



fédération  
des acef du  
québec

1212 rue Panet, Montréal, Québec - Tél.: 526-0823

L'ASSURANCE-AUTOMOBILE :  
POUR UNE REFORME COMPLETE

Comité inter-ACEF  
sur l'assurance-automobile

MAI 1977

acef de la côte-nord  
 acef de montréal  
 acef du nord-ouest québécois  
 acef de la rive sud  
 acef de granby

acef de l'outaouais  
 acef de québec  
 acef du saguenay-lac st-jean  
 acef de joliette  
 acef de ste-thérèse

acef de shawinigan  
 acef de thetford-mines  
 acef de l'estrie  
 acef de victoriaville

## L'ASSURANCE-AUTOMOBILE

### AVANT-PROPOS

Dans ce bref exposé, nous allons d'abord situer le mouvement que nous représentons et ses rapports avec le sujet de cette intervention.

En mettant de l'avant notre position, nous répondrons aux principaux arguments soumis par les diverses parties intéressées.

Enfin, l'assurance-automobile nous apparaît comme un sujet fort restreint par rapport aux problèmes graves auxquels font face les masses laborieuses: pauvreté, chômage, inaccessibilité à certains biens et services essentiels et plus près de notre raison d'être, l'endettement chronique de millions de travailleurs. Dans ce contexte, nous allons donc relier le sujet traité à la problématique sociale qu'il sous-tend et élaborer les solutions dans cette perspective.

### Le mouvement ACEF

Le mouvement ACEF existe depuis une quinzaine d'années. Il est né au sein de la classe ouvrière, non pas en vertu de l'imagination inspirée de quelques individus, mais parce qu'il correspondait et correspond toujours à un besoin flagrant de cette même classe ouvrière. La consommation massive, devenue "obligation sociale" dans notre système, entraîne, faute de

moyens, un endettement en spirale dont les seules statistiques font frémir. Les dernières statistiques montrent en effet que pour la période de 1965 à 1975, alors que les salaires et traitements en dollars constants ont augmenté de 24.5%, le crédit et son corollaire l'endettement a augmenté de son côté, en dollars constants toujours, de 94%. Le Québec détient de plus un triste championnat: 35% des ventes à tempérament du Canada et plus de 30% des prêts personnels chez les compagnies de finance, c'est-à-dire là où le coût est le plus élevé. C'est cette situation que nous nous appliquons à dénoncer et qui constitue, à proprement parler, la raison d'être du mouvement.

L'achat d'automobile constituant la raison principale de l'utilisation du crédit (environ 33% des dettes, nous reviendrons plus loin sur ce sujet.

L'assurance-automobile, pour nous, doit être située dans ce contexte de notre objectif premier: lutter contre l'endettement. Malgré son importance, le problème de l'assurance-automobile est loin de rejoindre la situation critique et désastreuse de l'endettement et de ses conséquences. C'est pourquoi nous nous interrogeons sérieusement sur les raisons qui amènent le gouvernement à laisser en plan toute la question de la protection du consommateur et de l'endettement pour mettre, ce qui nous semble être, énormément d'énergie à vouloir faire adopter à toute vapeur une solution au problème de l'assurance-automobile, surtout lorsque l'on considère le programme qui est avancé.

Cela dit, venons-en au vif du sujet.

---

(1) Le Québec: de l'Illusion de l'abondance à la Réalité de l'Endettement". FACEF, Juin 1974.

## INTRODUCTION

Le présent document se divise en quatre (4) grandes sections à l'intérieur desquelles nous aborderons les sujets suivants:

1. Le problème posé par l'assurance-automobile tel que vécu par des milliers de consommateurs;
2. Les causes principales qui font de l'assurance-automobile un problème d'actualité;
3. Les solutions qui devraient être apportées pour régler le problème;
4. Les recommandations que nous voudrions voir incluses dans une véritable réforme de l'assurance-automobile.

### SECTION I

#### LE PROBLEME:

Etant donné tout le battage fait autour de l'assurance-automobile depuis plusieurs années, nous croyons bon de rappeler le problème réel qui est posé de telle sorte à pouvoir mieux mesurer la valeur de la solution proposée par le gouvernement.

Un retour en arrière permet de regrouper sous trois (3) thèmes la situation pénible que vit depuis longtemps l'automobiliste québécois :

1. Le coût très élevé des primes;
2. Les conséquences économiques et sociales des accidents;
3. Le fonctionnement du régime;

1. Les primes:

Il est pour le moins intéressant de constater que le Rapport du Comité Gauvin n'aborde la question des primes qu'à la page 269 et cela pendant 5 minces pages sur un rapport de 412 pages bien comptées!

Un petit paragraphe, presque anodin, mentionne que "le prix de l'assurance-automobile a presque doublé" en 10 ans. Pourtant, depuis 1971 nous savons tous, pour avoir dû les payer, la hausse vertigineuse qu'ont connu les primes pour atteindre un coût moyen de \$345.00 cette année et ce, après une information récente fournie lors d'un panel auquel nous avons participé.

Comment, de son côté, le Livre Bleu du ministre Payette aborde-t-il la question?

On retrouve à la page trois une définition du problème: "Le point de départ de la réflexion sur l'assurance-automobile est le régime actuel, son fonctionnement et sa façon d'indemniser. Il nous faut le bien comprendre afin de pouvoir juger de la nécessité et de la portée de la réforme".

Un peu plus loin, à la page 9, on relève la phrase suivante: "Le problème central est donc le retour aux assurés, sous forme de compensation, des primes perçues".

Et, à la suite, dans la section intitulée "Contraintes externes", nous relevons: "L'assurance-automobile subit l'inflation au même titre que les autres produits et services et peut-être davantage...".

C'est pour le moins un bel aveu d'impuissance. En effet, alors que le Rapport Gauvin révélait que le taux d'augmentation des primes était près du double de celui de l'indice des prix à la consommation (77.5% et 39.8% respectivement), voilà que le gouvernement voudrait nous faire avaler que l'augmentation des primes est en somme imputable au contexte social et économique. La question du coût des primes est, devrions-nous le rappeler, une préoccupation majeure des consommateurs face à l'assurance-automobile alors que les réponses apportées par le Livre Bleu sur cette question ne

sont pas natures à satisfaire nos exigences pourtant légitimes.

### La discrimination

Le système actuel de tarification et de sélection des risques a déjà été amplement critiqué. Par ailleurs, notre degré d'expertise ne nous permet guère d'aller plus en profondeur. Mais, à notre point de vue, les discriminations dans les taux, fondées sur le sexe et l'âge, sont particulièrement inacceptable et à proscrire. Ce système impose à des individus des prix pour l'assurance-automobile qui sont, à toute fin pratique, confiscatoires.

