, lorsqu'était arrivé le premier budget du ministère des Transports, le montant alloué pour la région, on ne savait plus où le mettre tellement il y avait d'endroits nécessaires, des endroits d'urgence. Le premier budget, on a dû le consolider d'un bout à l'autre sur 450 kilom-

tres; ce qu'on appelle du «patchage», des urgences. Et, comme député d'une circonscription aussi étendue, je ne pouvais me résigner qu'au cours des années subséquentes on continue cette politique-là.

J'ai été un des premiers députés avec d'autres membres de l'Assemblée nationale à aller rencontrer le ministre des Transports du temps pour développer, en région, des plans quinquennaux. Nous avons fait faire une analyse par le ministère des Transports des structures des chaussées et des ponts, dans une première étape, pour savoir comment le ministère devait guider ses futures interventions. Or, en 1987, nous avons eu la surprise de constater que l'état du réseau était tellement triste, que l'état des ponts était tellement lamentable, M. le Président, qu'on a dû, de première urgence, consacrer la moitié du budget pour la réfection et la construction de routes pour solidifier les ponts et chaussées. Quand je parle de 450 kilomètres, M. le Président - j'ai un pont à peu près tous les 10 kilomètres chez nous - il y en a des ponts, et la moitié d'entre eux avaient été jugés, par les officiers du ministère, comme étant presque dangereux, pas sécuritaires du tout, dû à l'augmentation du trafic lourd et de la capacité des véhicules.

Or, dans les trois premières années, nous avons dû sacrifier des sommes importantes pour rendre tout au moins sécuritaire, pour nos concitoyens, la traversée de ces ponts-là. De là, nous avons établi un plan quinquennal, une collaboration avec le ministère des Transports, plan quinquennal qui se situait dans l'ordre de 55 000 000 \$, non pas pour améliorer la route mais pour la rendre dans une condition potable, sécuritaire. On parle de couche d'usure, de garde-fou, d'élargissement à trois voies, sans faire de construction, et on est arrivés à un chiffre de 13 500 000 \$, par année, sur une période de cinq ans, ce qui devait, à ce moment-là, M. le Président, nous rendre un réseau potable. Nous avons commencé à un rythme de 10 000 000 \$ par année, et là, les officiers du ministère des Transports se sont aperçus que ce n'était pas assez, parce qu'on n'atteindrait jamais notre vitesse de croisière. Il a donc fallu, M. le Président, augmenter ces montants à 13 500 000 \$. Parce que c'était programmé, parce que les actions étaient ponctuelles, déterminées d'avance, que les actions qu'on faisait, on s'en allait vers un tout, vers un objectif que la population s'était donné, que le député s'était donné, que les maires, les MRC s'étaient donné, que les conseils de la santé et de services sociaux avaient demandé, en vain, depuis de nombreuses années au gouvernement.

Or, M. le Président, et depuis trois ans, on peut s'apercevoir le bien extraordinaire que ce plan quinquennal, dûment guidé, et de temps en temps, ça fait mal parce qu'on l'a fait accepter par l'ensemble de la région et on ne le dévie

pas. Le ministère des Transports a un objectif qu'on a fixé ensemble comme population, comme membre de l'Assemblée nationale, et on s'en va directement vers l'objectif. Ça serait tentant, au cours des années, de faire des déviations pour contenter un maire, un échevin, un petit peu tout le monde. Mais, comme groupe de population, on s'est indiqué que l'objectif, c'était de rendre la 138 la plus sécuritaire possible, avec les investissements maximaux mis à la disposition, par le gouvernement du Québec, via le ministère des Transports.

Nous comptons, au cours de 1993-1994, compléter cet objectif et, même, accroître les investissements d'année en année, de 13 500 000 \$, cette année; l'an prochain, ça sera 15 500 000 \$.

M. le Président, le temps diminue grandement, et on aura l'occasion de reprendre. Les régions - on a parlé de la région de Montréal tantôt, des investissements que le ministre des Transports a dû faire, mais les régions sont loin d'avoir été oubliées... Ceux et celles qui ont eu la justesse de préparer ces plans, dans quelques années, on verra que les investissements du gouvernement ont porté fruit. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gauthier): Merci, M. le député de Saguenay. M. le député de Lévis, pour une période de cinq minutes.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, le ministre a dit une parole, tout à l'heure, que, si j'ai bien compris, j'ai trouvé bien curieuse. Il a dit: Les opinions juridiques sont à venir. Qu'est-ce qu'il veut dire? Il veut dire qu'il en a demandé, et qu'ils sont en train de vérifier la légalité de ce qu'ils font. Il a dit: Les opinions juridiques sont à venir. Il a affirmé ça tout à l'heure. Il a dit que, pour le Club automobile, c'était bon pour le «membership drive» de faire ça. Au contraire, je pense que si le Club automobile, après avoir eu des opinions juridiques qui disent que le gouvernement n'a pas le droit de faire ce qu'il fait et qu'il ne prend pas de poursuite, ça sera très mauvais pour son «membership drive» et ça sera peut-être bon s'il prend des poursuites. Mais quand on demande des opinions juridiques, on paie des opinions juridiques; j'imagine que ce n'est pas juste pour les encadrer. C'est parce que si les opinions juridiques disent... Celui qu'on surprend à faire des choses qu'il n'a pas le droit de faire et, comme on a, comme mandat, de protéger les automobilistes, on prend son courage à deux mains et on prend des poursuites, même si on dit que le gouvernement a l'air cassé et qu'il a pris des gros montants d'argent, au contraire, les automobilistes sont plus cassés que le gouvernement.

(11 heures)

Mais ce qui est important, M. le Président, c'est les conséquences du siphonnage sur la cote de crédit du Québec. On vit dans un monde... Je comprends que dans des comptabilités... On a vu dans les grandes faillites internationales à quel point il y a des bureaux de comptables qui ont été complices. Ne nous comptons pas d'histoire. Vous avez vu la revue **Time Magazine** récente qui a été consacrée à ça. Quand on dit qu'est-ce qui s'est passé en Angleterre avec M. Maxwell, que ce n'est pas possible de faire des détournements de fonds de 1 000 000 000 \$, sans la complicité des comptables. Ce n'est pas possible. Il a fallu qu'il y ait des complicités de comptables pour détourner autant d'argent et de camoufler l'affaire, comprenez-vous, pendant, en tout cas, un certain nombre de mois ou d'années. Aujourd'hui, il y a la revue **Time** qui dit que la profession de comptable, aujourd'hui, il faut se demander à quoi ça sert? Et moi, je me le demande, de plus en plus, en considérant la vérification générale. Est-ce qu'on fait payer le monde pour quelque chose qui ne sert à rien? Il va falloir se poser la question.

L'assise juridique des manœuvres du gouvernement libéral depuis 1986 est très faible. En effet, les seuls avis juridiques connus affirment que l'accumulation de surplus dans la caisse de la Société de l'assurance automobile du Québec et l'appropriation de ces surplus par le gouvernement sont illégaux. En versant ces surplus accumulés, la Société de l'assurance automobile du Québec constitue un passif qu'elle pourrait être obligée de rembourser à ses assurés. En s'appropriant les surplus de la Société de l'assurance automobile du Québec, le gouvernement constitue un passif qu'il pourrait être obligé de rembourser à la Société de l'assurance automobile du Québec, comme cela est arrivé dans l'État de New York. Même chose! - Les montants en cause constituent un passif pour le gouvernement, et cela devrait apparaître d'une façon quelconque aux états financiers du gouvernement - à moins qu'à ça ne veuille plus rien dire, la vérification générale et les états financiers. Au salaire où sont payés le Vérificateur général et son équipe, il me semble qu'au moins il pourrait avoir l'idée de demander des opinions juridiques sur ce qui est fait, parce qu'il peut avoir des conséquences par rapport à la cote de crédit. N'oubliez pas qu'on n'est pas à 0,50 \$, ça va être 2 000 000 000 \$, entre 1986 et 1994, sans compter les intérêts accumulés, des montants qui reviennent là, qui vont continuer après 1994, là-dedans. Ils ne sont tous non récurrents.

L'existence d'avis juridiques démontre des doutes sérieux sur la légalité de l'accumulation de surplus par la Société de l'assurance automobile du Québec et de l'appropriation de ses surplus par le gouvernement. L'importance des montants que s'approprie, sans droit, le gouvernement et qui augmentent avec les années - ou avec les taux d'intérêt en plus - pourrait

éventuellement affecter la cote de crédit du Québec.

