



ASSEMBLÉE NATIONALE

CINQUIÈME SESSION

TRENTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement
et des équipements

Étude détaillée des projets de loi
88 — Loi sur la société des établissements
de plein air du Québec (2) et
81 - Loi modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions législatives (2)

Le mardi 18 décembre 1984 - No 15

Président : M. Richard Guay

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Projet de loi 88 - Loi sur la Société des établissements de plein air du Québec	
Financement	CAE-609
Pouvoirs et devoirs spéciaux et conditions d'exercice	CAE-612
Comptes et rapports	CAE-615
Constitution et composition de la société (suite)	CAE-620
Motion proposant de changer le mode de nomination et de rémunération du secrétaire et des autres employés de la société	CAE-620
Dispositions diverses et transitoires	CAE-623
 Projet de loi 81 - Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives	 CAE-633
Enregistrement et immatriculation (suite)	CAE-633
Conditions attachées à l'enregistrement et à l'immatriculation	CAE-645
Les amendes impayées	CAE-673
Infractions et peines	CAE-677
Droits et renseignements exigibles	CAE-684
Permis de conduire, permis d'apprenti-conducteur, certificat de compétence et permis restreint	CAE-696

Intervenants

M. Claude Dauphin, président
M. Michel Bissonnet, président suppléant
M. Jean-Paul Champagne, président suppléant
M. Hubert Desbiens, président suppléant

M. Jacques Brassard
M. Marc-Yvan Côté
M. Luc Tremblay
M. Élie Fallu
M. Patrice Laplante
M. Marcel Gagnon
M. Raymond Gravel
M. Guy Tardif
M. John Ciaccia
Mme Lise Bacon
M. Jean-Pierre Saintonge
M. Yvon Vallières
Mme Thérèse Lavoie-Roux

* M. Jean-Paul Vézina, Régie de l'assurance automobile
* M. Georges Lalande, idem
* Mme Anne-Marie Bilodeau, ministère de la Justice

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 18 décembre 1984

Étude détaillée des projets de loi 88 et 81

(Onze heures trente-sept minutes)

Le Président (M. Dauphin): Je déclare la séance de la commission permanente de l'aménagement et des équipements ouverte. Elle a pour mandat de faire l'étude détaillée du projet de loi 88, soit la Loi sur la Société des établissements de plein air du Québec.

Je demanderais donc au secrétaire de faire la nomenclature des membres de cette commission.

Le Secrétaire: Oui, M. le Président.

M. Beauséjour (Iberville) est remplacé par M. Gravel (Limoilou), qui est présent; M. Côté (Charlesbourg); M. Fallu (Groulx); M. Laplante (Bourassa) remplace Mme Juneau (Johnson) et il est présent; M. Lafrenière (Ungava); M. Tremblay (Chambly) et M. Brassard (Lac-Saint-Jean).

Projet de loi 88

Financement

Le Président (M. Dauphin): Merci. Nous étions rendus hier, à l'ajournement, au chapitre du financement, à l'article 26, tout en étant conscients que les articles 3 et 14 ont été suspendus.

Alors, à l'article 26, est-ce que M. le ministre a des commentaires à faire?

M. Brassard: Très brièvement, M. le Président, c'est l'article qui porte sur le paiement, si l'on veut, du capital-actions qu'on a fixé, dans un article précédent, à 75 000 000 \$. Cela peut être fait sous forme de paiement en espèces ou, encore, sous forme de transfert de propriété. Il est évident aussi que le gouvernement peut le faire en plusieurs versements.

M. Côté: M. le Président, comme on est dans le financement mais qu'on a mené avec le ministre à peu près deux dossiers de front hier soir, à 20 heures, sur les crédits du ministère et qu'on parle effectivement de ski un peu aussi au niveau des questions, je voudrais, pour ne pas inquiéter le député de Chambly, dans la mesure où cela se déroule bien, qu'on puisse terminer aux environs de 13 heures.