Nous reviendrons plus loin également sur le "dossier d'accident" comme base de différenciation des primes. De nombreux dossiers chez nous démontrent clairement l'impact de primes dépassant les \$1,000.00 et \$1,200.00 sur les ressources des familles.

### Le problème réel

Nous prétendons que le problème posé par l'assurance-automobile est premièrement une question de prix. Si ce n'était de la hausse vertigineuse des primes, les critiques seraient beaucoup moins véhémentes à l'égard du régime actuel. Aucune enquête sérieuse n'a été conduite sur le point de vue de l'assuré chez nous et nous voyons là une

lacune aux travaux mentionnés.

A notre avis, une telle enquête démontrerait une volonté largement partagée de rabaisser le niveau des primes. Le Rapport Gauvin montre la constance de la moyenne des primes par rapport au revenu personnel disponible moyen (page 150), mais la distribution de ces primes selon l'échelle des revenus ferait apparaître des distortions importantes qui sont principalement le résultat du système de tarification. Il suffit de comparer, par exemple, la situation du travailleur dont le lieu de travail est à plus de 10 milles de son domicile avec celui d'une personne qui n'utilise son véhicule que pour la promenade occasionnelle.

Par ailleurs, nous avons relevé plusieurs dossiers au hasard pour constater un niveau de primes dépassant 5% du revenu net.

Lorsque l'on considère en plus le rapport coût-bénéfice dans l'état actuel du service fourni, il n'est pas surprenant de constater l'insatisfaction généralisée actuelle par rapport à l'assurance-automobile.

Nous enquêtons présentement dans toutes les ACEF intéressées, parmi les travailleurs qui sont en rapport avec nous, de telle sorte à appuyer notre point de vue entre autre sur ce sujet.

### Les non-assurés

Actuellement, environ 15% des automobilistes ne sont pas assurés du tout et la moitié n'ont pas de couverture pour les dommages à leur propre véhicule.

Le Comité Gauvin n'a pas enquêté sur le sujet, mais il est logique de penser que le montant des primes dans leur cas soit la principale raison qui motive tant d'automobilistes à prendre le risque grave de rouler sans assurance.

Rendre l'assurance obligatoire au niveau actuel des taux équivaut à forcer les travailleurs à rogner davantage sur leurs besoins essentiels, déjà mal comblés, comme nous l'avons déjà démontré (voir budget-type en annexe au présent document).

### Conclusion

Résumons ces quelques points:

- La conscience populaire du problème de l'assurance-automobile provient principalement du niveau des primes et du rythme d'augmentation de ces primes; presque tous ont à les payer et le niveau des primes impose à la plupart des autres d'en assumer les risques.
  
- Les travaux effectués à date sont nettement insuffisants et ne tiennent pas compte de cette réalité fondamentale.

- La discrimination actuelle dans le système de tarification a tendance à imposer aux automobilistes, qui en ont moins les moyens, un fardeau plus lourd.

En définitive, toute réforme proposée dans l'assurance-automobile doit premièrement viser à abaisser les primes à un niveau socialement acceptable et à contrôler efficacement, dans le futur, son taux d'augmentation.

## 2. Les conséquences des accidents

### Dommmages corporels

Nous n'avons rien à redire sur l'analyse des lacunes face à l'indemnisation actuellement faite des dommages corporels. Le système actuel, y inclus les recours en justice, aboutit à un dédommagement monétaire exagéré dans certains cas, à une indemnisation douteuse de la plupart des victimes et au chiffre effarant de 28% qui ne sont pas du tout indemnisées.

Toutefois, la compensation de la perte de revenu, telle que proposée, nous semble trop complexe et difficile à retenir pour l'ensemble des gens et nécessiterait trop de jugements prêtant le flanc à des insatisfactions.

La réduction du nombre de catégories d'indemnités nous apparaît nécessaire, même si elle implique une surcompensation apparente de certains cas.

De plus, les indemnités basées sur une proportion du revenu de l'accidenté nous apparaissent difficiles à financer autrement qu'à partir d'une prime établie en proportion du revenu de tous les assurés. Dans un tel cas, il est alors possible de porter les indemnités au-delà du plafond proposé et d'en faire un régime supplémentaire aux prestations de base.

En tout état de cause, il est évident que les indemnités doivent fournir à la victime les ressources suffisantes pour s'occuper de sa situation et une compensation acceptable de sa perte de revenus, le cas échéant. Aucune somme d'argent ne peut compenser l'incapacité: \$100,000 ne redonnent pas ses jambes à celui qui les a perdues dans un accident.

Outre les indemnités monétaires, l'accent en ce domaine est à mettre sur la réhabilitation et la ré-insertion sociale.

#### Les dommages matériels

C'est ici que le bas blesse!

L'automobile est vue, semble-t-il, simplement comme "un paquet de tôle". Elle est mise en parallèle avec les "corps" qui apparaissent alors comme beaucoup plus importants!

Notre position sur ce sujet, et cela depuis longtemps, en nous appuyant sur l'analyse de nos dossiers, nos recherches (1), ainsi que l'étude des statistiques publiques, nous amène à constater les phénomènes suivants:

- L'utilisation d'une automobile est une obligation pour la forte majorité des propriétaires pour maintenir ou même trouver un emploi dans nos conditions de mobilité d'emplois et de chômage périodique; elle correspond au besoin essentiel de transport qui n'est que très partiellement comblée par les transports en commun actuels et prévisibles (nous avons déjà fait valoir notre position là-dessus).
- Les coûts impliqués sont énormes d'autant plus qu'ils ne sont pas en rapport direct avec le revenu. Ex.: le carburant, l'assurance, les réparations.
- C'est la principale cause d'endettement (1).

(1) "Le Québec: de l'Illusion de l'Abondance à la Réalité de l'Endettement". FACEF, Juin 1974

- Le coût social des accidents est également inacceptable: outre la perte matérielle des véhicules eux-mêmes, il faut compter la perte de production qu'entraînent, non seulement les accidents eux-mêmes, mais l'incapacité à remplacer le véhicule.

Il est donc évident que l'automobile est devenue un phénomène social des plus importants et qu'il faut traiter comme tel en s'assurant que sa perte n'entraîne pas une incapacité à gagner sa vie.

Il est démontré que les pertes matérielles, pour ceux qui sont assurés, sont relativement bien compensées. Egalement, les indemnités versées à ce sujet constituent plus des deux tiers (2/3) des indemnités totales versées et que seulement 21.15% des accidents rapportés comportent des dommages corporels (Tableau C, page 32, Rapport Gauvin). De plus, il y a un écart grandissant entre l'indice des décès et blessés et l'indice des véhicules accidentés (Graphique 2, page 24, Rapport Gauvin).