Le ministre des Transports ne **considère-t-il** pas normal de demander des avis juridiques? Le ministre n'agirait-il pas en personne responsable, envers tous les citoyens du Québec, en demandant des avis juridiques qui permettraient de faire la lumière sur ce «siphonnage»? Ne s'en voudrait-il pas si, un jour, ou n'en **voudra-t-il** pas aussi à ses collègues, parce qu'il dit: On est dans une équipe. Oui, dans une équipe, on envoie le premier dans la fosse aux lions, on en envoie un. On dit: Toi, vas-y donc! Tu testeras le lion. Si le lion n'est pas agressif, bien, on sera chanceux de le savoir. S'il te mange, on fera une petite prière pour toi. Hein? Ne s'en voudrait-il pas si, un jour, la cote de crédit du Québec était réévaluée à la baisse, avec les conséquences que cela a sur les coûts des emprunts du gouvernement, parce que des poursuites devant les tribunaux confirmeraient l'illégalité des surplus et de leur appropriation par le gouvernement? Ne nous trompons pas, là, on est dans une matière de droit. L'opinion de Me Garant, à mon avis, est d'une clarté et d'une limpidité incroyables. Il dit: Vous avez perçu des primes.

Là, on n'est pas dans les permis de conduire et dans les immatriculations. Je parle des primes d'assurance, qui vont pour les fins d'assurance, qui constituent une caisse. Ça appartient à la caisse, ça appartient aux assurés. Même le Vérificateur général, à un moment donné, il l'a dit dans son rapport qu'elle n'a pas le droit de collecter de l'argent. Elle doit collecter de l'argent uniquement pour ses besoins d'assurance. Il y a des conséquences considérables quand on est rendus dans des sommes entre 1986 et 1994, sans compter les intérêts de 2 000 000 000 \$, avec les intérêts, c'est peut-être 3 000 000 000 \$, c'est peut-être 3 500 000 000 \$ actuellement. Qu'est-ce que ça va vouloir dire tantôt quand on arrive devant les tribunaux? Ça prendra quelques années pour les conséquences sur la cote de crédit du Québec, parce qu'il devra y avoir une note. Que le Vérificateur général fait la vérification générale, au nom du gouvernement, de la Société de l'assurance automobile du Québec, ce n'est pas un comptable privé, c'est le Vérificateur général qui l'a faite. C'est lui qui est supposé servir d'exemple à tous les autres, qu'il prenne son courage à deux mains. Qu'il ne nous dise pas: On devrait peut-être demander des opinions juridiques. Au salaire où on le paie à l'Assemblée nationale, il doit faire son travail.

M. **Gautrin**: Merci, M. le député de Lévis. Alors, M. le ministre, pour une **période** de cinq minutes.

M. **Sam L. Elkas**

M. **Elkas**: Merci, M. le Président. Je fais

mon travail, M. le Président, pas mal mieux que celui qui nous parle à l'Opposition, le député de Lévis qui tient toujours le même discours. Un député qui n'a absolument rien à ajouter comme recommandations. Il tient le même discours. Il dit qu'on est dans la illégalité. Comme je l'ai mentionné, M. le Président, il est bien clair qu'on n'aurait pas fait ce geste qu'on a fait hier si on n'avait pas eu de la consultation avec un groupe juridique. Ces gens nous ont consulté. On a consulté ces gens, on a eu un avis verbal de ces gens, et c'est pour ces raisons qu'on est passés à l'action. Pendant qu'on parle de la cote de crédit, on a le front de nous dire que le ministre des Finances ne prend pas soin de la cote, en conséquence de la société québécoise. J'aimerais rappeler au député de Lévis qu'en 1982 je crois que le Parti québécois était au pouvoir et tout allait à la baisse; même la cote de crédit a été réduite en 1982. Puis vous savez qu'en 1984, elle a été menacée, et, tout d'un coup, les libéraux sont venus au pouvoir en 1986 et elle a été augmentée, démontrant clairement notre gestion comparée à la vôtre.

On a ajouté hier, dans le discours de M. Levesque, mon collègue, des améliorations aussi pour la voirie locale, chose dont le député de Lévis ne voudrait pas parier parce que ça, c'est des bonnes nouvelles. En anglais, on dit «sour grapes», bouche sûre. Chaque fois qu'il y a de bons gestes qui sont posés par le gouvernement, on en critique. J'ai remarqué hier soir, M. le Président, quand on s'est rendu, après le discours du budget, au salon rouge, à l'invitation du ministre des Finances, que plusieurs... la majorité des députés du Parti québécois étaient présents et contents d'être là, avec nous, pour trinquer au budget. Alors, je ne comprends pas le discours de l'Opposition. Soit que vous êtes pour ou que vous êtes contre.

En parlant de pour ou de contre, j'aimerais que les contribuables sachent qu'on a ajouté, hier, un autre montant de 35 000 000 \$ pour la voirie locale. Il y a d'autres bonnes nouvelles au niveau du fédéral, où il y a un match «dollar for dollar» ou dollar pour dollar avec le fédéral jusqu'à un montant de 100 000 000 \$. Ça, on n'en parle pas. On ne parle pas des bons coups. On parle simplement de ce mot «siphonnage», dont j'entends parler depuis trois ans; c'est un mot qui, quant à moi, commence à être «redundant», puis ça ne prouve absolument rien. Il n'y a absolument rien, dans ses discours, qui nous aide à améliorer notre rendement.

J'aimerais tout d'abord, en parlant de rendement, vous démontrer, M. le Président, les efforts qui ont été faits par le Parti libéral, comparé à ce qui a été fait par le Parti québécois. En 1975-1976, M. le Président, 82 % du budget allait à la conservation et à la construction de notre réseau local. En 1980-1981, ça a pris une chute à 60,6 %. Où est allé l'argent? Je le sais, où est allé l'argent. Il y avait eu des

engagements par le gouvernement libéral dans le temps, qu'il y avait de l'argent prévu pour la construction et le prolongement des métros existants à Montréal. Se voyant cassé comme d'habitude, le Parti québécois a décidé de prendre l'argent de la route, puis il l'a transféré complètement au transport collectif. C'est exactement ce que vous avez fait. Vous savez, quand on s'enlignait vers une république de bananes - un terme dont mon collègue se sert beaucoup - il est évident qu'il faut payer la note, et c'est ça qu'ils ont fait. Ils l'ont fait d'une telle façon qu'aujourd'hui on paie très cher pour leur manque de bonne gestion. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gauthier): Merci, M. le ministre et député de Robert-Baldwin. Je vais maintenant demander au député de Louis-Hébert d'intervenir pour une période de cinq minutes. M. le député.

M. Réjean Doyon

M. Doyon: Merci, M. le Président. Je pense qu'il faut situer le débat dans sa juste dimension. La Société de l'assurance automobile du Québec perçoit des primes, s'en sert pour dédommager les gens qui subissent des pertes matérielles, physiques, etc., et peut accessoirement se servir des montants d'argent qui sont recueillis pour deux autres fins, c'est-à-dire la formation des conducteurs pour fins de sécurité, la formation des conducteurs et aussi pour améliorer l'état des véhicules pour fins de sécurité.

(11 h 10)

M. le Président, il est important, au moment où nous regardons toute cette question, de ne pas avoir une notion limitative de ce qu'est la sécurité et de ce qu'est la sécurité liée à l'état des véhicules. On peut parler de l'amélioration de l'état des véhicules en parlant de curatif, c'est-à-dire la réparation des véhicules. Ça, c'est une façon de voir, qui est une façon qui cherche à guérir le mal une fois qu'il est fait. Ça, c'est la façon que préconise et qu'a appliquée le gouvernement péquiste dans le temps: l'état des véhicules, le curatif, la réparation, etc.

Ce que nous faisons, M. le Président, au point de vue sécurité, c'est que nous faisons du préventif; nous allons au devant des coups. Ce que nous visons, c'est éviter la détérioration des véhicules par un état des routes qui, finalement, briserait les véhicules, les endommagerait, et, de cette façon, nous améliorons la sécurité générale, la sécurité routière parce que nous empêchons les véhicules de se briser, d'avoir des dommages qui vont causer des accidents. C'est la prévention, c'est l'aspect préventif des choses. Le député de Lévis nous dit: Non, non, on ne peut parler de sécurité que pour la formation des conducteurs, on ne peut parler de sécurité que

pour l'état des véhicules. Approche à courte vue! Approche à courte vue que je déplore **ici**, M. le Président, dans ce sens que c'est l'approche uniquement curative. Ce que nous voulons, c'est faire du préventif. Nous en faisons depuis de nombreuses années.

Est-ce que ce préventif donne des résultats, M. le Président? Hors de tout doute. Nous avons fait passer le nombre de morts sur les routes du Québec, il y a quelques années, de 2000 à, cette année - je l'annonce, ça sera officiel - 1000 morts par année; diminution de 50 %. Pourquoi? Parce que nous avons fait du préventif, M. le Président. Nous avons fait de la **sécurité** préventive, et c'est là une tendance lourde. Une tendance qui s'est manifestée depuis quelques années et qui se poursuit dans le temps, et pour laquelle on a tout raison de croire qu'elle va se poursuivre pour les années à venir.

