



Assemblée nationale  
Québec

# journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Sixième session - 31e Législature

Commission permanente des transports

Étude du projet de loi no 18 - Loi sur la fusion  
du Bureau des véhicules automobiles et de la  
Régie de l'assurance automobile du Québec

Le jeudi 18 décembre 1980 - No 32

Président: M. Claude Vaillancourt

## Débats de l'assemblée nationale

### Table des matières

Discussion générale	B-1247
Étude article par article	B-1267

### Intervenants

M. Jean-Marc Lacoste, président  
M. Jacques Baril, président suppléant

M. Denis de Belleval  
M. Michel Gratton  
M. Bertrand Goulet  
M. Raymond Mailloux  
M. Léonard Lévesque  
M. Georges Lalande

Abonnement: \$8 par année. L'exemplaire: 35 cents. Index \$2.  
Chèque rédigé à l'ordre du ministre des Finances et adressé à:  
Service des documents parlementaires  
Assemblée nationale  
Hôtel du Parlement  
Québec G1A 1A7

Pour renseignements supplémentaires, téléphoner: 418-643-2890  
Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0709-3632

Le jeudi 18 décembre 1980

**Étude du projet de loi no 18 - Loi sur la fusion du  
Bureau des véhicules automobiles et de la Régie de  
l'assurance automobile du Québec**

(Vingt heures vingt minutes)

**Le Président (M. Lacoste):** À l'ordre, s'il vous plaît!

Mesdames, messieurs, nous allons commencer les travaux de la commission élue permanente des transports, dont le mandat est de faire l'étude du projet de loi 18, Loi sur la fusion du Bureau des véhicules automobiles et de la Régie de l'assurance automobile du Québec.

M. Lévesque, le député de Kamouraska-Témiscouata, agira comme rapporteur et je vais demander au ministre s'il a des commentaires généraux. Vous n'avez pas de commentaires généraux?

M. le député de Gatineau, vous avez des commentaires?

**Discussion générale**

**M. Gratton:** J'ai un certain nombre de questions d'ordre général qui permettront peut-être ensuite de procéder plus rapidement à l'étude article par article.

Entre autres, j'ai évoqué cet après-midi - contrairement à ce que le ministre a pu peut-être laisser entendre, je n'ai pas fait d'affirmation - c'est-à-dire que j'ai posé une question concernant le formulaire IME, le formulaire de renouvellement de l'immatriculation. L'information dont je disposais était qu'il y avait 3,500,000 exemplaires de ce formulaire qui avaient été imprimés avec une erreur et qu'on avait dû en disposer. Le ministre, dans sa réplique, a indiqué que le nombre des formulaires était moins important. Est-ce que le ministre pourrait détailler un peu, nous dire de quel ordre de grandeur il s'agit, de quelle sorte d'erreur également et nous réitérer l'assurance qu'il nous a donnée cet après-midi en Chambre qu'il ne devrait pas en résulter un retard quelconque dans le processus de renouvellement de l'immatriculation pour 1981?

**M. de Belleval:** Oui, il y a eu effectivement, dans l'impression des formulaires, l'anomalie suivante: un technicien du bureau n'a pas utilisé le bon programme informatique pour faire imprimer les formulaires en question. On s'est retrouvé

avec 450,000 formulaires de trop, de sorte qu'il a fallu reprendre le programme, substituer le bon programme au mauvais, ce qui entraîne une dépense additionnelle d'environ \$100,000 pour corriger l'erreur. C'est une erreur comme il s'en produit sur n'importe quelle chaîne de montage. Ce n'est pas une grossière négligence de la part du fonctionnaire en question; c'est une erreur comme il peut en arriver dans toute opération d'envergure de ce genre. Ce qui fait que les formulaires qui auraient pu être mis à la poste entre Noël et le jour de l'an seront mis à la poste immédiatement après le jour de l'an, dans la semaine qui suivra, autour du 15 janvier, de sorte qu'il n'y aura aucun retard dans l'immatriculation. À vrai dire, nous serons en avance d'un mois sur le programme de l'an dernier. Comme on le sait, le programme de l'an dernier s'est déroulé dans des conditions satisfaisantes. En gros, c'est ce qui s'est passé. C'est ce qu'on a appris d'ailleurs ce matin même au Bureau des véhicules automobiles.

**M. Gratton:** Si je comprends bien, il y avait 450,000 formulaires de trop?

**M. de Belleval:** Oui.

**M. Gratton:** Comment peut-on en avoir de trop?

**M. de Belleval:** Parce qu'on a utilisé un programme informatique qui comprenait des renouvellements d'immatriculation pour des plaques d'automobiles qui n'ont pas à être renouvelées parce qu'elles ne sont plus en vigueur depuis 1979, de sorte qu'on se trouvait à demander des renouvellements de plaques... Normalement, on demande un renouvellement à partir des plaques de 1980, mais, à cause de l'erreur de cet employé, on a utilisé un programme informatique qui comprenait des plaques de 1979 pour environ, comme je l'ai dit, 450,000 plaques.

**M. Gratton:** Est-ce que cela veut dire qu'effectivement ces formulaires ont été expédiés?

**M. de Belleval:** Non, ils n'ont pas été expédiés, mais il a fallu reprendre avec le

bon programme, d'où la dépense additionnelle en temps d'ordinateur et en formules de remplacement.

**M. Gratton:** J'aimerais comprendre pourquoi cela a résulté dans la nécessité de retarder... Le ministre disait tantôt que les formulaires auraient normalement été expédiés par la poste entre Noël et le jour de l'an.

**M. de Belleval:** On aurait dû payer, entre autres, la poste, le tarif postal pour ces 405,000 formulaires. Ensuite, compte tenu des risques d'erreur dans la manipulation, c'était plus avantageux de reprendre le programme.

**M. Gratton:** Quant à moi, cela me satisfait. Si j'ai évoqué la chose, c'est que, comme le ministre, j'imagine, on en avait été informé seulement ce matin. Les informations dont on disposait étaient manifestement exagérées. J'en suis heureux. D'ailleurs, j'avais indiqué, en deuxième lecture, que j'espérais que cela se révélerait non fondé, cette information qu'il y aurait eu 3,500,000 de ces formulaires. Tant mieux si on a limité les dégâts.

**M. de Belleval:** Je pense que l'important, c'était surtout les coûts. Est-ce que cela entraîne des coûts exorbitants? Évidemment, cela entraîne des coûts. Deuxièmement, il faut quand même admettre que ce n'est pas une grossière erreur ou une négligence d'un employé; c'est une erreur comme il peut en arriver sur n'importe quelle chaîne de montage, comme je viens de le dire. Il se fabrique des voitures et, à un moment donné, il faut en rappeler parce qu'il y a eu une malfaçon. C'est, au fond, le genre d'erreur bête qui peut survenir en informatique. L'autre point important, je pense, c'était qu'effectivement l'immatriculation comme telle ne soit pas retardée ou qu'on en avertisse les gens s'il y avait un retard. Comme on le sait, je pense qu'expédier des formulaires entre Noël et le jour de l'an ou les expédier immédiatement après le jour de l'an, cela ne change pas vraiment les choses parce que je ne pense pas que les gens se mettent à se dépêcher, entre Noël et le jour de l'an d'expédier le retour. Ce n'est pas, de toute façon, une période favorable pour ce genre d'opération.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Bellechasse, ensuite M. le député de Charlevoix.

**M. Goulet:** Merci, M. le Président. Avant qu'on étudie le projet article par article, seulement au niveau d'un principe concernant cette fusion, est-ce que le ministre est vraiment assuré d'avoir une

responsabilité accrue au niveau de la régie ou s'il pense que cela va amoindrir ses responsabilités, son droit de regard une fois cette fusion réalisée?

**M. de Belleval:** Comme je l'ai indiqué tantôt, en particulier, on le verra quand on étudiera les articles 4, 13 et 14. Je pense que les responsabilités ministérielles, tant du ministre des Finances que du Conseil du trésor et que du ministre des Transports lui-même, sont clairement indiquées dans le projet de loi. Je pense qu'elles sont conformes au principe de la responsabilité ministérielle qu'on doit retrouver dans pareil projet de loi. Je pense que ces garanties sont suffisantes. Par ailleurs, il y a d'autres articles qui protègent l'autonomie de la régie, particulièrement en ce qui concerne la fixation des primes pour l'assurance contre les dommages corporels. De ce point de vue, les dispositions qui existaient dans la Loi sur la Régie de l'assurance automobile sont maintenues, sont même clarifiées s'il y a un changement. C'est pour que ce soit encore plus clair qu'il doit y avoir une comptabilité distincte en ce qui concerne les frais qui sont pertinents à l'assurance automobile.

La régie continue à déterminer elle-même ses frais. Le gouvernement, contrairement à ce qu'on retrouve dans d'autres domaines, n'a pas le pouvoir d'initiative. C'est la régie qui a le pouvoir d'initiative, le gouvernement n'ayant que le pouvoir d'approbation ou de désapprobation là-dessus. Donc, je pense qu'au sujet des garanties auxquelles vous faisiez allusion, il était très juste d'éclaircir ces points-là.

Par ailleurs, les responsabilités générales du gouvernement en matière de surveillance des régies, le droit des députés d'obtenir des renseignements, y compris via le ministre responsable, d'interroger le ministre responsable d'ailleurs en Chambre sur ces questions sont maintenus intégralement comme dans toute autre responsabilité ministérielle. Au fond, ce qui change par rapport aux responsabilités ministérielles ordinaires d'un ministre, c'est qu'au lieu d'exercer ses pouvoirs directement via son sous-ministre, il les exerce via un conseil d'administration et l'équivalent d'un sous-ministre qui est un dirigeant d'organisme ou ce qu'on appelle un PDG, un président-directeur général.

(20 h 30)

Au fond, il n'y a pas plus de distance entre la régie et un fonctionnaire de la régie et le ministre qu'actuellement entre un fonctionnaire du Bureau des véhicules automobiles et le ministre. S'il faut obtenir un renseignement d'un fonctionnaire du Bureau des véhicules automobiles, je m'adresse normalement, respectant la ligne hiérarchique, au sous-ministre, qui doit s'adresser ensuite au directeur général, qui

doit s'adresser au chef de service concerné. S'il y a des mécanismes plus courts établis dans le cours normal des relations qui existent entre un ministre et un sous-ministre, ils sont établis. C'est la même chose entre un ministre et un dirigeant d'organisme. Au fond, cela ne change pas de ce côté-là, qu'il s'agisse des mécanismes formels ou des mécanismes informels de communication entre un ministre et un fonctionnaire.

**M. Goulet:** M. le Président, lors de la deuxième lecture, à peu près tous les intervenants ont parlé d'une comptabilité distincte, de façon à connaître le véritable coût de chaque service. Le ministre sait, par exemple, que cela a fait l'objet de mes questions à l'Assemblée nationale. Le ministre nous dit qu'il n'y a rien là. Avant d'aborder l'étude du projet de loi, j'aimerais savoir si c'est le ministre actuel qui était ministre des Transports, le 10 avril dernier. Étiez-vous ministre des Transports le 10 avril?

**M. de Belleval:** Le 10 avril 1980, oui, bien sûr. J'ai été nommé au mois de septembre 1979.

**M. Goulet:** Pour régler au plus court la discussion depuis deux semaines, avant d'entreprendre l'étude article par article, lors de l'étude des crédits du ministère des Transports, nous avions demandé au ministre des Transports quel montant fut associé... Le ministre des Transports nous déclarait, à l'étude de ses crédits du 10 avril, qu'un montant variant entre \$8,000,000 et \$10,000,000 du budget de son ministère n'est pas comptabilisé à d'autres ministères pour des services rendus. Cela concerne, entre autres, les services rendus au BVA et à la Régie de l'assurance automobile du Québec. Où vont ces \$8,000,000 et \$10,000,000 s'ils ne vont nulle part? En réponse, on nous disait, relativement aux \$8,000,000 et \$10,000,000 de services rendus au BVA et non comptabilisés à d'autres ministères - je ne sais pas qui est M. Pascal Tremblay, c'est probablement quelqu'un qui vous accompagnait, que vous connaissez - que quelque \$4,500,000 pourraient être facturés à la Régie de l'assurance automobile.

**M. de Belleval:** Ah, oui:

**M. Goulet:** Je me demande...

**M. de Belleval:** Pascal Tremblay est un fonctionnaire du Bureau des véhicules automobiles.

**M. Goulet:** Lors de l'étude des crédits, le ministre nous accusait, peut-être avec raison, de faire fausse route. Pourquoi, après

avoir formulé une telle question, il y a environ deux mois, par écrit, nous répond-on de telles choses? Si un arrêté en conseil existe - et ce n'est pas le cas - des \$8,000,000 et \$10,000,000...

M. de Belleval: C'est-à-dire que...

**M. Goulet:** ...dont vous parliez à ce moment-là, qu'est-ce que vous auriez dû percevoir d'autres ministères que vous n'avez pas perçu? C'est ce qu'on veut savoir. Qu'est-ce que ça va changer avec cette loi?

**M. de Belleval:** Je ne peux pas parler. Je ne me souviens pas du contexte dans lequel les \$8,000,000 et \$10,000,000 sont venus à la surface lors de l'étude des crédits. Il faudrait revoir exactement l'ensemble du dossier, ce que je n'ai pas fait. Mais pour prendre plus spécifiquement la question des \$4,500,000, qui sont clairement identifiés aux frais de perception pour la Régie de l'assurance automobile - et, au fond, c'était là le sens des questions très précises que vous avez posées depuis quelques jours - le fonctionnaire en question a répondu correctement que, pour 1980, c'est \$4,500,000 qui devraient être exigés de la régie. Effectivement, on a suivi l'avis de nos fonctionnaires en ce domaine. Il y a eu confrontation entre l'avis de nos fonctionnaires, par exemple, M. Tremblay, et la Régie de l'assurance automobile. L'entente annuelle qu'on doit conclure l'a été dans le courant de l'été pour rembourser effectivement ces \$4,500,000 pour que la régie rembourse ces \$4,500,000 au fonds consolidé de la même façon que, les années précédentes, des versements similaires, un peu moins élevés cependant, puisque je vous ai donné la liste de tous les versements par année, ont été versés.

Je pense que ce qui vous a peut-être induit en erreur, de bonne foi d'ailleurs - je ne mets pas en cause du tout votre bonne foi là-dedans - c'est l'expression "devrait" venant de la part du fonctionnaire en question; du fait que l'entente est renouvelée tous les ans, le montant est renouvelé tous les ans. Je pense que ce "devrait" signifiait: Devrait, dans le cours de l'année, être remboursé, suite à l'entente qui intervient tous les ans dans ce domaine, au cours de l'exercice financier. C'est ce qui s'est produit.

**M. Goulet:** M. le Président, je ne veux pas entreprendre un débat. Je clos vraiment la discussion avec ceci. Je relis la question que j'ai formulée au ministre des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, qui était responsable de la Régie de l'assurance automobile. Malheureusement, je n'ai pas la date ici. M. Joron était...

**M. de Belleval:** ...était ministre. D'accord.

**M. Goulet:** La question était par écrit et j'ai reçu la réponse par écrit.

**M. de Belleval:** Oui.

**M. Goulet:** La question était: Le ministre des Transports nous déclarait, lors de l'étude de ses crédits le 10 avril, qu'entre \$8,000,000 et \$10,000,000 du budget de son ministère ne seront pas comptabilisés à d'autres ministères pour des services rendus. Quelle est la part de ces montants de \$8,000,000 et \$10,000,000 du BVA qui devrait être facturée à d'autres, etc.?

La réponse est celle-ci: Relativement aux \$8,000,000 et \$10,000,000 de services rendus par le BVA et non comptabilisés à d'autres ministères - non comptabilisés, on peut dire qu'ils l'ont été l'année passée ou qu'on renouvelle cela chaque année - quelque \$4,500,000 pourraient - ce n'est pas "devraient", c'est "pourraient" être facturés. Si cela se faisait comme cela chaque année, pourquoi, lorsqu'on prend la peine d'écrire à un ministre, nous répond-on cela?

**M. de Belleval:** Je pense qu'ils ont tenu pour acquis que vous étiez au courant qu'à tous les ans il y avait effectivement, de la part de la Régie de l'assurance automobile, un remboursement au fonds consolidé pour les frais de perception. D'ailleurs, c'est dans la Loi sur l'assurance automobile. Il y a un article de loi qui prévoit spécifiquement que la régie doit rembourser au fonds consolidé les frais de perception assumés par le BVA.

Ils ont tenu pour acquis que vous étiez au courant qu'à tous les ans la régie, depuis trois ans, versait des sommes et que, pour 1980, le montant qui était estimé à ce moment-là devait être autour de \$4,500,000.

**M. Goulet:** On aurait dû recevoir la même réponse pour la Régie de l'assurance-maladie, par exemple.

**M. de Belleval:** Non. Pour la Régie de l'assurance-maladie, comme vous le savez, en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, le droit de subrogation qui existait autrefois entre la Régie de l'assurance automobile et les assureurs privés a été aboli, parce qu'on change complètement de système et de régime. On a éliminé, comme vous le savez, la notion de responsabilité. C'est donc normal qu'il n'y ait pas de droit de subrogation, d'autant plus que ce serait un transfert de la poche droite dans la poche gauche, à toutes fins utiles, du fonds consolidé.

Là où vos questions ont du sens, c'est de savoir, si on compare avec l'ancien régime, combien les assureurs privés

versaient autrefois, et si c'était une somme considérable ou peu considérable? Effectivement, ça aurait dû être une somme considérable, mais de facto, et je vous ai donné les chiffres, les sommes que la Régie de l'assurance automobile recevait en vertu de son droit de subrogation étaient d'environ \$1,000,000 ou \$1,200,000. Au fond, si on regarde l'ancien régime par rapport au nouveau régime, l'abolition de ce droit de subrogation a enlevé à la Régie de l'assurance-maladie environ \$1,000,000 par année, ce qui est une somme tout à fait minime, compte tenu du budget de la Régie de l'assurance automobile. Mais, de toute façon, la comparaison, même sur \$1,000,000, est assez boiteuse parce qu'on a changé complètement le système, la notion de responsabilité et le mode de financement.

Disons que pour rester sur votre plan de raisonnement et partir de vos \$68,000,000... Je comprends d'ailleurs où vous avez pris ces chiffres-là, maintenant, j'ai lu l'article de Finance, ou alors vous les avez pris dans le rapport des actuaires. D'ailleurs, l'article de Finance fait référence à cette étude-là, mais le rapport des actuaires n'a jamais prétendu que sous l'ancien régime l'équivalent de ces \$68,000,000 était versé effectivement aux organismes en question. Il fait tout simplement une évaluation de ce qui pourrait être versé si la subrogation était encore exercée. Cependant, quand la subrogation était exercée, on se rend compte que, de toute façon, les organismes en question ne recevaient pas les sommes auxquelles ils avaient droit pour la simple et bonne raison - on le sait et c'est pour ça finalement qu'on a changé de régime, et c'est pour ça que tous les rapports, comme le rapport Gauvin, etc., nous proposaient de changer de régime, c'est pour ça que d'autres provinces ont changé de régime - qu'en vertu des anciens régimes, du régime privé, c'est bien beau des droits de subrogation, mais qu'est-ce que ça donne de poursuivre quelqu'un qui est en faillite ou de poursuivre quelqu'un qui n'est pas solvable ou quelqu'un qui n'est pas assuré? C'est ce qui se produisait sous l'ancien régime. On faisait un accident, la personne qui nous frappait et qui était en faute n'était malheureusement pas assurée; il fallait se retourner vers le fonds d'indemnisation et on recevait des sommes dérisoires. A ce moment-là, dans le cas de la Régie de l'assurance automobile, les problèmes de perception faisaient que, comme on le voit, ce qu'on recevait ce n'étaient pas \$68,000,000 ou ce n'était pas la part des \$68,000,000 qui devait aller à la Régie de l'assurance-maladie, mais c'était \$1,000,000. Comme je vous le dis, je ne mets pas en cause votre bonne foi ni la justesse de votre raisonnement, mais la réalité ne correspond pas à la théorie telle qu'exprimée dans le rapport actuariel et la

pratique vécue avant, sous l'ancien régime.

**M. Goulet:** M. le Président, je voudrais répondre au ministre. Je n'ai jamais parlé de l'ancien régime. J'ai toujours dit, sauf erreur, dans mes questions: "devrait être chargé", "devrait être comptabilisé", ce sont les termes que j'employais.

**M. de Belleval:** Oui, mais vous comprenez aussi que pour...

**M. Goulet:** À un moment donné dans nos discussions nous avons fait un parallèle avec l'ancien régime, par exemple, au niveau des prestations de vieillesse, ces choses-là, la Commission des accidents du travail. J'ai toujours dit "devrait être comptabilisé", "pourrait être comptabilisé", ce sont les termes que j'employais. Je n'ai pas la transcription devant moi, mais c'est un peu cela. C'est ce que le rapport actuariel disait, d'ailleurs.

**M. de Belleval:** Oui, mais comme je vous l'ai dit, là encore, la loi enlève ce droit de subrogation. Le régime est financé de cette façon et, pour autant qu'on admette que le droit de subrogation a été enlevé en vertu du régime, le coût du régime tel qu'il est, à l'exception de ce droit de subrogation, est parfaitement correct et permet de payer toutes les indemnités au fil des années. Le régime n'est donc pas sous-capitalisé. Je comprends que vous ayez posé des questions là-dessus, y compris quand on a adopté le projet de loi sur l'assurance automobile. Vous ne vouliez pas que le système arrive aux mêmes aberrations que celles qu'on a connues en Colombie-Britannique et auxquelles faisait allusion tantôt dans son discours le député de Charlevoix, à savoir qu'on accumule des comptes à payer et, un jour, il faut que quelqu'un augmente les primes pour payer ces comptes parce que, pendant certaines années, des gouvernements ont refusé d'augmenter les primes pour des raisons électorales. Cela ne peut pas arriver dans notre régime parce que la loi prévoit explicitement que, premièrement, ce n'est pas le gouvernement qui fixe les primes et que ces primes doivent être fixées obligatoirement, en vertu de la loi, de façon à couvrir à tous les ans les engagements futurs du régime. On ne peut donc pas faire de "carry over", si on veut, comme dans des régimes semblables à celui de la Colombie-Britannique. Je pense qu'on a répondu aux arguments très valables de l'Opposition dans ce domaine. On a donné des garanties pour que ce genre de situation ne se reproduise pas ici au Québec, et c'est le cas. La meilleure garantie en est évidemment la décision publique de la Régie de l'assurance automobile. Si un jour un gouvernement refusait d'augmenter des primes alors que la

Régie de l'assurance automobile disait: Il faut les augmenter, sinon le régime ne correspond pas à ce qui est prévu dans la loi, cela se saurait et ce ne serait pas long.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Charlevoix.  
(20 h 45)

**M. Mailloux:** Ce n'était pas le sens de la question que je voulais poser. Est-ce que, dans ces derniers mois, il n'a pas été dit publiquement par la régie qu'elle devrait augmenter les primes pour l'année 1981 et que, par une décision ministérielle, par la suite, il y a eu une demande de retarder une telle augmentation?

**M. de Belleval:** Non. La première partie de votre question est correcte, c'est-à-dire qu'au début de l'année, la présidence de la régie a, dans une conférence de presse, en faisant des commentaires, je pense, en réponse à des journalistes, indiqué que si les taux d'accidents qu'on observait à l'époque, au début de l'année, continuaient, on devrait assister à une augmentation des primes pour répondre aux exigences de la loi.

Ce qui s'est passé, c'est que quelques mois plus tard, les prévisions de la régie ont été déjouées, car le taux d'accidents n'a pas été aussi élevé. Le taux des engagements résultant des accidents n'a pas été aussi élevé; alors, les actuaires ont repris leurs chiffres, c'est normal, et ils ont proposé au conseil d'administration de la régie de ne pas augmenter les primes. Tout ce que le gouvernement a fait, c'est non pas de modifier le quantum des primes, comme je l'ai dit, parce que le gouvernement ne peut pas faire cela, en vertu de la loi, il faut que le quantum soit suffisant, il faut que le niveau des primes, globalement, soit suffisant pour que le régime soit en équilibre. C'est une disposition de la loi et, si on essayait de refuser un tel quantum, je suppose que le conseil d'administration de la régie démissionnerait avec fracas. En tout cas, ce serait une illégalité, on ne peut pas faire cela. N'importe qui pourrait poursuivre le gouvernement et il y aurait certainement une démission du conseil d'administration. Le gouvernement peut, cependant, demander au conseil d'administration de la régie non pas de modifier le quantum, mais de modifier la répartition entre les différents moyens de financer la régie. C'est tout à fait valable et c'est ce que le gouvernement a fait.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Charlevoix.

**M. Mailloux:** L'observation que je voulais faire était d'un autre ordre d'idées. Que ç'a été, dans le passé, par le biais du Bureau des véhicules automobiles ou que ce soit, dans l'avenir, si le projet de loi est

accepté, par le biais de la régie qui sera constituée, mon collègue parlait tantôt de la période de début d'année pendant laquelle vous envoyez des formules à tous les détenteurs de véhicules automobiles, c'est à près de 3,000,000 ou à peu près de personnes qu'on s'adresse au départ, si je ne m'abuse.

**M. de Belleval:** C'est le nombre de véhicules, il y a un peu moins de personnes.

**M. Mailloux:** Dans la période couvrant les trois premiers mois de l'année, ces personnes doivent s'immatriculer, si on fait exception des autres qui viennent en cours de route. Cet après-midi, le député de Gatineau mentionnait les doléances du public, malgré l'addition des caisses populaires qui ont été habilitées à s'occuper d'assurance et d'immatriculation. On sait que, principalement dans le cours de février - parfois, c'est un peu plus long - il y a de nombreuses files à la porte des bureaux pour tous les retardataires. C'est quand même 3,000,000 de personnes qui doivent être desservies dans un court laps de temps. Vous aurez prochainement, si la loi est acceptée, à transférer à la régie l'ensemble du service. Elle fera face au même problème: cela prendra un surplus de personnel durant une période déterminée de l'année et aussi par la suite.