M. Tremblay: Le projet de loi?

M. Côté: On va essayer.

M. Tremblay: Félicitations pour votre programme.

M. Côté: C'est pour l'empêcher de...

Une voix: Vous ne parlerez pas du tout.

M. Côté:... s'inquiéter si je posais des questions qui sortaient un peu hors du sentier. Et, dans ce cas, c'est un sentier de neige...

M. Tremblay: C'est tout à votre honneur de nous en informer d'avance, de façon qu'on ne fasse pas des ulcères à cause de cela.

M. Côté: De toute façon, vous avez un bon médecin pour vous soigner dans votre parti, si jamais vous avez des problèmes.

M. le ministre, on s'est parlé très brièvement à l'Assemblée, hier soir, de l'entente Canada-Québec sur le ski. Si j'ai bien compris vos réponses, effectivement, il y avait un volet sur le ski et l'aspect récréo-touristique à l'intérieur de l'entente. Vous n'avez pas précisé le montant. Est-ce que 35 000 000 \$ serait un montant qui ressemblerait à ce qui était contenu dans l'entente? Si le ministre me disait autre chose, je serais très inquiet.

M. Brassard: Ce que j'ai dit hier soir, M. le Président, c'est qu'effectivement il y avait l'inclusion d'un volet "ski alpin" dans l'entente sur le tourisme qui est actuellement en négociation. Sur cela, il y a un accord total des deux gouvernements. Quant au montant d'argent prévu, il n'y a pas de décision de prise mais, effectivement, au sujet du chiffre que vous avancez, les deux parties semblent cheminer sans trop de divergence vers un chiffre qui se rapprocherait sensiblement de celui que vous évoquez.

M. Côté: Ils cheminent tellement qu'ils sont même rendus au point de s'entendre, même dans le partage des 60%-40%.

M. Brassard: Il n'y a pas de chicane à l'horizon.

M. Côté: D'accord. C'est 60% du montant payé par le fédéral et 40% par le

provincial, avec comme maître d'oeuvre le gouvernement du Québec.

M. Brassard: C'est cela. Oui, 60%-40%, d'ailleurs, c'est pas mal comme cela que toutes les ententes sont...

M. Côté: C'est ce qu'avait fait le Parti libéral à l'époque sur l'entente de dix ans, à 60%-40%. Est-ce que le ministre pourrait nous dire exactement à quelles stations de ski cela va s'appliquer?

M. Brassard: Quelles stations de ski seront incluses dans...

M. Côté: Qui peuvent être touchées par l'entente, si c'est l'ensemble des quelque 200 stations de ski ou si ce sont quelques stations de ski, une quarantaine de privilégiées, qui ont un rayonnement régional, national ou international...

M. Brassard: La fin de votre question, s'il vous plaît...

M. Côté: Pour faciliter la réponse du ministre, est-ce que c'est la totalité des stations de ski du Québec qui vont pouvoir bénéficier de l'entente ou si c'est un groupe plus sélect qui aurait une vocation régionale, nationale ou internationale?

M. Brassard: Les stations de ski visées devraient être celles qui le sont déjà, actuellement, par la politique de ski alpin du gouvernement du Québec, c'est-à-dire ce qu'on appelle les centres majeurs de ski. Les autres, les centres locaux, sont toujours admissibles dans le cadre de PADEL-3, pour employer le jargon du milieu.

M. Côté: Est-ce que cela veut dire que la totalité de l'argent de l'entente servirait à une quarantaine de stations de ski?

M. Brassard: Autour de cela.

M. Côté: Cela veut dire qu'il en reste, si mes informations sont bonnes, 160, 165, dans tout le Québec, qui seraient obligées de faire appel à PADEL, dans la mesure où elles ont des besoins. Est-ce que le ministre pourrait me rappeler le budget de PADEL-3?