Est-ce que ce n'est pas là, M. le Président, une raison de féliciter le gouvernement? Parce que gouverner, c'est prévoir. C'est donc aller au devant des coups. C'est éviter des dommages aux véhicules qui non seulement coûtent aux automobilistes québécois des centaines de dollars pour l'entretien de leur véhicule mais les endommagent au point qu'ils deviennent source d'accident. Actuellement, l'état des routes s'améliore de telle sorte que les véhicules qui sont sur nos routes gardent un état acceptable, un état convenable, qui fait qu'il y a moins d'accidents. Il y a moins d'accidents avec moins de morts, de 2000 à 1000. Cette année, ça sera 1000. Il y a moins d'accidents avec des blessés. Il y a eu des diminutions qui ont été de 6,2 % à 7,6 %, en 1990, par rapport à 1989. C'est le plus bas niveau des 10 dernières années.

Il me reste rien qu'une minute pour vous expliquer ça. Ce n'est pas beaucoup, pas assez, M. le Président, et tout ça dans la perspective que le nombre de permis de conduire s'est accru de 70 %. Au lieu d'avoir une interpellation déguisée en motion de blâme actuellement, on devrait avoir une motion de félicitations envers le ministre des Transports, qui voit plus loin que son nez et qui s'organise pour que l'état des routes soit de telle nature que nos véhicules qui se promènent sur les routes soient en bon état, moins d'accidents, moins de morts, moins de blessés, moins de coûts pour la Société de l'assurance automobile du Québec, avec conséquence ultime: plus d'argent dans les poches des contribuables, plus d'argent dans les poches de la SAAQ et, finalement, un niveau de taxes acceptable et un évitement d'un déficit que nous ne désirons personne. C'est important qu'on pense au curatif, qu'on pense au préventif et qu'on dise que le gouvernement libéral fait de la prévention, M. le Président.

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le député de Louis-Hébert. M. le député de Lévis maintenant, pour une période de cinq minutes.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, vous avez constaté que le ministre a dit une **curieuse** affirmation. Il a dit: Le gouvernement précédent se comportait comme dans une république de bananes parce qu'il mettait l'argent dans le transport en commun. Je suis un peu étonné, mais je comprends maintenant pourquoi le gouvernement actuel s'est désengagé du transport en commun, quand il dit: Il a pris de l'argent pour mettre dans le transport en commun, le gouvernement précédent. C'est enregistré, c'est aux débats. Il a dit: République de bananes, ils ont pris de l'argent qui aurait dû aller dans les routes pour le mettre dans le transport en commun. Alors... Comme si mettre notre argent dans le transport en commun, c'est un comportement de république de bananes. Bon. Ce qui est dit est dit. C'est très difficile, M. le Président, de remettre la pâte à dents dans le tube une fois qu'on l'a sortie, et j'ai remarqué que le ministre, souvent, il sort la pâte à dents du tube. Je reconnais sa candeur quand il le fait.

Deuxièmement, quand il parie des morts sur les routes, faisons attention! J'ai cité deux cas en commission parlementaire, au ministre des Transports, délégué à la voirie, où on a mis de l'asphalte sur des ornières après. Il y avait eu des plaintes de citoyens. Malgré cela, on a attendu qu'il y ait des morts pour mettre de l'asphalte, puis rapidement après l'accident où il y a eu des morts. Je vais vous donner les cas: l'autoroute 10, à la hauteur de Brossard, et à L'Avenir, sur la 55. Il y a eu un accident à cause des ornières et on s'est dépêché d'aller corriger les ornières, et de mettre de l'asphalte tout de suite après l'accident, dans les jours qui ont suivi. Alors, faisons attention quand on fait des affirmations parce qu'il n'y a jamais eu autant d'ornières au Québec qu'il y en a actuellement. Il y a plein d'ornières actuellement au Québec.

Quand on parlait tantôt du gouvernement et des déficits, je vais vous dire une chose: Le gouvernement a réussi à faire de plus gros déficits, alors que les taux d'intérêt baissent. Puis on a eu un gros déficit en 1981-1982 alors que les taux d'intérêt étaient autour de 20 %... ont varié entre 15 % et 20 %. Actuellement, on a les taux d'intérêt très bas à cause de la conjoncture nord-américaine, puis le déficit augmente. Il a augmenté l'an passé alors que les taux d'intérêt baissent. Puis cette année il augmente encore, alors que les taux d'intérêt baissent encore. Imaginez-vous! il faut le faire, ça. Ça ne prend pas une 500 watts pour comprendre ça, que ce n'est pas normal que quand les taux d'intérêt baissent, normalement la dette coûte moins cher. C'est l'administration courante qui est déficiente. Le taux d'intérêt baisse actuellement.

Ce que je veux dire essentiellement, j'ai

écouté le député de Louis-Hébert, je comprends ce qu'il dit, sauf que la loi ne permet pas ça. La loi dit, je relis: La société a pour fonction - je lis l'article 4, une affaire d'assurance, oui, 4 - de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route, de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés. Quant à faire des campagnes contre l'alcoolisme ou la boisson pour que les gens conduisent, elle a le droit; la ceinture de sécurité, elle a le droit. C'est la sécurité. Quand on dit: Promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route. Quand on dit: Ne pas prendre de boisson quand on conduit, ça fait partie du comportement des usagers de la route quand ils conduisent. La vitesse, ça fait partie aussi du comportement. On dit: ...de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés. Elle a le droit de mettre des normes de sécurité pour les véhicules utilisés et de les vérifier. Je ne dis pas d'améliorer les routes pour que les automobiles soient moins brisées, ce n'est pas ça qui est marqué. Je comprends qu'il y ait des bonnes routes, et c'est normal, surtout au taux qu'on paie au Québec, hein? Je vais revenir là-dessus, tout à l'heure. Les taux qu'on paie au Québec sont les plus hauts en Amérique du Nord, pour avoir les plus mauvaises routes.

Ici, ce n'est pas ça que la loi dit. La loi pour la compagnie d'assurances qui s'appelle la Société de l'assurance automobile du Québec dit: Promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route, de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés. Point. Il n'y a rien d'autre concernant la sécurité routière. Ça ne prend pas un avocat qui a fait un cours très fort en droit... je dirais même quelqu'un qui a fait 70 % dans son cours, qui n'a même pas fini avec meilleur *cum laude*, seulement avec *cum laude* autrefois, est capable de comprendre ça. Ce n'est pas dans le domaine juridique compliqué qu'on est actuellement, quand on voit ça. C'est marqué très clairement. On ne dit pas de faire de la prévention pour toutes sortes de fins, mais, à un moment donné, quand on a pris 200 000 000 \$... Le ministre nous parlait ~~même des~~ clôtures à neige. Ça fait longtemps qu'il y a des clôtures à neige au Québec, puis il n'y avait pas de Société de l'assurance automobile, sauf que le droit veut dire quelque chose, puis on n'a pas le droit de collecter. Les taxes puis des primes, c'est deux choses différentes.

Vous parlez des taxes. Je n'ai pas dit un mot quand le ministre... a siphonné l'argent, j'ai dit qu'il a trop taxé, qu'il a taxé beaucoup. Je n'ai pas dit qu'il avait volé le monde quand il avait augmenté les taxes sur les permis. Je reviendrai ~~là-dessus~~. Il a augmenté bien plus que le précédent gouvernement. Mais j'ai dit: Non, ça ne faisait pas partie de la caisse, parce que c'est de l'argent qu'il collecte. Ça va directement au

ministre des Finances. Ce dont je parle, c'est des primes d'assurance pour des fins d'indemnisation de d'accidents d'assurances et de la sécurité concernant les deux points que j'ai mentionnés. Ça, c'est son mandat. Le reste, ce n'est pas le mandat de la Société de l'assurance automobile, et elle n'a pas le droit de collecter de l'argent pour des fins qui ne sont pas les fins pour lesquelles la loi lui donne le droit de collecter de l'argent. C'est la loi qui lui dit quand elle doit collecter de l'argent, pour quelles fins, et rien d'autre. On ne peut pas mélanger une prime d'assurance et une taxe, parce qu'une prime d'assurance n'est pas une taxe, M. le Président. (11 h 20)

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le député. M. le ministre et député de Robert-Baldwin, pour cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: M. le Président, je vais faire le point encore sur le fait que le gouvernement agit d'une façon responsable, n'a pas fait les choses à l'aveuglette, a consulté nos avocats, puis - je le répète, M. le Président - que l'avis juridique verbal, après consultation, démontre clairement qu'on est sur du terrain solide. Mais ce qui m'étonne dans tout ce discours, qu'on ait le front de venir nous accuser, aujourd'hui, après avoir fait des gestes semblables en 1981, de façon cachée. Au moins, aujourd'hui, on le fait au grand jour. Le chef de l'Opposition, en 1981, lui, l'a fait à la cachette.