La suggestion que je veux faire va dans le sens suivant: quand vous renouvelez un permis de conduire, c'est par la date de naissance que la personne est appelée à le renouveler pour une période de 24 mois. Je conviens que le ministre des Finances a des raisons que la raison comprend parfois difficilement, mais n'y a-t-il pas eu une étude de faite relativement à la possibilité d'une immatriculation qui apporterait forcément une vignette différente de celle où on voit 1979 ou 1980. Il faudrait que ce soit suivant l'exercice financier 1980-1981 ou 1981-1982. N'aurait-on pas alors une meilleure planification des effectifs qui devront être fusionnés, ceux du BVA et ceux de la régie?

Si on en venait à ce qu'à l'année financière, chacun soit appelé à immatriculer un véhicule donné à la date de naissance comme il le fait pour le permis de conduire, est-ce qu'il n'y aurait pas là une possibilité qu'en répartissant sur douze mois, on n'ait pas besoin d'un effectif supplémentaire à un temps donné de l'année, et que les gens aient un service peut-être un peu meilleur que celui qu'ils ont actuellement? Je ne suis pas prêt à blâmer les fonctionnaires qui sont dans les bureaux des véhicules. Il faut avoir été à ce ministère pour savoir quelle surcharge on leur donne, à certaines périodes de l'année. Je ne sais pas si le ministre en a discuté avec ses collègues, principalement avec le ministre des Finances. Cela

imputerait forcément des modifications à apporter dans la préparation du budget parce que l'argent n'entrerait pas en début d'année ou en fin d'année financière. Mais dans une période de douze mois, le ministre des Finances encaisserait quand même les mêmes sommes qu'il s'attend de recevoir.

**M. de Belleval:** Oui, M. le député de Charlevoix. J'ai indiqué d'ailleurs, dans mon discours de deuxième lecture tout à l'heure, que c'était une des possibilités que nous envisagions actuellement et que la régie aurait justement pour mission d'approfondir. C'est une voie qui a été utilisée par d'autres provinces et d'autres États américains.

**M. Mailloux:** Dans plusieurs endroits?

**M. de Belleval:** Oui.

**M. Mailloux:** À l'année financière.

**M. de Belleval:** Oui, c'est-à-dire...

**M. Mailloux:** Et à la date de naissance?

**M. de Belleval:** Au cours de l'année, de façon régulière.

**M. Mailloux:** Tout le temps de l'année, à la date de naissance.

**M. de Belleval:** En tout temps de l'année et cela existe aussi dans des pays européens, entre autres. Avec aussi l'émission d'une plaque permanente plutôt que d'une plaque semi-permanente. On a déjà fait des progrès avec la plaque semi-permanente. L'autre étape, donc, ce serait la plaque permanente, ce qui élimine aussi beaucoup de travail informatique, ou la plaque britannique. Je pense qu'il y a certains États américains qui ont maintenant la plaque permanente. Ce sont des étapes qu'il nous faut maintenant franchir, la plaque permanente et le renouvellement de la plaque à différentes périodes de l'année. Il y a effectivement actuellement des études là-dessus au Bureau des véhicules automobiles. J'ai bon espoir que, dans les prochains mois, on en entendra parler et on pourra voir quand cela pourra être en application.

**M. Mailloux:** Il y a un autre avantage pour le citoyen.

**M. de Belleval:** C'est le seul moyen, vous avez raison, d'augmenter la productivité du système et d'éliminer aussi beaucoup d'erreurs.

**M. Mailloux:** Il y a un autre avantage, quand on constate que la période de fin de février ou de fin de mars est une période creuse pour quantité de nos commettants, je

pense que, pour certains, évidemment, cela pourrait leur permettre d'avoir quelques cents dans leurs poches, en particulier les camionneurs qui sont dans le temps mort de l'année. Une quantité d'autres activités sont dans le même cas.

**M. de Belleval:** Là, actuellement, évidemment, le moyen d'améliorer les choses, c'est que la population utilise davantage le système postal plutôt que de venir au bureau. Je pense que la proportion des gens qui utilisent la poste est trop faible.

M. Mailloux: Tant que le système actuel demeurera.

**M. de Belleval:** Oui, tant que le système actuel demeurera. Si on augmentait le système postal, déjà cela améliorerait le service. Cependant, cette année, nous avons donné des directives aux bureaux locaux pour qu'on puisse accepter des chèques non certifiés. On sait qu'évidemment cela va augmenter le nombre de recours, mais on se dit: Pourquoi pénaliser les bons payeurs sous prétexte qu'il y a toujours une minorité, disons, qui va nous faire des chèques qui vont rebondir? Alors, j'ai demandé à ce qu'on accepte maintenant les chèques non certifiés. Cela aussi devrait, je pense, quand même aider beaucoup de personnes qui étaient obligées d'aller à une caisse populaire, à une banque, faire certifier un chèque, aller durant les dernières heures, les derniers jours, au bureau local pour obtenir un renouvellement d'immatriculation. Mais, ceci étant dit, il faut aller vers un système plus radicalement changé, c'est celui que vous avez indiqué.

**M. Gratton:** M. le Président...

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** C'est pertinent à l'étude du projet de loi et est sûrement d'intérêt public. Le renouvellement de l'immatriculation, en 1981, se fera à partir du renouvellement ou remplacement des plaques ou à partir de l'émission d'un collant?

**M. de Belleval:** D'un collant. C'est la deuxième année que nous utiliserons le collant. La plaque, donc, commencera sa troisième année pour ceux qui ont eu une plaque il y a deux ans. On utilisera le collant. Je pense qu'on pourra garder la plaque actuelle encore une ou deux autres années, donc continuer avec des collants pendant encore une ou deux autres années, mais, comme le degré d'usure de cette plaque sera marqué, il faudra, dans un an ou deux, émettre une nouvelle plaque.

**M. Gratton:** Le ministre pourrait-il nous dire si le collant de cette année, de 1981, sera d'une couleur différente de celui de 1980?

**M. de Belleval:** Le collant de cette année est vert, je pense. Il était rouge l'an dernier.

**M. Gratton:** Oui.

**M. de Belleval:** Le collant est vert cette année.

**M. Gratton:** Il sera apposé, j'imagine, dans le coin inférieur droit?

**M. de Belleval:** Par-dessus le collant rouge.

**M. Gratton:** Ah! par dessus le collant rouge. Excellent! je n'y avais pas pensé. Quel que soit...

**M. de Belleval:** Il ne faut pas y voir une allusion politique méchante.

**M. Gratton:** Non, c'est le vert sur le rouge. M. Samson est avec nous depuis assez longtemps pour qu'on s'en accommode, M. le Président. Indépendamment du sort que connaîtra le projet de loi no 18, qui assurera le renouvellement de l'immatriculation pour 1981? Le BVA ou la régie?

**M. de Belleval:** Ce projet de loi étant adopté, ce sera la Régie de l'assurance automobile, juridiquement, qui va assurer le renouvellement.

**M. Gratton:** Oui, sauf qu'en supposant que le projet de loi soit sanctionné - il faudrait que ce soit demain, j'imagine - cela nous ramène à la question qui était posée, je ne sais si c'est le député de Bellechasse ou le député de Nicolet-Yamaska qui y faisait allusion cet après-midi: À quel point la régie est-elle prête à assumer l'ensemble des fonctions du renouvellement d'immatriculation à la place du BVA?

**M. de Belleval:** Le transfert se fait en bloc des effectifs ou de la direction générale du ministère, qu'on appelle le Bureau des véhicules automobiles, qui est effectivement une direction générale du ministère des Transports. Cette direction générale, en bloc, sera placée sous l'autorité du conseil d'administration de la régie. En pratique, cela ne change rien au niveau des opérations courantes, mais, au lieu que le responsable de ce service se rapporte au sous-ministre des Transports, il se rapportera, à partir du moment où le projet de loi sera en vigueur, au président-directeur général de la régie. Cela ne change en rien les processus en

cours.

**M. Gratton:** En deuxième lecture, M. le Président, j'ai évoqué des chiffres quant au nombre de fonctionnaires impliqués. J'ai parlé de 1200 fonctionnaires au BVA et d'environ 250 à la régie. Est-ce à peu près cela ou y a-t-il des...

**M. de Belleval:** Oui, c'est à peu près cela. Je peux vous donner les chiffres exacts, mais c'est autour de cela à quelques dizaines près.

**M. Gratton:** Une brève question, M. le Président. Le système d'immatriculation par les caisses populaires, de façon générale, le ministère est-il satisfait de la performance des caisses populaires et, en même temps, disposons-nous de chiffres quant au pourcentage, par exemple, des immatriculations totales faites par les caisses par rapport à l'ensemble?

**M. de Belleval:** Oui, j'ai ces chiffres. Il faudrait que je les retrouve dans mes papiers. Peut-être qu'on les aura d'ici la fin de la séance. J'ai la répartition exacte entre le renouvellement par la poste, le renouvellement dans nos bureaux et le renouvellement par les caisses populaires.

Le renouvellement par les caisses populaires a été assez difficile peut-être au début, parce qu'évidemment il y avait une question d'apprentissage, mais, effectivement, l'année dernière en particulier, le système a été amélioré considérablement. On a renouvelé l'entente avec les caisses populaires cette année et je pense que c'est satisfaisant pour l'ensemble des parties et que la nouvelle entente incitera les caisses populaires à faire encore un meilleur travail.

**M. Gratton:** Le ministre est-il en mesure de nous dire si l'ensemble des caisses populaires a accepté d'être partenaire à l'entente ou y a-t-il des régions quelconques qui ne sont pas desservies adéquatement par les caisses populaires? Si oui, quelles sont ces régions et de quelle façon prévoit-on compenser cette lacune?  
(21 heures)

**M. de Belleval:** Dans l'ensemble, toutes les régions sont couvertes. L'entente avec les caisses populaires est générale, mais il reste à chaque caisse populaire le pouvoir d'être partie ou non à l'entente faite avec les fédérations. Quand on se rend compte - et on le sait suffisamment d'avance - que dans une région... Cela peut être parfois dans un quartier urbain, d'ailleurs. Règle générale, ce n'est pas tellement dans les régions rurales mais dans certains quartiers urbains que certaines caisses sont débordées. Surtout dans les banlieues, entre autres, les nouvelles banlieues, où les caisses sont assez

florissantes, souvent leurs locaux sont inadéquats parce qu'elle ont grandi au cours des dernières années. Elles ont de la difficulté à accueillir les gens qui veulent renouveler leur permis ou leur immatriculation. Dans ces quartiers, on a ouvert ou on ouvre des bureaux temporaires pour faire face à la demande. Cela a été le cas, par exemple, de Charlesbourg où il y a plusieurs caisses populaires, mais elles sont toutes des caisses en...

**M. Gratton:** Vous portez une attention spéciale à Charlesbourg.

**M. de Belleval:** Non, c'était avant que je sois ministre des Transports. On l'a fait dans d'autres quartiers. Je le donne comme exemple d'une banlieue qui est justement en expansion, où les caisses populaires sont florissantes, mais à cause de cette expansion des caisses populaires pour les services normaux, elles ne sont pas disponibles pour faire le renouvellement de l'immatriculation. On a donc ouvert un bureau local.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député...

**M. Gratton:** À ce sujet, M. le Président...

**Le Président (M. Lacoste):** D'accord.

**M. Gratton:** ...dans la région de l'Abitibi, par exemple, n'a-t-on pas un problème spécial dans ce coin-là?

**M. de Belleval:** Oui. On a eu un problème, entre autres, dans la région de La Sarre et on a fait des ententes particulières avec le conseil de comté... en tout cas, avec un organisme municipal. Cela s'est finalement résolu. On est très attentif de ce côté. Je pense que ça va être, justement, d'ailleurs, un des points importants de la réforme. Ce sera très intéressant que la Régie de l'assurance automobile s'en occupe. Un des points importants de la réforme que la régie devra poursuivre, c'est l'étude de son implantation dans l'ensemble du Québec. Il y a une revue de ça qui devra être faite, un plan d'immobilisation nous sera présenté et la régie, d'ici quelques mois, je pense, devrait être en mesure de présenter au gouvernement un plan d'implantation régional. D'ailleurs, cela donnera à la régie, pour les fins de l'assurance automobile comme telle, aussi des points de communication avec les citoyens, qui seront très nombreux, parce que, comme on le sait, actuellement, la régie est centralisée à Québec et à Montréal. Du coup de cette fusion, la régie, grâce au Bureau des véhicules automobiles actuel, pourra donc communiquer directement

avec les citoyens québécois pour les fins de l'assurance automobile comme pour les fins de l'immatriculation d'une façon beaucoup plus efficace sur l'ensemble du territoire. Je pense que ça aussi, ça s'appelle une humanisation de la bureaucratie, un rapprochement de cette administration des citoyens.

**M. Gratton:** On m'informe que dans le projet de loi no 12, je crois, qui modifie le Code municipal, on a justement présenté un amendement au Code municipal pour permettre aux municipalités d'émettre l'immatriculation. Est-ce que ça s'inscrit dans une politique générale du ministère de faire en sorte que l'immatriculation soit rendue accessible au niveau des municipalités de façon générale dans la province?

**M. de Belleval:** Non, je ne peux pas dire que ça répond à un parti pris ou à un plan d'ensemble. C'était, entre autres, pour répondre aux problèmes que nous avons eus en Abitibi où on s'était rendu compte qu'on n'avait pas le droit, strictement parlant, de confier cette responsabilité à un conseil municipal ou à un conseil de comté. On s'est rendu compte qu'au fond, c'était opportun de leur confier cette responsabilité et on amende la loi pour légaliser, ni plus ni moins, ces situations, en particulier la situation du côté de l'Abitibi. Je ne peux pas dire que ça fait partie d'un plan d'ensemble, mais ça donne une souplesse supplémentaire pour établir des points de vente un peu partout sur le territoire.

**M. Gratton:** Ce que je voudrais clarifier, c'est si effectivement - je pense que l'initiative est heureuse, surtout dans les régions rurales ou plus éloignées - des corporations de comté ou des municipalités qui en feraient la demande pourraient offrir ces services à la population. Je présume donc que le ministère ne sera pas réfractaire de façon générale à accorder ces possibilités.

**M. de Belleval:** Non, pas du tout.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Bellechasse. Ensuite, nous allons aborder l'article 1 de la loi.

**M. Goulet:** On va prendre de l'avance pour les articles et on vous accordera cela en bloc demain matin peut-être, si vous le permettez.

**M. de Belleval:** Est-ce que je peux donner, M. le député de Bellechasse, les proportions de renouvellement par types de mandataires?

L'an dernier, sur 3,000,000 de renouvellements, il y en a eu 2,000,000 par les caisses populaires, 475,000 par les

bureaux gouvernementaux, 500,000 par la poste, et il y en a eu 13,000 par des bureaux privés, commerçants mandatés, garages, etc.

**M. Gratton:** On constate avec le ministre qu'effectivement, on aurait avantage à...

**M. de Belleval:** C'est cela, c'est 500,000 sur 3,000,000. C'est 1/6. Ce n'est pas suffisant.

**M. Gratton:** Il faut faire en sorte qu'on en renouvelle le plus possible par la poste.

**M. de Belleval:** Oui.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Bellechasse.

**M. de Belleval:** Je m'excuse. On voit que les caisses populaires, les caisses d'économie sont devenues le pont central de chute.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Bellechasse.

**M. de Belleval:** Pour la nouvelle entente, je vais faire faire la recherche et je vous donnerai le résultat tout à l'heure. Excusez-moi, M. le député de Bellechasse.

**M. Goulet:** Il n'y a pas de quoi, M. le Président. Je pensais que le ministre voulait boycotter...

M. le Président, le ministre nous a dit à quelques reprises que le transfert qui s'effectuerait serait un transfert en bloc. La seule différence, c'est que le responsable, au lieu de se rapporter au sous-ministre, va se rapporter au président-directeur général de la régie, qui devient une nouvelle régie.

J'imagine que vous n'avez pas proposé un projet de loi tout simplement en pensant que cela pourrait être favorable. Il a dû y avoir des études effectuées. J'imagine que vous ne garderez pas le même personnel et que cela ne fonctionnera pas de la même manière, parce que, sans cela, je ne vois pas l'utilité de transférer tout cela.

Est-ce que des études ont été faites? Est-ce qu'il y a une espèce de rapport qui pourrait être déposé, afin d'éclairer les membres de la commission, afin qu'on puisse prendre connaissance des avantages qui ont été perçus par ceux qui ont décidé, soit le ministre, le BVA, la régie, le gouvernement, le ministère, ou qui que ce soit? Est-ce qu'on est prêt à fonctionner? Si la loi était adoptée à minuit, par exemple, est-ce que, demain matin, vous êtes prêts à fonctionner? Qu'est-ce qu'il va y avoir de changé? Est-ce que c'est le même personnel, attiré aux mêmes tâches, aux mêmes fonctions? Ce

sont des questions qu'on a le droit de se poser avant d'aller plus loin.

**M. de Belleval:** À la suite de l'étude du Conseil du trésor à laquelle vous avez fait allusion, qui a été rendue publique il y a quelques mois, une des conclusions de cette étude était qu'il fallait donner au Bureau des véhicules automobiles une plus grande autonomie dans la gestion de ses ressources que ce dont il disposait jusqu'alors. En particulier, l'hypothèse retenue, c'était de faire du Bureau des véhicules automobiles une régie autonome, pour lui permettre d'obtenir davantage d'autonomie que ce qu'il est possible de faire dans les cadres d'un service ministériel, les contraintes vis-à-vis du Conseil du trésor, par exemple, le ministère de la Fonction publique etc. Ces choses-là sont beaucoup plus étroites dans le cadre d'un service gouvernemental que dans le cadre d'une régie. Une régie, même si ses fonctionnaires sont nommés selon la Loi sur la fonction publique, n'a qu'à faire approuver son plan d'organisation supérieure et son plan d'équipements quand elle prévoit des dépenses d'immobilisation au-delà d'un certain montant, ou un plan triennal ou quinquennal comme dans le cas des sociétés gouvernementales, par exemple. Une fois que ces grands paramètres sont adoptés, que son règlement général de gestion est adopté, approuvé par le gouvernement, elle peut marcher seule, sans être obligée de retourner au Conseil du trésor, etc., toutes les semaines pour faire approuver telle ou telle dépense.

Au fond, quand on regarde ce qu'est le Bureau des véhicules automobiles, c'est une usine, c'est un genre de chaîne de montage. C'est une manufacture, sauf qu'au lieu de manufacturer des pièces d'équipement, c'est un service qu'on donne à une clientèle. Ce genre d'opération-là, au fond, c'est une opération qu'on confie généralement à des régies. Les ministères, par contre, sont plutôt adaptés à élaborer des politiques et des programmes; ce sont des organes essentiellement de planification, d'élaboration de programmes ou de gestion directe, et même là, on se pose beaucoup de questions. Il y a des États, on parlait de la Suède tantôt, où même presque toute la gestion directe est faite en dehors des ministères. Prenons ici le ministère de la Chasse et de la Pêche qui administre encore des camps de chasse, etc., mais dans un pays comme la Suède, ce serait administré par une régie. Ce sont des opérations de type commercial, c'est de la gestion.

Dans le cas des Transports, d'ailleurs c'est un bel exemple, on administre beaucoup de choses directement. Dans tous les États américains ou les provinces du Canada, les trois quarts de ce que le ministère des Transports fait au Québec en matière de

voirie est administré par des conseils de comté ou des municipalités régionales ou des municipalités. Nous sommes un État plus jacobin que les autres, on a centralisé davantage de choses que dans d'autres provinces ou dans d'autres pays, mais je pense que, de ce point de vue là, l'enseignement de l'administration publique et l'exemple des autres provinces nous démontrent qu'on aurait plutôt avantage justement à décentraliser, à déléguer la gestion plutôt qu'à encombrer l'administration publique de gestion directe. En tout cas, c'est la voie qu'ont suivie d'autres pays, d'autres provinces, d'autres États en Amérique du nord ou en Europe. Ça se situe dans cette philosophie générale, le genre de gestes que l'on pose aujourd'hui. De ce point de vue, il ne s'agit donc pas d'un précédent, il s'agit, au contraire, d'une direction qui est recommandée partout et qui est suivie partout.

**M. Goulet:** Nous avons formulé plusieurs questions, lors de l'étude en deuxième lecture. Vous allez dire: C'est adopté, on n'y revient pas. Quand même, il y a des questions qui n'ont pas reçu de réponses. Tout à l'heure, en réponse à une question formulée par le député de Charlevoix au sujet de l'augmentation des primes, etc., vous avez dit que c'est en juin dernier, je pense, que Mme Sautiau...

**M. de Belleval:** Cet plutôt en mars ou en avril, je pense.

**M. Goulet:** Non, en juin dernier, Mme Sautiau nous faisait part d'une hausse presque inévitable de la contribution pour l'immatriculation de 1981-1982. Quelques mois plus tard, elle nous disait, en déposant une tarification pour 1981-1982, qu'il n'y aurait pas de hausse de primes. Tant mieux, mais pour annoncer le maintien de cette prime, on se rappellera qu'on s'était basé sur une étude actuarielle qui datait du mois d'août, où il était mentionné que le nombre de victimes blessées ou tuées accuserait une baisse de l'ordre de 20%. C'est d'ailleurs le chiffre que vous avez ramené tout à l'heure. 20% de baisse sur les études de février, de six mois en six mois.

**M. de Belleval:** Sur les prévisions.

**M. Goulet:** Prévisions sur prévisions. Mais il semblerait que ces études sur lesquelles on s'est basé pour maintenir la prime, pour dire qu'il n'y aura pas d'augmentation de prime, ces études n'étaient pas basées sur les bons chiffres qui avaient été fournis par le BVA. Est-ce vrai? On peut penser qu'ils ont été faussés par exprès, je ne veux accuser personne, mais on peut penser qu'il y a eu une erreur. On a

dit: Il n'y aura pas d'augmentation de prime parce que, d'après nous, les taux de mortalité vont diminuer de 20%. Mais on s'est aperçu qu'on s'était basé sur des chiffres faux. Juste comme exemple, je pense que c'est au mois de mai, on avait pris trois mois, avril, mai et juin ou mars, avril et mai, je ne sais pas trop. Juste au niveau des décès, les chiffres qui avaient été fournis par le BVA pour faire ces études n'étaient pas les bons. On s'était trompé de 30%.

(21 h 151)

Si on avait étudié les bons chiffres, si le BVA nous avait donné les bons chiffres, on doit comprendre qu'il y aurait eu une hausse de primes. La question que tout le monde se pose, est celle-ci: Est-ce qu'une des raisons majeures - je ne veux pas faire monter le ton de la conversation; le ministre discute sereinement avec tout le monde - ne serait pas qu'on devra connaître une hausse évidente des primes, parce qu'on s'est aperçu que les chiffres n'étaient pas bons? Étant donné que la loi constituant la régie ne permet pas à la régie d'arriver avec un déficit, on devrait hausser les primes. Mais là on va - excusez le mot, M. le Président - faire un "melting pot". On va dire: On va être obligé d'exiger plus cher. Mais ce n'est pas à cause de la Régie de l'assurance automobile. C'est parce que là on s'occupe de l'émission des plaques, on s'occupe de ceci et de cela. On va aller chercher un dollar ou deux - comme je l'ai dit ce matin - \$4,000,000, \$5,000,000 de plus et on va arriver encore, en se pétant les bretelles, en disant: Cela fait cinq ans qu'on n'a pas augmenté les primes. Ce ne serait pas là une des raisons majeures?

**M. de Belleval:** Non.

**M. Goulet:** Vous vous tenez le bout du nez avant de répondre. Est-ce pour ne pas qu'il bouge?

**M. de Belleval:** Non, vous pouvez apporter le détecteur de mensonges, si vous voulez, mais le pire crime, en politique, c'est effectivement de conter des mensonges. Je n'ai pas l'intention de m'adonner à cette forme de criminalité.

Sérieusement, pour reprendre les principaux éléments de votre exposé, les actuaire se basent sur des prévisions procentuelles. Est-ce que, par exemple, par rapport à l'année précédente, le pourcentage en valeur - mais aussi en nombre, enfin, il faut faire des ajustements, d'ailleurs, de ce côté - des réclamations va augmenter, va se stabiliser ou va diminuer? Pour établir la tendance prévue, ils se basent, bien sûr, sur les chiffres de la période au moment où ils font la prévision et ils comparent cela à la période précédente.

L'important c'est qu'il y ait une constance entre les différents chiffres qu'ils utilisent, autrement dit, qu'ils utilisent toujours la même base. Pour reprendre votre observation, il est vrai qu'il y a toujours un délai entre le moment où survient un accident et le moment où cet accident est enregistré statistiquement au Bureau des véhicules automobiles. C'est évident que si vous me demandez combien il y a eu de morts au Québec jusqu'à ce matin, je vais vous donner des statistiques qui vont être fausses, parce qu'il y a eu des morts hier, avant-hier ou même il y a deux semaines qui ne sont pas encore enregistrées pour différentes raisons. C'est le délai de transmission de l'information. Dans ce sens, le chiffre sur lequel on se base est en chiffres absolus, faux, parce qu'il y a un décalage entre le moment où l'information est enregistrée et celui où les faits se sont produits. Mais ce n'est pas important pour autant que les décalages sont toujours les mêmes et que la marge d'erreurs en chiffres absolus soit toujours la même, d'une période à l'autre. C'est ce qui se produit.