Par ailleurs, la moitié des véhicules ne sont pas assurés et par conséquent, les dommages, lors d'accidents dont le propriétaire est jugé responsable, ne se reflète pas dans la distribution des indemnités, ce qui hausserait la

proportion des pertes matérielles par rapport aux pertes corporelles même si déjà, comme nous l'avons relevé, 28% des victimes ne sont pas indemnisées.

L'assurance "collision" coûte actuellement très cher et ce facteur est, à notre avis, le plus important dans le choix de la moitié des automobilistes qui prennent le risque d'une perte économique très importante.

Il faut également retenir que plusieurs automobilistes, même s'ils sont assurés, assument les frais d'accident eux-mêmes en raison de l'impact du "dossier d'accident" sur les primes.

### Conclusion

Le facteur matériel est, en terme monétaire, le plus important dans les pertes encourues lors d'accidents tels que démontrés par la distribution des indemnités ainsi que par une vision plus juste du rôle de l'automobile dans notre contexte social.

La moitié des véhicules ne sont pas assurés et même certains assurés évitent de réclamer lors d'un accident de peur d'entraîner une hausse trop grande de leur prime. Ce qui entraîne que nous n'ayons pas une perception très juste du montant total des pertes matérielles encourues, même si l'on sait qu'il est très important.

Toute approche de réforme de l'assurance-automobile devrait au moins traiter également les pertes matérielles que les dommages corporels, en tenant compte de l'impact social donc, en définitive, humain, de ces pertes. Cette réforme devrait être déterminée par une connaissance précise de la situation de façon à ce que la population puisse juger de la portée et de sa valeur par rapport au problème.

### 3. Le fonctionnement du régime

L'analyse à ce sujet est à notre avis, suffisamment complète. Retenons principalement le grand nombre d'intervenants, la complexité des couvertures et de la tarification entraînant une méconnaissance publique du sujet, malgré la publicité donnée au problème ces dernières années, ainsi que les conseils disponibles chez les milliers de courtiers.

Il faut ajouter les démarches nombreuses que doivent faire en particulier les automobilistes, tant pour trouver un assureur que lors du règlement d'une perte.

Il est évident que ce système alambiqué doit être changé du tout au tout si l'on veut faire disparaître ce sujet de mécontentement important et qui a d'ailleurs un impact direct sur les coûts comme nous le verrons plus loin.

Résumé et conclusion

Le problème principal observé dans nos dossiers et auprès de la conscience populaire au sujet de l'assurance-automobile est le montant élevé et l'augmentation effrénée des primes.

Peu ou pas d'enquête sérieuse n'a été faite pour définir le problème. Les réformes proposées, souvent valables en elles-mêmes, ne sont donc pas encadrées par cet ordre de priorité qui impose un niveau de prix acceptables surtout dans l'éventualité de rendre le régime obligatoire et, par la suite, de situer les indemnités et le fonctionnement du régime équitablement par rapport aux pertes et aux ressources disponibles.

De plus, les conséquences sociales des pertes matérielles font trop peu partie de la vision actuelle du problème de telle sorte qu'elles apparaissent comme secondaires malgré leur importance. Trop peu de chiffres existent également à ce sujet, d'où l'inconscience relative que l'on observe.

Le fonctionnement du régime actuel, ses nombreux intervenants et les démarches diverses qu'il comporte, entraîne une frustration et des récriminations importantes sans compter l'impact sur les coûts que nous verrons plus particulièrement dans le chapitre suivant.

Une réforme ne peut donc être satisfaisante que dans la mesure où elle correspond à une vision juste du problème.

La démonstration que l'assurance-automobile n'est pas trop cher, comme tout le monde le dit, est loin d'être faite.

Dans notre contexte de chômage élevé et de faiblesse relative du niveau de vie, nous croyons que les priorités des québécois sont ailleurs et que même une amélioration des indemnisations est insuffisante pour accepter le régime sous une baisse relative et un contrôle sérieux de ses coûts.

SECTION II

LES CAUSES:

Les causes du haut niveau des primes et des autres aspects du problème sont reconnues par tous; par ordre de priorité, nous retrouvons:

1. Le taux d'accident dans lequel on retrouve l'usage de l'alcool comme facteur humain contrôlable le plus important, ainsi que l'application plus que douteuse des règlements de la circulation.
2. Les frais administratifs du régime lui-même ont entraîné les principes régissant l'indemnisation et, en second lieu, les coûts relatifs à la mise en marché.
3. L'inflation fantastique des coûts des réparations des dommages matériels, facteur auquel contribue le mode d'indemnisation.

1. Les accidents:

Nous avons, au Québec, une fréquence d'accidents impliquant des automobiles parmi les plus élevés au monde. Cette constatation est répétée une fois de plus dans l'annexe du Livre Bleu du gouvernement.

Tous savent également qu'une réforme de l'assurance-automobile est parfaitement illusoire si la situation des accidents n'est pas rapidement corrigée.

N'étant pas spécialistes du domaine, nous n'avons que peu à redire sur les programmes avancés par le ministère du transport. Toutefois, la surveillance routière apparaît occuper un trop faible niveau de priorité compte tenu des lacunes notoires en ce domaine au Québec.

Malgré la présence de l'annexe au Livre Bleu, une belle occasion a été manquée, à notre avis, de faire une tournée conjointe des deux ministères pour mettre en valeur l'importance primordiale de la fréquence et la gravité des accidents dans le coût des indemnités à verser aux victimes.

## 2. Les frais du régime:

Tout a été dit sur le sujet: les frais du régime actuel sont beaucoup trop élevés (jusqu'à 40%, ils doivent et peuvent être réduits à beaucoup moins de 20% de l'ensemble des déboursés.

La raison principale en est le principe de l'indemnisation liée à la responsabilité. Le principe de la responsabilité civile, certainement valable en soi, devient très coûteux, voire parfaitement absurde lorsqu'il est appliqué aux accidents routiers dans nos conditions de prolifération des automobiles et de circulation interne.

Nous résumons à ce sujet l'opinion très bien appuyée du "Saskatchewan Government Insurance Office" qui administre un régime supplémentaire d'indemnisation lié à la responsabilité depuis 1946. Voici les arguments (1):

1. Le système coûte trop cher.
2. Les délais sont inacceptables.
3. Le système ne crée pas un environnement propice à la réhabilitation.
4. Le public croit, à tort, que le système vise à punir les coupables. En fait, il n'est qu'un moyen parmi d'autres possibles de compenser les pertes.
5. Dans la majorité des cas, la responsabilité établie résulte d'erreurs de dernière minute et de distractions. Aucun jugement ne peut modifier cet état de chose.
6. Il est souvent impossible d'établir objectivement les faits et, conséquemment, la responsabilité.
7. Dans les causes entendues en justice, plus de deux ans après le fait, "l'accident" décrit devient très hypothétique, étant donné le résultat du souvenir incertain, de l'imagination et de la dramatisation colorée des témoins au sujet d'un évènement qui s'est déroulé en quelques secondes.