Je vais vous donner un exemple. L'exemple est très clair, qu'en 1980, décembre 1980, lorsque l'ancien bureau des véhicules, le BVA, fut transféré, de même que la responsabilité du Code de la sécurité routière. C'est une opération qu'on peut qualifier de douteuse, et ce, pour les principales raisons suivantes. Les revenus de la Régie furent coupés par le gouvernement de l'époque, par des suppressions dans les transferts faits par l'ancien ministre des Finances, devenu, depuis, le chef de l'Opposition. Les revenus provenant de la taxe sur les carburants, qu'on leur a accordés jusqu'à l'année 1981, ont été coupés en 1982-1983 pour un montant de 22 000 000 \$, 1983-1984 pour un montant de 22 000 000 \$, 1984-1985 pour 22 000 000 \$.

De plus, M. le Président, le non-remboursement par le gouvernement de l'époque des frais relatifs à l'administration du Code de sécurité routière, pour un montant en 1982-1983 de 63 300 000 \$, 1983-1984 de 72 200 000 \$, 1984-1985 de 81 000 000 \$. Puis sortez votre calculatrice, là, ça va vous donner un montant de 283 000 000 \$. Ça, c'est des montants d'argent que vous avez faits, que vous avez été cherchés, vous avez... dans les assurés, puis vous les avez transférés au fonds consolidé.

Vous l'avez fait à la cachette, sur le «rebound». Puis **ça** a été fait par le chef de

l'Opposition d'aujourd'hui, lorsqu'il agissait comme ministre des Finances. J'ai remarqué que lorsque ça été soulevé en Chambre, je n'ai pas vu une grande, grande réaction du chef de l'Opposition. La seule personne qui ne semblait pas être au courant de ce qui s'est passé, c'est le député de Lévis.

Alors, tout ça, là, je vais vous dire que c'est assez clair. On a au moins, au moins, le courage de le faire d'une façon honnête, et pas de la façon que ça été fait dans le temps. On va vous parler tout à l'heure du siphonnage, si vous voulez, d'**Hydro-Québec**. On a vu la loi qui a été modifiée pour permettre à des montants d'argent assez importants de se faire transférer au fonds consolidé. On va en reparler, de ça.

Puis, pendant qu'on parle des gens qui sont responsables, peut-être que le public devrait savoir qu'il y a un nommé John Wise, qui était ministre de l'Agriculture au fédéral, qui avait donné à M. Garon, ou d'ailleurs au gouvernement du Québec, un chèque pour un montant de 11 000 000 \$. Puis ce ministre du temps s'est promené sur la Grande-Allée, avec ce chèque dans ses poches, puis il le montrait à tout le monde: Tiens, 11 000 000 \$ de M. Wise! pendant 8 jours. **Ça**, ça a coûté 25 000 \$, 25 000 \$ aux contribuables. Vous me parlez des gens qui sont responsables!

Je vais vous parier d'une autre chose que, lorsque vous êtes là, parce que vous me faites rire, M. le député de Lévis. On me dit que... Tu sais, on nous accuse assez souvent qu'on fait des voyages non fondés, non justifiés. J'aimerais revenir sur celui-là. J'aurai une chance aussi de vous parier des voyages que vous faites, et vous vous promenez en auto, puis à des coûts de 1000 \$ pour le contribuable, au lieu d'y aller en avion et de sauver du temps. Tu sais, pariez-moi pas, là, pariez-moi pas d'un voyage en Abitibi qui va nous coûter environ 1000 \$ parce qu'on le fait par auto, versus en avion 350 \$; il me semble que les gens nous paient pour être à l'action et au travail, au lieu d'être dans nos automobiles. Tu sais, je n'ai pas de leçon à prendre du député de Lévis sur la bonne gestion des fonds publics. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le ministre. M. le député de Saguenay, pour une période de cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Ghislain Maltais

M. Maltais: Alors, merci, M. le Président. J'aimerais revenir, bien sûr, au plan quinquennal que j'ai discuté dans ma première intervention. Hier soir, parmi les bonnes nouvelles du budget, il y avait un montant additionnel que le gouvernement du Québec s'appête à mettre, qui pourrait paier jusqu'à 100 000 000 \$ avec le gouvernement fédéral, qu'on pourrait mettre sur nos routes.

Moi, M. le Président, je voudrais m'inscrire immédiatement auprès du ministre des Transports, en pleine période, aujourd'hui, pour accélérer, faire pression auprès du ministre des Finances. Quant à moi, je demanderai à mon député fédéral qui, par ricochet, est aussi premier ministre du Canada, d'intervenir **immédiatement**, puisqu'ils ont indiqué leur intention d'investir dans le réseau routier, pour que ma région puisse en profiter le plus rapidement possible.

M. le Président, je ne sais pas si on avait l'opportunité d'aller voir - et je vous parie comme courtier d'assurances, j'ai pratiqué cette profession pendant 20 ans, une des très belles professions au Québec - et ce qui m'a toujours frappé, lorsque quelqu'un subissait un préjudice lors d'un accident d'automobile, dans tous les cas que j'ai vus, c'était très fréquent que la personne nous disait: La route y a été pour quelque chose. C'est vrai. Peut-être pas à 100 %, peut-être pas à 50 %, peut-être à 20 %, 30 % ou 40 %. Et dans des cas, la route y avait été pour quelque chose.

Et si on retournait, aujourd'hui, M. le Président, en suivant certains raisonnements, si on retournait revoir les personnes qui ont subi des préjudices au niveau de la santé, au niveau corporel, si on retournait les voir et on leur posait la question suivante: Est-ce que vous préféreriez prendre certains surplus dans la Société de l'assurance automobile pour améliorer la route, qui était une cause de 30 % ou 40 %, ce qui vous aurait évité d'avoir des préjudices corporels, et j'aimerais ça avoir la réponse de ces gens-là.

Bien sûr, ceux qui sont décédés ne pourront jamais nous répondre. C'est à nous de tirer des leçons pour eux. Ceux qui ont subi des préjudices corporels, qui ont été 6, 7, 8, 9, 10 mois arrêtés, que ça leur a causé des troubles lorsqu'ils ont repris le travail, et je pense, M. le Président, honnêtement ces gens-là diraient: Oui, au gouvernement du Québec. Prenez l'argent disponible dans le contexte qu'on vit actuellement, d'une récession, prenez l'argent disponible, améliorez nos routes, on est sûr, de cette façon-là, qu'il va y avoir moins d'accidents.

Et, M. le Président, ce matin, tout à fait par hasard, le budget a été déposé hier, et dans un article de **La Presse**, Claude Piché disait, en parlant du ministre des Finances: Le ministre, par ailleurs, va piger 275 000 000 \$ dans la réserve de la stabilisation de la Société de l'assurance automobile. Cette ponction ne menace en rien la bonne santé financière de la Société dont la réserve de stabilisation frise le 1 800 000 000 \$, en plus de sa réserve actuarielle de 3 000 000 000 \$.

M. le Président, au nom de ces personnes-là qui ont subi un préjudice, moi, aujourd'hui, je dis que oui, le ministre des Transports, le ministre des Finances, le gouvernement du Québec, l'Assemblée nationale est dans son plein

droit, sans se préoccuper des avocasseries, est dans son plein droit d'aller chercher ces sommes, de les mettre pour la sécurité, pour que dans l'avenir, M. le Président, il y ait de moins en moins de personnes qui aient des préjudices corporels sur la route, qu'il y ait de moins en moins de personnes qui décèdent.

J'ai à déplorer hier après-midi, dans mon comté, quatre personnes qui sont décédées lors d'un accident d'automobile. Et ce qui est le plus invraisemblable, c'était dans un des plus beaux bouts de la route sur la Côte-Nord. Des morts, M. le Président, et je profite de l'occasion pour offrir mes sympathies à des personnes ou aux familles des personnes décédées.

M. le Président, le gouvernement du Québec se doit moralement de prendre tous les moyens disponibles au niveau financier, sans tenir compte de toutes les avocasseries, pour permettre qu'il y en ait moins de décès, pour permettre qu'il y en ait moins, M. le Président, de personnes qui subissent des préjudices corporels.

Et je pense qu'aujourd'hui on devrait féliciter le ministre des Finances et le ministre des Transports de prendre ces sages décisions. Merci, M. le Président.

(11 h 30)

Le Président (M. Gauthier): Merci, M. le député de Saguenay. M. le député de Lévis, pour une période de cinq minutes.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, la question qu'il faut se demander: Quelle est la responsabilité des dirigeants de la Société de l'assurance automobile du Québec dans cette opération d'accumulation des surplus et de l'appropriation de ces surplus par le gouvernement? Et vu que le ministre nous a dit tantôt - j'ai entendu, je ne sais pas si j'ai bien compris, parce que des fois il y a du bruit dans la salle. Je ne blâme pas personne, mais j'entendais qu'il avait dit à un moment donné - qu'il avait une opinion juridique verbale, où il y a des gens qui ont donné des opinions verbales. Je ne sais pas si j'ai bien compris, mais je serais estomaqué si on me disait qu'on a juste une opinion verbale et on ne peut pas se référer à une opinion verbale. N'oublions pas que la loi est très sévère. La loi dit: L'immunité, à l'article 16: «Les membres du conseil d'administration, les vice-présidents de la Société et les fonctionnaires de la Société ne peuvent être poursuivis en justice en raison d'actes officiels accomplis de bonne foi dans l'exercice de leurs fonctions.» On ne me fera pas coller que c'est de la bonne foi, de ne pas avoir d'opinion juridique, quand on va parler de sommes d'argent importantes comme celles-là. Au contraire, c'est de l'incurie administrative, à mon avis, de l'incurie administrative!