La régie est obligée de fixer ses primes annuellement. C'est évident qu'utiliser des études actuarielles complexes pour fixer des primes annuellement, à partir de statistiques très récentes, c'est plus compliqué que de fixer des primes, par exemple, sur une base de deux ou trois ans, en prenant des statistiques sur des périodes de deux ou trois ans. En particulier dans le domaine des accidents d'automobile, on le voit quand on regarde les statistiques des dix dernières années, il y a quand même des variations assez importantes d'une année à l'autre en chiffres absolus, mais surtout aussi en chiffres relatifs. Comme je l'ai dit, ce sont les chiffres relatifs qui comptent bien plus que les chiffres absolus pour établir ces prévisions. Cela explique évidemment la fiabilité de la prévision; elle ne peut pas être aussi grande sur des bases courtes comme cela que sur une base de deux ou trois ans, mais il n'en reste pas moins que pour se prémunir contre un "traficage" de la fixation des primes, on a obligé la régie à le faire annuellement et à refaire ses études actuarielles, à toutes fins utiles, de trois mois en trois mois.

De ce point de vue, non, je peux assurer le député qu'au moment où la régie a fixé ses primes, elle était en possession d'une information exactement de la même qualité que les années précédentes et que c'était au mieux de sa connaissance qu'elle a fixé ces primes. Il n'y a pas de raison de croire qu'il y aurait lieu de les changer maintenant.

**M. Goulet:** On n'a pas raison, comme cela. Cela fait longtemps qu'on en parle. On se rappelle que cette fameuse étude a été

effectuée au mois d'août; on ne s'est pas basé sur des chiffres d'une semaine ou deux avant. L'erreur qui s'est produite est sur les chiffres du mois de mai. Il y aurait donc trois mois au niveau de la compilation des statistiques. Les chiffres qu'aurait fournis le BVA aux actuaire auraient été, par exemple, de 114 morts au lieu de 144. Je vous donne cela sous toute réserve, cela peut varier d'un ou deux. Il y aurait eu une erreur de 1 à 4 et, vraiment, ce peut être une erreur de frappe, ce peut être une autre erreur.

La question que tout le monde s'est posée est que l'étude actuarielle du mois d'août devait dévoiler les primes pour l'année qui vient. Je le dis sans méchanceté, mais tout le monde au Québec était en droit de s'attendre... C'est-à-dire que si on avait eu les bons chiffres, on aurait eu une augmentation des primes. C'est l'étude actuarielle qui le dit.

**M. de Belleval:** C'est-à-dire que... Non, non.

**M. Goulet:** Si vous me permettez de finir... Vous allez me dire que c'est peut-être chercher des puces, mais... On est au mois d'août, on s'est basé sur des chiffres de mai, on se trompe de 30%. Il y a eu une erreur, juste une erreur. Ce peut être une erreur de frappe voulue, je ne le sais pas; si on avait eu les bons chiffres, probablement que les primes auraient été à la hausse, mais tout le monde s'attendait à ce qu'on ait des élections générales en novembre, c'est-à-dire que c'était la dernière étude actuarielle qui sortait avant les élections générales.

Là, il faut se rendre à l'évidence, il faut augmenter. Au lieu d'augmenter - on ne l'a pas fait et on ne veut pas le faire parce que ces élections n'ont pas eu lieu - on unit ces deux organismes pour aller chercher d'autres sources de financement indirectement et pouvoir dire: C'est réglé. Le ministre nous certifie-t-il que ça n'a jamais été dans l'esprit de qui que ce soit ni au ministère, ni au BVA, ni au gouvernement, ni au ministère des Finances, ni au niveau des stratégies d'une formation politique? Le ministre peut-il nous dire qu'il n'a jamais été question de cela? Non?

**M. de Belleval:** Oui, je peux lui dire qu'effectivement il n'a jamais été question de cela. La meilleure garantie, d'ailleurs...

**M. Goulet:** D'accord.

**M. de Belleval:** ... qu'il ne peut pas être question de cela, c'est que tout est établi par un conseil d'administration qui est le conseil d'administration de la régie. Ce n'est pas le ministère des Transports, ce n'est pas le Bureau des véhicules automobiles, ce n'est même pas le

gouvernement qui fait faire ces études actuarielles et qui fait les propositions de primes. Ce que vous suggérez par votre question, c'est que le ministre des Transports ou le ministre des Consommateurs, puisque à ce moment-là c'était encore sous l'autorité du ministre des Consommateurs, aurait dit à la présidente de la régie qui, elle-même, l'aurait dit ensuite à son chef actuaire qui l'aurait dit à son conseil d'administration: Écoutez, il y a des élections qui s'en viennent au mois de novembre, etc. - tout le scénario que vous faites - et, par conséquent, vous allez m'ajuster vos propositions en fonction de cela.

Quand on sait comment un gouvernement est une passoire... D'ailleurs, on en a des preuves tous les jours, l'Opposition a toutes sortes de renseignements qui lui viennent directement de fonctionnaires qui sont d'ailleurs, à mon avis, déloyaux, mais en tout cas, je passe là-dessus; ils fournissent les renseignements à l'Opposition. Entre autres, le plus bel exemple est... Il suffit qu'il y en ait deux ou trois dans une boîte de 1000 et ça vient de s'éteindre, comme le disait un ancien comique québécois. Ou, au contraire, ça vient de s'allumer du côté de l'Opposition. On sait ce qui s'est produit dans le cas de la première recommandation de la régie qui a été faite au gouvernement. Le lendemain du conseil d'administration, un journaliste de Radio-Canada avait le document entre les mains. Il faut que Xérox, comme disait Daniel Johnson, fonctionne drôlement vite.

Alors, vous pensez que dans ce contexte le ministre pourrait, comme cela, faire trafiquer par une présidente de régie, son conseil d'administration et ses actuaire les tarifs? Voyons donc! c'est absolument impossible.

**M. Goulet:** Ce n'est pas cela que j'ai dit. Pas besoin d'avoir tout ce monde. Il s'agissait de changer un chiffre au BVA, quand on a donné les formules aux actuaire, et le tout était réglé. Le ministre a confiance dans la régie. Moi aussi, j'ai confiance en elle. Mais, regardez, il y a eu des sondages de faits, des études, à savoir si la population était satisfaite. Cela a été...

**M. de Belleval:** Je vais vous lire un mémo qui va démontrer justement pourquoi la régie a fixé les primes au niveau où elles les a fixées. C'est un mémo de l'actuaire du service de l'actuariat qui dit très bien que la régie, au moment où les primes ont été fixées, avait enregistré, par exemple, 551 réclamations de décès, à la suite d'accidents pour les sept premiers mois de 1980, de mars à septembre. On se fie à la période en cours. Par rapport à la période précédente, il s'agit d'une diminution de 13,8% par rapport aux 639 réclamations enregistrées pour la

même période en 1979. La régie, elle, reçoit 13,8% de réclamations de moins en 1980 qu'en 1979. Maintenant, elle va voir du côté du BVA pour faire un contrôle et le BVA lui indique pour sa part une diminution de 13,1% dans le nombre de victimes tuées pour la même période, c'est-à-dire 979 par opposition à 1127 en 1979. On voit qu'il y a une corrélation parfaite entre les statistiques du BVA et les statistiques telles que les perçoit elle-même la Régie de l'assurance automobile.

Dans un cas, diminution de 13,8%, dans l'autre cas, diminution de 13,1% et, évidemment, la différence minime, 13,8%, 13,1%, c'est le délai de transmission. L'actuaire dit qu'effectivement dans ce contexte le chiffre de 855 décès qui a servi à la détermination du coût apparaît conservateur. Donc, contrairement à ce que vous venez de dire, s'il y a eu une erreur - c'est un rapport du mois de novembre - s'il y a eu une erreur de faite dans les prévisions, c'est du côté du conservatisme dans le sens que, malgré le fait qu'il n'y a pas d'augmentation de prime, on pourrait prétendre qu'on est encore plus conservateur qu'on aurait dû l'être, d'après le service d'actuariat de la régie. On dit: Ce chiffre fut établi en prenant le réel pour les trois premiers mois et en supposant une augmentation de 5% pour les neuf autres mois, ce qui donnait une augmentation nulle pour l'ensemble de 1980 par rapport à 1979.

Comme on le voit, non seulement il n'y aura pas d'augmentation nulle de 1980 par rapport à 1979, mais, en tout cas, au mois de novembre, on voyait qu'il pouvait y avoir une diminution de 13,8%. Au mois de novembre, cela peut changer au mois de décembre, etc., cela va dépendre de ce qui se passe au mois de décembre et de ce qui va se passer durant les Fêtes, etc. C'est réajusté.

**M. Gratton:** On aura peut-être une réduction des primes.

**M. de Belleval:** Le député de Bellechasse laisse entendre que peut-être il aurait dû y avoir une augmentation. Là, je lui donne le rapport de la régie qui dit qu'en fait les prévisions sont encore, de son point de vue, trop conservatrices.  
(21 h 30)

**M. Goulet:** M. le Président, ce dont j'ai peur quant à une régie... Regardez, au niveau d'un système, quel qu'il soit, par exemple, celui du Québec, nous avons le législatif, nous avons le judiciaire, nous avons l'exécutif. Ce sont trois chapeaux complètement différents et personne n'a le droit d'aller patauger dans les affaires de l'autre. Là, la régie va décider, va juger, va administrer, elle va tout faire. Il faut avoir une confiance aveugle. Il faut avoir une

bonne régie. À un moment donné, elle va tout faire. Elle fait même ses propres sondages. C'est la régie des sondages que vous avez pour savoir si les gens sont satisfaits ou pas. Les actuaires, ce sont les actuaires de la régie. Elle va décider des permis. Elle va décider d'enlever les permis, de les donner. Elle va administrer la sécurité. La régie va tout faire. Mais il faut que vous ayez une confiance aveugle en cette régie-là ou en ceux qui vont la diriger.

**M. de Belleval:** Non, on n'aura pas une confiance aveugle. Je pense que ce ne serait pas une bonne politique d'avoir une confiance aveugle dans n'importe quel organisme gouvernemental.

Par contre, vous voyez très bien, par les exemples, par la discussion qu'on vient d'avoir, comment ce sera utile, pour la bonne administration de la régie, que toutes ces statistiques-là soient maintenant compilées sous une même autorité et non pas des statistiques compilées par le BVA d'un côté à travers un système et ceux de la régie de l'autre. Je pense que c'est un premier exemple flagrant qui démontre comment cette coordination, cette concertation sera bien plus facile au sein d'un même organisme que c'est le cas actuellement. Mais comme je l'ai indiqué tantôt, le gouvernement, en vertu de la loi, vos articles 4, 13 et 14, se garde un droit de regard sur les opérations de la régie.

Deuxièmement, en vertu de la loi de la régie actuelle, vous savez très bien qu'il existe déjà des mécanismes de sauvegarde pour le citoyen) entre autres, il y a appel des décisions de la régie dans la fixation d'une indemnité. Cet appel, d'ailleurs, peut se rendre jusqu'à la Commission des affaires sociales.

Dans le cas maintenant de l'application du Code de la sécurité routière, là encore, des sauvegardes sont prévues pour le citoyen, au profit du citoyen. Si, par exemple, un fonctionnaire, autrefois du Bureau des véhicules automobiles, maintenant de la Régie de l'assurance automobile, refuse l'émission d'un permis de conduire, un droit d'appel est prévu. Dans ce cas-là, c'est auprès d'un juge de la Cour provinciale. En plus de cela, comme vous l'avez, vous-même ou votre collègue, très bien illustré, d'autres mécanismes sont prévus. Il y a d'abord, bien sûr, le mécanisme parlementaire comme tel qu'on connaît bien, la période des questions, l'intervention d'un député auprès du ministre, etc., et il y a aussi le Protecteur du citoyen. Je ne connais pas de système public qui prévoie autant de sauvegarde pour les citoyens que le régime de ces régies à l'intérieur du régime parlementaire que l'on connaît.

À mon avis, je pense que vous serez d'accord avec cela, un citoyen est mieux

équipé pour faire face à une régie gouvernementale, dans le contexte parlementaire que nous connaissons et dans le contexte des lois et des appels, entre autres des mécanismes de surveillance comme le Protecteur du citoyen qui sont prévus, que le même citoyen face à une compagnie privée. On peut tous mentionner de mauvaises expériences qu'on a eues avec des entreprises privées. Je peux vous mentionner une expérience furibonde que j'ai eue avec une organisation mondiale dans le domaine des cartes de crédit. C'était loin d'être drôle. Pourtant, c'est ce qui est le nec plus ultra dans le domaine. J'ai acheté une automobile, il y a environ un an et demi. Vous devriez voir les difficultés que j'ai eues avec une des plus grandes entreprises mondiales de fabrication d'automobiles. Je pense que, comme citoyen, je me sens beaucoup plus protégé quand je fais affaires avec un organisme d'État au Québec qu'avec une société privée de ce type-là.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Kamouraska-Témiscouata.

**M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):** M. le Président, tout à l'heure, le ministre a donné des chiffres: 2,000,000 de plaques ont été émises par les caisses populaires, 500,000 par la poste et, même à deux occasions, le député de Gatineau avait l'air de favoriser l'envoi par la poste. Ce n'est pas que j'en veuille aux bureaux de poste. C'est sûr que je préfère les caisses populaires aux bureaux de poste. Mais quel est le coût pour une personne qui ira immatriculer son véhicule à une caisse populaire? Quelle est la différence par la poste? Est-ce que cela coûte plus cher au gouvernement si on achète nos plaques aux caisses populaires ou si on les achète directement par la poste?

**M. de Belleval:** Cela s'équivaut. Dans un cas, évidemment, il faut payer à la caisse populaire des frais par transaction. Le député de Charlevoix me demandait le montant des frais tantôt. Pour les transactions ordinaires, c'est \$1.50 par transaction que nous payons aux caisses populaires. L'an dernier, c'est environ \$4,200,000 qu'on a versés aux caisses à ce titre. L'un dans l'autre, les coûts s'équivalent.

**M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):** Les coûts s'équivalent, sauf qu'il y a une économie; quand vous prenez \$2,000,000, à \$0.17, on va faire \$4,000 d'économie de timbres.

**M. de Belleval:** Ce qu'on regagne en timbres, on le perd dans autre chose. L'un dans l'autre, ça s'équivaut.

**M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):** N'est-il pas possible aussi qu'on limite les permis de conduire aux caisses populaires?

**M. de Belleval:** Pour les permis de conduire, comme on le sait, le problème est grandement simplifié parce que le permis est valide pour deux ans maintenant et il est renouvelé sur une base journalière à la date de naissance de l'individu.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** M. le Président, simplement une remarque. Le ministre faisait allusion aux mauvaises expériences qu'il a eues avec l'entreprise privée, que ce soient les cartes de crédit ou les manufacturiers d'automobiles. Cependant, il reconnaîtra que, contrairement à une régie d'État, le citoyen a toujours au moins la chance de s'adresser à un autre manufacturier d'automobiles ou à une autre entreprise privée.

**M. de Belleval:** Quand vous avez acheté une automobile, vous êtes pris avec. Au bout d'un mois, c'est fini et vous êtes pris avec votre concessionnaire ou avec la compagnie. Vous essayez de vous en sortir. Si vous êtes pris avec un citron, vous êtes pris avec un citron. Vous ne pouvez pas écrire à votre député. Vous ne pouvez pas faire appel au Protecteur du citoyen. Vous n'avez pas de mécanisme à l'intérieur de la compagnie pour obtenir quoi que ce soit...

**M. Gratton:** Vous pouvez faire appel...

**M. de Belleval:** ...de redressement. Vous êtes pris dans une bureaucratie terrible.

**M. Gratton:** ...au service de la protection du consommateur.

**M. de Belleval:** Le citoyen ordinaire est écrasé dans ce domaine-là.

**M. Gratton:** Vous pouvez faire appel au Better Business Bureau.

**M. de Belleval:** Ah! oui.

**M. Gratton:** Vous pouvez en définitive changer d'entreprise.

**M. de Belleval:** Ah! oui, au bout de trois ans, vous pouvez acheter une automobile ailleurs d'un autre concessionnaire, mais après avoir perdu \$1000.

**M. Gratton:** Oh! oui. Quand on fera affaires avec la Régie de l'assurance automobile, je pense bien qu'on n'aura pas le choix d'aller ailleurs.

**M. de Belleval:** Je pense que vous allez être de bon compte avec moi et admettre, M. le député de Gatineau, qu'un citoyen, à mon avis, dans notre système démocratique actuel, dans le système parlementaire que l'on connaît ici au Québec, avec les mécanismes que l'on a prévus dans les lois - je ne parle pas du gouvernement actuel, je parle de tous les gouvernements, ça fait partie de notre système politique - est mieux armé pour faire face à une régie gouvernementale qu'à une grande entreprise privée.

**M. Gratton:** Je regrette de décevoir le ministre, mais je ne suis pas du tout de son avis. Au contraire. Je considère - et j'en ai l'expérience chaque jour dans mon bureau de comté, M. le Président - que la bureaucratie, l'appareil étatique est tel que je ne partage pas du tout son point de vue. Quoi qu'il en soit, M. le Président, il y a une question qui avait été soulevée au cours du débat cet après-midi par le chef de l'Opposition officielle et je pense que le ministre ne l'a pas relevée dans son discours de réplique.

**M. de Belleval:** ...

**M. Gratton:** Non, je ne lui en fais pas le reproche, mais je voudrais lui donner la chance de nous fournir les informations demandées cet après-midi, à savoir: Qu'est-ce que les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan ou de la Colombie-Britannique font quant à l'émission des permis de conduire, de l'immatriculation, ces provinces ayant un système sinon analogue, tout au moins semblable au nôtre quant à l'assurance automobile?

**M. de Belleval:** Il y a quand même des différences fondamentales entre le système de ces provinces et notre système à nous. Notre système, entre autres, écarte totalement la responsabilité comme moyen de recours et de fixation de...

**M. Gratton:** Mais la question ne portait pas sur le régime d'assurance automobile comme tel, mais sur l'intégration proposée par le projet de loi no 18.

**M. de Belleval:** Parce que, justement, le système n'est pas basé sur les mêmes principes ou n'est pas appliqué de la même façon que chez nous, il n'est pas possible pour eux d'intégrer les fonctions que nous voulons intégrer actuellement au sein des régies d'assurance automobile. Les régies d'assurance automobile dans ces provinces, leur financement, leur mode de fonctionnement sont totalement différents de ceux de notre Régie de l'assurance automobile.

**M. Gratton:** J'en conviens, M. le Président. Je dis simplement que le ministre reconnaît que nulle part ailleurs au Canada n'a-t-on considéré valable ou souhaitable d'incorporer la fonction d'émission des permis de conduire à l'immatriculation.

**M. de Belleval:** Au contraire. On a eu des rencontres avec, entre autres, les gens de la Saskatchewan et les gens de la Colombie-Britannique, qui aimeraient beaucoup suivre notre exemple de ce côté-là. Ils envient notre régime et ils envient entre autres sa souplesse qui nous permet de faire ce qu'on fait aujourd'hui. Mais, comme leur système n'est pas le même que le nôtre, ils ne peuvent le faire dans les circonstances actuelles. Je dois dire qu'on a eu des contacts avec de nombreux États américains, qui envient beaucoup notre système actuellement. Souvent, ils ont des contraintes politiques et ne peuvent pas appliquer le même régime que le nôtre. Mais je peux dire que, à la suite des rencontres qu'on a eues, tant au niveau des hommes politiques de ces États ou de ces provinces canadiennes qu'au niveau des fonctionnaires, que notre régime est loué universellement.

**Le Président (M. Lacoste):** J'appelle l'article...

**M. Gratton:** M. le Président, si le député de Maisonneuve me le permet, à la suite des remarques que vient de faire le ministre, je constate avec lui que ni en Saskatchewan, ni en Colombie-Britannique, ni au Manitoba, où il y a un système d'assurance automobile étatique, complet ou partiel, on a jugé bon, quelles que soient les raisons, d'incorporer la fonction d'émission des permis d'immatriculation des véhicules avec l'administration du système d'assurance automobile.

Le ministre nous dit qu'on nous envie partout aux États-Unis et au Canada, je me permets d'en douter, et je me permets d'autant plus d'en douter, M. le Président, qu'au Québec même, un très grand nombre de citoyens ne sont pas du tout satisfaits et ne nous félicitent pas nécessairement d'avoir adopté le programme d'assurance automobile qu'on a depuis trois ans.

De toute façon, ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Le ministre a répondu à ma question. Quant à moi, j'en aurais une dernière, mais je permettrai au député de Maisonneuve, qui en brûle d'envie, de poser une question, et je dirai, M. le Président, soyez sans crainte, que les questions qu'on pose avant d'aborder l'article 1, je vous en assure, on trouverait le moyen de les poser en cours de route. Il n'y a pas de perte de temps.

**Le Président (M. Lacoste):** Je ne doute

pas de cela. M. le député de Maisonneuve, en rappelant que l'ordre de la Chambre est d'étudier le projet de loi no 18 article par article.

**M. Lalande:** M. le Président, simplement une question préalable. Je m'excuse d'avance auprès du ministre si déjà il a répondu à la question que je veux lui poser, parce que j'ai été absent un certain temps.

Il a mentionné tout à l'heure le plan d'organisation supérieure. Est-ce qu'il est à même, à ce stade-ci, non pas de déposer le plan d'organisation supérieure, parce qu'on convient qu'il doit être accepté par le Conseil du trésor et qu'à ce stade-ci, on est encore à l'étude de la loi, mais a-t-il un projet de plan d'organisation sur la façon de fonctionner de la nouvelle régie, et comment sera incorporé le BVA, de façon assez précise, assez technique? J'aimerais aussi lui demander, si le bureau juridique, qui ne fait pas partie du BVA proprement dit, mais qui est rattaché au ministère de la Justice, y sera inclus sous la direction de la nouvelle régie?

**M. de Belleval:** Non. Effectivement, le bureau juridique continuera d'être placé auprès du ministère de la Justice, qui est responsable d'intenter des poursuites en vertu du Code de sécurité routière.

**M. Lalande:** Est-ce que vous me permettez une question juste sur ce point? Est-ce que les officiers, les avocats qui seront au bureau juridique, seront sous la direction de la régie?

**M. de Belleval:** Non.

**M. Lalande:** Il existe plusieurs cas où les avocats du ministère de la Justice sont prêtés, jusqu'à un certain point. Pas dans ce cas-ci?

**M. de Belleval:** Pas du tout. C'est totalement autonome par rapport au Bureau des véhicules automobiles actuel. Et ce sera la même chose par rapport à la Régie de l'assurance automobile.

Oui, effectivement, nous avons un projet de plan d'organisation supérieure, qui a d'ailleurs été soumis au Conseil du trésor, mais qui ne peut être mis en vigueur tant que la loi n'est pas adoptée.  
(21 h 45)

En vertu de ce plan d'organisation supérieure, comme je viens de le dire, les fonctions actuellement dévolues au Bureau des véhicules automobiles continueront d'être administrées en bloc par la Régie de l'assurance automobile comme une des directions générales de la régie de la même façon qu'actuellement. Il s'agit d'une

direction générale du ministère des Transports.

Il y aura peut-être quelques petites modifications par rapport à ce principe général, entre autres la gestion de la sécurité routière qui est actuellement à l'intérieur du BVA. Elle sera plutôt rattachée à un service général, parce qu'il s'agit d'une fonction générale qui touche à l'ensemble des responsabilités de la Régie de l'assurance automobile. Il en sera de même pour les services financiers.

**M. Lalande:** Je voudrais aller un peu plus loin que l'organigramme proprement dit et vous demander de décrire quel est le genre de plan de redressement par rapport au BVA. Si vous voulez changer la loi, c'est parce que quelque chose ne va pas quelque part.

**M. de Belleval:** Oui, d'ailleurs cette question-là rejoint celle qu'a posée tantôt le député de Bellechasse et à laquelle je n'avais pas répondu parce qu'il y avait plusieurs éléments dans sa question. Je n'avais pas répondu à cet aspect-là.

À court terme, le principe général c'est que l'ensemble des effectifs est transféré à la Régie de l'assurance automobile. Maintenant...

**M. Lalande:** Est-ce environ 2000?

**M. de Belleval:** 1300.

**M. Lalande:** 1300, c'est ce qui est actuellement à la régie...

**M. de Belleval:** Non, ce qui est actuellement au Bureau des véhicules automobiles ou dans les services du ministère; ceux qui travaillent exclusivement au Bureau des véhicules automobiles seront transférés à la régie.

**M. Lalande:** Ces 1300 et ceux de la régie forment un total de combien?

**M. de Belleval:** Environ 1500, 1550, à quelques dizaines près.

**M. Lalande:** D'accord.

**M. de Belleval:** À court terme, c'est la situation. Tout le monde admettra qu'il est raisonnable de penser qu'à court terme on ne fasse pas de changements pour assurer une transition harmonieuse; mais au fil des mois, ce sera la mission de la Régie de l'assurance automobile de continuer la mise en application des plans de redressement que nous avons mis en place à la suite des études faites en 1979, afin d'en arriver à une meilleure gestion au sein du Bureau des véhicules automobiles. Ce sera la

responsabilité de la régie de poursuivre l'application de ces plans-là, d'en prendre connaissance, d'en poursuivre l'application et de les changer aussi conformément aux jugements qu'ils porteront sur l'opportunité des plans qui sont déjà en place.

On a bon espoir, on est convaincu que la productivité du système peut être augmentée. J'ai indiqué tantôt, un peu avant que vous n'arriviez, en réponse aux questions du député de Charlevoix, quelques-uns des moyens que l'on envisage pour augmenter cette productivité, donc, éventuellement, en arriver à une diminution entre autres des effectifs nécessaires. À ce moment-là on emploiera les moyens qu'on utilise généralement dans l'administration publique pour réaffecter des effectifs qui sont en trop quand il faut en réaffecter au-delà la restriction normale qu'on trouve dans tout ministère.