M. Brassard: Je ne l'ai pas en mémoire, mais je dois dire qu'il n'est pas exorbitant. Il y a aussi une autre possibilité pour un certain nombre de stations de ski ou de centres intermédiaires - cela s'est déjà fait et je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas se faire par la suite - c'est, en plus de PADEL-3, de recourir au fonds de développement régional. C'est ce que plusieurs centres de ski... En tout cas, j'en connais un, chez moi, dans mon coin qui, en

plus de PADEL-3, compte bien acheminer une demande dans le cadre du fonds de développement régional.

M. Côté: J'ai déjà eu l'occasion de signaler au ministre que, dans le cas de ces subventions, dans le cadre de PECEC, par exemple, une industrie qui s'est installée dans son comté et dans le comté de Chicoutimi a pu obtenir des subventions, alors que la même industrie s'est installée dans Charlesbourg et elle n'a pas réussi à avoir des subventions.

M. Brassard: Cela, c'est PECEC. Je ne vous parle pas de PECEC; je vous parle vraiment du fonds de développement régional où c'est chaque région qui détermine la ventilation des fonds disponibles.

M. Côté: À la question que je posais hier au ministre, comme il n'y a pas de discorde possible à l'horizon, semble-t-il, et que l'entente est même presque totale sur le montant d'argent impliqué, est-ce que, dans ces conditions, les centres de ski visés par l'entente toucheront 75% ou 37, 5%?

M. Brassard: Ce sera sûrement plus que 37, 5% parce que 37, 5%, c'est le niveau qu'on avait choisi parce que le fédéral ne participait pas. Alors, il va y avoir lieu, évidemment, de réviser le taux de subvention. Maintenant, est-ce qu'on va pouvoir atteindre le taux de 75%? C'est à voir.

M. Côté: Cela va là-dessus. L'article 26, M. le Président, sur le financement, je pense qu'on en a discuté à d'autres occasions hier, il serait adopté sur division.

Le Président (M. Dauphin): L'article 26 est adopté sur division. L'article 27? M. le ministre.

M. Brassard: Cela prévoit certaines garanties que le gouvernement peut donner à la société. Évidemment, c'est le gouvernement qui en fixe aussi les modalités et les conditions, en particulier, sur les emprunts. Si la société veut contracter un emprunt, cela doit être garanti, donc approuvé par le gouvernement.

Le Président (M. Dauphin): Adopté sur division. L'article 27?

M. Brassard: L'article 28.

Le Président (M. Dauphin): L'article 28, excusez-moi.

M. Brassard: C'est un certain nombre de pouvoirs que peut exercer la société sans l'autorisation du gouvernement. Contracter un

emprunt oui, mais conformément, toutefois, à un règlement adopté par le gouvernement. Conclure un contrat, là aussi, dans le cas du contrat, il est régi par un règlement adopté par le gouvernement.

M. Côté: L'article 28, cinquièmement: "disposer d'un immeuble autrement que par la vente à l'enchère ou par soumissions publiques". Quels sont les autres possibilités?

M. Brassard: L'autre possibilité, c'est de gré à gré, c'est-à-dire à la suite de négociations avec un acheteur éventuel. À ce moment, ce n'est pas par vente à l'enchère ou par soumissions publiques. Si c'est de gré à gré, il y a un seul acheteur qui est impliqué et c'est à la suite de discussions avec un seul acheteur. À ce moment, cela prendrait l'autorisation du gouvernement.

M. Côté: C'est le seul autre cas?

M. Brassard: Oui.

M. Côté: De gré à gré, est-ce que cela pourrait être donné pour 1 \$?

M. Brassard: Cela pourrait être cédé pour une valeur nominale, oui. À ce moment, cela prendrait aussi l'autorisation du gouvernement.

M. Côté: Supposons que nous considérons qu'un équipement de camping ne sera jamais rentable, que vous ne réussirez jamais à le rentabiliser et que vous décidez de le donner à une municipalité ou à, je ne sais pas, l'entreprise privée qui dit: Laissez-le-moi le pour 1 \$, je vais l'administrer, je vais le rendre rentable, cela pourrait être le cas?

M. Brassard: Ce pourrait être le cas, mais cela prend l'autorisation du gouvernement parce que ce n'est pas par vente à l'enchère ou par soumissions publiques.