C'est de la SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, qui fixe les contributions d'assurance en fonction de ses besoins, qu'elle

évalue par des expertises actuarielles, conformément aux articles 151 et 153 de la Loi sur l'assurance automobile. Or, le Vérificateur général, à la page 107 de son dernier rapport annuel, affirme que - et je le cite - «compte tenu que la réserve actuarielle est suffisante pour pourvoir aux obligations de la Société envers les victimes d'accidents d'automobile, la réserve de stabilisation (qui totalise 1 070 000 000 \$ au 31 décembre 1990) serait excédentaire des besoins financiers de la Société en l'absence de critères précis déterminés par celle-ci.» Or, s'il y a des surplus, et il y en a, puisque la Société de l'assurance automobile du Québec les verse dans la réserve de stabilisation, c'est qu'elle a chargé des primes trop élevées à ses assurés, c'est aussi simple que ça, c'est qu'elle a chargé trop cher aux assurés, pour les besoins d'assurance de la Société. Si la réserve actuarielle est suffisante pour pourvoir aux obligations de la Société, pourquoi les dirigeants de la Société de l'assurance automobile du Québec laissent-ils accumuler des montants faramineux dans une réserve de stabilisation? Ne nous demandons pas pourquoi, aujourd'hui, le premier ministre s'en venait mettre son homme de confiance, le trésorier de sa campagne au leadership, comme président-directeur général, qui n'est même pas présent ici, ce matin. Il est au-dessus de ça; je comprends, il n'a pas l'air de prendre ses ordres de la loi. Pourquoi grossir un magot qui attire la convoitise de l'insatiable ministre des Finances, alors qu'elle n'a pas le droit de collecter de l'argent autrement que pour des fins d'assurance? Les dirigeants de la Société de l'assurance automobile du Québec sont-ils complices du gouvernement qui n'a pas le courage de taxer les contribuables directement, lorsqu'il a besoin d'argent? Là, ils nous disent: Il y a un surplus dans la caisse, on va prendre ce surplus-là, sauf que le surplus n'appartient pas...

C'est comme si, moi, je disais: Moi, je suis cassé, je vis au-dessus de mes moyens, mais mon voisin a de l'argent, je vais aller le chercher. Moi voisin, lui, il a des surplus, je vais aller lui voler son argent; lui, il en a de trop. Voyons donc! Voyons donc! Je ne marche pas comme ça, moi. On vit dans une société civilisée. On vit dans une société de droit. Vous pourriez demander à Me René Dussault, c'est aussi un expert en droit administratif qui travaillait avec Me Patrice Garant, qui a été candidat du Parti libéral, qui a écrit des livres sur le droit administratif, qui a écrit des livres pour dire qu'une société civilisée vit sur la règle de droit, «rule of law»! C'est ça, une société civilisée plutôt que «au plus fort la poche». Là, actuellement, c'est au plus fort la poche, sous le gouvernement actuel qui est en train de dire... Le ministre des Finances dit: Moi, je le prends, l'argent. Et, en plus, pour être bien sûr que les gens vont collaborer, je nomme mon homme de confiance président-directeur général, M. Jean-Marc Bard, à la direction. C'est ça que

le premier ministre dit. Il ne prend pas de chance. Mais, en attendant, l'argent qui est là-dedans est protégé par la loi.

Le ministre est responsable de l'application de la loi, et les gens qui dirigent, aussi, doivent administrer selon la loi. De la même façon que j'ai posé des questions, cette semaine, au ministre de l'Industrie et du Commerce qui pense que c'est fini, mais ce n'est pas fini, quand je parle de la Société du **parc** industriel et portuaire de Bécancour, il ne dit rien que: La Société doit appliquer la loi et les règlements. Oui, mais ils ne l'appliquent pas! Ah! elle doit l'appliquer. C'est difficile, prendre son courage. C'est facile, couper des rubans; n'importe qui est capable de faire ça. Un ministre, se promener en limousine, n'importe qui est capable de faire ça. Couper des rubans, n'importe qui est capable de faire ça. Prendre son courage à deux mains, ce n'est pas tout le monde qui est capable de faire ça. Et à ce moment-ci, le ministre ne fait pas son travail.

Tantôt, il nous a dit qu'il avait des opinions juridiques verbales. Je suis un peu estomaqué, M. le Président, d'entendre une telle affirmation du ministre, qu'il n'y a pas d'opinion juridique écrite concernant un sujet comme celui-là. Alors que tout le monde se déguise en courant d'air, le ministre des Finances, le Vérificateur général, tout le monde; et lui-même, qui est responsable de l'application de la loi, il n'en aurait même pas, d'opinion juridique écrite?

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le député de Lévis. Il nous reste 25 minutes. Là, il y aurait encore le droit à une intervention du ministre, une intervention d'un député ministériel, une intervention du député de l'Opposition et, après, 10 minutes et 10 minutes. Là, on n'aura pas le temps pour finir, si on a de la Chambre, à 12 heures. Ce que je suggère, c'est qu'on prenne 5 minutes pour le député ministériel. Après, on entre dans les 10 minutes, c'est-à-dire 10 minutes au ministre et 10 minutes à vous.

Une voix: Moitié, moitié.

Le Président (M. Gauthrin): Est-ce que vous avez...

M. Garon: J'aimerais savoir si le ministre, député...

Le Président (M. Gauthrin): C'est-à-dire on devrait avoir le ministre, le député ministériel, le député de l'Opposition. De fait, on a 10 minutes de.... Il faut qu'on coupe 10 minutes.

M. Garon: Alors, chacun deux minutes. Il reste six minutes.

Le Président (M. Gauthrin): Vous voulez faire

deux minutes chacun? Alors, trois minutes et trois minutes, ça va être ça. M. le député de Louis-Hébert, pour trois minutes et, après, M. le député de Lévis, pour trois minutes et, ensuite, la période de conclusion.

M. Réjean Doyon

M. Doyon: M. le Président, voyez-vous, ce que vous venez de faire, c'est un bel exemple de séparation de ce qui reste entre des gens, de façon équitable, pour que ça fasse l'affaire de tout le monde. C'est exactement ce que vous venez de faire, et le député de Lévis vient d'entériner ça, c'est un signe de grand bon sens. Je trouve que c'est... Et c'est un petit peu ce qui se passe avec la Société de l'assurance automobile.

Remarquez bien que nous procédons différemment, nous le disons ouvertement dans un budget. Il faut regarder, par exemple, comment le ministre des Finances de l'époque, en 1981-1982, faisait les choses en ce qui concerne Hydro-Québec. Il disait: Hydro-Québec a trop d'argent, elle fait des profits de 70 000 000 \$, 75 000 000 \$ et elle n'a pas besoin de ça, elle ne paie pas d'impôt. Donc, on va vider la caisse, on va la vider comment? En imposant des redevances à Hydro-Québec et, comme ça, on va mettre la main sur la totalité du magot. Ça s'est passé comme ça, M. le Président, j'étais là, je l'ai vu de visu, je suis un témoin idoine. Comme un témoin idoine, pour faire état de cet état de fait, et on argumentait à l'époque, on disait: Non, on n'a pas besoin de réserve à Hydro-Québec parce qu'il n'y a pas d'épuisement des ressources, contrairement au pétrole, contrairement au gaz, où on met, traditionnellement, des fonds de côté, disant: Ces ressources-là vont s'épuiser. C'est une richesse renouvelable et, à ce moment-là, on n'a pas besoin de réserve.

Encore une fois, M. le Président, je fais le parallèle avec ce que j'expliquais tout à l'heure sur le curatif et le préventif; c'est une vision à courte vue. C'est qu'on avait oublié qu'Hydro-Québec avait besoin de réserves, pourquoi? Tout le monde va répondre. Un étudiant en première année, en économique, au cégep va nous dire ça. Pourquoi? M. le professeur, très simple, M. le professeur, c'est parce que ça prend des réserves pour faire du développement, n'importe qui sait ça, n'importe qui sait ça. Sauf que le ministre des Finances, pas n'importe qui, nous dit: Vous n'avez pas besoin de réserves, on n'a pas d'épuisement. Pas d'épuisement, mais qu'en est-il - Quid? Quid? Quid? - du développement? Oubliez ça complètement.