**M. Lalande:** En d'autres mots, un des mandats de la régie sera effectivement d'étudier et de faire rapport, à savoir comment on peut rendre le système plus efficace. Cela ne relèvera pas nécessairement du Conseil du trésor qui va faire des vérifications ou...

**M. de Belleval:** Non, mais il en résulte une modification sur le plan de l'effectif, fatalement, et il en résulte aussi souvent une modification sur le plan de l'organisation supérieure. Or, ces deux plans, de l'effectif et de l'organisation supérieure, doivent en temps et lieu être soumis au Conseil du trésor qui avise.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Bellechasse.

**M. Goulet:** Étant donné qu'on parle toujours de cette fusion, il faut qu'il y ait des avantages. Est-ce que le ministre ou les dirigeants de la régie, qui ne sont pas ici mais qui répondent par la voie du ministre, croient aux études actuarielles sur lesquelles on se base pour fixer le taux des primes? Est-ce que vous croyez en ces études-là?

**M. de Belleval:** Écoutez, c'est un peu comme l'oxygène que je respire, je suis bien obligé d'y croire, je pense.

**M. Goulet:** Est-ce que le ministre...

**M. de Belleval:** Non, je pense que toutes les entreprises du même genre doivent faire appel aux études actuarielles pour établir leur plan de financement.

**M. Goulet:** Quand je pense, M. le Président, que cette fusion peut être dans le but de cacher certaines augmentations de primes... Est-ce que le ministre sait que dans

le rapport des actuaires on prévoit que la régie aura un déficit d'opération de \$37,000,000 pour l'année 1981-1982, déficit que l'on compte éponger, avec les surplus accumulés? Est-il vrai que si la régie est obligée d'utiliser tous ses surplus à cause d'erreurs de prévisions, on devra payer 48% de plus de primes en février 1982? Cela veut dire 14 mois.

C'est dans le rapport des actuaires. Je ne me souviens pas, il y a un tableau à la fin - j'y rêve presque, je le connais presque par coeur - à la troisième ou quatrième page de la fin, il y a un tableau où on dit cela. C'est ce que vos actuaires prévoient. En admettant que, selon les actuaires, en 1982, il n'y aura pas de surplus, on devra subir une augmentation de prime de 48%. Est-ce qu'on ne veut pas la faire paraître, cette augmentation, et aller la cacher un petit peu partout, puis chercher une piastre ou deux, comme je l'ai dit ce matin, et aller chercher quelques millions?

**M. de Belleval:** D'accord. Comme je l'ai indiqué...

**M. Goulet:** Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le rapport.

**M. de Belleval:** ...en deuxième lecture, et on le verra quand on regardera le projet de loi article par article, il est établi un compartiment étanche entre le système de financement des transactions d'assurance et le système de renouvellement d'immatriculation et de permis de conduire. Les deux systèmes sont étanches sur le plan financier; on ne pourra pas, par exemple, augmenter les frais d'administration pour les plaques d'immatriculation et prendre cet argent pour le transférer dans le fonds général de l'assurance automobile pour dommages corporels.

Le financement du régime pour dommages corporels est fixé une fois pour toutes, enfin, il est fixé indéfiniment, si on veut, tant que le gouvernement ne change pas la loi ou que la régie ne change pas sa tarification. Vous connaissez très bien, d'ailleurs, ce mode de financement. Le Vérificateur général verrait très bien des opérations qu'on ferait de ce côté; je suis bien certain que, chaque fois qu'on va examiner les crédits du ministère des Transports à cet effet-là, vous allez poser les questions qui faut et, s'il le faut, vous allez certainement demander la comparution des fonctionnaires en question. La loi est très explicite de ce côté; il y a un compartiment étanche entre les deux systèmes. On a voulu que ce soit explicite dans la loi de façon, justement, à répondre d'avance aux objections - des objections fort valables que vous auriez à cet égard - mais on pense qu'on a mis dans la loi les

sauvegardes nécessaires.

Pour terminer, sur l'autre aspect de votre question: qu'est-ce qui va se passer à l'avenir, les études actuarielles, bien sûr, ce sont des prévisions; ce ne sont pas des prophètes, ces gens, ils font les prévisions les plus justes possible. En vous lisant tantôt le contenu d'un mémo, on a vu qu'on se rendait compte qu'alors qu'ils avaient prévu, eux, une stabilisation des accidents et des réclamations il semble qu'il y aurait une diminution de 13%, au moment où on se parle. C'est ce qui explique qu'il faut un volant régulateur dans le système de financement, c'est la réserve que la régie possède. Cette réserve est fixée à un montant donné et, durant les premières années du régime, ce volant a eu tendance plutôt à se gonfler. Quand la régie a fait des prévisions d'une année sur l'autre, elle a utilisé le surplus de ce volant régulateur pour financer le régime, mais à tous les ans, comme ses prévisions se sont révélées plus pessimistes que la réalité, le volant régulateur qu'elle avait prévu diminuer en fait est resté à peu près au même niveau, ou même parfois a eu tendance à augmenter.

Qu'est-ce qui va se passer l'an prochain? L'an prochain, la régie s'est dit: Nos prévisions jusqu'à maintenant ont été trop conservatrices, on va utiliser davantage une proportion plus grande de notre réserve de façon à la ramener à des proportions plus correctes. Est-ce que cette année, contrairement aux trois autres années, elle va avoir été suffisamment réaliste? On ne le sait pas. Déjà, on se rend compte que l'étude à laquelle vous faites allusion date d'avant le mois de novembre, je pense, autour du mois d'août. Il semble que déjà, malgré le plus grand réalisme possible, le plus grand pessimisme possible qu'a voulu introduire la régie, elle a été encore trop pessimiste et ses besoins ne seront pas aussi grands que prévu. On verra

Ce que cela démontre, c'est ce qu'on a toujours dit. Finalement, le niveau des primes va dépendre de quoi, essentiellement? Il va dépendre de notre bilan en matière de tragédies de la route. Moins on aura d'accidents, plus le régime va se financer à un moindre coût. C'est là qu'est l'importance aussi de confier à la régie des responsabilités accrues en matière de prévention d'accidents d'automobiles puisque, plus elle fera un travail adéquat en ce domaine, en matière, par exemple, d'éducation populaire - et maintenant, grâce à l'administration du Bureau des véhicules automobiles, plusieurs aspects, qui sont confiés actuellement au Bureau des véhicules automobiles influencent directement le niveau de sécurité routière - en travaillant dans cet esprit, plus la régie sera en mesure de rendre service aux Québécois justement en maintenant, par ricochet, les primes à un bas niveau.

Maintenant, on n'a jamais dit que les primes n'augmenteraient jamais, on n'a pas dit cela, on a dit: Cela va dépendre de vous, les Québécois, essentiellement. Jusqu'à présent, heureusement, ces primes n'ont pas augmenté; quand on tient compte de l'inflation, en fait, elles ont diminué. Maintenant, est-ce que cela va continuer comme cela dans l'avenir? Cela va dépendre, comme dans le passé, essentiellement, bien sûr, de l'efficacité de la régie au niveau de ses frais d'administration, etc. Il y a une part qui relève, je pense, de l'efficacité administrative de la régie, et il semble que tout le monde soit d'accord pour dire qu'elle a fait un bon job de ce côté-là. D'autre part, cela va dépendre du comportement des Québécois au volant.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** Une dernière question d'ordre général, tout simplement. Le ministre s'est fait fort de nous souligner cette recommandation presque unanime de tous les intervenants en matière de sécurité routière qui suggère qu'on confie la gestion de la sécurité routière à un organisme spécialisé relevant du plus haut niveau décisionnel possible. Le ministre a fait valoir cet après-midi, au cours de sa réplique, qu'effectivement le gouvernement actuel avait reconnu le bien-fondé de cette recommandation en instituant le comité interministériel de la sécurité routière. Le ministre peut-il nous dire en combien d'occasions le conseil ou le comité interministériel s'est réuni depuis sa formation? Je pense que ce devait être en 1978 ou en 1979.

**M. de Belleval:** Le comité s'est réuni trois fois déjà au niveau ministériel et, à d'autres reprises, au niveau sous-ministériel, au niveau des fonctionnaires. Il faut bien voir quel est le rôle du comité ministériel. En France, d'ailleurs, le comité se réunit une fois par année. Le rôle du comité ministériel, au niveau des ministres, c'est l'élaboration du programme général d'action en matière de sécurité routière, et la coordination quotidienne ou enfin régulière se fait, bien sûr, au niveau des hauts fonctionnaires. Nous avons nommé un secrétaire général du comité, Mme Tardif, qui est responsable avec, par exemple, le directeur général de la Sûreté du Québec, M. Beaudoin, avec le haut fonctionnaire désigné par le ministre de la Justice, au sein du ministère de la Justice, avec le sous-ministre adjoint à la sécurité routière du ministère de l'Éducation, M. Pronovost, etc., de traduire ces grandes orientations ministérielles sur le plan de programmes particuliers qui sont coordonnés au sein de chaque ministère.

En fait, sous le comité ministériel, il y a des dizaines d'activités qui se poursuivent quotidiennement au sein des ministères. Je pense que cela nous prenait effectivement un tel mécanisme; nous l'avons mis sur pied, il va se roder, lui aussi, au fil des années, il va améliorer, je pense, son efficacité. Maintenant, chaque ministère reste responsable de la gestion du plan d'ensemble qui lui est confié. La Sûreté du Québec et la Sûreté municipale doivent faire leur travail. La Régie de l'assurance automobile fera le sien, par exemple, sur le plan éducatif. Les cours de conduite automobile, la surveillance des écoles de conduite automobile, l'administration des examens d'aptitude sont des éléments importants d'un plan d'action. Elle sera responsable de faire en sorte que cette partie du plan soit appliquée, que les examens soient les meilleurs possible, qu'ils soient vraiment de nature à augmenter la motivation des conducteurs en matière de prévention des tragédies de la route, etc. Mais, le plan d'ensemble, la coordination d'ensemble continuera à se faire au sein du comité interministériel.

(22 heures)

**M. Gratton:** D'ailleurs, M. le Président, je rejoins le ministre là-dessus, le comité interministériel, son rôle est bien évidemment d'énoncer les politiques, de planifier en quelque sorte et de confier aux divers ministères, aux divers organismes la gestion des politiques établies au sein du comité. C'est justement là que je voudrais qu'on s'entende, le ministre et nous-mêmes, sur le fait que le comité interministériel qui existe déjà n'est pas l'organisme spécialisé qui fait la gestion de la sécurité routière. C'est un peu l'impression que laissait le ministre dans sa réplique, cet après-midi, qu'effectivement on avait reconnu le bien-fondé des recommandations dont on avait parlé nous-mêmes en créant ce comité interministériel. Le comité interministériel, je pense que c'est le ministre lui-même qui l'avait déclaré au moment où il a pris la relève de son prédécesseur au ministère des Transports, ne s'était réuni qu'une fois, à cette date.

Le ministre vient de nous dire qu'il s'est réuni trois fois depuis. Je présume qu'on a sûrement discuté de l'opportunité de présenter le projet de loi no 18 qu'on étudie présentement, entre autres. Je voudrais attirer l'attention du ministre sur le fait que l'ancien président de la Régie de l'assurance automobile, M. Robert de Coster, a témoigné devant la commission parlementaire qui étudiait l'avant-projet de réforme du Code de la route, puisque c'est comme cela qu'on l'appelait dans le temps, c'était le 28 août 1979, et il disait à la page B-7350 du journal des Débats: "Fait à noter, les pays qui ont un dossier sécuritaire édifiant refusent même le concept d'un niveau acceptable d'accidents

et poursuivent leurs efforts en recherches et en communication de masse pour diminuer constamment le taux de leurs accidents. Dans tous les cas, le gouvernement concerné a démontré une volonté très ferme d'intervenir en se donnant les moyens de le faire. Au Québec, nous voyons apparaître la première manifestation d'un tel niveau de préoccupation par la création d'un conseil interministériel en sécurité routière. C'est pourquoi il nous apparaîtrait prématuré de consacrer un service gouvernemental dans un ordre de gestionnaire global de la sécurité routière au Québec. Si tel était le cas, nous aurions souhaité au préalable que se tienne une réflexion de fond sur l'ensemble de la problématique à partir d'une pensée novatrice avant que ne soit arrêtée une décision qui enferme la gestion dans le statu quo, en quelque sorte.

"L'insuccès chronique du Québec en matière de prévention routière ne s'explique pas autrement que par l'absence d'une politique nationale et d'une structure intégrée susceptible de définir et de surveiller toutes les étapes de son application. Si nous insistons sur l'élaboration d'une politique nationale, c'est qu'elle nous apparaît comme étant la seule approche cohérente capable de produire des résultats valables." M. le Président, je cite ce passage justement pour que le ministre reconnaisse avec nous que ni le conseil interministériel, qui existe depuis 1979, ni le fait de confier à la Régie de l'assurance automobile la responsabilité de l'application du Code de la sécurité routière tel qu'il s'appellera dorénavant et la responsabilité qui était jusqu'à maintenant dévolue au Bureau des véhicules automobiles, que ni l'une ni l'autre de ces mesures ne constitue en soi une politique nationale de la sécurité routière. Si le ministre en convient, je ne lui pose même pas de question, je lui demanderais tout simplement de réfléchir sur l'opportunité d'en arriver à définir, à énoncer une politique nationale de la sécurité routière pour que finalement, au bout de la ligne, on ne soit pas en train de faire le même débat dans un an, dans deux ans en constatant que, malheureusement, au niveau de la sécurité routière, les statistiques d'accidents, de mortalités, de blessures ne se sont pas sensiblement améliorées et qu'effectivement le projet de loi no 18, la fusion du Bureau des véhicules automobiles avec la Régie de l'assurance automobile, n'aura servi qu'à retarder les échéances et à retarder la prise de conscience, la prise de position du gouvernement, en fait, l'affirmation d'une volonté politique d'agir dans le domaine de la sécurité routière.

**M. de Belleval:** Bien au contraire, du fait même que ce projet de loi soit devant nous aujourd'hui et que demain sera devant

nous le projet de loi no 4 réformant le Code de la sécurité routière démontre que le gouvernement a une volonté politique d'agir en matière de prévention des tragédies de la route et qu'il est en train de s'en donner les moyens.

D'ailleurs, la mise sur pied du comité interministériel de la sécurité routière était déjà l'amorce de cette volonté. C'est et ce sera la responsabilité du comité interministériel d'explicitier cette politique d'ensemble, mais elle est déjà en voie d'élaboration; ce que nous avons devant nous aujourd'hui et ce que nous aurons devant nous demain sont justement des exemples de l'action du comité interministériel de la sécurité routière, une concrétisation de la volonté politique du gouvernement en cette matière.

Autrement dit, nous avons effectivement adopté le modèle européen que nous proposaient différentes personnes, en particulier M. De Coster, dans l'extrait que vous avez cité, le colloque sur la sécurité routière dont vous avez parlé cet après-midi, qui avait été organisé par la Régie de l'assurance automobile. Nous avons mis sur pied un organisme chargé d'élaborer cette politique nationale et on voit déjà des effets de l'action de ce comité dans la loi que nous présentons. Est-ce que le travail est fini? Non, il n'est pas fini, c'est évident. Cette politique nationale et globale va continuer de s'étendre, elle ne sera jamais terminée; je ne pense pas qu'elle puisse être ramassée, dans aucun pays, dans un seul document au-delà des principes. Elle est au contraire concrétisée dans différentes lois et dans différents programmes.

Un instrument très important de cette politique est le projet de loi qu'on a devant nous, c'est la fusion, dans un même organisme, de deux des intervenants les plus importants en matière de sécurité routière, le Bureau des véhicules automobiles et la Régie de l'assurance automobile; donc, on calcule que c'est un pas progressiste dans le sens des demandes que nous ont faites tous les intervenants en cette matière, y compris l'Opposition.

M. Gratton: M. le Président, on me permettra une dernière remarque. C'est sûr qu'on ne reprendra pas le débat de deuxième lecture. Quant à nous, c'est tout à fait le contraire. Nous croyons que le geste que pose le gouvernement dans le projet de loi no 18 va à l'encontre de l'objectif visé. Effectivement, on est persuadé, de notre côté, qu'en fin de compte, l'an prochain, dans deux ans, on devra revenir sur le sujet et constater l'échec. De toute façon, comme je le disais tantôt, il n'est pas question de reprendre le débat de deuxième lecture. Quant à nous, nous serions prêts à passer à l'étude article par article.

**Le Président (M. Lacoste):** Je vais maintenant appeler...

**M. Goulet:** Est-ce que je peux poser une dernière question?

**Le Président (M. Lacoste):** Non, en fait...

**M. Gratton:** Oui, oui.

**M. Goulet:** Le consentement, on va nous accorder celui

**Le Président (M. Lacoste):** S'il y a consentement de la commission...

**Des voix:** D'accord, M. le Président.

**Le Président (M. Lacoste):** ... mais je répète toujours que l'ordre de l'Assemblée est d'étudier le projet de loi no 18 article par article.

**M. Gratton:** Mais vous savez, l'Assemblée...

**M. Goulet:** La commission est maîtresse de ses travaux.

**Le Président (M. Lacoste):** Les membres de la commission sont maîtres de leurs travaux.

**M. Goulet:** Je peux quand même poser ma question à l'article 1.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Bellechasse.

**M. de Belleval:** Allez-y.

**M. Goulet:** Au niveau du coût du régime, comment cela fonctionne-t-il? La première année, le coût du régime était de \$260,000,000 avec une réserve accumulée de \$54,000,000; la deuxième année, \$374,000,000 avec une réserve de \$35,000,000; en 1981, le coût prévu est de \$414,000,000, la réserve, je ne l'ai pas devant moi, mais en tout cas. La prévision veut que ce soit plus bas.

**M. de Belleval:** Une trentaine de millions.

**M. Goulet:** Ah! C'est possible.

**M. de Belleval:** En tout cas...

**M. Goulet:** Comment cela fonctionne-t-il? Est-ce parce qu'on a payé plus d'indemnisations? La prime est toujours à \$85, on n'a pas d'augmentation de la flotte de véhicules, peut-être 2% ou 3%, ou à peu près, sauf erreur; alors, pourquoi \$414,000,000 à \$260,000,000? On a les

mêmes véhicules et la même prime.

**M. de Belleval:** Parce que les primes payées par les Québécois sont investies par la Régie de l'assurance automobile, portent des intérêts, et les intérêts sont utilisés ensuite pour payer les demandes d'indemnisation. D'un côté, il est vrai que les indemnisations augmenteront d'année en année, d'autant plus qu'elles sont indexées et qu'à chaque année s'ajoutent de nouvelles demandes. Par ailleurs, les primes payées, elles aussi portent à tous les ans des intérêts, et c'est tout le truc, évidemment, de l'étude actuarielle, de faire en sorte que le capital accumulé avec les intérêts qui augmentent tous les ans servent à payer les demandes d'indemnités qui, elles aussi, augmentent tous les ans. En longues périodes, tout cela est censé s'équilibrer.

Mais, ce n'est pas parce que les demandes d'indemnisation augmentent qu'il faut que les primes augmentent. Ce qu'il faut, c'est que le produit des primes accumulées augmente en proportion des demandes d'indemnisation.

**M. Goulet:** Si je comprends bien, il va falloir augmenter les primes prochainement, parce qu'il va en manquer quelque part. Vrai ou faux?

**M. de Belleval:** Comme je vous l'ai toujours dit, cela dépendra de notre bilan en matière de sécurité routière, durant les prochains mois, les prochaines années.

M. Goulet: M. le Président...

**M. Gratton:** Sûrement, M. le Président, qu'on s'accordera tous pour dire qu'effectivement les primes ont au moins augmenté de \$5 par année pour les permis de conduire.

**M. de Belleval:** Pour deux ans. Pour une période de deux ans.

**M. Gratton:** Ce serait pour deux ans, à compter de 1981.

**M. de Belleval:** Il faut bien voir, et je termine là-dessus, il faut faire attention. Le système est financé de façon telle que, par exemple, tout le monde est assuré, maintenant. Il faut bien voir cela, c'est un régime universel, ce n'est pas tout le monde qui paie des primes. Un individu qui n'a pas de voiture, qui n'a pas de permis de conduire, ne paie rien, dans le système actuel, et il est assuré. Il y a des gens qui ne paient rien, qui ne paieront jamais rien, ils seront toujours à l'abri, donc, des augmentations de primes et qui, pourtant, seront toujours assurés.

Il y en a d'autres...

**M. Goulet:** ...l'assurance automobile.

**M. de Belleval:** Il reste qu'ils sont impliqués dans des accidents d'automobiles et ils sont assurés comme tout le monde. Il faut faire attention. On ne peut pas comparer, sur le plan du financement comme sur le plan de la couverture, l'ancien régime avec le nouveau. Quand on dit qu'il y a des augmentations de primes ou qu'il n'y a pas d'augmentation de primes - ce qui est le cas, au fond, depuis quatre ans, à toutes fins pratiques, en tout cas, en chiffres relatifs, c'est certainement le cas - cette augmentation ou non-augmentation des primes ou réduction des primes est répartie, évidemment en fonction du système de financement comme tel.

**M. Gratton:** L'augmentation de \$5, est-ce que cela a été décidé avant que les révisions actuarielles ne soient effectuées?

**M. de Belleval:** Cela a été fait dans le cadre des révisions actuarielles annuelles et c'est la régie qui a déterminé ces primes.

**M. Gratton:** C'était en même temps qu'on prévoyait également de devoir imposer une augmentation des \$85 pour l'immatriculation?

**M. de Belleval:** C'est avant, parce que cette année, au moment où on a fixé la prime pour l'an prochain, on n'a pas prévu d'augmentation au niveau des permis de conduire, ni au niveau des plaques d'immatriculation. Et à vrai dire, comme vous le savez, il y a eu, cette année, pour plusieurs milliers d'individus, de citoyens, des diminutions de primes, entre autres, parce qu'on a maintenant fondu ou enfin, tenu compte de l'interdépendance entre le régime de la CSST, la Commission de la santé et de la sécurité du travail, et le régime d'assurance automobile. Effectivement, il y a eu des diminutions de primes, cette année, en ce qui concerne l'immatriculation.

**M. Gratton:** Est-ce que ce n'est pas en même temps qu'on a décidé d'augmenter le prix du permis de conduire, pour ceux qui renouvelleraient au cours des deux prochaines années, à compter de 1981, de \$5?

**M. de Belleval:** On avait prévu cela, il y a un an, et non pas cette année.  
(22 h 15)

**M. Gratton:** Bon, d'accord.

#### Étude article par article

**Le Président (M. Lacoste):** D'accord. J'appelle donc l'article 1.

M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** M. le Président, le ministre me permettra peut-être de passer aux aveux. Cet après-midi, en deuxième lecture...

**M. de Belleval:** Ce n'est pas grave.

**M. Gratton:** C'est très important, le ministre disait tantôt qu'il n'y avait pas de crime plus grave en politique que de raconter des mensonges. Il y en a un qui est presque aussi grave, c'est de faire valoir des données erronées. Quant à moi, cet après-midi, lorsque je faisais valoir que le ministre des Transports ne deviendrait responsable de la Régie de l'assurance automobile que lorsque le projet de loi no 18 serait adopté, j'avais conclu cela à la lecture de l'article 1. Après la rebuffade que m'a servie le ministre cet après-midi, j'ai vérifié et, effectivement, j'ai constaté qu'en vertu de la Loi sur la Législature le cabinet pouvait procéder à la nomination ou à l'affectation du ministre des Transports comme responsable. J'en profite pour le féliciter de sa nomination, lui souhaiter bonne chance et lui dire que dorénavant il va recevoir tout un paquet de représentations de ma part, lesquelles j'ai l'habitude d'adresser à la régie et lesquelles ne reçoivent pas toujours les suites heureuses que je souhaiterais. Cela dit...

**M. de Belleval:** Que la régie se le tienne pour dit.

**M. Gratton:** Non, que le ministre se le tienne pour dit. Quant à nous, M. le Président, l'article 1 pourrait être adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 1 est-il adopté?

**M. Gratton:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté. Article 2. Est-ce que l'article 2 est adopté?

**M. Gratton:** Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer essentiellement de quoi il s'agit à l'article 2?

**Le Président (M. Lacoste):** M. le ministre.

**M. de Belleval:** Essentiellement, c'est la suppression du paragraphe 26 de la loi de la régie. Excusez, c'est le Code de la route qui est modifié, c'est un article de concordance. On enlève le mot "bureau" pour le remplacer par "régie". On parle de la Régie de l'assurance automobile du Québec. On supprime l'article 26, comme je viens de le dire, qui dit que le mot "directeur" désigne le directeur du Bureau des véhicules automobiles, et qui est devenu inutile puisque toutes les fonctions de directeur sont

maintenant assumées par la régie.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article...

**M. Gratton:** Oui, l'article 2 est adopté, mais, revenons à l'article 1, le ministre avait offert de déposer l'arrêté en conseil.

**M. de Belleval:** Oui, je l'ai ici. Je l'avais sous la main.

**M. Gratton:** J'espère qu'il sera aussi efficace demain avec le tableau des subventions accordées aux municipalités.

**M. de Belleval:** Oui, il s'en vient; effectivement, vous allez l'avoir. Voilà.

**M. Gratton:** Merci.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 2 est-il adopté?

**M. de Belleval:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté. Article 3.

**M. de Belleval:** Les articles 2, 3, 4 et 5 du Code de la route sont abrogés. Ce sont les articles qui instituent le Bureau des véhicules automobiles. Évidemment, ces articles ne sont plus nécessaires.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 3 est adopté?