---

(1) Report of the Advisory Committee on Reparations for Motor Vehicle Accidents, December 30, 1976

Tellement d'études ont été faites sur le sujet concluant au peu de valeur du système d'indemnisation lié à la responsabilité que le débat devrait être clos depuis longtemps! Aucune de ces études n'établit de distinction à ce sujet entre les dommages corporels et les pertes matérielles.

Or, c'est ce système lui-même qui entraîne les énormes frais et les délais démesurés qu'ont à subir les victimes. De plus, ce système est profondément injuste, faisant porter sur le présumé "responsable" tout le fardeau d'un accident c'est-à-dire, et le mot le dit, d'un événement fortuit, imprévisible (Petit Robert).

La répartition des primes selon le "dossier d'accident" de l'individu et "l'expérience" du groupe social auquel celui-ci s'adonne à faire partie apparaît alors comme une entière aberration sociale. La rémunération des courtiers "conseillers" à commission de cette aberration complète le gâteau.

Il faut donc se défaire de ce système dans les plus brefs délais!

Tout le domaine du débosselage et de la réparation mécanique doit être standardisé et régi par des conventions appropriées entre les parties concernées.

Devant cet état de chose, on ne peut se fier aux assureurs qui, malgré une forte pression sociale depuis de nombreuses années, n'ont fait que des efforts mièvres et inconsistents.

Comment en serait-il autrement: les augmentations de primes sont refilees aux consommateurs. Malgré un taux de profit moyen à peu près constant, tout est dans le "turnover" comme dirait un bon homme d'affaires.

Les courtiers, qui ont dû déjà subir des baisses de taux de commissions, ne sont certainement pas très intéressés en plus à voir des baisses de primes. Bref, le système actuel fait l'affaire de tout le monde sauf ... des payeurs.

Le coût des pièces est également exagéré et la preuve est loin d'être faite que l'inflation qu'il a subi (68% selon le Livre Bleu, p. 10) est en rapport avec l'inflation des coûts de production. Devant ces phénomènes, l'automobiliste moyen demeure impuissant.

### 3. Le coût des réparations:

Nous ne parlerons pas, ici, du coût des services de santé: ce serait trop accablant! Comme tout cet aspect se trouve sous le contrôle de l'Etat, nous nous en remettons au gouvernement, déjà fortement sensibilisé, au nécessaire contrôle des coûts en ce domaine.

Nous voulons toutefois relever l'aspect matériel du coût des accidents, sur lequel nous nous étions abondamment penché lors de notre premier mémoire (1) sans trop de résultat.

---

(1) L'Assurance-Automobile au Québec, Fédération des ACEF, 1974

L'évaluation des dommages s'avère être le tout premier sujet à réformer drastiquement. Prenons un exemple simple que nous pourrions multiplier par milliers: une évaluation de dommages mineurs est soudainement passée de \$140.00 à \$192.00 à la révélation que le véhicule était assuré. Un déhousseleur a finalement fait la réparation pour \$100.00 ... avec bénéfice! C'est ce que l'on doit appeler, dans notre siècle de la vitesse, de "l'inflation instantanée!"

Les centres d'évaluation communs ne feront qu'ériger en système le ridicule de la situation. En effet, on verra s'installer à haute échelle le double standard dans le cas où la réparation est remboursée ou non par les "assurances."

Si ce sont là les principales causes des hausses de primes, nous désirons en relever une dont personne ne fait actuellement mention: les voitures et les accessoires dangereux. Sans reprendre l'argumentation de Ralph Nader ("Unsafe at any speed"), chacun sait que les manufacturiers d'automobiles, de roulettes, de pneus pondent quelquefois des "citrons" qui causent un certain nombre d'accidents. Toute réforme de l'assurance-automobile doit trouver le moyen de dépister et de refiler aux concernés le coût social des accidents qu'ils causent.

### Conclusion

L'origine du problème de l'assurance-automobile est connu. Dans la plupart des projets de réforme, y compris à notre avis le projet gouvernemental, on ne tient pas suffisamment

compte de l'importance relative des diverses causes. Toute réforme appliquée de cette façon risque de créer autant, sinon plus, de problèmes qu'elle n'en règle.

En particulier, il faut abaisser de façon importante notre taux d'accidents, établir un contrôle sérieux et également un respect normal des piétons et des cyclistes.

Quant aux frais du régime actuel, le rapport Gauvin en montre dans le détail toute l'inefficacité; ils doivent être attaqués à tous les niveaux et sous tous leurs aspects en particulier les frais liés au système d'indemnisation selon la responsabilité. Les coûts de réparations sont, actuellement, sans contrôle et laissent l'automobiliste impuissant.

Une réforme qui n'attaque pas résolument cet ensemble de causes par ordre de priorité deviendrait rapidement illusoire.

SECTION III

LES SOLUTIONS:

Nous ne reverrons pas en détail ici les diverses propositions mises de l'avant. Retenons toutefois que leur contenu semble inspiré par la défense des intérêts particuliers que par une conscience sociale très développée.

1. Les courtiers:

Les courtiers défendent leur rôle de "conseillers". Ce rôle, probablement réel dans les cas d'assurance industrielle, commerciale voire résidentielle, s'avère très limité dans l'assurance-automobile. Dans l'état actuel des choses, les courtiers, liés par contrat avec les assureurs, servent tout au plus de bonnes courroies de transmission des politiques de ces derniers.

Comme on peut s'y attendre, ils tentent de vendre le plus d'assurance possible ... et d'éviter les mauvais risques. Ils "conseillent" souvent au demandeur qu'ils ne peuvent l'assurer, que la prime minimum est de \$1,200.00 ou que pour quelques dollars de plus, le client devrait souscrire une assurance responsabilité d'au moins \$200,000.00

Nous retiendrons qu'ils accomplissent un rôle d'information utile dans ce domaine complexe spécialement si le régime présente diverses options. Nous avons à considérer également le fait que plusieurs courtiers en région rurale ou semi-rurale

dépendent de l'assurance-automobile comme gagne-pain. On doit également tenir compte de cette situation en proposant toute réforme.

## 2. Le Barreau:

La proposition du Barreau est beaucoup plus difficile à "avaler". Pour fin de comparaison, regardons la position du Barreau de la Saskatchewan face à la proposition de rendre intégral le régime "sans faute" de cette province (notre traduction):

"Dans l'ensemble, le système actuel d'assurance-automobile de la Saskatchewan fonctionne plutôt bien. On ne peut s'attendre à ce que le système soit utopique. Toute extension des bénéfiques doit être entreprise en tenant compte des coûts ..." (1)

On est loin de la défense à tout prix du droit de recours et des "libertés individuelles". Suite à la fermeté des pressions sur le sujet, le Barreau a consenti à accepter certaines réformes tout en maintenant le sacro-saint droit de recours.