C'est le même parti qui nous reproche aujourd'hui de procéder comme on le fait. Hydro-Québec, c'est encore dans le trafic, comme on dit, ça, ce n'est pas un être de raison. Pourquoi Hydro-Québec **a-t-elle** été obligée d'emprunter sur les marchés financiers, etc., avec tout ce que

ça comporte? Pourquoi? Parce qu'on a procédé comme ça. C'est dommage à dire, mais le gouvernement libéral, ce n'est pas comme ça que ça marche, ce n'est pas comme ça qu'on **fait**. Dans le moment, les 275 000 000 \$ sont destinés à permettre aux contribuables de respirer. Toute autre interprétation est abusive et contraire au fait, M. le Président, et doit être, de ce fait, rejetée illico, parce que ça ne correspond pas à la réalité. Toute autre interprétation relève de la fabulation et du procès d'intention. Alors, je termine sur ces quelques paroles, M. le Président, parce que je ne veux pas ambitionner.

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le député de Louis-Hébert. M. le député de Lévis, pour une période de trois minutes.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, je voudrais vous lire le résumé d'une décision que j'ai lu dans une revue d'assurance concernant une décision de l'État de New York, les tribunaux de l'État de New York.

(11 h 40)
«The state's highest court has ruled that the New York State's **appropriation** of funds from the Property/Casualty Insurance Security Fund was unconstitutional. State law requires insurers to contribute money to the fund, which is used to pay the claims of insolvent companies.

«Three industry associations and the State Farm Mutual Automobile Insurance Co. sued the State in 1988 after insurers were assessed to make up a fund deficit caused by the state's appropriation of monies from the fund. In a 5-2 decision, the state Court of Appeals reversed a March 1990 ruling by the Appellate Division that dismissed the industry suits brought by the American Insurance Association, the Alliance of American Insurers, the National Association of Independent Insurers and State Farm. The state now must return the funds plus accrued interest. The exact amount depends on accounting by the state Supreme Court; estimates range from 37 000 000 \$ to more than 100 000 000 \$».

Évidemment, ce n'étaient pas des assurés individuels, ce n'étaient pas des propriétaires d'automobile. C'est évident que chacun des propriétaires... prendre une poursuite! C'est pour ça que le ministre **dit**: Ah, bien, ils vont hésiter, ils vont avoir peur. Envoyons, faisons le **hold-up**. Sauf qu'il y a des associations de protestation, et c'est pour ça que la réponse du Club automobile, ce soir, va être importante, à mon avis, puisqu'il y a deux opinions. On a **pris** des fonds qui appartiennent aux membres du Club automobile pour faire des opinions juridiques. On les a payées, les opinions **juridiques**, et Je **suis** certain que ce n'était pas gratis. Maintenant, les opinions juridiques, vous n'avez pas le droit de faire ça. J'ai hâte de voir qu'est-ce que l'as-

semblée générale, ce soir à 17 heures au Château Frontenac, une assemblée des membres du Club automobile... J'espère que les gens vont aller à leur assemblée annuelle à 17 heures au Château Frontenac justement pour dire: Vous avez des opinions juridiques qui disent ça. Ne devriez-vous pas poursuivre et demander le financement par le Fonds d'aide aux recours collectif?

Il y a des institutions qui prévoient ça, que le recours collectif peut avancer des fonds lorsqu'il y a des poursuites qui concernent un grand nombre de personnes. Il s'agit actuellement de 4 000 000 d'assurés au Québec, 4 000 000 d'assurés qui sont **propriétaires**. Ce n'est pas une compagnie du gouvernement. Ce n'est pas comme **Hydro-Québec**. Quand on parle d'Hydro-Québec, c'est différent. Hydro-Québec, ça appartient au gouvernement. L'actionnaire, c'est le gouvernement. La Société de l'assurance automobile du Québec appartient aux assurés. C'est l'argent des assurés. Ce n'est pas la même chose. Ce n'est pas tout à fait la même chose. Quand on voudra parler d'Hydro-Québec, je pourrai en parler, n'importe quand. C'est vrai que ce n'est pas une mine, **Hydro-Québec**. Il n'y a pas d'épuisement. Qu'on le veuille ou non, c'est vrai. Les rivières ne s'épuisent pas. C'est authentique, mais dans le cas de l'assurance, par exemple, à ce moment-ci, quand on enlève de l'argent dans le fonds, peu importe qu'est-ce qu'on fait avec...

Le Président (M. Gauthrin): En conclusion.

M. Garon: ...si ce n'est pas pour les fins prévues par la loi, on n'a pas le droit de le faire.

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le député de Lévis. Alors, pour conclure, M. le ministre et député de Robert-Baldwin, vous avez 10 minutes.

Conclusions

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Merci, M. le Président. Je remarque que le député de Lévis nous annonce que le conseil d'administration ou les membres du CAA vont se rencontrer ici, à Québec, ce soir, au Château Frontenac. Comme d'habitude, je présume que le député de Lévis va aller les pomper, comme il l'a fait avec les camionneurs à Saint-Hyacinthe. Le résultat nous a donné 2200 camionneurs ici, sur la colline parlementaire. En passant, c'est un dossier qu'on a pu gérer d'une façon saine. Puis demandez donc l'opinion aux camionneurs, en général, soit les indépendants ou les artisans, l'opinion qu'ils ont du ministre des Transports et de son ministère. Ils vont vous dire que c'est des gens qui livrent la marchandise, courage à deux mains. Qu'on prenne son

courage à deux mains.

Je vais vous dire une chose. Lorsqu'on est venus au pouvoir, on a identifié le malaise, on a identifié l'état pitoyable des routes que nous avait laissées le gouvernement du temps. Le gouvernement, oui, le gouvernement d'une république de bananes qui ne savait pas gérer, qui a tout pris, qui a épuisé toutes formes de taxes qu'on avait. Alors, aujourd'hui, on est pris devant des faits où on doit aller chercher de l'argent, oui, de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Je répète, M. le Président, on ne menace pas du tout, du tout la réserve. Cette réserve a été montée dans le temps que les péquistes étaient au pouvoir. Lise Payette, qui était la ministre du temps, elle était convaincante dans ses arguments quand elle disait, en Chambre, qu'il était très important d'augmenter la réserve, le fonds de stabilité, pour s'assurer qu'il n'y ait pas de hausse marquante dans les primes.

J'aimerais citer, M. le Président, si vous le permettez. Elle a dit: «La seule chose que je voudrais dire, M. le Président - elle a dit ça en Chambre - à ce moment-ci, c'est qu'il est vrai que le coût du régime est connu; il est vrai que nous avons fait des projections. Le député de **Montmagny-L'Islet** a dit que c'étaient des projections qui lui paraissaient optimistes. Elles m'apparaissent, à moi, conservatrices. Elles m'ont été affirmées comme telles par des actualistes-conseils qui ont reçu le mandat de ne pas nous mettre dans une situation difficile, qui ont donc fait une expertise conservatrice par rapport aux chiffres.» C'étaient les mots de la ministre du temps.

Je dois vous dire, M. le Président: Courage à deux mains, oui! Ce qui m'a préoccupé lorsque j'ai été nommé ministre, c'est le nombre d'accidents sur les routes, à savoir que, dans les ministères, on prenait tout l'argent pour aller faire des couches d'usure de façon à couvrir un petit peu de malaises. Comme on dit en anglais, «you went out and spread it thin just to show an image that was, in fact, not one that was very solid.» Énergie pour aller de l'avant avec des programmes qui auraient pu éliminer des points noirs, des programmes qui nous auraient permis d'investir dans des équipements de sécurité, des projets, des grands projets. On en a vu la preuve avec les travaux de la Métropolitaine, où on a été pris à dépenser des montants comme 86 000 000 \$. Puis s'il y avait eu des interventions dans votre temps, ça aurait coûté la moitié, mais vous n'avez jamais connu ce que c'était, l'entretien préventif. Et, aujourd'hui, on se ramasse avec des dépenses énormes. D'ailleurs, il faut le faire. On respecte la vie des contribuables du Québec; on respecte la vie de la société québécoise. Oui, on est allés chercher 1 700 000 000 \$; 625 000 000 \$ étaient de la Société d'assurance automobile du Québec.

Les résultats de tout ça, c'est que les gens

peuvent se promener en plus grande confiance, sachant qu'il y a un gouvernement qui répond à leurs besoins, pas des à peu près, mais un gouvernement qui est convaincu qu'on va réparer le manque qui a été fait par le gouvernement du temps, entre 1976 et 1985. On va nous juger sur la façon dont on a géré, mais, aujourd'hui, j'ai des commentaires très positifs sur la façon dont on a pris le boeuf par les cornes, puis qu'on a agi d'une façon positive. Qu'on aille demander aux camionneurs du Québec la diminution d'accidents, le nombre de morts chez les camionneurs. Vous savez comme moi que c'était une chose qui était assez grave, et qu'on a reconnu le problème. Mais, l'an passé, il y a eu une réduction de mortalité de 47 %, montant assez impressionnant. Mais ça ne se fait pas tout seul; il faut changer le comportement des gens. La Société de l'assurance automobile du Québec et le ministère des Transports - où j'ai la fierté de gérer deux groupes, une belle grande famille - comprennent, au moins, qu'on a un devoir à faire: celui de protéger notre société.