**M. Gratton:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 3, adopté. Article 4.

**M. de Belleval:** L'article 4 prévoit que la régie, avec l'approbation du gouvernement, fixe annuellement les sommes nécessaires aux fins de l'administration du présent code et du sous-paragraphe d) du paragraphe 1 de l'article 2 de la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec. Ces sommes sont prises à même les honoraires qu'elle reçoit et qui sont payables en vertu d'un règlement du gouvernement. Le solde de ces honoraires est affecté au fonds consolidé du revenu, dans les délais et selon les modalités fixés par le ministre des Finances. C'est l'article qui institue le mode de financement pour les services d'immatriculation et de renouvellement de permis de conduire et les autres services actuellement fournis par le Bureau des véhicules automobiles. Comme on le voit, c'est un mode de financement distinct du reste du fonctionnement de la régie en ce qui concerne l'assurance pour dommages corporels.

Ce qui se passera, c'est que la régie recevra des citoyens les frais d'immatriculation et de renouvellement de permis de conduire, conformément au règlement déterminé par le gouvernement en ce domaine, comme c'est le cas actuellement, elle gardera pour elle les sommes dont elle a besoin pour administrer, pour administrer cette partie de ses responsabilités, et retournera le reste au fonds consolidé. La loi de la régie actuelle prévoit tous les mécanismes pour...

Une voix: C'est quel article déjà?

M. de Belleval: 150, 151 et 152. Ces articles de la loi de la régie sont maintenus, et dans ces articles est prévu le mode de financement pour la partie de l'assurance automobile.

M. Goulet: Mais, au niveau de la perception des primes, prochainement, lorsque nous nous rendrons au bureau des véhicules ou à une caisse populaire, nous aurons une espèce de compte détaillé disant: Voici \$85 pour la prime de la régie. On ne nous exigera pas un montant de \$128 - c'est un chiffre que je lance comme cela - on dira: Il y a \$85 pour le corporel, il y a X dollars pour votre...

M. de Belleval: ...immatriculation.

M. Goulet: ...immatriculation, et nous aurons un compte détaillé.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Goulet: C'est dans les règlements, mais je ne le vois pas.

M. de Belleval: Le règlement sur l'immatriculation qui existe actuellement sera maintenu et prévoira donc, comme maintenant, le compte détaillé. Il est déjà détaillé, il va rester comme cela.

M. Goulet: Oui, il l'est déjà, mais où voyez-vous dans le projet de loi que cela va rester comme cela? Vous, vous le dites, je vous crois, mais où voyez-vous cela?

M. de Belleval: Il faut voir les deux aspects de la question. Il y a l'aspect, disons, comptabilité au sein de la régie. En ce qui concerne la comptabilité au sein de la régie, c'est l'article 4 qui fait foi de tout en ce qui concerne l'aspect immatriculation, etc., les autres responsabilités actuelles du Bureau des véhicules automobiles et les articles 150, 151 et 152. C'est clair de ce point de vue là, en ce qui concerne la comptabilité interne.

Maintenant, en ce qui concerne la facture du contribuable, c'est un règlement

actuellement, ce n'est pas la loi qui prévoit cela, c'est un règlement. C'est le règlement sur l'immatriculation et cela va rester, c'est le statu quo, de ce point de vue, qui va demeurer.

M. Goulet: Je suis d'accord, M. le Président, c'est le problème avec toutes les lois, on accepte toujours les principes. Le règlement existe, mais le règlement, souvent, ne suit pas la loi.

M. de Belleval: Ah, bien non! Un règlement...

M. Goulet: Vous savez comme moi, M. le Président, que, quand les règlements sont déposés, ils ne vont pas contre l'esprit de la loi, non, mais bien souvent ils ne vont pas du tout dans le sens qu'on avait voté et on a des surprises. Le ministre nous certifie...

M. de Belleval: Je pense que tous les ans, quand vous examinez les crédits d'un ministère, ou en toute période de l'année quand il y a une session, par une question à l'Assemblée nationale, vous pouvez mettre en cause, vous pouvez déjà d'ailleurs mettre en cause l'action réglementaire du gouvernement. Le gouvernement ne peut pas se placer dans une situation illégale, adopter des règlements illégaux, il pourrait être attaqué en droit. De toute façon, je suppose que, si un gouvernement se mettait à passer des règlements illégaux, l'Opposition ne serait pas longue, je suppose, à le mettre en cause.

M. Goulet: On pourrait donner quantité d'exemples de surprises qu'on a eues quand on nous est arrivé avec les règlements. Je pense entre autres à un projet de loi sur lequel j'ai eu l'occasion de travailler, qui était la protection du consommateur, l'Office de la protection du consommateur. Quand les règlements ont été déposés, le ministre avait pris des engagements.

Le ministre nous dit: Lorsque vous aurez votre compte, votre facture au comptoir, si on peut s'exprimer ainsi, chaque client, chaque commettant saura exactement combien cela coûte. Qu'il y ait une comptabilité distincte à l'intérieur du ministère, j'en conviens, mais ce n'est pas chaque commettant qui peut avoir accès à l'intérieur du ministère. La facture, elle, sera détaillée.

M. de Belleval: Je suis d'accord avec vous qu'il faut que non seulement la comptabilité soit distincte à l'intérieur du ministère, ou, dans le cas qui nous occupe, de la régie, mais je suis d'accord aussi avec vous que le gouvernement devrait donner une facture détaillée. C'est ce qu'il fait actuellement et c'est ce qu'il va continuer

de faire.

M. Goulet: Vous prenez l'engagement?

M. de Belleval: Ah! oui, personnellement, oui.

M. Goulet: Bon!

M. de Belleval: Au nom du gouvernement, d'ailleurs.

M. Goulet: Parfait, M. le Président, le temps qu'il sera là.

Le Président (M. Lacoste): M. le député de Gatineau.

M. Gratton: M. le Président, le ministre a constaté cet après-midi que je n'étais pas légiste, il constatera ce soir que je ne suis pas comptable non plus...

M. de Belleval: Ce sont deux défauts qu'on partage.

M. Gratton: Je voudrais qu'il m'explique la différence qu'il y aura entre ce que la Régie fera, dorénavant, et ce que fait présentement le Bureau des véhicules automobiles. On dit, à l'article 111, que la Régie, avec l'approbation du gouvernement, fixe annuellement les sommes nécessaires aux fins de l'administration du Code de la route.

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: C'est l'émission des permis et l'immatriculation. Au sous-paragraphe d), ce sera la partie Administration du régime d'assurance automobile. Est-ce que, dans l'esprit du ministre...

M. de Belleval: Là, c'est seulement la sécurité routière, l'article, excusez.

M. Gratton: C'est sur la sécurité routière, d'accord. Ces sommes seront comptabilisées de façon distincte?

M. de Belleval: Oui.

M. Gratton: Séparément?

M. de Belleval: C'est cela.

M. Gratton: Présentement, le BVA fait quoi?

M. de Belleval: Actuellement, c'est le gouvernement qui fixe les droits d'immatriculation par règlement, les sommes sont perçues par le bureau et sont envoyées au fonds consolidé.

M. Gratton: Je parle des frais

d'administration.

M. de Belleval: Les frais d'administration, eux, sont comptabilisés au sein du ministère des Transports. C'est à un article du budget du ministère des Transports. Je ne me souviens plus quel programme, en tout cas, disons le Bureau des véhicules automobiles. À l'avenir, ce qui va se passer, c'est que les sommes seront perçues totalement - comme c'est le cas actuellement par le BVA - par la Régie de l'assurance, laquelle conservera pour l'administration générale de cet aspect de ses responsabilités les sommes qui lui sont nécessaires, après entente avec le gouvernement. C'est ce qu'on dit: dans le cadre d'une entente, d'un règlement avec le ministre des Finances. Le reste sera envoyé au fonds consolidé.

La différence sera que les dépenses de la Régie seront financées à même les revenus qui lui viennent pour l'immatriculation, etc., et c'est la différence qui sera envoyée dans le fonds consolidé; que dans la situation actuelle, tout est envoyé dans le fonds consolidé, mais, par ailleurs, le ministre des Finances est obligé de mettre de l'argent au sein du ministère des Transports pour payer l'administration. De facto, cela ne change rien. Au niveau final, c'est la même chose, mais le mécanisme pour y arriver est un peu différent.

M. Gratton: Quand on arrivera à faire l'étude des crédits du ministère des Transports, comment va-t-on procéder? Dans le moment, il y a un programme...

M. de Belleval: On va examiner le programme Régie de l'assurance automobile, puisque la Régie de l'assurance automobile dépend du ministère des Transports, de la même façon qu'actuellement. Avant que je devienne responsable de la Régie de l'assurance automobile, quand vous étudiez les crédits du ministère des Consommateurs, Coopératives et Institutions financières, lors de l'étude des crédits de ce ministère, vous étudiez la question de la Régie de l'assurance automobile. Si vous aviez des questions à poser, le ministre se faisait accompagner du président de la Régie à qui on pouvait poser des questions là-dessus. Alors, c'est la même chose. Ainsi quand vous arriverez aux crédits du ministère des Transports, vous pourrez demander à étudier, en particulier, les comptes de la Régie de l'assurance automobile et demander des renseignements sur ses dépenses, ses modes de revenus, etc.

Je suis certain que le député de Bellechasse reposera les mêmes questions qu'il m'a posées aujourd'hui. Mais, cette fois-là, d'une façon encore plus précise, parce qu'on étudiera alors le budget de la Régie

de l'assurance automobile.

**M. Gratton:** Je ne peux pas compter sur la présence du député de Bellechasse. S'il fallait qu'il ne soit pas là.

**M. de Belleval:** Je compterai sur votre propre initiative pour le faire.

**M. Gratton:** Au moment où on étudiera le programme de la Régie de l'assurance automobile, dois-je conclure que la ventilation sera faite entre l'opération de la régie qui touche l'immatriculation...

**M. de Belleval:** Exactement.

**M. Gratton:** ...et celle de l'assurance automobile?

**M. de Belleval:** Exactement.

**M. Gratton:** Si c'était le cas, peut-être que même moi, je comprendrais.

**M. de Belleval:** Ce sera le cas.

**M. Gratton:** Je me réserve le droit d'en douter jusqu'à ce que preuve soit faite. (22 h 30)

**M. de Belleval:** Je suis certain que si ce n'était pas le cas, vous protesteriez de façon véhémement. De toute façon, ce ne serait pas conforme à la loi qu'on adopte.

**M. Gratton:** Malheureusement, je ne serai peut-être pas là, moi non plus.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 4 est adopté?

Une voix: Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté. L'article 5.

**M. de Belleval:** L'article 5 confie à la régie les responsabilités supplémentaires qui sont au coeur même de ce projet de loi, à savoir: l'application du Code de la route relativement à l'immatriculation des véhicules automobiles et la délivrance des permis, la promotion de 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 et la perception des honoraires et des contributions d'assurance exigibles lors de l'immatriculation d'un véhicule et de la délivrance d'un permis. On supprime le deuxième alinéa du paragraphe 2. Le contrat de services avec la CAT est abrogé parce que, comme vous le savez, maintenant, ce service est assumé directement par la régie.

**Une Voix:** Just a minute please!

**M. de Belleval:** C'est le deuxième alinéa du paragraphe 2. C'est le contrat de services avec la CAT qui a été aboli parce que, maintenant, c'est la régie qui l'assume directement.

**M. Goulet:** Ce n'est pas: "L'Assemblée nationale devrait être informée de toute délégation et de fonction supplémentaire de la Régie de l'assurance automobile"?

**M. de Belleval:** La loi à laquelle vous faites référence est périmée. Ce n'est pas la bonne. Cela a été abrogé et, maintenant, c'est ce que je viens de vous dire.

**M. Goulet:** Quand est-ce...

**M. de Belleval:** Quand on a voté la Loi sur l'assurance automobile, on a abrogé une disposition de la Loi sur la Régie de l'assurance automobile. Ce que vous citez, c'est la Loi sur la Régie de l'assurance automobile, alors que ce à quoi on fait référence actuellement, c'est la Loi sur l'assurance automobile. Vous vous souvenez qu'on a créé le système en deux parties. Nous avons d'abord adopté un projet sur la régie et, ensuite, sur le régime. Alors, vous faites référence à la première loi; la disposition que vous citez a été abrogée par la deuxième, la loi sur l'assurance. Ce qu'on vous cite, c'est la loi sur l'assurance. C'est ce à quoi fait référence l'article 5.

**M. Lalande:** M. le Président, à l'article 5, le ministre me permettra peut-être une petite question qui doit toucher quelque peu le monde du taxi. Moi-même, j'ai délaissé cette activité depuis un certain temps, mais je voudrais lui demander si, dans la délivrance des permis, l'émission des fameux "pocket numbers"...

**M. de Belleval:** Non, cela n'a rien à voir avec cela.

**M. Lalande:** Cela n'a rien à voir avec cela. Est-ce que cette fonction, de façon plus générale sera assumée encore par la nouvelle régie? On se rappelle que c'était le BVA qui avait cette responsabilité.

**M. de Belleval:** Oui, dans la période transitoire, parce que c'est effectivement assumé par le BVA. Ce sera assumé par la régie. Comme vous le verrez, en vertu du projet de loi 21, qui a aussi été déposé à l'Assemblée nationale, nous élargissons les responsabilités de la Commission des transports et c'est notre intention de confier cette responsabilité à la Commission des transports, qui n'a rien à voir avec la sécurité routière, mais qui est une fonction

de régulation d'un système de transport.

**M. Lalande:** J'imagine que la Commission des transports verra à élaborer certains critères qui...

**M. de Belleval:** Exactement, et c'est un de nos objectifs dans la réforme du domaine du taxi. C'est justement de doter la commission des pouvoirs nécessaires et voir à ce qu'elle exerce ces pouvoirs dans le sens des objectifs que vous poursuivez. J'en suis certain de ce côté-là.

**M. Lalande:** C'est rare que je le dis, M. le ministre, mais je vous félicite de cela.

**M. de Belleval:** Merci beaucoup.

**Le Président (M. Baril):** Article 5, adopté?

**M. Gratton:** M. le Président, lorsqu'on supprime le deuxième alinéa du paragraphe 2, on supprime cet alinéa qui permettait à la régie de conclure des ententes avec la Commission des accidents du travail. Je présume que si on le supprime, c'est qu'à l'article 11 du projet de loi no 18 on retrouve la disposition qui permettra à la régie de conclure avec un ministère ou un organisme du gouvernement du Québec tout accord ou tout contrat de services etc.

**M. de Belleval:** Exactement.

**M. Gratton:** Dans la Loi sur l'assurance automobile, on spécifiait que c'était avec l'autorisation du gouvernement que la régie pouvait signer ces ententes, alors qu'à l'article 11 du projet de loi no 18, on fait sauter cette condition d'obtenir l'autorisation du gouvernement. Est-ce que le ministre peut nous expliquer pourquoi?

**M. de Belleval:** Vu que l'entente doit être faite, comme le dit l'article 11, avec un ministère ou un organisme du gouvernement, on suppose que c'est avec l'accord du gouvernement.

**M. Gratton:** En tout cas, dans le libellé original...

**M. de Belleval:** Alors ce serait superfétatoire de dire que c'est avec l'accord du gouvernement, puisque c'est avec un organisme du gouvernement. Donc, cela prend l'accord du gouvernement, par définition, puisque c'est le gouvernement qui est la partie contractante.

**M. Gratton:** ...de rédiger le texte originel. Combien y a-t-il eu de ces ententes signées entre la régie et...

**M. de Belleval:** On signe des ententes, entre autres, avec d'autres provinces, dans le cadre d'accord de réciprocités.

**M. Gratton:** Mais j'entends avec la Commission des accidents du travail.

**M. de Belleval:** À l'intérieur du gouvernement, seulement la CSST.

**M. Gratton:** La...

**M. de Belleval:** Seulement l'ancienne Commission des accidents du travail.

**M. Gratton:** Et l'intention de cela, c'est toujours, forcément, de tenter d'améliorer, le plus possible, l'efficacité, afin de réduire la période d'attente des indemnisés. Est-ce qu'on atteint l'objectif?

**M. de Belleval:** La régie instaure ce nouveau système, actuellement. On pourra l'évaluer quand il aura été en fonction après quelque temps.

**Le Président (M. Baril):** M. le député de Bellechasse.

**M. Goulet:** M. le Président, je ne suis pas pour en discuter; j'ai fait mon discours cet après-midi. Mais à cause des articles 5.1 et 5.2, adoptés sur division, voulez-vous que je reprenne...

**M. de Belleval:** Franchement, on s'en souvient...

**Une voix:** La diatribe!

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 5 est adopté?

**M. Goulet:** Sur division.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 5 est adopté sur division. L'article 5 est adopté sur division.

**M. de Belleval:** ...c'est une cassette.

**M. Goulet:** Le ministre n'est pas d'accord.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 6.

**M. de Belleval:** L'article 6 est un article de concordance qui permet d'ajouter le Code de la route.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 6 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**M. Gratton:** M. le Président, j'évitais

de dire sur division, parce qu'on tient pour acquis que le seul fait de confier à la régie les responsabilités du BVA, nous n'y souscrivons pas. Mais nous épargnons de la salive en disant adopté.

Le Président (M. Lacoste): L'article 6, adopté sur division? C'est bien cela, M. le député de...

M. de Belleval: Oui.

M. Gratton: Oui.

Le Président (M. Lacoste): Adopté sur division.

M. de Belleval: Il y aurait, à l'article 7...

Le Président (M. Lacoste): Vous avez un amendement, M. le ministre, à l'article 7?

M. de Belleval: Est-ce que vous l'avez distribué?

Le Président (M. Lacoste): Oui. Remplacer, à l'article 7 du projet de loi, l'article 11 de la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec, par le suivant: "Article 11. Le président ou le vice-président de la régie ne peut, sous peine de déchéance de sa charge, avoir un intérêt direct ou indirect dans activité mettant en conflit cet intérêt et celui de la régie. Toutefois, cette déchéance n'a pas lieu si cet intérêt lui échoit par succession ou par donation, pourvu qu'il y renonce ou en dispose avec diligence. Un membre du conseil d'administration ayant un intérêt direct ou indirect dans une activité doit, sous peine de déchéance de sa charge, le relever par écrit au président et s'abstenir de participer à toute décision portant sur l'activité dans laquelle il a un intérêt."

M. de Belleval: Le but de l'amendement, c'est de préciser la disposition sur les conflits d'intérêts. En ce qui concerne les responsables permanents de la régie, les fonctionnaires, il leur est interdit de façon absolue d'être en conflit d'intérêts. Dans le cas des membres du conseil d'administration, cependant, de façon à obtenir au sein du conseil d'administration les services de personnes qui sont dans le milieu de l'assurance, on leur permet de déclarer - on leur en fait l'obligation, d'ailleurs - un conflit - s'il y en a un - sous peine de déchéance. La conséquence alors, c'est qu'ils s'abstiennent de participer à toute décision au sein du conseil d'administration qui concerne l'activité dans laquelle ils ont un intérêt. Mais ils peuvent demeurer membres du conseil

d'administration.

C'est une disposition que l'on retrouve dans des lois similaires. C'est une disposition qui est devenue générale pour tous les conseils d'administration de régies ou de sociétés gouvernementales.

M. Lalande: M. le Président, j'aurais quand même rajouté...

Ce n'est pas une clause de style, mais c'est une clause que l'on retrouve assez souvent, encore une fois, comme vous venez de le dire. Il m'apparaît qu'on donne beaucoup d'autonomie à la régie. Ne serait-il pas plus prudent, à ce stade-ci... Je comprends très bien ce que vous dites concernant le président qui ne peut, sous peine de déchéance de sa charge... C'est très bien. Mais dans le cas d'un membre du conseil d'administration, le seul fait de révéler cette activité, ou ses intérêts directs ou indirects d'une activité, au président, ne serait-il pas mieux d'aller un peu plus loin et de l'obliger à les divulguer au ministre?

C'est un lien qui est politique. Le ministre doit, en vertu de la responsabilité ministérielle, répondre des actions et des activités de la régie du président, etc. Ne serait-il pas mieux, pour plus de sécurité, de permettre à ces membres du conseil d'administration de révéler cet intérêt et directement faire le lien avec la première personne responsable qui est le ministre, simplement le divulguer? Cela n'empêche pas le conseil d'administration de fonctionner très bien, mais, si par un hasard malheureux ou des circonstances un peu malheureuses, le président décidait de trafiquer ceci avec le conseil d'administration, je comprends très bien que le ministre puisse intervenir à un moment donné, s'il le découvre.

Mais, le président n'a pas à répondre politiquement à cela. Il a à répondre au ministre, alors que le ministre, lui, a à répondre au niveau politique. C'est simplement une mesure de sécurité qu'il faudrait peut-être réviser.

M. de Belleval: Oui, je pense que le député de Maisonneuve aurait raison s'il y avait une discrétion ensuite, soit de la part du président, soit de la part du membre en question. Mais, en fait, la disposition est péremptoire dans le sens que le membre doit déclarer son intérêt par écrit et il doit s'abstenir de prendre toute décision sur l'activité en question. Alors, il n'y a aucune latitude. Le président, d'ailleurs, n'a pas de jugement à porter sur l'existence du conflit d'intérêts ou non. Toute l'obligation est exclusivement du côté du membre. Il doit le déclarer par écrit et il doit s'abstenir. Que le président reconnaisse ou non le conflit d'intérêts, cela ne change rien. Quand bien même il le révélerait au ministre, cela ne changerait rien du tout. Le ministre ne

pourrait pas dire: Je considère que ce n'est pas un conflit d'intérêts. Siégez donc quand même. Le président non plus n'a pas à porter un tel jugement, d'ailleurs. C'est péremptoire; c'est automatique.

**M. Lalande:** Je comprends très bien, mais ce que je ne saisis pas tout à fait...

**M. de Belleval:** Quand bien même je saurais qu'il y a un conflit d'intérêts dans ce domaine, cela ne change rien, parce que, de toute façon, pour que la disposition prenne effet, il faut que le membre se soit abstenu de participer à la décision. La seule chose que je pourrais faire serait de dire: Vérifiez si le membre s'est abstenu véritablement, conformément à sa déclaration de conflit d'intérêts. Mais de ce point de vue-là, c'est le président qui siége au conseil d'administration qui est le mieux en mesure de voir si, après avoir déclaré son intérêt, le membre s'est abstenu. D'ailleurs, si un membre déclare son intérêt et ne s'abstient pas, il ne pourrait le faire, à mon avis, que par pure étourderie. S'il a déclaré son intérêt, c'est parce qu'il applique l'article 11.

**M. Lalande:** M. le Président, ce que je veux dire, c'est que le législateur n'est pas censé légiférer pour ne rien dire. Il veut dire quelque chose dans cela. Quand on dit que le membre du conseil d'administration doit révéler par écrit et s'abstenir de participer, il doit d'abord révéler par écrit les intérêts qu'il pourrait avoir, un intérêt direct ou indirect, dans une activité.

(22 h 45)

Si j'ai bien compris le ministre, il a dit que le président n'avait rien à juger, véritablement, il n'avait qu'à enregistrer; il n'y a aucune discrétion là-dessus. Je pense qu'il y a un peu plus que cela, finalement, il faut voir un peu plus loin que ça, il faut quand même lire entre les lignes. Si le président considère qu'un des membres du conseil d'administration révèle ou s'abstient de révéler par écrit son intérêt direct et s'il croit, dans le cas où il le révèle, qu'il y a un conflit d'intérêts, j'imagine que le président doit intervenir là-dedans.

Ceci est déjà arrivé, on a eu l'occasion d'avoir une série de questions, dernièrement, à l'Assemblée nationale, justement reliées à ce problème bien précis. Si, pour une raison ou pour une autre, le président ne fait pas son travail de façon sérieuse et adéquate - ça peut arriver - je veux amener le ministre à réfléchir sur le fait que le président de cette régie n'a pas véritablement de responsabilité politique, en tout cas, sûrement pas à titre d'élu de la population. Il m'apparaîtrait davantage prudent que le ministre soit saisi de tout cela, parce qu'il s'agit véritablement de jouer avec

l'administration des biens publics.

**M. de Belleval:** Même si le ministre était saisi du conflit d'intérêts, qu'est-ce que ça lui donnerait? Cela ne lui donnerait absolument rien, il ne peut rien faire à ce sujet. La seule chose qu'il peut faire, c'est de dire au président: J'ai reçu, comme vous, d'ailleurs, la révélation d'un intérêt par un membre; est-ce que ce membre s'est bien abstenu de participer à l'activité en question? C'est superfétatoire, puisque c'est justement la fonction du président de s'assurer de cela. Comme je l'ai dit, si le membre déclare son intérêt, c'est bien parce qu'il a l'intention de ne pas participer à la discussion sur cette question; sinon, il n'aurait pas révélé son intérêt.

**M. Lalande:** Non, mais...

**M. de Belleval:** S'il ne révèle pas son intérêt, de toute façon, le problème reste entier, le ministre ne saura rien de plus que ce que le président sait et il ne sera pas plus en mesure d'agir que le président.

**M. Lalande:** J'avoue que je ne comprends pas véritablement. Si le ministre est mis au courant qu'un des fonctionnaires de la régie, un des membres du conseil d'administration est placé dans un conflit d'intérêts, j'imagine que le ministre va intervenir quelque part. Il va le suspendre, il va recommander une suspension.

**M. de Belleval:** C'est-à-dire que si un fonctionnaire...

**M. Lalande:** Si vous voulez me laisser terminer ce que je veux dire, c'est que, véritablement, il est le pouvoir légitime à l'intérieur de cette botte, il est le ministre responsable de quelque chose, donc il devrait intervenir.