M. Côté: Dans le cas où la société d'État déciderait de se départir d'un équipement que lui aurait, au préalable, transféré le gouvernement, est-ce que - d'abord, cela va prendre l'autorisation du gouvernement - il y a un certain mécanisme qui est prévu ou qui est souhaité par le gouvernement de consultation du milieu? Demain matin, si vous décidez de vendre le complexe de Fort Prével à l'entreprise privée, par soumissions publiques ou aux enchères, de vous en départir tout simplement, est-ce que vous allez consulter les gens impliqués dans ce transfert de propriété et la population, dans un milieu comme celui-là? C'est Saint-Georges-de-Malbaie, Barachois, Gladstone et même

Gaspé qui vivent des retombées de cet hôtel.

M. Brassard: Je pense, M. le Président, que dans une hypothèse semblable, cela devient un problème de nature politique dans le sens que le gouvernement est face à une décision qui peut avoir des répercussions, des conséquences d'une gravité plus ou moins grande sur une population, sur des activités dans un milieu donné.

Il m'apparaît qu'à ce moment, avant de prendre une décision, le gouvernement se devra de vérifier le point de vue du milieu, de voir, d'analyser sérieusement les conséquences du geste qu'on lui demande d'autoriser. Donc, il n'y a pas à prévoir, je pense, un mécanisme formel de consultation, mais il m'apparaît, de toute évidence, que le gouvernement serait malvenu de prendre une décision qui a un impact dans un milieu donné sans vérifier le point de vue de ce milieu, sans analyser les répercussions sur ce milieu ou sur cette population, de façon que sa décision ne suscite pas des remous et n'ait pas des effets négatifs dans la population concernée.

M. Côté: Quelle est, exactement, la portée de l'article 28. 2: "Conclure un contrat pour une durée ou un montant supérieurs à ceux déterminés par le gouvernement"?

M. Brassard: C'est cela. En fait, il s'agira pour le gouvernement d'adopter une réglementation concernant la conclusion et l'octroi de contrats pour la société.

M. Côté: Toute forme de contrat? Disons que la société décide de...

M. Brassard: C'est cela qu'il faudra déterminer. On dit: "Pour une durée et pour un montant supérieurs à ceux déterminés par le gouvernement." Je n'ai pas l'impression que... Je ne le sais pas, pour Fort Prével, la cuisine, est-ce qu'on va devoir aller en soumissions publiques pour acheter des homards sur place, lors de la saison du homard? À quel niveau certaines règles vont-elles s'appliquer pour l'octroi de contrats? Cela sera à déterminer. C'est le gouvernement qui devra déterminer et adopter cela par règlement.

Une **voix:** Par règlement.

M. Côté: Et les règlements ne sont pas prêts actuellement.

M. Brassard: Il n'y a rien de définitif et de disponible pour le moment. C'est en cogitation.

M. Côté: Cela veut dire que ces règlements sont applicables 60 jours après la publication dans la Gazette officielle ou dès

la parution dans la Gazette officielle?

M. Brassard: Les règlements qui sont adoptés par décret. Alors, au moment de l'adoption du décret. Et ils sont déposés à l'Assemblée nationale. C'est indiqué dans le dernier alinéa.

M. Côté: Parfait, mais ils ne prennent pas effet du fait qu'ils sont déposés à l'Assemblée. Le dépôt à l'Assemblée, cela veut dire qu'ils sont accessibles à tous les membres de l'Assemblée à titre d'information. Cela veut dire que, si on se revoit au mois de mars, il est fort possible que vous déposiez, à ce moment, des règlements qui sont probablement déjà prêts au moment où on se parle. Il y a peut-être des virgules à changer, mais, quand on va aussi loin dans un projet de loi, j'ai l'impression qu'il y a une bonne partie des règlements qui sont déjà faits et peut-être même dans une forme finale. Cela indique quand même toute la portée de l'article parce que l'article est général et on dit: Parfait, par la suite, on va calibrer les interventions à partir de la réglementation. Il me semble qu'à ce niveau, si on était en possession de la réglementation, cela nous aiderait grandement.