Si ce n'était de certains de ses membres, conscients de la nécessité de maintenir la pratique du droit au diapason des préoccupations populaires, nous aurions franchement à désespérer complètement de la profession.

---

(1) Report of the Advisory Committee on Reparations for Motor Vehicle Accidents, December 30, 1976

La présumée défense des libertés fondamentales, telle qu'avancée par le Barreau, n'est à notre avis que la défense à peu près systématique de l'intérêt économique de certains de ses membres. Aucun d'eux ne tombera vraisemblablement dans la dèche suite à la perte du droit de recours dans un accident automobile.

### 3. Les assureurs :

La position des assureurs, représentés ici par le Bureau d'Assurance du Canada, semble évoluer avec le débat. L'opinion des assureurs varie également selon le lieu. Voici à ce sujet l'essence de l'intervention de la "Co-operative Fire and Casualty Company", membre du deuxième groupe d'assurance-automobile en importance au Canada. Cette intervention a été faite devant le "Reparations Committee" de la Saskatchewan:

"... le système de compensation lié à la faute pour les pertes provenant d'accidents automobiles est inadéquat dans plusieurs cas, inéquitable dans plusieurs autres et fait complètement défaut dans de bien trop nombreuses situations." (1)

Si nous n'avons pas les mêmes avocats qu'ailleurs comme nous l'avons montré plus haut, il semble que nous n'ayons pas non plus les mêmes assureurs.

---

(1) op. cit. p. 9

En effet, malgré les révélations faites dans le rapport Gauvin sur les coûts administratifs absolument faramineux du régime actuel, très peu de choses ont changé depuis la parution du rapport il y a déjà plus de trois ans. Pourtant, de nombreuses recommandations auraient pu être réalisées de la seule initiative des assureurs.

Non, là comme ailleurs et c'est bien connu, les compagnies n'agissent que lorsqu'elles y sont forcées par la loi. Que l'on pense à la sécurité des véhicules, à la pollution, à la rouille ou à l'assurance-automobile, c'est la même chose. On ne peut donc se fier aux compagnies pour régler mêmes les abus les plus criants, sans mettre en place un système de contrôles si onéreux qu'il devient souvent préférable de mettre en place une solution sociale adaptée aux problèmes.

Malgré le conservatisme de leur position originale, le porte-parole du B.A.C., lors d'un récent panel devant la Jeune Chambre de Montréal, s'est déclaré prêt à administrer n'importe laquelle des solutions mises de l'avant qui laisserait évidemment aux compagnies une marge de profit suffisante. Devant la volonté ferme de réformer profondément l'assurance-automobile, on tente tout simplement de tirer son épingle du jeu.

#### 4. Le projet Gauvin:

Le Rapport du Comité Gauvin, fruit de trois ans d'efforts, possède plusieurs qualités. Mentionnons la priorité donnée

à la sécurité routière ainsi que la critique on ne peut plus systématique du régime actuel et du principe de l'indemnisation liée à la responsabilité.

Sur la sécurité routière, nous opinons que les priorités n'apparaissent pas dans la série de recommandations qui sont présentées coome si elles étaient toutes de même valeur. Les piétons et les cyclistes, leurs droits et obligations, sont notoirement oubliés. Le manque de coordination n'est pas une explication suffisante à l'application toute relative chez nous de la réglementation routière. Par exemple, le port de la ceinture est devenu obligatoire depuis déjà quelque temps, mais les contraventions à ce sujet sont pratiquement inexistantes.

La critique faite du système d'indemnisation liée à la faute par le comité (comme toutes celles venant d'ailleurs) ne fait pas de distinction entre les dommages corporels et les pertes matérielles. Pour notre part, nous retenons ces critiques dans la formulation de notre proposition.

Le système de tarification actuel est trop bien accepté par le comité sur l'opinion d'actuaire. L'économie générale du système est liée aux indemnités versées par les assureurs. Comme l'indemnisation est liée à la responsabilité, les critiques que l'on adresse à ce système s'appliquent également à la tarification.

Le critère des classes apparaît particulièrement abusif en ce qui regarde les groupements artificiels selon l'âge, le sexe ou l'état civil. C'est une forme de "socialisme privé" auquel

on ne souscrit certainement pas. Le "dossier de conduite" est tout simplement mal nommé; il s'agit en fait d'un "dossier des indemnités" versées par son assureur. En effet, est réputé de "bonne conduite" celui qui, malgré de nombreuses infractions, n'a pas été jugé responsable d'accident ou celui qui a décidé d'en assumer les frais de sa poche étant donné le long record de cinq ans de surprime qu'il devrait assumer s'il faisait une réclamation.

Outre le montant de base, souvent très élevé que doit assumer l'assuré en vertu des autres critères, cette question du prétendu "dossier de conduite" est clairement un facteur, non évalué jusqu'à maintenant, dans le fait que tant de gens "choisissent" de ne pas se prévaloir de l'assurance-collision malgré les risques encourus.

Nous prétendons, quant à nous, qu'une telle application mécanique des tableaux statistiques, sous le couvert d'une "personnalisation" plus "humaine" des taux, contribue, plus que toutes les régies publiques, à réduire les citoyens à l'état de bipèdes abstraits. Il faut donc se débarrasser, au plus "coupant", de ces méthodes.

Nous ne questionnerons pas en détail la réforme proposée par le comité Gauvin puisqu'elle n'a pas été retenue. Nous désirons souligner toutefois que cette réforme était la suite logique des constatations souvent effarantes faites tout au long du volumineux rapport combinées avec le souci presque maladif d'éviter à tout prix la mise sur pied d'une régie d'Etat.

En effet, les mesures de contrôle prévues étaient si détaillées que deux questions viennent spontanément à l'esprit:

1. Quel intérêt reste-t-il à maintenir des entreprises privées dans un domaine où il faut établir des mesures de contrôle de tous bords et de tous côtés?
2. Et surtout, pourquoi ne pas appliquer les services des mêmes fonctionnaires et spécialistes à la mise en place et au contrôle d'une régie d'Etat?

Conclusion: nous retenons la recommandation 60, c'est-à-dire de confier l'administration du régime à une régie d'Etat!

##### 5. La proposition gouvernementale:

Par rapport aux recommandations du comité Gauvin, on peut résumer notre opinion sur les mesures proposées par le Livre Bleu par la formule suivante: "on avance sur un bord, on recule sur l'autre!" En effet, la mise en place d'une régie publique et l'amélioration radicale de l'indemnisation des dommages corporels est une avance certaine et nous l'appuyons fortement.

Par ailleurs, les mesures prévues au niveau des dommages matériels sont insuffisantes surtout n'attaquant pas le problème à sa source. Reprenons le raisonnement du gouvernement (Livre Bleu, p. 16 et suivantes):

Malgré le fait que nous acceptons et appuyons le gouvernement dans sa volonté d'appliquer une réforme très substantielle de l'assurance-automobile, nous contestons l'idée qu'il est impossible d'assurer une diminution durable du niveau des primes à moins d'être très peu généreux.