**M. de Belleval:** Ah oui!

**M. Lalande:** Ce que je voudrais, c'est simplement, par mesure de prudence, aller un peu plus loin. Il me semble que ce ne serait rien changer à l'autonomie de gestion de la régie que de rajouter, après les termes "auprès du président", les mots "au ministre": "il doit révéler au président et au ministre les conflits d'intérêts". Là, on touche véritablement quelque chose où, je pense, on a raison d'être très sensible.

**M. de Belleval:** De deux choses l'une: Ou bien un membre de la régie, ou un fonctionnaire du ministère, peu importe, est en conflit d'intérêts et il le déclare, ou il ne le déclare pas. S'il le déclare, il n'y a pas de problème et le ministre n'a pas à le savoir; que le président le sache, ça suffit.

S'il ne le déclare pas, de toute façon, ça ne concerne en rien l'article 11; à ce moment-là, ce sont les tribunaux, sur la plainte d'un intéressé, après qu'une poursuite aura été engagée, qui verront à faire démettre l'individu en question et à le punir selon les rigueurs de la loi. Dans un cas comme dans l'autre, le ministre n'a pas à être partie à cet article.

**M. Lalande:** Dans l'article, si je comprends bien, on ne dit pas seulement qu'il doit déclarer un conflit d'intérêts; on va plus loin que cela, on n'attend pas le conflit d'intérêts. On dit qu'il doit déclarer un intérêt direct ou indirect. Cela ne veut pas dire qu'il est dans un secteur donné où la régie aurait à travailler, à...

**M. de Belleval:** À prendre une décision.

**M. Lalande:** ... à prendre une décision; je pense que le membre doit le déclarer. Cela ne veut pas dire qu'il est encore en conflit d'intérêts, mais il pourrait le devenir s'il participait à la prise de décision concernant le point précis sur lequel la régie s'apprête à travailler. S'il déclare au départ qu'il a un intérêt direct, peut-être serait-il mieux d'en faire part directement au ministre, encore une fois. Le ministre est saisi de l'endroit ou du danger éventuel de conflits d'intérêts qu'il pourrait y avoir. S'il arrive, éventuellement, un conflit d'intérêts là-dedans, et si la personne agit, le ministre sera à même d'intervenir.

**M. de Belleval:** Ce n'est pas comme cela que les choses se présentent. Le conflit d'intérêts n'est pas potentiel. Le membre en question admet qu'il est en conflit d'intérêts. Le ministre n'a pas à juger à savoir si c'est vrai ou si c'est faux. C'est le membre lui-même qui l'a dit. Le conflit d'intérêts est déclaré, il existe, il est présumé exister. La seule chose, c'est que, pour maintenir son admissibilité au membre, il doit le dire et s'abstenir de participer à la décision. Qu'est-ce que le ministre viendrait faire là-dedans? Même s'il le savait, de toute façon, ni le président ni lui n'ont à juger de la réalité ou non de ce conflit d'intérêts. Le conflit n'est pas potentiel. Le conflit d'intérêts n'arrive pas parce que le membre participe à la décision. Il existe de toute façon. C'est le membre qui le déclare. Il dit: J'ai un conflit d'intérêts. Par conséquent, pour ne pas être déchu de ma fonction, je ne participe pas aux décisions là-dessus. Le membre ne devient pas en conflit d'intérêts parce qu'il participe à la décision, il l'est de toute façon et il l'admet au départ, mais on lui permet justement d'être en conflit d'intérêts, pourvu qu'il le déclare et qu'il ne participe pas à la décision. C'est tout.

**M. Lalande:** Je pense qu'il y a une incompréhension du dernier paragraphe, de la part du ministre. Il y a deux phases là-dedans. Un membre du conseil d'administration ayant un intérêt direct ou indirect, c'est là la potentialité.

**M. de Belleval:** Non, il n'est pas en potentialité. Il est en conflit d'intérêts.

**M. Lalande:** Non, pas encore. Il a un intérêt direct ou indirect dans une activité dans laquelle s'apprête à fonctionner ou fonctionne la régie. Il n'est pas encore en état de conflit.

**M. de Belleval:** Oui, il est en état de conflit, mais il n'est pas en état de déchéance.

**M. Lalande:** Non, laissez-moi finir! Il n'est pas encore en état de conflit. Il sera en état de conflit d'intérêts véritablement s'il participe à la décision. Il n'a pas participé à la décision. C'est ce que je veux dire. Si vous saisissez bien, il y a deux phases: la première, c'est que la personne qui a un intérêt direct dans une activité où s'apprête à régir la régie doit le révéler à ce moment, mais elle n'a pas encore participé. Si elle y participe, elle commet faute, à ce moment. Ce n'est pas de le révéler qui est une faute, c'est de participer. C'est là que l'individu entre en conflit d'intérêts, au moment où il participe. Avoir un intérêt quelque part, on n'a rien contre cela, on le prévoit d'ailleurs dans la loi, mais c'est à la participation qu'on met des balises. Si le ministre est au courant, s'il est informé directement que, dans telle activité, il y a un des membres du conseil d'administration qui a un intérêt, je pense que c'est une mesure de prudence pour ce fonctionnaire ou ce membre du conseil d'administration de bien savoir que le ministre est au courant qu'il a un intérêt direct là-dedans. Si, en sus de cela, il décide de participer à la décision, il se met alors dans un état d'illégalité complète et j'imagine que le ministre va intervenir directement. Comprenez-vous les deux phases dans lesquelles nous nous trouvons?

**M. de Belleval:** Je comprends très bien ce que veut dire le député de Maisonneuve, mais, ceci étant dit, c'est au président du conseil d'administration d'appliquer ce qu'il appelle la deuxième phase de l'opération, soit de s'assurer que le membre ne participe pas à la décision. De toute façon, ce n'est pas de la compétence du ministre d'assister aux réunions du conseil d'administration ni de s'en faire communiquer les procès-verbaux pour s'assurer qu'à un tel moment un membre qui était soi-disant en conflit d'intérêts, s'est effectivement abstenu. C'est

au conseil d'administration de s'assurer de l'exécution de cette responsabilité.

**M. Lalande:** Je voudrais proposer un amendement là-dessus un peu plus tard, mais on peut le faire maintenant, si vous voulez, et le ministre jugera à propos de le battre ou de l'accepter.

**Le Président (M. Lacoste):** Ce sont les membres de la commission qui décident du moment où on doit présenter un amendement.

**M. de Belleval:** J'ai très bien compris le point du député de Maisonneuve. Je comprends très bien ce qu'il veut dire. Je lui réplique que ce n'est pas l'intention du gouvernement de faire en sorte que le ministre soit informé de ces choses en vertu de la loi. Au contraire, il désire que ce soit au président du conseil d'administration, au conseil d'administration d'appliquer la loi à cet égard, ce qui est conforme, d'ailleurs, à toutes les dispositions semblables qui existent dans d'autres régies.

**M. Lalande:** Je voudrais quand même faire motion pour modifier l'article 7 du projet de loi no 18 en ajoutant, à la troisième ligne du troisième alinéa de l'article 11, après les termes "président et," les mots "au ministre".

**Le Président (M. Lacoste):** C'est un sous-amendement que vous présentez à l'amendement du ministre au paragraphe 11, de sorte que le troisième paragraphe se... Après "président et", les mots "au ministre".

**M. Lalande:** M. le Président, c'est une intervention de fond à ce stade-ci. Évidemment, c'est à propos d'un article que nous le faisons, mais ceci concerne la quasi-totalité des articles, parce que ce que nous faisons, dans cette opération de fusion, avec le projet de loi que nous avons devant nous, c'est de prendre, d'une part, le BVA et, d'autre part, la Régie de l'assurance automobile, de les fusionner, d'en faire un "pot", si vous voulez, et de confier tout cela à un conseil d'administration, à une régie.

Ce que je voudrais ce serait d'établir un lien, entre le président et le ministre, de façon bien formelle à l'intérieur de la loi, si c'est possible.

**M. Gratton:** M. le Président.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** M. le Président, je voudrais appuyer la motion de sous-amendement que vient de faire le député de Maisonneuve. On sait - on l'a exprimé à plus d'une occasion

ce matin, en deuxième lecture - que, nous, c'est une question de principe que de s'opposer à l'abolition de la responsabilité ministérielle, quant à la fonction qu'exerce encore le Bureau des véhicules automobiles dans l'émission des permis de conduire, dans l'immatriculation des véhicules automobiles, etc.

Tout au moins, on se dit que si la régie est autonome - elle le demeurera sûrement - on veut éviter des situations semblables à celles que nous connaissons, par exemple, à la Société d'habitation du Québec. Je n'expliciterais pas là-dessus, mais il me semble que, moi, si j'étais ministre des Transports, je voudrais au moins pouvoir répondre des actes de la régie, dans la mesure où c'est possible. Quand on pense à un membre du conseil d'administration qui, comme l'expliquait le député de Maisonneuve, au moment où il est contraint de déclarer la possibilité d'un conflit d'intérêts, il serait tout à fait souhaitable que le ministre en soit informé pour au moins pouvoir répondre des actes subséquents de ce membre du conseil d'administration.

Je disais en deuxième lecture cet après-midi que si l'objectif que vise le ministre, c'est de se décharger de toutes ses responsabilités en matière d'immatriculation et en matière d'assurance automobile, en confiant le tout, avec tous les pouvoirs voulus, à la Régie de l'assurance automobile, je le comprends de ne pas vouloir accepter l'amendement proposé par le député de Maisonneuve. Mais il me semble que c'est une mesure de prudence élémentaire de faire en sorte que le ministre soit informé, au préalable, de la possibilité d'un conflit d'intérêts, lequel conflit d'intérêts ne devient évident qu'au moment où un membre du conseil d'administration participe à une décision qui le met réellement en conflit d'intérêts.

On peut imaginer toutes sortes de situations où un membre du conseil d'administration pourrait appréhender, être placé dans un conflit d'intérêts où, selon le libellé proposé par le ministre, il en avvertirait le président par écrit, mais rien n'élimine la possibilité qu'au moment de la décision en question le président soit absent, que le membre, par inadvertance, par erreur, ou quoi que ce soit, participe à la décision. Encore là, le ministre pourrait tout simplement s'en laver les mains, en disant: Le président en avait été averti, mais il n'était pas présent. Moi, je n'y peux rien, puisque la régie est autonome. Tout au moins, le ministre, en ayant été informé en même temps que le président, j'imagine, aurait au moins un contact avec le président de la régie et verrait à assurer et le président et les autres administrateurs de la régie qu'ils sont conscients du conflit d'intérêts potentiel de façon que le conflit

d'intérêts ne se matérialise pas au moment d'une décision à laquelle pourrait participer la personne en question.  
(23 heures)

Il me semble que c'est la plus élémentaire prudence qui devrait dicter au ministre d'accepter l'amendement du député, d'autant plus qu'il ne s'agit pas d'alourdir l'administration en aucune façon, d'imposer des contraintes inacceptables à qui que ce soit, il s'agit simplement, pour le ministre, d'être au moins au courant qu'un membre du conseil d'administration de la régie peut possiblement être en conflit d'intérêts sur une décision à être prise par la régie. Je ne vois réellement pas pourquoi le ministre s'objecterait. Au contraire, il me semble qu'il devrait sauter sur l'occasion et dire: Oui, je voudrais être informé le mieux possible.

**M. de Belleval:** Est-ce que le député de Bellechasse veut intervenir là-dessus?

**M. Goulet:** Non, M. le Président. Ce que propose le député de Maisonneuve, c'est presque tout le principe du projet de loi. Le ministre prend toutes ses décisions et les transmet à la régie. C'est bien sûr que, dans l'article 7.11, il fait la même chose. C'est ce qu'il fait dans tout le projet de loi. Le discours de cet après-midi, on pourrait le reprendre en entier, encore une fois, encore une fois, cela fait partie même du principe. Si on le fait pour l'article 7, on devra le faire pour les autres articles.

Le **Président** (M. Lacoste<sup>A</sup> M. le député de Maisonneuve.

M. Lalonde: Pour reprendre les propos du député de Bellechasse, c'est exact que c'est le principe général de tout le projet de loi qui peut être remis en question ici. Mais, au paragraphe 11, c'est là que se trouve la fibre nerveuse de décision, c'est d'extrême importance, au fond, c'est le sommet de la pyramide qui va prendre une décision. Je me demande si, dans ces conditions, il n'y a pas lieu, véritablement, de créer un lien juridique qui existe, d'ailleurs, dans les règles de l'administration de la responsabilité ministérielle. Tout le monde reconnaît que le ministre ne peut pas échapper à la bonne ou à la mauvaise administration d'une régie qu'il contrôle.

C'est une règle administrative et on a vu jusqu'à quel point, dans certains cas, ça peut devenir flou. Ce que nous voulons, c'est confirmer cette règle administrative par un texte écrit à l'intérieur de cette loi.

**M. de Belleval:** À mon avis, justement, trop fort casse quand on prend des dispositions qui ne sont pas adéquates. D'abord, je dois dire que la disposition qui

est là est une disposition d'application générale qu'on retrouve au fur et à mesure, d'ailleurs, qu'on fait des refontes de loi ou qu'on crée par loi des sociétés semblables. Entre autres, j'ai devant moi la Société québécoise d'assainissement des eaux qui possède exactement le même genre de disposition.

Il faut bien voir pourquoi le ministre n'a pas à connaître, justement, ces questions. C'est qu'il n'a pas la responsabilité de s'assurer que le membre en question s'est abstenu quand on a pris une décision où il est en conflit d'intérêts; il n'a pas à le faire. Au contraire, si on lui confiait cette responsabilité, il s'ensuivrait qu'il pourrait être blâmé s'il ne s'est pas assuré ensuite auprès du président de la régie, auprès du conseil d'administration que le membre en question s'est abstenu de participer à une décision. Or, il ne s'agit manifestement pas d'une de ses fonctions, comme ministre, d'être le tuteur et le préfet de discipline des réunions du conseil d'administration.

De toute évidence, c'est tout à fait inapproprié de lui confier une telle responsabilité parce qu'il n'est pas en mesure de l'exercer. Voyez-vous cela? On lui communiquerait la chose en question et, ensuite, on s'apercevrait que malgré cela... ce qui est tout à fait improbable, comme je l'ai dit, il faudrait que ce soit par étourderie que le membre ait participé à une décision puisque, de lui-même il a déclaré le conflit d'intérêts. Par définition, c'est justement parce qu'il veut appliquer cet article et qu'il ne veut pas participer à l'activité en question. À supposer que ça se produise par impossibilité et que le ministre en ait été informé qu'est-ce qu'on dirait? On dirait au ministre: Est-ce que vous vous êtes assuré, et à quel moment dans la vie de l'administration, la semaine qui a suivi, un mois plus tard, à tout moment dans les mois qui ont suivi...

Le ministre devrait lire les procès-verbaux du conseil d'administration ou les confier à un de ses fonctionnaires et lui dire: Désormais, il va falloir que tu lises tous les procès-verbaux du conseil d'administration pour t'assurer que le membre en question n'a pas participé à une activité. Manifestement, ce n'est pas sa responsabilité. Il n'est pas payé pour faire cela. Ce n'est pas sa responsabilité de faire cela. Il n'est pas équipé pour faire cela. Celui qui est équipé pour faire cela, celui qui a la responsabilité de faire cela, c'est le président de la régie. Ce sera donc au président de la régie à répondre de ses actes si, finalement, il y a une étourderie, comme je viens de dire, de commise en cette matière. Le membre en question en répondra aussi normalement, compte tenu de la loi. J'ai d'autres exemples ici, santé et sécurité au travail, où on a exactement la même

disposition. Nulle part dans ces lois ne dit-on que les membres en question doivent prévenir les ministres responsables de l'application de ces lois, santé et sécurité au travail, ou, comme je viens de le mentionner tantôt, la Société québécoise de l'assainissement des eaux. Je ne vois pas pourquoi on ferait une exception dans la loi ici présente.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que la motion de sous-amendement présentée par le député de Maisonneuve est adoptée?

**M. de Belleval:** Elle est rejetée, M. le Président.

**M. Gratton:** M. le Président, je vous demanderais d'enregistrer le vote. Peut-être que nous avons réussi à convaincre un des membres ministériels. Ce serait bien la première fois, mais essayons pour voir!

**M. de Belleval:** Vote enregistré.

**Une voix:** Il faudrait obliger le président à voter.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député d'Arthabaska?

**M. Baril:** Contre.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Charlesbourg?

**M. de Belleval:** Contre.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Bellechasse?

**M. Goulet:** Pour.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Gatineau?

**M. Gratton:** Pour.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Kamouraska-Témiscouata?

**M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):** Contre.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Charlevoix? M. le député de Chauveau? M. le député de Saint-Jean? La motion d'amendement présentée par le député de Maisonneuve est rejetée à trois voix contre deux.

**M. Goulet:** M. le Président, j'aurais quelques questions, avant d'aller à l'article 7.11.

**M. de Belleval:** Oui, d'accord.

**M. Gratton:** On pourrait disposer de l'amendement peut-être?

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'amendement présenté par le ministre est adopté?

**Une voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** J'ai une question. Je devine un peu la réponse que va me servir le ministre, mais pourquoi, dans le passé, ne permettait-on pas à un membre du conseil d'administration d'être en conflit d'intérêts en aucune façon? Pourquoi, maintenant, dans cette nouvelle loi, le permettra-t-on à la condition qu'on en informe le président?

**M. de Belleval:** Comme je l'ai dit, au fur et à mesure qu'on fait la refonte des lois créant des régies ou qu'on crée de nouvelles sociétés ou régies, on adopte le dispositif actuel, qui nous semble plus approprié que les anciens dispositifs, qu'on estime trop restrictifs et qui empêchent le gouvernement de nommer aux régies des administrateurs compétents et, par conséquent, des administrateurs qui oeuvrent, de par leurs autres fonctions à temps plein, dans des secteurs connexes aux fonctions pour lesquelles ils sont nommés.

**M. Gratton:** Il demeure que la loi qu'on amende aujourd'hui, c'est-à-dire la Loi de l'assurance automobile, a quand même été votée il y a trois ou quatre ans et non pas il y a dix ou quinze ans.

**M. de Belleval:** Vous avez raison de souligner que c'est une évolution plutôt récente.

**M. Gratton:** Est-ce que je dois conclure que cette disposition n'est donc pas introduite en fonction du fait qu'on donne maintenant de nouvelles responsabilités à la régie?

**M. de Belleval:** Non. En fait, c'est en fonction des anciennes responsabilités de la régie qu'on introduit cet amendement, parce que, de toute évidence, les nouvelles responsabilités de la régie ne demandent pas la nomination d'administrateurs versés par exemple dans l'immatriculation des automobiles, l'émission des permis de conduire.

**M. Gratton:** Non, sauf qu'elle nécessite la nomination de deux administrateurs supplémentaires, puisqu'on augmente le nombre des administrateurs de cinq à sept.

**M. de Belleval:** Ce n'est pas lié...

**M. Gratton:** On y reviendra en temps et lieu.

**M. de Belleval:** Oui, d'accord.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'amendement est adopté?

**Une voix:** Sur division.

**Le Président (M. Lacoste):** L'amendement est adopté sur division.

**M. Goulet:** Au niveau de l'article 7, M. le Président, j'aurais quelques questions. On augmente le conseil d'administration de deux membres, disons que je n'ai pas tellement d'objection là-dessus. C'est au niveau des vice-présidents, pourquoi ne fixe-t-on pas...

**M. de Belleval:** Non.

**M. Goulet:** On l'augmente de deux?

**M. de Belleval:** On ne l'augmente pas.

**M. Goulet:** Sept membres.

**M. de Belleval:** Excusez, M. le Président, juste une rectification. Le conseil d'administration de la régie est actuellement composé de sept membres.

**M. Goulet:** De cinq ou de sept?

**M. de Belleval:** De sept, actuellement.

**M. Goulet:** Encore l'autre loi?

**Une voix:** Même problème que tout à l'heure.

**M. Goulet:** Même problème que tout à l'heure.

**M. de Belleval:** Oui.

**M. Goulet:** D'accord. Je m'excuse, M. le Président. Au niveau des vice-présidents, on peut les nommer, on peut en nommer un, deux, cinq, dix, vingt, on va en nommer combien? Pourquoi ne fixe-t-on pas...

**M. de Belleval:** C'est la même disposition que celle qui existe, disons, dans d'autres lois semblables et au sein des ministères où le gouvernement a le loisir de nommer soit des vice-présidents dans le cas d'organismes, soit des sous-ministres adjoints selon le nombre qu'il détermine, évidemment, pour s'ajuster aux conditions changeantes des plans d'organisation...

**M. Goulet:** Pour partir, ils vont être de

combien?

**M. de Belleval:** Je pense, qu'ils seront deux ou trois.

**M. Goulet:** Pas plus?

**M. de Belleval:** Non seulement pour partir, mais, comme dans les ministères en général, on n'assiste pas à une nomination effrénée de sous-ministres adjoints... Dans un ministère normal, il y a un, deux ou trois sous-ministres adjoints.

**M. Goulet:** Un vice-président va avoir un salaire de combien?

**M. de Belleval:** Le salaire du vice-président, ça dépend de la classification du poste en question. Si c'est un salaire d'administrateur, comme dans la fonction publique, comme vous le savez, les fonctionnaires de la régie sont nommés et rémunérés selon la Loi de la fonction publique. Alors, c'est le Conseil du trésor qui détermine les niveaux de poste comme c'est le cas dans le reste de la fonction publique.

**M. Goulet:** Au niveau des conseillers, M. le Président, on pourrait parler de leur horaire de travail. Est-ce qu'ils vont être rémunérés à l'heure, au mois, à l'année? Est-ce que ce seront des employés à temps plein?

**M. de Belleval:** C'est comme c'est actuellement. Cela ne change rien par rapport au régime actuel. Ces gens sont rémunérés aux jetons de présence.

**M. Goulet:** Tout le monde est rémunéré au même montant?

**M. de Belleval:** Les membres, sauf évidemment le président-directeur général qui lui est à temps plein.

**M. Goulet:** Non, mais les conseillers? Tous les conseillers sont au même montant?

**M. de Belleval:** Oui. C'est un jeton de présence. Actuellement, il est de \$250 par journée de présence.

**M. Goulet:** Plus un per diem de dépense?

**M. de Belleval:** Pour les frais de déplacement.

**M. Goulet:** Mais tout le monde est sur un pied d'égalité?

**M. de Belleval:** Oui, tout le monde est sur le même pied.

**M. Goulet:** Il n'y a pas un conseiller...

**M. de Belleval:** Non, tout le monde est sur le même pied.

**M. Goulet:** D'accord. Cela va.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** Il ne peut pas y avoir plus de six vice-présidents. Il faut qu'ils soient membres du conseil d'administration.

**M. de Belleval:** Non, ils ne sont pas membres du conseil d'administration.

**M. Gratton:** On parle d'un président et d'un vice-président. Est-ce que le vice-président doit être membre du conseil d'administration?

**M. de Belleval:** Non.

**M. Gratton:** Ni le président?

**M. de Belleval:** Oui, il y a un vice-président nommé par le gouvernement, oui. Mais il s'agit du vice-président du conseil d'administration. Il ne s'agit pas de quelqu'un à temps plein.

**M. Goulet:** Combien de fois avez-vous siégé, par exemple, la dernière année? Vous dites que c'est semblable.

**M. de Belleval:** Ils siègent, je pense, au moins une fois par mois.

**M. Goulet:** D'accord.

**M. Gratton:** Mais les vice-présidents sont à temps plein?

**M. de Belleval:** Les autres, oui. Dans le deuxième paragraphe, on dit: "Le gouvernement nomme, en outre". Les mots "en outre" sont importants.

**M. Gratton:** Oui, mais, en outre, tous les vice-présidents seront à temps plein en vertu de l'article 10.

**M. de Belleval:** Alors, le premier paragraphe parle du vice-président du conseil d'administration tandis que le deuxième paragraphe parle des vice-présidents exécutifs de la régie, si on veut, qui sont à temps plein.

**M. Gratton:** D'accord. Est-ce que cette disposition, cette latitude qu'aura le gouvernement de nommer un nombre de vice-présidents, un nombre illimité, est-ce que ça existe dans les...

**M. de Belleval:** Oui, dans les autres lois similaires, CSST, etc. Comme je vous le dis, c'est l'équivalent, dans le domaine des régies et des organismes, des sous-ministres adjoints au sein de la fonction publique que le gouvernement nomme selon le nombre qu'il détermine dans chacun des ministères. (23 h 15)

**M. Lalande:** Il y a quand même une incohérence que je voudrais souligner à ce stade-ci. Cette disposition - vous avez raison de le souligner - existe pour la Commission de la santé et de la sécurité du travail. Il y a une incohérence en ce sens qu'on sait qu'au niveau de la fonction publique - je pense que le ministre des Transports est bien placé pour le savoir - le nombre de cadres supérieurs est toujours limité par le Conseil du trésor. C'est très difficile de faire ajouter des cadres supérieurs. Je pense qu'on assiste, avec raisons, probablement, à une restriction à ce niveau, pour ne pas nommer autant de cadres supérieurs qu'on le voudrait bien.

Je comprends très bien que dans la fonction publique, ce sont des gens qu'on engage pour 35 ans, parce que c'est la carrière au complet. On a raison de le faire. Mais, là, on arrive avec ces dispositions depuis quelques années, de façon plus spécifique, où, techniquement, il pourrait y avoir un nombre illimité de ces vice-présidents qui, à toutes fins pratiques, sont des cadres supérieurs, si vous voulez, à des traitements qui sont fixés par le gouvernement. On pourrait en nommer de façon un peu farfelue, si on en décidait ainsi. Je ne comprends pas pourquoi, alors qu'à l'intérieur de la fonction publique on a une structure assez rigide, au niveau du nombre de cadres, qu'à l'intérieur des régies comme celle-ci on puisse nommer autant de vice-présidents qu'on le veuille bien, ce genre de vice-président assimilable à des cadres supérieurs, si vous voulez...