M. Brassard: Comme tout décret, cela apparaît dans la Gazette officielle de toute façon.

M. Côté: Oui, d'accord.

M. Brassard: Donc, le règlement devrait paraître dans la Gazette, officielle également.

M. Côté: Alors, ce sera une autre de ces belles soirées passées...

M. Brassard: De lecture.

M. Côté:... à la lecture de chevet. Sur division.

Le Président (M. Dauphin): Adopté sur division. Maintenant la section IV, l'article 29?

Pouvoirs et devoirs spéciaux et conditions d'exercice

M. Côté: Ce que je comprends de cela, c'est le même libellé que pour REXFOR?

M. Brassard: Oui.

M. Côté: Que SODIQ?...

M. Brassard: Oui.

M. Côté:... et aussi Hydro-Québec?.

M. Brassard: Hydro-Québec, là...

M. Côté: Non, c'est parce que le ministre... Cela a sonné davantage.

M. Brassard: Oui, mais j'ai peut-être...

M. Côté: Cela a sonné davantage le ministre quand j'ai parlé d'Hydro-Québec parce qu'il y a des dividendes et parce que cela a une consonnance beaucoup plus évidente...

M. Brassard: J'ai réagi.

M. Côté:... au moment où l'on parle d'Hydro-Québec parce que le gouvernement pige à même les profits d'Hydro-Québec, selon sa volonté.

M. Tremblay: Selon une loi adoptée par l'Assemblée nationale.

M. Côté: Selon la volonté que le gouvernement a voulu mettre dans la loi déposée à l'Assemblée nationale et adoptée par l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député.

M. Tremblay: Depuis quand l'Assemblée nationale n'est-elle pas souveraine? Voyons-donc!

M. Côté: Ah non! Voyons-donc! Vous n'allez pas faire de leçon au monde en pensant que c'est le Parti libéral qui a mis que le gouvernement siphonnerait Hydro-Québec de ses dividendes. Arrêtez-donc!

M. Tremblay: C'est bien normal qu'Hydro-Québec donne des profits au Québec. Mauditi! C'est notre investissement.

M. Côté: Tu les donnes en baissant les tarifs au lieu de les donner au gouvernement.

M. Tremblay: Ce n'est pas pareil, cela.

M. Côté: Non, ce n'est pas pareil.

Le Président (M. Bissonnet): La parole est au député de Charlesbourg.

M. Côté: Allez demander cela aux payeurs de taxes et aux gars qui paient les comptes d'électricité, vous allez voir ce qu'ils vont vous dire, s'ils préfèrent que 250 000 000 \$ ou 300 000 000 \$ des profits d'Hydro-Québec retournent dans les poches du ministre des Finances ou s'ils devraient retourner directement dans les poches des contribuables.

M. Tremblay: C'est le même argent,

réparti...

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît, M. le député de Chambly! La parole est au député de Charlesbourg.

M. Tremblay: Oui, mais vous laissez le député de Charlesbourg...

Le Président (M. Bissonnet): Le député de Charlesbourg a la parole actuellement, je m'excuse, M. le député.

M. Tremblay:... sortir du règlement complètement, parler des dividendes d'Hydro-Québec...

Le Président (M. Bissonnet): Je m'excuse, M. le député, si vous voulez parler, je vais prendre votre nom et, quand ce sera votre tour, je vous donnerai la parole. M. le député de Charlesbourg, vous avez toujours la parole.

M. Tremblay: M. le Président, je respecte votre décision.

Le Président (M. Bissonnet): Très bien!