Le gouvernement doit mettre toute l'énergie nécessaire pour diminuer de façon importante la fréquence et la gravité des accidents et également les frais d'administration énormes du régime actuel dans tous les secteurs.

Nous appuyons la priorité donnée aux dommages corporels, mais, à notre avis, l'importance sociale des automobiles est sous-évaluée par le gouvernement. La protection du parc automobile, moyen de transport essentiel, bien durable coûteux et "importé", est clairement, chez nous, un objectif social valable. Sans compter le gaspillage éhonté des ressources et la pollution de l'environnement impliqués dans la mise au rancart hâtive de véhicules accidentés.

Si nous acceptons d'emblée tout ce qui est dit au sujet des dommages corporels (Livre Bleu, p. 19 à 22), nous questionnons, par contre, fortement certains aspects du raisonnement du gouvernement au sujet des dommages matériels.

Nous avons déjà relevé l'absence de recherche permettant d'expliquer le risque grave assumé par les automobilistes qui circulent sans assurance-collision. Le coût constitue certainement la principale raison d'autant plus que le "dossier de conduite", tel qu'il est présentement conçu, intervient dans le

niveau de la prime.

La comparaison avec les maisons est tout à fait à côté du sujet. Le régime actuel d'assurance-automobile et encore plus la réforme proposée imposent des obligations que les propriétaires de maisons n'ont pas. Il n'y a certainement pas 50% des maisons qui ne sont pas assurées, les créanciers hypothécaires et le gros bon sens se chargeant de créer l'obligation.

De plus, le refus des assureurs ou les primes absolument inabordablement expliquent la proportion déjà faible de maisons non assurées. L'assurance-feu est d'ailleurs une assurance largement sans égard à la responsabilité.

Pour ce qui est de l'abolition du droit de recours, il n'est pas obligatoirement absolu. Il peut être retenu, par exemple, dans les cas où une infraction au code de la route ou au code pénal a contribué entièrement ou partiellement à un accident. La compensation, dans ces cas, peut être complète ou limitée.

Les difficultés secondaires d'un régime facultatif peuvent être facilement résolues dans le cadre d'une régie publique et même dans un régime privé. Nous sommes d'accord, par ailleurs, avec les critiques faites au sujet d'un régime sans égard à la responsabilité à couverture limitée (Livre Bleu, p. 20).

Nous nous demandons sérieusement si le coût cumulé de la réforme et de l'assurance-responsabilité obligatoire ne rendra pas encore moins accessible l'assurance-collision qu'elle ne l'est actuel-

lement. Des frais d'administration de 30% sont inacceptables lorsque l'on sait qu'il est possible de les réduire à moins de 20%, même dans un régime retenant une compensation à base de responsabilité. De plus, aucun contrôle n'est prévu pour les frais de réparations.

Dans la compensation des dommages corporels, la réforme proposée est nettement plus généreuse que les mesures existantes pour les accidents de travail ou à la Régie des Rentes. Il nous apparaît fondamental que la même situation entraîne le plus possible une même compensation. Il ne faudrait pas qu'un citoyen soit "chanceux" d'être devenu invalide à cause d'un accident automobile plutôt que d'une maladie grave ou d'un accident de travail. Il y a donc à notre avis une rationalisation à faire dans l'ensemble de ces bénéfices en tenant compte évidemment de la capacité de payer.

Sur le financement de la réforme, nous retenons la formule des sources multiples avec les commentaires suivants:

1. Le coût principal doit être assumé par le propriétaire du véhicule, cette propriété même entraînant la présence de véhicules sur les routes, donc le risque d'accident.
2. Les conducteurs devraient payer dans une beaucoup moins grande proportion (un maximum de \$10.00 à \$12.00 par deux ans) considérant qu'un forte proportion d'entre eux ne conduisent qu'occasionnellement.

3. La taxe sur l'essence, pour les fins d'assurance, devrait se limiter à un maximum de .02 cents compte tenu du fait que la propension aux accidents n'est que très partiellement reliée au millage parcouru.
4. Comme le régime prévoit une compensation de la perte de revenus, il s'ensuit logiquement qu'une partie du financement puisse provenir des revenus sans quoi le régime sera régressif. Mais là encore, une rationalisation des modes de financement des divers bénéfices sociaux devient nécessaire. A priori, le mode de financement de la Régie des Rentes apparaît le plus facile à manier et le plus clair quant à la provenance individuelle des fonds.
5. Des surprimes substantielles reliées au système de points de démérite doivent être prévues.

### Conclusion

La réforme proposée est une nette avance sur la situation actuelle, mais elle comporte des lacunes graves, qui à notre avis doivent être corrigées avant son implantation; ces lacunes ont trait à la couverture des dommages matériels, soit:

- le maintien de la compensation liée à la faute;
- le maintien d'un régime exclusivement privé;
- le maintien de primes excessives et de frais administratifs trop élevés.

Nous tentons, dans notre proposition, de tenir compte des objectifs que nous avons définis au début du présent texte et d'attaquer à la racine les causes des problèmes vécus par les automobilistes.

SECTION IV

NOS RECOMMANDATIONS

1. La sécurité routière:

Le gouvernement doit mettre une volonté suffisamment ferme dans la mise en action des programmes de sécurité routière pour en assurer une diminution importante de la fréquence et de la gravité des accidents. Il faut qu'il se fixe un objectif précis et qu'il obtienne l'appui du public pour atteindre cet objectif.

Le gouvernement devra, en outre, combler les lacunes notées au sujet des piétons et des cyclistes.

2. Régime pour les dommages matériels:

Les mesures proposées à ce titre sont nettement insuffisantes. Les critiques qui sont faites d'un régime d'indemnisation sans égard à la responsabilité ne sont pas suffisamment étayées pour acquiescer notre adhésion. Les problèmes secondaires d'un tel régime sont loin d'être insurmontables. Il faut, à notre avis, éliminer l'indemnisation liée à la "faute". Ce système ne correspond plus à la réalité et est beaucoup trop onéreux en frais d'administration. Nous sommes convaincus que si 50% des automobilistes roulent sans assurance pour leur véhicule, c'est que le prix en est hors de portée.

En tenant compte de nos recommandations sur la sécurité routière, nous proposons au gouvernement de formuler un régime obligatoire de base de couverture des dommages matériels sans égard à la faute en montrant bien les couvertures prévues et le coût selon la valeur du véhicule.

Suite à une large diffusion de cette proposition, le public serait mieux à même de comparer avec les prix et les bénéfices actuels. Une enquête indépendante, patronée par le gouvernement, permettra d'identifier clairement l'appui populaire d'une telle mesure.