Il y a eu des campagnes de publicité pour sensibiliser les gens: la lutte contre l'alcool au volant, la lutte contre la vitesse, la ceinture de sécurité. Ce sont des gestes très positifs, des gestes concrets qu'on a posés, qui ont fait qu'on a diminué de 2000 morts sur nos routes à 1000. Comme j'ai mentionné, 1000 de trop. Mais ça ne se fait pas tout seul, ça prend des fonds pour le faire. On a découvert un geste que vous aviez posé dans le temps, en 1981. On dit: Vu qu'ils l'ont fait, bien, coudon, on va pouvoir s'en servir, sans menacer le fonds de réserve. Et ça, il était très important, comme bons gestionnaires, de s'assurer que si le fonds de réserve était menacé, c'est sûr qu'on aurait été ailleurs, mais ce n'était pas le cas, et ce n'est pas le cas du geste qu'on a posé hier lorsque le ministre des Finances a annoncé qu'on allait chercher 275 000 000 \$ de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Il ne faut pas oublier une chose: c'est que l'argent appartient à la population. On a des choix à faire, on a des choix à faire dans la vie et on l'a fait. Le choix qu'on a fait... C'est bien beau dire: On va aller à l'aveuglette, on va aller prendre de l'argent ici, on va taxer les gens ici. Mais allez donc dans les chantiers, M. le député de Lévis. Vous me dites que vous êtes un gars de terrain. Allez donc demander aux gens le choix qu'il y avait à faire. Demandez-leur donc si on devait aller chercher de l'argent de leur poche, de leur talon de chèque ou, en effet, prendre l'argent d'une réserve qui était là, une réserve qui n'était pas menacée? La réponse serait pas mal claire: Écoutez, M. Garon, je n'ai pas d'autre choix que vous dire: Il y a un fonds de réserve, oubliez les taxes. Vous avez taxé tellement dans votre temps qu'aujourd'hui on continue à payer.

(11 h 50)

Alors, M. le Président, je crois et je puis confirmer que le gouvernement a agi d'une façon très responsable. Je n'ai pas de leçon à prendre du député de Lévis, au niveau de la gestion des fonds publics. Ce qui m'intéresse, c'est de faire une job, au niveau du gouvernement, d'une façon saine, responsable, et je crois que j'ai démontré mes couleurs depuis mon arrivée. Comme j'ai mentionné, il y a un revirement au niveau du ministère des Transports d'une façon où on fait vraiment la guerre où ça fait mal - et ça a fait mal - un endroit où on a eu un vrai manque, et je ne sais pas pourquoi le gouvernement du temps a été si négligent au niveau des routes, ne sachant pas qu'un de ces jours, si on n'investissait pas, s'il n'y avait pas d'entretien préventif, on paierait la note. Mais, coudon, ils savaient qu'ils n'étaient pas pour être au pouvoir bien longtemps, que le gouvernement libéral pourrait, en effet, prendre ses responsabilités et essayer de trouver des moyens pour corriger leurs manques.

Tout ce que vous avez fait dans votre temps, puis on l'a vu clairement, c'est d'augmenter le déficit. Comment augmenter le déficit? On a oublié les routes, on a oublié le transport collectif. Et, en passant, j'aimerais passer le message assez clair qu'on n'a pas oublié le transport collectif dans notre part; 183 000 000 \$ se dépensaient par année au niveau du programme d'immobilisation, et pour les 10 prochaines années, il est augmenté à 213 000 000 \$, non indexés. C'est un geste positif qu'on démontre encore, au niveau de notre gouvernement, qui veut faire la promotion du transport collectif, mais on n'oubliera jamais aussi le réseau routier.

Je vous remercie beaucoup, M. le Président, pour...

Le Président (M. Gauthrin): Merci.

M. Elkas: ...les minutes qu'on m'a allouées. C'est la réponse à une question qui est souvent posée, mais comme je l'ai mentionné au début de ce discours, c'est toujours du neuf avec du vieux.

Le Président (M. Gauthrin): Merci, M. le ministre et député de Robert-Baldwin. Pour 10 minutes, M. le député de Lévis, vous avez le rôle de conclure.

M. Jean Garon

M. Garon: M. le Président, essentiellement, comme vous avez pu le constater, le ministre n'a pas voulu répondre aux questions. Il a évité le sujet et, à aucun moment, il n'a voulu répondre aux questions que nous lui avons posées concernant la légalité du geste. Il a parlé de ses bonnes intentions, il a essayé de mêler les choses.

Vous savez, quand il me dit qu'en 1981,

sous l'ancien gouvernement, on a augmenté les droits pour les permis de conduire, bien oui! sauf qu'on les a augmentés sous le gouvernement actuel: 41 %. On a augmenté les droits d'immatriculation, c'est vrai, mais il n'était rendu qu'à 37 \$ lorsqu'on les a augmentés. En 1981, à 37 \$, on ne les a pas augmentés jusqu'en 1985. Le gouvernement actuel a fait passer les permis de conduire depuis 1985 de 6 \$ à 20 \$. Voyez-vous, quand on est partis, il était juste à 6 \$, le permis de conduire. Lui, il l'a augmenté à 20 \$. La plaque d'immatriculation, le droit d'immatriculation, qui était seulement à 37 \$ en 1985, il l'a remonté à 90 \$, puis à 120 \$ maintenant, l'an dernier, avec la réforme Ryan.

Je n'ai pas dit que c'était illégal. Il a le droit de le faire, comme on avait le droit d'augmenter, mais à 6 \$ le permis de conduire et à 37 \$ les plaques d'immatriculation, on est loin de l'augmentation commise de 6 \$ à 20 \$ pour le permis de conduire et de 37 \$ à 120 \$ pour les plaques d'immatriculation, le gouvernement actuel. J'ai dit que c'était trop taxé, mais je n'ai pas dit qu'il n'avait pas le droit. De la même façon que le gouvernement avait le droit de fixer des prix en 1981, il avait le droit.

Le gouvernement, ce qu'il a fait, il a dit... au fond, il a mis le bureau des véhicules automobiles à la Société de l'assurance automobile parce qu'ils devaient tous les deux écrire aux gens: un, pour collecter de l'assurance, l'autre, pour collecter des droits de conducteurs ou des droits d'immatriculation. Puis il devait démontrer qu'il avait une police d'assurance. Il a dit: On sauve de l'argent aux gens pour la même administration, et de toute façon, ceux qui paient pour l'administration, ce sont les mêmes, exactement les mêmes gens, les automobilistes qui doivent tous avoir un permis de conduire et tous avoir une plaque d'immatriculation.

Donc, bonne gestion, de la même façon que quand le ministre actuel a essayé de mettre les contrôleurs routiers à la Société de l'assurance automobile, on a dit: Vous ne devriez pas faire ça, parce que, là, vous essayez de mêler les fonctions qui sont différentes. Il l'a fait; on a voté contre et on a exigé qu'il y ait un rapport à part de l'assurance automobile, parce que ce n'est pas les mêmes genres de fonctions, l'assurance, le contrôle routier et la police. On sait pourquoi il l'a fait; au fond, il veut faire payer le contrôleur routier par la Société de l'assurance automobile, mais les amendes vont aller direct au ministre des Finances. On connaît l'astuce.

Mais, encore là, il n'est pas dans l'illégalité, il a le droit. Ce qu'on conteste, actuellement, c'est les montants qui ont été collectés par la Société de l'assurance automobile pour des fins d'assurance, et ça, le précédent gouvernement n'a jamais fait ça, n'a jamais fait ça. Il a essayé de faire du placotage, il a essayé de mettre un... À un moment donné, il a distribué un **éditorial**

d'un journaliste de Sherbrooke, imaginez-vous, qui mêlait tous les concepts, et qui ne connaissait pas ça. Mais avez-vous remarqué que, ce matin, il n'en a pas parlé. On avait deux heures, pas un son sur son éditorialiste, Lafontaine ou Fontaine, de Sherbrooke, un gars qui n'avait pas compris de quoi il **parlait**. Il n'en a pas reparlé ce matin, parce que j'étais prêt à lui répondre à tous les arguments qu'il y avait **là-dessus**. Il n'a pas dit un mot ce matin. C'est facile, cracher en l'air constamment.

Ce qu'on lui dit, simplement, c'est ceci: la Société de l'assurance automobile n'a pas le droit de percevoir des primes pour des fins d'assurance, et après ça le gouvernement, s'appropriant cet argent, qui est de l'argent collecté pour des fins d'assurance, pour s'approprier cet argent-là comme si c'était à lui. Et même s'il y a des surplus! Il ne devrait pas y avoir de surplus extravagants d'ailleurs, parce qu'elle n'a pas le droit de collecter de l'argent autrement que pour ses besoins d'assurance. Quand elle fait des campagnes pour la ceinture de sécurité, certainement, on l'a fait, et puis elle a le **droit**! Quand elle en fait pour l'alcool, elle a le droit de faire ça. Contre les excès de vitesse, pour ne pas conduire trop vite, ça rentre exactement dans le mandat de la Régie. Je ne conteste pas ça.