M. Côté: Je veux juste signaler au député de Chambly que je n'enfreins pas le règlement parce que l'article 29 dit: "Les dividendes payés par la société sont fixés par le gouvernement et non par les administrateurs." Que je sache, et je regarde dans les autres lois, REXFOR, SODIQ, Hydro-Québec, c'est exactement le cas. D'abord, on ne voit pas de problème, d'ici à trois ans, il n'y en aura pas. On va d'abord tenter de rentabiliser tout cela mais, on ne sait jamais, la grosse remorque du mont Sainte-Anne peut probablement finir par faire en sorte qu'il y ait des dividendes. Je vais vous dire une chose, M. le député de Chambly, je préférerais de beaucoup que, s'il y a des dividendes, ils soient réinvestis dans les équipements au lieu de servir au gouvernement pour financer les choses que lui-même ne peut plus financer - on se comprend bien. Je n'aurais pas d'objection à ce que le ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche indique à la société que cela serait peut-être intéressant d'investir dans le mont Saint-Bruno l'usufruit de tout cela.

M. Tremblay: Je n'en veux pas d'investissement au mont Saint-Bruno.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député, tantôt vous allez avoir la parole.

M. Côté: Vous n'en voulez pas. Je suis bien heureux d'apprendre cela. On aura beaucoup de plaisir lorsqu'on se rencontrera, au cours du mois de mars, lors des auditions de la commission parlementaire.

M. Tremblay: Vous allez comprendre pourquoi je dis cela, M. le député.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Charlesbourg. Est-ce que, M. le député de Charlesbourg, vous avez terminé votre...

M. Côté: On a fini par savoir où est-ce qu'il se branchait.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que vous avez fini votre intervention?

M. Côté: Oui. M. le Président, je voudrais vous indiquer que notre démarche depuis hier est faite sous le sceau d'une largesse tout à fait exceptionnelle et toujours dans le but de bonifier les idées du ministre et, à la fois, celles de l'Opposition aussi.

Le Président (M. Bissonnet): C'est mon intention d'être le plus large possible également. M. le député de Chambly.

M. Tremblay:... Avec la garantie que l'étude de la loi serait finie à 13 heures, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Chambly, vous avez la parole.

M. Côté: Un instant! Il ne faut pas me prêter des paroles que je n'ai pas dites. J'ai dit que mon intention était de terminer à 13 heures, mais, de la manière dont cela va, on va peut-être dépasser un peu.

Le Président (M. Bissonnet): Oui, M. le ministre.

M. Brassard: C'est simplement pour indiquer au député de Charlesbourg que, moi aussi, je suis parfaitement d'accord: s'il y a des profits à un moment donné ou l'autre, le réinvestissement m'apparaît la meilleure solution, mais c'est un article standard qu'on doit placer là, si le gouvernement en décide autrement.

M. Côté: Cela m'étonne, une réaction comme celle-là, probablement parce que le ministre est jeune un peu. Lorsqu'il va avoir à livrer des batailles au niveau du Conseil du trésor, il va vite se rendre compte que son ministère n'en est pas un qui rapporte au gouvernement, mais un ministère qui dépense. Dans ce cas, c'est bien dur d'aller justifier des sommes au niveau du Conseil du trésor. Je serais prêt à suspendre l'adoption de l'article, si le ministre veut y réfléchir... (12 heures)

M. Brassard: Non.

M. Côté:... pour être capable d'inclure

dans la loi que - je vais finir, M. le ministre, parce que le ministre est d'accord sur le fond - les profits devraient obligatoirement être investis dans l'immobilisation. Je suis sûr que son groupe de travail, qui a travaillé sur cela, est certainement intéressé à ce que les profits éventuels soient réinvestis dans l'immobilisation de certains de ces équipements.

(12 heures)

M. Brassard: Oui, certainement, sauf que je vous signale que, dans une société privée ou publique à capital-actions, ce sont les actionnaires en assemblée générale qui décident du niveau des dividendes payés. Comme, dans le cas d'une société d'État, le seul actionnaire, c'est le gouvernement, c'est donc au gouvernement de décider des dividendes à payer ou pas ou des réinvestissements à faire ou pas.

M. Côté: Ce que la solidarité ministérielle peut faire! Adopté sur division.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Chambly avez-vous quelque chose à ajouter? Est-ce qu'il y a d'autres députés qui veulent intervenir sur l'article 29? Est-ce que l'article 29 est adopté?