### 3. Dommages corporels:

Le régime proposé est une nette avance sur la situation actuelle. Outre les commentaires que nous avons formulés dans le présent texte, nous n'avons pas l'expertise nécessaire pour critiquer chaque partie du projet. Nous nous réservons toutefois la possibilité de commenter le projet de loi à venir lorsqu'il sera présenté.

### 4. Autres mesures;

Plusieurs autres mesures proposées par le gouvernement sont liées à la proposition de base sur les dommages matériels. Comme nous constatons cette proposition assurément avec les seuls moyens du bord, nous n'offrons pas de commentaires plus fouillés sur ces mesures pour l'instant.

Nous maintenons par contre toutes les recommandations de notre précédent mémoire (janvier 1974) notamment celles sur l'inspection

de véhicules usagés et le contrôle du rechappage des pneus. Sur ces deux points, les consommateurs sont toujours à la merci de profiteurs sans scrupule.

### CONCLUSION

Somme toute, nous proposons au gouvernement de mettre de l'avant une réforme complète, c'est-à-dire une réforme qui s'adresse à toutes les causes importantes du problème actuel de l'assurance-automobile.

Nous proposons un régime d'assurance-accident administré principalement par une régie publique couvrant tant les dommages corporels que matériels.

A notre avis, l'intérêt public le commande.

A N N E X E

LE \$165.00 MINIMUM DU FRONT COMMUN:  
répondre aux besoins essentiels  
des travailleurs

Conférence de presse de l'ACEF de Montreal  
2 AVRIL 76

## CONFERENCE DE PRESSE EN APPUI AU FRONT COMMUN.

### Introduction:

L'expérience de l'ACEF nous a amené à constater que certains facteurs comme la publicité, le crédit, etc. amènent les familles à avoir des problèmes budgétaires au niveau de la consommation. Cependant, nous sommes forcés de constater de plus en plus que le facteur déterminant dans l'endettement des familles, c'est le niveau de leur revenu. Notre expérience nous fait rencontrer beaucoup de consommateurs qui se sont endettés pour des besoins essentiels comme le loyer, le vêtement, les réparations, la nourriture et les services publics comme le gaz, l'électricité et le téléphone.

On constate donc que le sens de notre travail doit beaucoup moins se situer au niveau de l'équilibre budgétaire ou d'une revendication pour de meilleurs lois sur le crédit, la publicité ou les contrats d'achat, mais de plus en plus à un niveau plus fondamental de revendications notamment pour un revenu décent.

Nous, on est préoccupés d'appuyer le Front Commun pour la raison suivante. En général les travailleurs syndiqués ( 40% de la population active) ont les salaires les plus élevés. Or si, les travailleurs syndiqués du secteur public n'obtiennent pas un niveau de salaire suffisant pour vivre dans des conditions décentes, on peu affirmer qu'un grand nombre de travailleurs non syndiqués ou au salaire minimum, se retrouveront, eux, dans des conditions de vie encore pire. Une grande majorité d'entre eux seront forcés de s'endetter pour se procurer des biens essentiels ou de s'en priver.

Déjà en 1971 la commission Croll trouvait que la plus grande proportion des gens qui vivent au seuil de pauvreté (ou en dessous) sont des travailleurs à faible revenu. Avec l'inflation il est raisonnable de croire que ce nombre s'accroît.

Or, les mesures anti-inflationnistes décidés par Trudeau, empêcheront les travailleurs d'augmenter leur revenu de manière à leur permettre de vivre d'une façon un peu plus décente. Une simple analyse de cette loi C73 révèle jusqu'à quel point elle est répressive pour la classe ouvrière. Entre autre au niveau de la limitation des salaires, au niveau des possibilités d'ingérence dans le mouvement syndical, au niveau de sa permissivité en ce qui concerne les professionnels et les compagnies, etc.

Face à tout cela l'ACEF plus que jamais entend se solidariser avec l'ensemble du mouvement syndical dans une lutte que nous considérons juste contre la bourgeoisie capitaliste qui a provoqué une crise et qui entend la faire payer par les travailleurs par le biais d'un de ses instruments, le gouvernement.

A- Salaire de base

Ce qui existe actuellement comme salaire de base pour les employés du secteur public est de \$ 117.00 brut - soit environ \$100.00 net par semaine.

La famille moyenne au Québec est d'environ 2 enfants, ou 4 personnes au total.

Les salaires sont supposés couvrir les besoins essentiels pour vivre. La situation actuelle du plus bas salaire (\$117.) ainsi que des échelons inférieurs de l'échelle salariale représente des salaires de crève-faim. La démonstration qui suit va le prouver.

B- Les prix depuis 1971.

Le taux d'inflation général depuis 1971 est d'environ 42%. En fait c'est basé sur les biens qu'une famille peut acheter. Ce taux fausse la réalité pour les familles à bas revenu, qui elles peuvent dépenser jusqu'à 50% et plus de leur revenu pour la nourriture. Or, le taux d'inflation depuis 1971 dans la nourriture est de 66%. (Ce taux est à critiquer car il porte sur tous les aliments, même les moins nécessaires et les aliments de base ont connu une inflation supérieure à 66%.)

C- Le budget actuel d'une famille de 4 personnes.

Revenu: Le Front Commun revendique un salaire de base (minimum) de \$ 165.00 brut par semaine ce qui équivaut à environ \$137.00 par semaine net, ou \$ 589.00 par mois (\$137. x 4.3 = \$589.10). Si on ajoute les allocations familiales moyennes pour 2 enfants par mois, environ \$ 40.00 le revenu total net par mois du travailleur qui reçoit le salaire de base se situe à \$ 629.00 net par mois.

D- Dépenses: Suit le budget familial mensuel

Note importante: Ce budget est un budget de dépenses minimum (budget-plancher) dans les divers items de dépenses: Il est possible qu'une famille paie moins cher pour un item particulier, cependant il est à prévoir que cette famille paiera plus cher sur d'autres items. De même, ce budget est fait pour la famille où la femme demeure à la maison.