Ce que je conteste, c'est uniquement le fait que quand le ministre des Finances prend des ponctions dans la caisse de la Société de l'assurance automobile, il n'a pas le droit de faire ça, parce que la Société n'a pas le droit de collecter de l'argent comme une taxe. Ce n'est pas une taxe qu'elle collecte, c'est une prime d'assurance, pour des fins d'assurance.

Et, aujourd'hui, le ministre nous a fait un aveu. Il a dit qu'il avait une opinion verbale. Il faut le faire! Une opinion verbale, hein! J'ai demandé au ministre des Finances, lui, il n'en avait pas, le ministre des Finances. Quand j'avais demandé au ministre des Transports, il m'avait dit: Ah, c'est le ministre des Finances qui s'occupe de ça! Mais le ministre des Finances, quand j'ai été lui demander, il m'a dit: Je n'en ai pas, c'est le ministre des Transports qui est responsable de la loi. J'ai demandé au Vérificateur général - c'est aussi enregistré - il n'a pas, lui non plus, d'opinion juridique.

À date, au gouvernement, la première fois qu'on dit qu'on aurait une opinion juridique, c'est une opinion verbale. Elle n'est même pas écrite sur de la glace au soleil, verbale. On peut toujours s'obstiner sur ce qu'on a dit exactement, voyez-vous! C'est incroyable! 2 000 000 000 \$, M. le Président.

Conséquence, conséquence importante pour le gouvernement, inestimable, parce que le passif augmente, la dette à payer, à rembourser si l'opinion juridique, les seules écrites qu'on a actuellement disent que le gouvernement n'a pas le droit de faire. Si on va devant le tribunal, le

gouvernement doit payer. Plus on attend longtemps, plus le montant à payer sera gros, puisqu'il y aura le capital et les intérêts à rembourser. Il y a des conséquences incroyables. Et je dis que les administrateurs de la Société de l'assurance automobile du Québec, s'ils n'ont pas d'opinions juridiques écrites là-dessus, se comportent comme des irresponsables, et ils devront être poursuivis au même titre que les autres s'ils ont fait... s'ils opèrent de cette façon-là. Je regrette. L'administration publique, ça se fait avec des textes de loi parce qu'on est un gouvernement civilisé. C'est la règle de droit. Les seules opinions juridiques qu'il y a actuellement disent qu'on n'a pas le droit de faire ça.

Deuxièmement, je dis **que** le ministre des Transports devrait avoir le courage de l'**ex-ministre** du Revenu. Il s'est fait trafiquer une décision dans son dos. Il était évident qu'il n'était pas au courant qu'on avait posé la question à l'Assemblée nationale, et là, parce que ce n'est pas moi qui l'ai dit. Écoutez, je vais vous lire ce qu'il disait: «Lorsque j'ai posé la question, M. le Président, le 30 avril dernier, j'imagine qu'à toutes les fois qu'il y a un budget qui doit être déposé, le ministre des Finances se joint à des gens qui font la perception de monnaie ou de revenus pour le département ou le gouvernement. Je crois que le député de Lévis doit comprendre que, oui, la Société de l'assurance automobile du Québec perçoit les sommes d'argent pour la justice - je ne sais pas ce qu'il veut dire - ou je peux présumer qu'il y a eu des rencontres à ce sujet.» Il n'est même pas au courant.

Il dit: Oui, si vous le dites, c'est peut-être vrai. Je ne le sais pas. C'est lui qui est en charge de la caisse. Le mandat en vertu de la loi de l'Assemblée nationale, c'est lui qui doit protéger la caisse des assurés, qui doit veiller sur la caisse des assurés, qui appartient aux assurés, M. le Président. Et le ministre ne fait pas sa job. Et s'il n'est pas capable de la faire, je dis, il doit démissionner. S'il n'est pas capable de protéger la caisse des assurés, il ne doit pas assumer une fonction qu'il n'est pas capable de tenir, M. le Président.

Je comprends que c'est difficile. Je comprends qu'il doit se faire tarauder par le premier ministre et le ministre des Finances. Mais s'il n'est pas capable d'appliquer la loi, et même d'avoir des opinions juridiques écrites dans l'application de sa loi, il ne doit pas assumer des fonctions comme celle qu'il assume actuellement, parce qu'il n'a pas le courage nécessaire à la fonction.

M. le Président, je ne suis pas entré, parce que j'ai vu qu'il y avait toutes sortes d'opérations diversion. On a essayé de parler d'Hydro, on a essayé de parler des permis de conduire de 1981, du bureau des véhicules moteurs, tout ça. Jamais il n'a été question de ça, et c'est de nature complètement différente. La seule chose

dont je parle aujourd'hui, et la seule chose dont je parle depuis, c'est vrai, trois, quatre ans, je ne lâcherai pas parce que c'est trop important. Je ne lâcherai pas parce que c'est de l'argent qui a été collecté pour des fins d'assurance, qui actuellement est approprié par quelqu'un qui ne se l'approprie pas comme assuré.

(12 heures)

Et la seule dépense qu'on doit faire, c'est pour des fins de sécurité et pour des fins d'indemnisation de victimes d'accident d'automobile. Le ministre des Finances ne collecte pas de l'argent comme victime d'accident d'automobile. Ce n'est pas à ce titre-là. Et quand on nous dit: C'est parce que le gouvernement a besoin d'argent, que le gouvernement a besoin d'argent, ça ne lui donne pas le droit de prendre de l'argent qui ne lui appartient pas.

De la même façon, comme citoyen, moi-même si j'ai besoin d'argent, mon voisin en a, je ne peux pas aller le prendre en disant: Ça ne l'affecte pas, il en a encore en masse. Parce qu'il nous répond en disant: Oui, mais la caisse des assurés n'est pas mise en danger. Comme si ça me donnait le droit d'aller piger dans la caisse d'un autre parce que je ne le mets pas en faillite en collectant de l'argent immédiatement. Mais, éventuellement, on devra charger des primes, on devra faire payer le citoyen pour des sommes d'argent.

Ce n'est pas des pinottes! On parte, depuis 1986, de 1 975 000 000 \$, presque 2 000 000 000 \$, entre 1986 et 1995, que le gouvernement aura pigés dans la caisse de l'assurance automobile, argent qui ne lui appartient pas, sans compter les intérêts qui s'accumulent sur les sommes versées chaque année depuis 1986. Vous savez qu'aux taux d'intérêt actuel une somme versée en 1986, rendu en 1992, ça a presque doublé, à toutes fins pratiques; aux taux d'intérêt à 10 %, 12 %, ça double tous les six ans, à peu près. Ça fait des sommes d'argent considérables qui sont en cause, actuellement. Et le ministre ne peut pas se laver les mains. L'Assemblée nationale ne peut pas se laver les mains. Le **Vérificateur** général ne peut pas se laver les mains. L'Ordre des comptables qui définit c'est quoi, la vérification générale...

Et je vais vous dire, je n'ai pas fini. J'ai déjà déclenché une enquête sur Madelipèche, justement, parce qu'il y a des gens qui avaient occupé cinq chapeaux différents dans une affaire. C'est moi qui l'ai fait déclencher, l'enquête sur Madelipèche. Et il y a eu une enquête qui a dit qu'on n'avait pas le droit d'être dans différentes fonctions. Les lois veulent dire quelque chose. L'Ordre des comptables doit dire c'est quoi, la vérification générale; autrement, on fait payer les citoyens pour rien, pour faire de la vérification générale qui ne sert à rien. Alors, le Barreau aussi. On est dans une société de droit. On ne peut pas s'approprier de l'argent qui ne nous appartient pas. Même si on dit que la

caisse ne sera pas mise en danger, éventuellement, les assurés devront payer, les automobilistes du Québec, pour ce que fait le gouvernement actuellement.

Le Président (M. Gautrin): Merci.

M. Garon: M. le Président, je termine là mes remarques et je souhaite que des gens qui sont payés pour faire leur devoir vont faire leur devoir pour protéger des individus ... automobilistes. On ne demande pas à chacun des automobilistes de prendre des poursuites; c'est trop onéreux, et tout le monde le sait. Mais les groupes, les organismes qui ont pour mandat de protéger les citoyens doivent protéger les citoyens parce que c'est pour ça qu'ils gagnent leurs revenus. Et c'est pour ça qu'ils cotisent des gens, pour les protéger; bien, qu'ils les protègent!

Le Président (M. Gautrin): Merci, M. le député de Lévis. Alors, la commission ayant rempli son mandat, on ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 12 h 4)