**M. de Belleval:** Non...

**M. Lalande:** C'est pour cela qu'il serait très important pour nous, à ce stade-ci, d'avoir une idée du plan d'organisation supérieure.

**M. de Belleval:** Vous avez raison d'en arriver à...

**M. Lalande:** Est-ce qu'on ne pourrait pas, dans ceci, donner... Il y a quand même, un nombre limite. Je ne sais pas. Cela m'apparaît dangereux. Encore une fois, le ministre a raison de dire: Cela s'est retrouvé dans d'autres lois similaires à celle-ci, au niveau de l'organisation. Mais nous n'avons pas de plan d'organisation supérieure devant nous et, enfin, pour toutes sortes de motifs. Est-ce qu'on ne pourrait pas avoir accès à

un genre de projet, en tout cas, pour savoir un peu où le gouvernement a l'intention d'aller avec ce nombre de cadres supérieurs, jusqu'à un certain point, qui seront nommés? Dans l'autre article, on verra. On ne va pas simplement mettre trois ans; on va jusqu'à cinq ans.

Cela m'apparaît un peu dangereux à ce niveau. Si j'étais un peu malicieux, ce que je ne suis pas du tout, M. le ministre...

**Une voix:** C'est vrai.

**M. Lalande:** ...je dirais que c'est peut-être l'occasion de donner une job à certains amis pour quelque temps, parce que, encore une fois, il n'y a aucune balise qui nous indique combien il y en aura. Est-ce qu'ils sont vraiment nécessaires? Vous me direz: Le président ou la régie aura à répondre de cela. Sauf qu'il aura à répondre à un moment où tout sera accompli.

**M. de Belleval:** Non, pas le président ni la régie, c'est le gouvernement, parce que c'est le gouvernement qui le nomme. Il le nomme selon les mêmes mécanismes que dans le reste de la fonction publique. Ces gens sont des membres de la fonction publique, pour qu'il y ait une cohérence. Vous avez raison de mentionner qu'il faut une cohérence. Cette cohérence est assurée par la nouvelle Loi sur la fonction publique qui prévoit que, maintenant, les plans d'organisation supérieure sont approuvés par le Conseil du trésor. Le nombre de cadres supérieurs, y compris les vice-présidents, doit être déterminé par le Conseil du trésor.

Alors, c'est le même mécanisme de contrôle qu'on retrouve au niveau de la régie que celui que l'on retrouve à l'intérieur des ministères et pour répondre aux mêmes préoccupations que celles que vous avez soulignées tout à l'heure, à savoir d'avoir un contrôle sur la multiplication de ces postes par un organe approprié qui est le Conseil du trésor. Les mêmes mécanismes joueront dans ce cas-ci que dans les autres lois et surtout que dans le cas des ministères.

**M. Lalande:** Je suis bien prêt à prendre la parole du ministre là-dessus, c'est très bien, sauf que je ne trouve nulle part dans la loi où il est dit que ces vice-présidents sont pris à même les effectifs de la fonction publique.

**M. de Belleval:** Je m'excuse, c'est parce que, dans la loi, comme telle, de la Régie de l'assurance automobile, il est prévu que ces gens sont nommés et rémunérés selon la Loi sur la fonction publique.

**M. Lalande:** Ils sont nommés, d'accord.

**M. de Belleval:** Et rémunérés.

**M. Lalande:** Donc, ils doivent passer des concours antérieurs?

**M. de Belleval:** Exactement.

**M. Lalande:** Et ces vice-présidents aussi qui seront...

**M. de Belleval:** Dans le cas des vice-présidents, c'est le même régime que les sous-ministres adjoints et les sous-ministres dans le cas de la fonction publique, ils sont nommés par le gouvernement.

**M. Lalande:** D'accord. Ce ne sont pas des fonctionnaires au sens où on l'entend véritablement de la fonction publique, en ce sens qu'ils doivent passer un concours et sont engagés...

**M. de Belleval:** Non, pas plus que dans le cas des sous-ministres ou des sous-ministres adjoints. Mais, comme je l'ai dit, pour répondre à votre préoccupation, ceci étant dit, le contrôle du Conseil du trésor s'applique à ces postes, comme aux autres postes de cadres, en vertu de l'approbation des plans d'organisation supérieure. Autrement dit, il y a une logique à travers l'ensemble de la fonction publique, qu'il s'agisse de la fonction publique de la régie ou de la fonction publique des ministères.

**M. Lalande:** C'est le point que je voulais toucher, justement. Ces vice-présidents qui ne sont pas nommés - pas le vice-président du premier paragraphe, mais les autres - ne sont pas des fonctionnaires qui font carrière d'administrateurs au sens de la fonction publique. C'est le point que je voulais...

**M. de Belleval:** Est-ce que vous prétendez que les sous-ministres et les sous-ministres adjoints ne sont pas des fonctionnaires de carrière?

**M. Lalande:** Ce que je voulais dire, c'est que les sous-ministres sont nommés par le gouvernement directement par arrêté en conseil sans avoir à passer tous les concours de sélection que les fonctionnaires ont à passer au sein de la fonction publique. Cela, vous le savez fort bien.

**M. de Belleval:** Exactement. C'est le même cas ici.

**M. Lalande:** C'est le point que je voulais faire valoir. Finalement, la seule balise que nous ayons au niveau du nombre et de la rémunération, c'est le Conseil du trésor. Il n'y a pas autre chose que cela. Quand c'est à l'intérieur de la fonction publique proprement dite, il y a d'autres balises: celles du concours, du nombre de

postes de cadres supérieurs autorisés, etc.

**M. de Belleval:** En ce qui concerne le nombre, c'est la même balise, dans les deux cas, qu'il s'agisse des sous-ministres, des sous-ministres adjoints ou des autres cadres, parce qu'ils font partie du plan d'organisation supérieure, mais, en ce qui concerne les concours, vous avez raison.

M. Lalonde: D'accord.

**M. Gratton:** M. le Président...

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Gatineau.

**M. Gratton:** Le vice-président dont il est question dans le premier alinéa de l'article 7 est-il à temps plein?

**M. de Belleval:** Non, c'est tout simplement un des membres du conseil qui agit comme vice-président du conseil d'administration.

**M. Gratton:** En vertu de l'article 10, est-ce que ça ne portera pas à confusion? Quand on dit, à l'article 10: "Le président et les vice-présidents de la régie exercent leurs fonctions à temps plein", je comprends que les vice-présidents exécutifs, au terme de la loi, sont ceux qui sont nommés.

**M. de Belleval:** Il y a deux définitions dans la loi, il y a les membres de la régie et les membres du conseil d'administration de la régie. Les membres du conseil d'administration, sauf le président, ne sont pas des fonctionnaires, ne sont pas à temps plein; ce vice-président est un de ceux-là.

**M. Gratton:** Ce n'est pas surprenant, M. le Président, que le commun des mortels ne s'y retrouve pas toujours.

**M. de Belleval:** Oui, mais...

**M. Gratton:** Si on demandait à des gens de lire: "Le président et les vice-présidents de la régie exercent leurs fonctions à temps plein", ils comprendraient mal que le vice-président du conseil d'administration de la régie ne soit pas à temps plein.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 7 est adopté?

**Une voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 7 est adopté avec l'amendement. L'article 8.

M. Goulet: Le quorum est de combien? Trois ou quatre? Trois?

**M. de Belleval:** Trois.

**M. Goulet:** Trois? Pour sept membres...

**Une voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article...

**M. Gratton:** Est-ce qu'il y a des changements à la durée des mandats dont il est question à l'article 8...

**M. de Belleval:** Je ne crois pas.

**M. Gratton:** Par rapport à ce qui existe présentement?

**M. de Belleval:** Non.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 8 est adopté?

**M. Gratton:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté. L'article 9?

**Une voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 9 est adopté?

**M. Gratton:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 9 est adopté. L'article 10?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 10 est adopté. L'article 11?

**Une voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 11 est-il adopté?

**M. Gratton:** Tel qu'amendé, M. le Président, et sur division.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 11?

**M. Gratton:** Ce n'est pas cet article qu'on a amendé tantôt?

**M. Goulet:** C'est le onzième paragraphe de l'article 7.

**M. Gratton:** Ah oui, d'accord.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 11 est adopté?

**M. de Belleval:** C'est l'article 12?

**Le Président (M. Lacoste):** C'est l'article 11. Cet article est-il adopté?

**M. de Belleval:** Un instant. D'accord, cela va. L'article 11 est adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 11 est adopté. L'article 12?

**M. Goulet:** À l'article 12, M. le Président, le ministre a un amendement?

**Le Président (M. Lacoste):** Remplacer l'article 12 du projet de loi par le suivant:

"17.1 La régie peut par règlement déléguer généralement ou spécialement au directeur général ou à une personne qu'il désigne l'exercice des pouvoirs attribués à la régie par la présente loi, par le Code de la route ou par la Loi sur l'indemnisation de victimes d'accidents d'automobile". Est-ce que cet amendement est adopté?

**M. Goulet:** M. le Président.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Bellechasse.

**M. Goulet:** Le ministre verra souvent même son pouvoir, qu'il a déjà délégué, être délégué à une tierce personne.

**M. de Belleval:** Je n'ai délégué aucun pouvoir, M. le Président. C'est la loi qui donne les pouvoirs à la régie. Ce n'est pas le ministre. Le ministre ne délègue rien. C'est l'Assemblée nationale qui va déléguer les pouvoirs.

**M. Goulet:** C'est le ministre qui parraine cette loi.

**M. de Belleval:** Le ministre parraine, je veux bien croire. Mais c'est l'Assemblée nationale qui est souveraine, ce n'est pas le ministre.

**M. Goulet:** Ah bon, c'est bon à savoir.

**Le Président (M. Lacoste):** L'amendement à l'article 12, adopté?

**M. Goulet:** On se pose des questions assez souvent. On verra cela demain matin, en tout cas.

**M. Lalande:** Moi aussi, je suis en train de m'interroger si ce n'est pas un pouvoir délégué qui n'est pas redélégué. Comme le veut le vieil adage *delegatus non potest delegare*, je me demande s'il n'y a pas un certain danger à ce que ce pouvoir soit délégué au directeur général. Cependant, le ministre peut peut-être nous expliquer *grosso modo* dans quel cas il compte utiliser, dans certains cas il est peut-être important...

**M. de Belleval:** Je vais donner un exemple très précis savoir, la révocation d'un permis de conduire. Ce pouvoir, en vertu de la loi... des pouvoirs attribués à la régie par la présente loi" et non par le ministre des Transports. La loi est adoptée par l'Assemblée nationale. Donc, ce n'est pas un cas de *delegatus non potest delegare*, comme on voit. Mais, en vertu de la loi, c'est la régie qui a le pouvoir de révoquer les permis de conduire. Mais ce n'est pas la régie, comme régie, qui va faire cela. Elle va déléguer ce pouvoir, le conseil d'administration va déléguer ce pouvoir à un fonctionnaire de la régie en particulier.

**M. Lalande:** Le fonctionnaire qui est le directeur général?

**M. de Belleval:** L'équivalent, par exemple, du directeur général du BVA, actuellement.

**M. Lalande:** Ou la personne qu'il désigne. Mais c'est cela que je voulais vous dire, c'est que tant et aussi longtemps que c'est le directeur général, la régie délègue au directeur général un pouvoir, mais...

**M. de Belleval:** Le directeur général ne peut pas déléguer ce pouvoir. C'est la régie qui doit déléguer directement le pouvoir, soit au directeur général, soit à une autre personne. Mais le pouvoir ne peut pas être délégué au directeur général qui lui, ensuite, le sous-délèguerait.

**M. Lalande:** C'est pour cela que la rédaction de l'article peut prêter à confusion. Vous ne touchez pas?

**M. de Belleval:** Non, on dit: "La régie peut déléguer au directeur général ou à une personne qu'il désigne."

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'amendement du ministre est adopté?

**M. Lalande:** D'accord, adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté. Est-ce que l'article 12 est adopté, tel qu'amendé?

**M. de Belleval:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 12, adopté, tel qu'amendé.

**M. de Belleval:** L'article 13 est un article de concordance, tout simplement.

**M. Lalande:** Qu'est-ce que l'article 13 dit? Est-ce que le ministre pourrait expliquer?

**M. de Belleval:** Ce sont les rapports. Avant c'était le ministre des Consommateurs, maintenant on dit le ministre tout court.

**M. Lalande:** Très bien.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 13, adopté?

**M. de Belleval:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 14.

**M. de Belleval:** C'est un des articles qui répondent aux préoccupations des députés de l'Opposition, à savoir que cette régie ne puisse s'en aller dans la nature, sans aucun contrôle conformément à la responsabilité ministérielle en matière de surveillance des lois et d'administration des deniers publics.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Maisonneuve.

**M. Lalande:** M. le Président, je voudrais avoir certaines précisions. D'abord, est-ce que dans l'actuelle régie, c'est le même montant qui est indiqué? Est-ce que c'est... (20 h 30)

**M. de Belleval:** C'est un article complètement nouveau, qui est devenu nécessaire, parce que maintenant, la régie va posséder, par exemple, un parc immobilier, des anciens bureaux des véhicules automobiles. Il est normal que le gouvernement ait un droit de regard là-dessus. Je pense que les députés en faisaient mention lors du débat en deuxième lecture. Si un député ou un parti politique, enfin, un des membres de l'Assemblée nationale a à faire valoir des intérêts régionaux ou locaux pour l'ouverture de bureaux, etc., il faut qu'il ait un canal pour se faire entendre. Ce canal ne peut pas être purement et seulement une régie indépendante autonome. Il faut qu'il y ait un pouvoir politique qui réponde de cela, parce qu'il y a des aspects d'opportunité politique au sens noble du terme qui sont impliqués là-dedans. Alors, grâce à cet article, évidemment, le gouvernement devra répondre, par exemple, de l'implantation régionale de la régie.

**M. Lalande:** Oui, si c'est plus que \$100,000, n'est-ce pas?

**M. de Belleval:** Oui.

**M. Lalande:** Mais pourquoi \$100,000?

**M. de Belleval:** C'est le montant qui existe actuellement dans des cas semblables dans la loi de la Société des alcools, par exemple, ou d'autres sociétés semblables. On aurait pu fixer peut-être \$200,000, je ne sais pas. Enfin, il s'agissait de trouver un palier.

**M. Lalande:** Oui, c'est ça, l'évaluation, finalement, c'est parce que cela existe dans d'autres lois que vous en êtes arrivé à cela...

**M. de Belleval:** C'est selon les conseils du Conseil du trésor qu'on a fixé ce montant.

**M. Lalande:** Le ministre a indiqué qu'il s'agissait de biens immobiliers dans certains cas; évidemment, si c'est l'immeuble. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de spécifier, justement, que c'est relativement à des biens meubles et immeubles?

**M. de Belleval:** Biens comprend tout, les biens mobiliers ou immobiliers. Par exemple, un ordinateur de grande capacité peut coûter plus de \$100,000. On veut aussi avoir un droit de regard là-dessus.

**M. Lalande:** Enfin, je ne partage pas tout à fait cette interprétation à l'effet que "biens" comprend le tout. C'était simplement une mesure de sécurité que je lui indiquais; je n'en ferai pas du tout un plat.

**M. de Belleval:** D'accord. Je pense que ni vous ni moi d'ailleurs, bien que vous ayez une qualité supplémentaire sur moi, vous êtes juriste... Mais des juristes spécialisés dans ce domaine nous disent que c'est correct.

**M. Lalande:** Très bien.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 14. M. le député de Bellechasse.

**M. Goulet:** On parle de \$100,000 maximum, mais ils peuvent arriver avec deux contrats de \$99,000 et ils sont dans la loi.

**M. de Belleval:** C'est-à-dire que, effectivement, tout...

**M. Goulet:** Non, je veux dire que, si cet article est là, il a sa raison ou il ne l'a pas.

**M. de Belleval:** Non, je pense que ce genre de disposition existe tant dans les lois que dans les règlements élaborés en vertu de la Loi sur l'administration financière. C'est évident qu'un gestionnaire "ratoureux" peut toujours tenter d'éviter l'application de la loi en fractionnant des contrats, mais, évidemment, s'il le fait sciemment, c'est-à-dire que si, à sa face même, on se rend compte qu'il a fractionné un contrat, c'est illégal. On ne peut faire indirectement ce qu'il nous est défendu de faire directement.

**M. Goulet:** Ce n'est pas seulement au niveau de la fraction des contrats, c'était au niveau du total des contrats, sans être fractionnés. Quelqu'un qui va faire faillite, à

un moment donné, ce n'est pas nécessairement parce qu'il a signé un gros contrat qu'il n'a pas respecté; il peut en avoir signé...

**M. de Belleval:** Non, vous avez raison, cela peut être soit par fractionnement, soit par addition de contrats successifs. Mais là, on le voit très bien. Il y a des cas limites, mais il y a d'autres cas où c'est flagrant. Alors, ce sont les règles normales qui s'appliquent dans pareils cas. Il faut fixer une limite.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 14 est adopté?

**M. Goulet:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté. L'article 15. Est-ce que l'article 15 est adopté?

**M. de Belleval:** C'est un article de concordance.

**M. Goulet:** Articles 15, 16.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 15, adopté. Article 16?

**M. Goulet:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 16, adopté.

**M. Lalande:** Non. Je voudrais, pour le bénéfice du journal des Débats, que le ministre nous donne quelques statistiques sur le nombre de fonctionnaires de la Régie de l'assurance automobile qui seront intégrés.

**M. de Belleval:** C'est-à-dire du Bureau des véhicules automobiles qui seront intégrés ou du ministère des Transports.

**M. Lalande:** Oui, c'est cela.

**M. de Belleval:** Actuellement, ce nombre est estimé à 1323.

**M. Lalande:** Ajoutés aux effectifs actuels...

**M. de Belleval:** De la Régie de l'assurance automobile.

**M. Goulet:** Est-ce qu'il y en a qui ont demandé d'être transférés ailleurs? Est-ce qu'il y en a beaucoup? Aucun?

**M. de Belleval:** Pas pour l'instant, en tout cas. Il est toujours loisible à un fonctionnaire, dans la fonction publique, de demander une mutation.

**M. Goulet:** Non, mais dans ce cas, ils ont dit: On n'y va pas, à la régie.

**M. de Belleval:** Non, il n'y a personne qui a fait cela.

**M. Goulet:** Personne? Il n'y en a pas au moins un?

**M. de Belleval:** Bien, écoutez.

**M. Goulet:** Non, mais je vous le demande.

**M. de Belleval:** On peut vérifier, on peut en trouver un si cela peut faire plaisir au député.

**M. Goulet:** D'accord.

**M. de Belleval:** D'ailleurs, il y a actuellement des fonctionnaires du Bureau des véhicules automobiles qui sont effectivement en instance de demande de mutation. Je suis certain que, sur les 1300 actuellement, il y en a qui ont fait, il y a une semaine, quinze jours ou trois mois, une demande de mutation.

**M. Goulet:** Bon.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 16 est-il adopté?

**M. Lalande:** Non, pas tout à fait, encore. Il y a d'autres questions que je voudrais poser. Quand on dit que "le Conseil du trésor peut déterminer dans quelle mesure et selon quelles modalités doit s'effectuer la mutation des fonctionnaires", qu'est-ce que cela veut dire exactement?

**M. de Belleval:** Vous savez comme moi que, quand il y a de tels transferts d'effectif, il s'élève parfois des différends entre celui qui perd les fonctionnaires en question et celui qui les trouve. Celui qui les perd, évidemment, cherche à en garder le plus possible en son giron et l'autre cherche à en avoir le plus possible. Ça prend quelqu'un pour arbitrer ces choses et c'est le Conseil du trésor qui détermine les plans d'effectif et qui a la responsabilité d'arbitrer ces différends s'il en survient.

**M. Lalande:** M. le Président, on sait que le siège social de la régie, comme celui du BVA, est à Québec, dans la Communauté urbaine de Québec.

**M. Gratton:** À Québec, dans la région métropolitaine.

**M. Lalande:** ... dans la région métropolitaine de Québec. Pour aller au-delà de la question de mon collègue de

Bellechasse, est-ce qu'en regroupant, encore une fois, selon le plan d'organisation supérieure que vous avez entre les mains, en tout cas, le projet, il y aura une des mouvements de personnel à Montréal...

**M. de Belleval:** Non, pas à court terme, pas du tout.

**M. Lalande:** Il n'y a aucune planification pour transférer certains postes à Montréal, ou quoi que ce soit?

**M. de Belleval:** Non.

**M. Lalande:** Pour le moment, on conserve...

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 16 est-il adopté?

**M. Lalande:** Oui, M. le Président.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 16 est adopté? L'article 17.

**M. de Belleval:** C'est un article de concordance, on remplace des mots par d'autres.

**M. Goulet:** C'est là qu'on voit que la régie a le rang d'un ministère.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 17 est-il adopté?

**M. Lalande:** Juste pour me permettre, M. le Président, de passer à travers... L'article 126, les mots "à Québec" et "ou du directeur intérimaire", qu'est-ce que c'est?

**M. de Belleval:** C'est un code qui date de 1924, comme vous le savez, ou 1926. Ce sont des expressions vieillottes, c'est une disposition périmée. On dit, par exemple: "Un paiement de facture doit être fait au bureau, à Québec, à l'adresse du directeur ou du directeur intérimaire". C'est évidemment périmé. Le Code actuel de la route date de 1924, comme vous le savez.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 17 est-il adopté?

**M. Lalande:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 17 est adopté? L'article 18.

**M. de Belleval:** L'article 18, c'est un article de concordance, encore une fois.

**M. Goulet:** Combien ça peut coûter, approximativement, pour tout changer cela, la paperasse, les enseignes...

**M. de Belleval:** Il y a un article qui prévoit qu'on conserve la paperasse jusqu'à ce qu'elle soit épuisée. Alors, il n'est pas question de...

**M. Goulet:** Il va y avoir des choses à changer, peut-être des petites lettres sur les portes...

**M. de Belleval:** Non, on ne changera rien tant que...

**M. Goulet:** Non?

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 18 est-il adopté?

**M. de Belleval:** L'article 19, c'est une disposition transitoire normale.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 19?

**Une voix:** Adopté.

**M. de Belleval:** L'article 20, c'est la même chose.

**Le Président (M. Lacoste):** Un instant. Est-ce que l'article 19 est adopté?

**M. de Belleval:** Oui, oui.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 19 est adopté. L'article 20?

**M. de Belleval:** L'article 20, c'est la même chose.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 20 est adopté?

**M. de Belleval:** Et c'est la même chose jusqu'à la fin, en fait, l'article 21, c'est la même chose.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 20 est adopté?

**M. de Belleval:** Oui.

**M. Goulet:** Je ne veux pas revenir sur l'article 19 - on va assez rapidement - mais c'est seulement une question de principe. Je ne me souviens pas si c'était le ministre ou son prédécesseur, sur le caractère confidentiel des renseignements, des documents...

**M. de Belleval:** C'est prévu dans le Code de la sécurité routière qu'on verra demain. C'est d'ailleurs prévu dans le Code de la route actuel.

**M. Goulet:** Le ministre sait que, sur un simple appel téléphonique, peut-être pas tout

le monde, mais un peu n'importe qui peut avoir les renseignements. Vous vous souvenez, on en avait parlé.

**M. de Belleval:** Je pense que, là-dessus, il y a des règles d'éthique qui ont été resserrées, comme vous le savez.

**M. Goulet:** Oui.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 20 est adopté?

**Une voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté. L'article 21?

**M. Gratton:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 21 est adopté?

**M. Lalande:** Oui.

**M. de Belleval:** Adopté.

**M. Lalande:** C'est la question qu'on posait tout à l'heure au ministre concernant...

**M. de Belleval:** C'est cela, c'est pour conserver la paperasse jusqu'à son épuisement.

**M. Lalande:** ... l'épuisement des stocks.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 22 est adopté?

**M. Lalande:** Adopté.

**Le Président (M. Lacoste):** L'article 23.

**M. Gratton:** Vous avez hâte de finir, M. le Président? Vous allez trop vite.

**M. de Belleval:** On a transféré les fonctionnaires un peu plus tôt, maintenant, à l'article 23, on transfère les biens mobiliers. Adopté?

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que l'article 23 est adopté? M. le député de Bellechasse, est-ce que 23 est adopté?

**M. Goulet:** Oui, M. le Président.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 24.

**M. Gratton:** 24, M. le Président, la régie acquiert les droits et assume les obligations du ministre des Transports. Cela inclut tout, ça?

**M. Goulet:** La négation même...

**M. Gratton:** Les machines à café.

**M. Goulet:** Il pourrait écrire ce qu'il voudrait.

**M. Lalande:** Il est responsable.

**M. de Belleval:** Oui, par exemple, pour l'approvisionnement du Bureau des véhicules automobiles en formulaires, en papier, etc., c'est le ministre des Transports qui a les obligations vis-à-vis du Bureau des véhicules automobiles. Par exemple, s'il y a des commandes de logées auprès du Service général des achats, etc., cela est transféré maintenant à la régie.

**M. Goulet:** Une régie aux mêmes normes, justement, qu'un ministère.

**M. de Belleval:** Oui, exactement.

**M. Goulet:** Je veux dire: soumissions ou Service général des achats, ou fichier central.

**M. de Belleval:** C'est-à-dire qu'il y a un règlement général qui a été adopté par le gouvernement qui prévoit ce genre de choses.

**M. Goulet:** ...et Jean-Roch, c'est vrai, tu as raison.

**M. Lalande:** C'est parce que l'article a quand même une portée assez générale, tout de même. Je comprends le ministre, le sens de sa réponse, de dire que, dans ces cas-là, ce soit transféré, que les droits que le ministre...