## Explication des différents items

### a) Dépenses fixes

- LOYER: \$ 100.00 pour une famille de 4 personnes, un minimum de 4½ pièces est requis, i.e. 1 salon, 1 cuisine et 2 chambres à coucher. On peut rencontrer un loyer de moins de \$ 100.00 par mois dans les vieux quartiers de Montréal. D'une part, ces loyers sont souvent en très mauvais état; d'autre part, avec le taux de vacance actuelle d'environ 1% ces loyers sont difficiles à trouver, surtout si on considère le grand nombre de démolitions actuelles. Si on s'éloigne des vieux quartiers montréalais, un loyer de cette dimension n'est pratiquement pas trouvable pour \$100.00.
- ELECTRICITE ET GAZ: \$10.00 plus \$ 9.00 = \$ 19.00 (chauffage exclus) Ceci est un plancher et avec les hausses prévues par l'Hydro-Québec et le Gaz Métropolitain, ces chiffres seront sûrement dépassés. Si une famille n'emploie pas de gaz, elle compensera par une plus grande consommation d'électricité ou vice-versa.
- TELEPHONE \$ 8.00: \$ 7.92 est actuellement le prix minimum pour une ligne téléphonique privée, téléphone noir sans aucun appel interurbain.
- CHAUFFAGE (Huile) \$ 20.00: Si la famille se chauffe avec l'électricité ou le gaz, les items électricité et gaz augmenteront en proportion et l'item chauffage à l'Huile disparaîtra. Par contre, pour les loyers dans les vieux quartiers de Montréal. (ref. item, loyer) il est fort probable que le chauffage dépasse \$ 20.00 par mois, étant donné la mauvaise condition des logements.
- TAXE D'EAU \$ 8.00: C'est environ 8.5% du loyer, soit plus ou moins un mois de loyer.
- ASSURANCES VIE \$10.00, FEU-VOL \$ 5.00, AUTO \$ 20.00 - \$35.00 par m. Chaque famille a une situation particulière quant à ses assurances. On peut trouver des familles qui n'ont que des assurances vie et auto, ou feu-vol et auto, ou tout autre combinaison, mais le total moyen mensuel plancher, selon l'expérience de l'ACEF si situe à environ \$ 35.00 par mois.

B- Dépenses courantes

- NOURRITURE \$ 230.00: Ce montant mensuel est basé sur une commande hebdomadaire d'environ \$ 53.50 incluant produits d'entretien, de soins personnels ou autres qu'on trouve dans les marchés et super-marchés. Ce montant hebdomadaire de \$ 53.50 est réellement un prix plancher et sous-entend que la ménagère est avisée et de fait, la plupart du temps ce montant est dépassé.
- LIVRES ET JOURNAUX \$7.00 C'est-à-dire environ le prix d'achat d'un quotidien à chaque jour de la semaine.
- DEPENSES DU MARI \$64.50 Ce chiffre représente une dépense journalière pour travailler de \$ 3.00. Ce montant inclus transport ( essence ou billet de métro,) pause-café, lunch, cigarettes ou autre.
- DEPENSES DE L'EPOUSE \$ 21.50 Ceci représente \$ 5.00 par semaine pour l'achat de cigarettes, cosmétiques, coiffeur ou tout autre dépense personnelle.
- DEPENSES DES ENFANTS \$10.00 On a accordé \$ 5.00 par enfant par mois pour payer les dépenses d'école, de loisir et d'argent de poche.
- TRANSPORT EN COMMUN \$5.00 C'est le prix d'achat d'un livret par mois pour amener les enfants au médecin, pour aller magasiner, ou pour toute sortie autre que le travail.
- ENTRETIEN DE L'AUTO \$60.00 Cela comprend les réparations, changements d'huile, enregistrements et l'essence autre que celle utilisée pour le travail. Ce montant exclus le prix d'achat de l'auto. L'auto est donc considérée payée.
- VETEMENT \$30.00 Le prix de \$ 30.00 par mois devient à \$ 360.00 par année. Pour une famille de 4 personnes ce montant est très bas si on considère qu'il représente l'achat de vêtements pour enfants qui sont très chers et s'usent rapidement ou que les enfants grandissent très vite et souvent ne peuvent plus les utiliser, qu'il représente aussi l'achat des vêtements pour la femme, des vêtements de travail, des manteaux d'hiver, des bottes, souliers, etc.

- MEDICAMENTS \$ 5.00 Si nous avons mis ce montant, c'est que nous avons considéré que l'on s'adressait à des syndiqués qui ordinairement payent pour un plan d'assurance-médicaments. S'il s'avère que les travailleurs n'ont pas ce plan d'assurances, le montant de \$ 5.00 par mois (\$60.00 par année) pour tous les médicaments incluant la pilule contraceptive, les aspirines, sirops, etc ne leur permet même pas d'être malade.

- DIVERS \$30.00 Ce montant inclut les cadeaux, les réparations, les nettoyeurs, les remplacements de menus articles ménagers, les peintures à refaire, tapis, prélatris, imprévus, etc.

- LOISIRS \$43.00 Soit \$ 10.00 par semaine ou 2 sorties par mois incluant le coût de la gardienne.

TOTAL des dépenses fixes et courantes	\$696.00
TOTAL des revenus mensuels	<u>629.00</u>
DEFICIT MENSUEL:	67.00

Note: La famille qui n'a pas d'auto mais qui emploie le transport en commun épargne \$ 80.00 affectés à l'auto mais doit par contre dépenser \$25.00 pour le transport en commun.

CONCLUSION:

Le budget que nous venons de présenter, nous le présentons comme un plancher en dessous duquel une famille de quatre personnes doit s'imposer des restrictions budgétaires importantes. Or même avec un salaire de \$165.00 brut (\$137.00 net) tel que demandé par le Front commun, la famille se retrouve avec un déficit mensuel de \$67.00. Cette famille, si elle n'a pas d'autres ressources, est forcée de vivre dans un endettement permanent.

Cependant, si on ajoute au \$165. une autre revendication du front commun au titre de l'enrichissement collectif et si on tient compte des allocations familiales, on s'aperçoit que la famille de 4 personnes arrive juste à boucler son budget de dépenses courantes.

De plus, on doit noter absolument que ce budget ne tient pas compte des coûts additionnels suivants:

Cette famille ne renouvelle jamais son mobilier  
 Cette famille n'a pas d'argent pour remplacer l'auto  
 Cette famille ne prend jamais de vacances  
 Cette famille peut difficilement instruire ses enfants  
 Cette famille ne peut se permettre de rembourser  
 des dettes contractées antérieurement.

Autrement dit, un tel salaire amène une situation à ce point précaire qu'elle conduit automatiquement l'époux à avoir un deuxième emploi ou l'épouse à aller travailler sans parler de l'endettement.

En passant, on peut considérer dans quelles conditions pitoyables vivent les familles au seuil actuel le plus bas du secteur public soit \$117.00 brut (environ \$100.00 net) par semaine. Ce sont des salaires de crève-faim tout simplement.

Conclusion, nous appuyons totalement les demandes du front commun, pour un salaire plancher de \$165.00 que nous considérons comme moins que le minimum. Par ce fait même, nous nous opposons radicalement à la loi anti-inflation de Trudeau qui veut en réalité faire prolonger les profits scandaleux des grosses compagnies. En voulant limiter les hausses salariales comme le prévoit cette loi, les travailleurs entrevoient que tout comme durant la crise de 1929, c'est sur leur dos qu'on veut faire payer les frais d'une crise créée de toute pièce par les capitalistes.