**M. de Belleval:** Mettons que j'ai commandé, je ne sais pas, une rame de papier la semaine dernière pour la régie, bien...

**M. Lalande:** Mais l'article est d'application plus générale. Il y a peut-être certains droits, ça porte quand même à une certaine confusion. N'y aurait-il pas lieu d'essayer de rédiger un peu mieux cet article? Quand même, "acquiert les droits et assume les obligations du ministre des Transports à l'égard du Bureau des véhicules automobiles", il faudrait d'abord savoir exactement quels étaient les droits et les obligations du ministre des Transports à l'égard du BVA.

**M. Gratton:** Ce n'est sûrement pas acheter des formulaires.

**M. de Belleval:** Non, c'est toutes sortes de droits qui peuvent exister actuellement.

**M. Gratton:** Comme quoi?

**M. de Belleval:** Je ne sais pas, mettons qu'il y a une poursuite...

**M. Gratton:** C'est vous le ministre.

**M. de Belleval:** Je ne sais pas, s'il y a une poursuite contre le Bureau des véhicules automobiles, c'est la régie qui va assumer maintenant les droits du ministre de ce côté-là. Supposons que j'avais un droit d'appel dans un domaine quelconque, c'est la régie qui assume ce droit-là.

**M. Gratton:** Je ne sais s'il est personnellement au courant des procédures judiciaires présentement en cour contre lui.

**M. de Belleval:** Il doit toujours en avoir, non. Je ne suis pas personnellement au courant de tout ça.

**M. Goulet:** Je vais aller coucher chez vous ce soir.

**M. de Belleval:** C'est ça, exactement.

M. Lalande: Mais on assiste quand même à une certaine dissolution du pouvoir ministériel dans ceci. Je pense qu'on illustre dans cet article de façon plus particulière que là il y avait des responsabilités rattachées directement à un ministre. Là, on les passe quand même à la régie et on le dit en toutes lettres dans ceci. Tous les droits et toutes les obligations que le ministre avait à l'égard du Bureau des véhicules automobiles, voilà que c'est maintenant la régie qui les assume. Vous conviendrez quand même que c'est plus qu'à sa face même, c'est sur le fond que la régie se substitue à bien des égards au ministre à l'intérieur de ceci. C'est ça notre argumentation de fond à savoir que nous disons que peut-être le ministre, par ceci, élude certaines responsabilités qu'il avait antérieurement.

**M. de Belleval:** Il s'agit des responsabilités juridiques du ministre et non pas de ses responsabilités politiques, qui, elles, sont maintenues de toute façon, et les responsabilités en matière budgétaire ou autres dont on a parlé aux articles 4, 13 et 14.

**M. Gratton:** Le ministre ne pourra quand même pas échapper à la règle qui veut que les responsabilités juridiques découlent des responsabilités politiques du ministre.

**M. de Belleval:** C'est-à-dire que les obligations politiques du ministre, les obligations en vertu de la Loi sur l'administration financière, etc., ne découlent

pas des obligations juridiques mentionnées à l'article 24. Elles découlent de la Loi sur la Législature, et d'autres lois, de toute façon, et du système parlementaire dans lequel on fonctionne.

**M. Gratton:** Adopté sur division, M. le Président.

**Le Président (M. Lacoste):** 24, adopté sur division.

**M. Gratton:** À l'article 25, M. le Président...

**Le Président (M. Lacoste):** Article 25.

**M. Gratton:** On sait que le Bureau des véhicules automobiles aussi bien que la Régie de l'assurance automobile ont du personnel non seulement au siège social mais dans les régions. Est-ce qu'on a établi si ces fonctionnaires actuellement à l'emploi du BVA sont intégrés nécessairement au bureau de la régie dans les mêmes régions? J'imagine qu'il doit y avoir des régions où la régie n'a pas de bureau comme tel. Est-ce qu'on a prévu de quelle façon les fonctionnaires à l'emploi du BVA seront mutés ou affectés?  
(23 h 45)

**M. de Belleval:** Les fonctionnaires sont mutés à la Régie de l'assurance automobile sur place, dans les lieux où ils sont actuellement.

**M. Gratton:** Où est-ce garanti, dans la loi?

**M. de Belleval:** Ce n'est pas garanti dans la loi. C'est l'effet des dispositions administratives que l'on prend par ailleurs, c'est-à-dire qu'on transfère les 1333 fonctionnaires dont on a parlé tantôt, on transfère tous les biens immobiliers. Comme je l'ai dit, dans le cadre du plan d'organisation actuel, à toutes fins pratiques, et comme c'est la Loi sur la fonction publique qui s'applique à ces gens, de toute façon, qu'ils soient au Bureau des véhicules automobiles ou à la Régie de l'assurance automobile, les obligations que le gouvernement a envers ses fonctionnaires, en ce qui concerne le lieu d'assignation, etc., toutes ses obligations sont maintenues.

**M. Gratton:** Donc, le ministre nous affirme catégoriquement que tout employé du BVA actuellement, dans une région donnée, est assuré de conserver son emploi dans la même région, à la suite de la fusion dont il est question dans le projet de loi.

**M. de Belleval:** Exactement.

**M. Gratton:** Le ministre ne m'en voudra

sûrement pas de lui poser une question d'intérêt régional pour ma région. Si je ne m'abuse, le BVA avait déjà pris la décision d'implanter un bureau dans la ville de Gatineau.

**M. de Belleval:** Ce sera maintenu.

**M. Gratton:** Ce sera maintenu.

**M. de Belleval:** Exactement.

**M. Gratton:** Indépendamment des décisions que pourrait prendre la régie éventuellement. Le ministre s'engage aussi à ce que ce soit respecté.

**M. de Belleval:** Exactement.

**M. Gratton:** Le député de Papineau en sera très heureux. Je ne souhaite pas au ministre qu'il déroge à cela, parce que s'il est malheureux, il risque...

**M. de Belleval:** Effectivement, j'aime mieux respecter cet engagement que j'ai pris...

**M. Goulet:** Quant à y être, on peut en négocier un pour Bellechasse?

**M. de Belleval:** Est-ce que l'article 25 est adopté?

**M. Lalande:** Je ne suis quand même pas rendu dans Bellechasse, je vais rester dans Maisonneuve. Je voudrais simplement demander au ministre si, de façon technique, tous les employés actuels du Bureau des véhicules automobiles sont des fonctionnaires au sens de la Loi sur la fonction publique ou s'il y a des mandataires ou d'autres personnes engagées qui ne sont pas régis par...

**M. de Belleval:** Il y a des mandataires, par exemple, entre autres, on l'a dit tantôt, des Bureaux d'immatriculation privés.

**M. Lalande:** Mais ces mandataires-là n'ont pas la protection, évidemment, de la Loi sur la fonction publique.

**M. de Belleval:** Non, les caisses populaires...

**M. Lalande:** Pour reprendre la question de mon collègue de Papineau...

**M. Gratton:** Aie!

**M. Lalande:** Je m'excuse, de Gatineau. La langue m'a fourché. Pour reprendre la question de mon collègue de Gatineau, je dis bien que les fonctionnaires ou les mandataires ou les employés ne seront pas,

du seul fait de la fusion, remerciés de leurs services.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Bellechasse.

**M. Goulet:** Non, c'est parce que je voyais le député de Gatineau négocier un bureau dans sa région. J'en aurais négocié un, mais au lieu du bureau, j'aurais pris quelques milles de route supplémentaires, étant donné que c'est le même ministre. On négociera cela demain, avant l'adoption en troisième lecture. Avant d'adopter l'article 26... Vous êtes rendus à l'article 26? Cela va pour l'article 25.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 25, adopté? Adopté. À l'article 26, vous avez un amendement. On l'a tous, je n'en ferai pas lecture. M. le ministre.

**M. de Belleval:** Est-ce que vous désirez que je lise l'amendement?

**Le Président (M. Lacoste):** Non, pas besoin. Vous avez présenté un amendement.

**M. Gratton:** Pourquoi profite-t-on de ce projet de loi?

**M. de Belleval:** Il s'agit d'un cas un peu cocasse. C'est pour nous permettre de régler immédiatement un problème qui se pose, surtout dans la ville de Montréal, pour permettre de prescrire certains types d'antidérapants pour certaines catégories de véhicules. Alors, comme la troisième lecture du Code de la sécurité routière ne sera pas adoptée avant le mois de mars et qu'à ce moment-là la saison hivernale sera passée, on profite de l'adoption de ce projet de loi pour introduire tout de suite cette disposition qu'on retrouve intégralement dans le Code de la sécurité routière qui a été déposé.

**M. Gratton:** M. le Président, qu'est-ce qui se passe de spécial à Montréal?

**M. Lalande:** Oui, comme député de Montréal et résident de Montréal, je suis fortement intéressé, d'autant plus, M. le Président, que j'ai des pneus à crampons sur ma voiture. Je ne voudrais pas, à partir de la messe de minuit du 25 décembre, être obligé d'enlever mes crampons. Est-ce que le ministre peut donner des spécifications là-dessus, s'il vous plaît?

**M. de Belleval:** Non, l'histoire des crampons, c'est déterminé par un décret ministériel.

**M. Lalande:** À quel genre d'antidérapants le ministre fait-il allusion?

**M. de Belleval:** Des chaînes, par exemple.

**M. Lalande:** Les griffes?

**M. de Belleval:** Pas les griffes.

**M. Goulet:** Cela doit être des chauffeurs de taxi, ça.

**M. Gratton:** C'est un problème sérieux, cette affaire.

**M. de Belleval:** Oui.

**M. Lalande:** Je voudrais être rassuré. Il n'y a pas moyen de dire: Notamment, ce qui est communément appelé des chaînes?

**M. de Belleval:** C'est le terme retenu par les légistes.

**M. Gratton:** M. le Président, pourquoi est-ce devenu si urgent pour la ville de Montréal?

**M. de Belleval:** Parce que, depuis plusieurs années, la ville de Montréal aimerait munir certaines charries qui doivent, entre autres, gravir des côtes - d'antidérapants. En vertu de la loi actuelle, ils ne peuvent utiliser ces antidérapants. Avec l'article de loi, cela va régler leur problème, dès le présent hiver.

**M. Gratton:** "Le ministre des Transports pourra, par décret publié à la Gazette officielle, autoriser, à toute condition qu'il détermine, l'utilisation..."

**M. de Belleval:** C'est cela.

**M. Gratton:** C'est la partie du Code de la route qu'on modifie. C'est le deuxième alinéa seulement.

**M. de Belleval:** C'est cela.

**M. Gratton:** Est-ce qu'on peut demander en échange de quoi?

**M. de Belleval:** Le premier aussi, si on veut. On le modernise.

**M. Lalande:** Le maire de Montréal est-il au courant de ce qu'on s'apprête à faire?

**M. de Belleval:** Oui, il est tout à fait d'accord avec cela. Je ne sais pas si le maire lui-même est au courant directement. Je ne lui ai pas parlé spécifiquement là-dessus. Son administration est tout à fait d'accord avec cela. Cela va lui faire bien plaisir que le député de Maisonneuve s'inquiète de lui.

**M. Lalande:** C'est parce qu'on a un député de l'Union Nationale ici et ils ont des liens privilégiés avec le maire de Montréal.

**M. de Belleval:** Ne tournez pas le fer dans la plaie.

**M. Goulet:** M. le Président, des liens, d'accord mais il n'y a pas de chaînes. Forcés à part, actuellement, une déneigeuse de la ville n'a pas le droit de fonctionner avec des chaînes, selon le Code de la route. Avec des crampons, oui, parce que cela pèse plus que 5000 livres, je pense, selon le code, mais les chaînes, il n'en a jamais été question.

**M. de Belleval:** C'est le cas.

**M. Goulet:** On parle des crampons; on ne parle pas des chaînes.

**M. de Belleval:** On parle de types d'antidérapants.

**M. Lalande:** Pour bien comprendre l'article...

**M. de Belleval:** Je peux lire le texte actuel, si vous voulez.

**M. Lalande:** Oui, s'il vous plaît.

**M. de Belleval:** "Aucun véhicule ne doit être conduit dans les chemins publics ayant sur un ou plusieurs de ses bandages des antidérapants sous forme de griffes ou de chaînes ou autres appareils propres à endommager le chemin ou qui sont spécifiquement prohibés par le ministre des Transports." C'est ce qui est pertinent. C'est ce qu'on transforme par: "Nul ne peut conduire un véhicule routier dont un pneu est muni d'antidérapants sous forme de griffes ou muni de tout autre objet susceptible d'endommager les chemins publics. Toutefois, le ministre des Transports peut, par décret publié à la Gazette officielle, autoriser, aux conditions qu'il détermine, l'utilisation de certains types d'antidérapants pour certaines catégories ou sous-catégories de véhicules routiers".

**M. Lalande:** La présente loi va entrer en vigueur le 24 décembre 1980, sauf qu'il faudra que les règlements soient publiés dans la Gazette officielle?

**M. de Belleval:** Oui.

**M. Lalande:** Cela nous mène peut-être un peu plus tard que le 24 décembre, peut-être au mois de février.

**M. de Belleval:** Oui, oui, ce qu'on préfère.

**M. Lalande:** C'est pour cela...

**M. de Belleval:** Non, cela prend une semaine à publier cela.

**M. Goulet:** Pour les tracteurs de ferme, qu'est-ce qui va arriver? Le ministre, sur la 60<sup>e</sup> à Charlesbourg, ne voit pas cela souvent, mais, chez nous, sur Henri-Bourassa, on voit cela.

**M. Lalande:** À Montréal, il y en a aussi.

**M. de Belleval:** Ils ne sont pas réputés être munis de pneus endommageant la voie publique.

**M. Goulet:** Les chaînes à anneaux, voyons donc!

**M. de Belleval:** Pardon?

**M. Goulet:** Les tracteurs de ferme avec les chaînes à anneaux, est-ce que c'est considéré là-dedans?

**M. de Belleval:** Il n'est pas censé se promener sur le chemin public.

**M. Goulet:** C'est un véhicule routier.

**M. de Belleval:** Quelque véhicule que ce soit, y compris un véhicule de ferme, s'il est muni d'appareils propres à endommager la voie publique, il peut être en contravention, c'est évident.

**M. Goulet:** Beaucoup d'agriculteurs dans nos régions, qui ont ce qu'on appelle les fameuses chaînes à anneaux et qui n'ont qu'à traverser le chemin avec un tracteur, vont être obligés d'enlever leurs chaînes et, rendus de l'autre côté, de les remettre.

**M. de Belleval:** C'est cela, ils peuvent être en état d'infraction.

**M. Goulet:** Je ne sais pas, mais il me semble que...

**M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):** Il faudrait qu'ils prouvent qu'ils font des dommages.

**M. de Belleval:** Si vraiment cela cause...

**M. Goulet:** J'ai l'impression que vous voulez nous en passer une petite vite!

**M. de Belleval:** C'est ce qui existe déjà à ce point de vue là.

**M. Goulet:** Oui.

**M. de Belleval:** Cela ne change rien de ce point de vue.

**M. Lévesque (Kamouraska-Témiscouata):** Sauf que, s'il ne fait pas de dommage...

**M. Gratton:** Le moins qu'on puisse dire, c'est que c'est bizarre.

**M. de Belleval:** Je suis d'accord avec vous, c'est tout à fait bizarre, mais c'est...

**M. Gratton:** Votre sourire l'est encore plus.

Est-ce qu'il y a d'autres villes que Montréal qui ont formulé cette demande? Ce qu'on ne ferait pas pour le maire de Montréal!

**M. Goulet:** Pour qu'il reste là!

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que le nouvel article 26 est adopté?

**M. Goulet:** Sur division, l'article 26.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté?

**M. Goulet:** Sur division.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté sur division.

**M. Goulet:** Oui, l'article 26.

**Le Président (M. Lacoste):** Article 27.

**M. de Belleval:** Alors, l'article 27, on change l'article par le suivant: "La présente loi entre en vigueur le 24 décembre 1980."

**M. Gratton:** M. le Président, je regrette de devoir dire au ministre qu'on ne peut pas accepter ce libellé. On ne peut pas présumer d'un consentement unanime que requerra demain le ministre à l'Assemblée nationale pour déroger aux règles de pratique de l'Assemblée, pour en arriver à faire en sorte que ce projet puisse être sanctionné le 24 décembre 1980.

**M. de Belleval:** Je suis bien conscient de cet aspect de la question et je compte sur la collaboration de l'Opposition pour en permettre l'exécution.

**M. Gratton:** Moi, je veux bien assurer le ministre de la collaboration, mais je ne peux quand même pas parler au nom de ma formation politique et, même si je le pouvais, je ne pourrais pas parler au nom des députés indépendants. Il en reste quand même au moins un qui me vient à l'esprit. Il me semble que ce n'est pas le rôle d'une commission de prendre une décision qui pourrait invalider une décision de l'Assemblée

nationale.

**M. de Belleval:** Remarquez que, de ce côté, il n'y a pas de différence entre l'article 26 amendé ou l'ancien article 26.

**M. Gratton:** Absolument.

**M. de Belleval:** Si on a mis cette date précise, c'est parce que cela correspond avec un changement de période de paie, c'est tout.

**M. Gratton:** M. le Président, il y a une différence fondamentale. Je m'excuse, mais si, demain, le leader du gouvernement ou le ministre n'obtient pas le consentement unanime nécessaire pour la troisième lecture; on sait que, demain, on déposera le rapport; normalement, il devrait y avoir une période de 24 heures pour le prendre en considération et une autre période de 24 heures pour adopter le projet de loi no 18 en troisième lecture. Donc, pour déroger à ces règles, cela prendra le consentement unanime, non seulement de l'Opposition, mais de l'ensemble des membres de l'Assemblée nationale.

**M. de Belleval:** D'accord.

**M. Gratton:** Donc, on ne peut pas présupposer, ce soir, l'obtenir.

**M. de Belleval:** Non.

**M. Gratton:** Donc, on ne peut pas non plus adopter un article qui obligerait d'avance à sanctionner un projet de loi le 24 décembre, parce qu'à compter de demain, la session sera ajournée.

**M. de Belleval:** C'est sûr.

**M. Gratton:** Alors, je suggère au ministre qu'il devrait revenir au libellé de l'article 26 inscrit dans le projet de loi.

**M. de Belleval:** On tient pour acquis que l'Opposition n'utilisera pas, bien que ce soit son droit, ou qu'aucun membre de cette Assemblée n'utilisera demain son droit technique pour empêcher l'application immédiate de la loi. Mais il est évident que, si c'était le cas, cet article sera rendu caduc.  
(Minuit)

**M. Gratton:** M. le Président, j'insiste pour qu'on revienne. Je ne voudrais pas être désagréable à l'endroit de la commission, ni à l'endroit du ministre, mais je lui ferai remarquer qu'il est tout à fait non conforme. Je ne suis pas prêt à m'engager à donner mon consentement demain.

**M. de Belleval:** Je ne vous le demande

pas, M. le député.

**M. Gratton:** Vous me demandez de poser un geste ce soir, d'adopter l'article 27 et de dire oui à cet article, alors que, demain, je pourrai agir de façon à l'invalider.

**M. de Belleval:** D'accord.

**M. Gratton:** J'aime mieux être conséquent, M. le Président.

**M. de Belleval:** Adoptons-le sur division.

**M. Gratton:** Pas du tout, M. le Président. J'insiste - et j'en fais une motion d'amendement - pour que les mots "le 24 décembre 1980" soient remplacés par les mots "le jour de sa sanction".

**M. Goulet:** M. le Président, est-ce que c'est recevable?

**Le Président (M. Lacoste):** Le ministre présente un amendement...

**M. de Belleval:** J'aurais une question à poser avant, au député de Gatineau.

**Le Président (M. Lacoste):** ...à l'article 27 et on revient... Cela a pour effet d'éliminer l'amendement du ministre.

**M. de Belleval:** M. le Président, j'ai une question à poser au député de Gatineau. Si, par hasard, du fait de votre grande bonté, demain on peut obtenir la dérogation, il faudrait revenir, en amendement, en troisième lecture pour inscrire cet article-là.

**M. Gratton:** Absolument pas, M. le Président. Le ministre pourrait la faire sanctionner et la faire entrer en vigueur dès demain soir, s'il le désire, ou le 24 décembre, ou à n'importe quelle date où jugera utile de la faire sanctionner.

**M. de Belleval:** C'est ça, le problème. L'article dit: Le jour de sa sanction. Il y a un problème administratif, il faut bien le comprendre. C'est la période de paie. Il est important que la loi entre en fonction le jour du changement de période de paie pour des raisons administratives évidentes. Alors, il faudrait s'amener chez le lieutenant-gouverneur exactement le 24 décembre. Vous comprenez que c'est un peu incongru de mettre une pareille obligation dans la loi. Donc il faudrait, de toute évidence, faire un amendement. Ce que je propose, c'est qu'on adopte l'article sur division. Effectivement, si l'Opposition refuse son accord demain, qu'est-ce que vous voulez, "it is just too bad"!

**M. Gratton:** Je regrette, M. le Président, mais, si on ne veut pas qu'elle entre en vigueur le jour de sa sanction, qu'on indique...

**M. de Belleval:** À ce moment-là, vous serez logiques avec vous-mêmes.

**Le Président (M. Lacoste):** Actuellement, il est minuit. Est-ce qu'il y a consentement pour qu'on poursuive nos travaux?

**M. Gratton:** Il n'y en aura pas si le ministre s'entête à conserver le libellé qu'il y a là. On va mettre fin à la commission tout de suite et on n'aura pas terminé.

**Le Président (M. Lacoste):** Nous allons ajourner nos travaux...

**M. Goulet:** Si vous permettez, non...

**M. de Belleval:** Ne vous énervez donc pas, M. le Président, s'il vous plaît.

**M. Goulet:** Si vous le permettez, M. le Président, d'abord, pour continuer, ça prend un consentement. Où je veux en venir, c'est que le député de Gatineau a raison, mais il y a une formule qu'on emploie - je ne l'ai pas, je l'ai cherchée rapidement - où ce n'est pas le jour de sa sanction et ce n'est pas, non plus, le 24 décembre. C'est la formule qui dit: Quand le ministre le jugera opportun. Parce qu'il arrive souvent dans des projets de loi qu'il y a une quantité d'articles qui entrent en vigueur une telle journée et pour, tel autre article, par exemple, on dit: Cet article entrera en vigueur telle journée.

**M. de Belleval:** D'accord. Sur proclamation.

**M. Goulet:** Sur proclamation.

**M. de Belleval:** Je suis d'accord. La présente loi entrera en vigueur sur proclamation.

**M. Gratton:** Est-ce que c'est ça qui est le libellé?

**M. de Belleval:** Quel est le libellé normal dans ce cas-là?

**M. Goulet:** Non. Le jour de sa sanction, cela veut dire que, si elle est sanctionnée demain, elle entre en vigueur demain.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce qu'il y a consentement pour poursuivre nos travaux quelques minutes, le temps de finaliser ça?

**M. Goulet:** Moi, je le donne, M. le Président.

**M. Gratton:** Le temps de faire l'amendement, oui.

**M. de Belleval:** Je suis d'accord.

**M. Goulet:** M. le Président, ce que le député dit, ce n'est pas la même chose. Le jour de sa sanction, c'est que, si elle est votée en troisième lecture demain...

**M. de Belleval:** D'accord.

**M. Goulet:** ...et que le lieutenant-gouverneur y met son sceau, ça veut dire que ça entre en vigueur demain.

**M. de Belleval:** Je trouve votre suggestion tout à fait correcte.

**M. Goulet:** Voyez-vous comme ça peut être utile un député de l'Opposition!

**M. de Belleval:** Je m'entends bien avec vous, vous le savez.

**M. Goulet:** Là, vous n'avez pas le choix, par exemple!

**M. de Belleval:** Même quand j'ai le choix.

**M. Goulet:** Oui?

**M. de Belleval:** La présente loi entrera en vigueur à la date qui sera fixée par proclamation du gouvernement. Alors, l'article 26, qui devient 27, bien sûr, M. le Président, se lirait comme suit: "La présente loi entrera en vigueur à la date qui sera fixée par proclamation du gouvernement."

**Le Président (M. Lacoste):** La présente loi...

**M. de Belleval:** ...entrera en vigueur à la date qui sera fixée par proclamation du gouvernement.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le député de Gatineau, est-ce que vous retirez votre amendement?

**M. Gratton:** Oui.

**Le Président (M. Lacoste):** M. le ministre dépose un nouvel amendement: "La présente loi entrera en vigueur à la date qui sera fixée par proclamation du gouvernement." C'est bien cela? Cet amendement est-il adopté?

**M. de Belleval:** Adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté?

**M. Gratton:** Sur division.

**M. Goulet:** ... Quand on est contre le principe, c'est normal. Il faut être logique.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté sur division.

**M. Gratton:** M. le Président, vous me permettez de remercier le ministre de nous avoir fourni des réponses à toutes nos questions. Je veux lui dire que, malgré tout, nous considérons encore son projet de loi no 18 comme étant tout à fait inacceptable.

**M. de Belleval:** M. le Président, je remercie les députés de l'Opposition pour leur collaboration et leur gentillesse habituelles, d'ailleurs, au sein de cette commission. Je les assure de ma profonde gratitude et leur souhaite de bonnes vacances.

**Le Président (M. Lacoste):** Est-ce que le projet de loi no 18, Loi sur la fusion du Bureau des véhicules automobiles et de la Régie de l'assurance automobile du Québec, est adopté avec ses amendements?

**M. de Belleval:** Unanimement, M. le Président.

**M. Gratton:** Sur division.

**Le Président (M. Lacoste):** Adopté sur division, avec amendements.

La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 0 h 7)