M, Côté: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 29 est adopté sur division.

L'article 30. M. le ministre, avez-vous des commentaires sur l'article 30?

M, Brassard: C'est le pouvoir de directive dont on a déjà parlé en cours de discussion et qui donne au ministre la possibilité de donner à la société des directives à la fois sur les objectifs et sur les orientations dans l'exécution de ses mandats et de ses fonctions.

M. Côté: Est-ce que le ministre a déjà une bonne idée des directives qu'il va donner à la société outre celle de rentabiliser des équipements?

Le Président (M. Bissonnet): M. le ministre.

M. Brassard: Cela pourrait être une directive de ne pas céder d'équipements sans obtenir l'autorisation du gouvernement.

M. Côté: Cela pourrait ou cela va être?

M. Brassard: Cela pourrait être une directive semblable.

M. Côté: Est-ce que cela ne devrait pas l'être?

M. Brassard: C'est un verbe que je pourrais presque utiliser.

M. Côté: Vous pourriez presque?

M. Brassard: Oui.

M. Côté: Dites-moi donc celui que vous allez utiliser?

M. Brassard: Là, je dis "pourrait".

M. Côté: Éliminez celui que vous enlevez à l'article 14 et puis..

M. Brassard: Pour le moment je dis "pourrait".

M. Côté: Pardon?

M. Brassard: Pour le moment je dis "pourrait".

M. Côté: "Pourrait". Est-ce que, dans l'esprit du ministre, il n'y a pas des équipements qui devraient être cédés au cours des trois prochaines années? Si on veut faire l'exercice, c'est un mandat de trois ans. Je pense que l'exercice devrait être vécu à plein régime jusqu'à la fin des trois années, de façon qu'aucun des équipements ne soit cédé.

M. Brassard: C'est ce que je pense, que les équipements qu'on transférera à la société - au moins pour une période qu'on juge suffisamment longue pour permettre d'atteindre le seuil de rentabilité - ne devraient pas être cédés ou vendus ou mis à l'enchère et que la société devrait les conserver pour une durée précise. Encore une fois, je dis que cela pourrait faire partie des directives comme cela pourrait aussi, d'une autre façon, faire partie des conditions dont on parle à l'article 22, les conditions de transfert. Ce n'est pas nécessaire. L'article 30 est là, on pourrait l'utiliser, mais il y a aussi l'article 22 avec les conditions qu'on peut rattacher au transfert; cela peut être un moyen aussi d'empêcher la vente pour une durée donnée. C'est pour cela que je dis "pourrait". Je ne sais pas si c'est le pouvoir de directive que je vais utiliser ou les conditions rattachées au transfert.

M. Côté: Adopté, sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques des députés à l'article 30? Est-ce que l'article 30 est adopté? Adopté sur division.

L'article 31? Est-ce que l'article 31 est adopté? Est-ce qu'il y a des remarques, M. le ministre?

M. Brassard: M. le Président, cela

concerne un certain nombre d'articles de la Loi sur les compagnies qui ne s'appliquent pas à la société. Je ne suis pas un spécialiste de la Loi sur les compagnies, mais il faut soustraire une société comme celle-ci de l'application d'un certain nombre d'articles de la Loi sur les compagnies qui ne sont pas applicables, parce qu'il y a d'autres articles parfois de la loi qui devaient des dispositions différentes.

Je vais donner un exemple - on m'a donné toute la liste. Par exemple, l'article 142 de la Loi sur les compagnies dit que la compagnie ne peut employer ses fonds pour l'achat d'actions d'autres compagnies. Il y a déjà une disposition concernant la société qui traite de ce sujet d'une autre façon, de façon différente. Alors, il ne faut pas qu'il y ait contradiction. Ces articles de la Loi sur les compagnies sont, en quelque sorte, suspendus dans le cas de la société.

M. Côté: J'en ai d'autres, M. le ministre, l'article 189, par exemple, est suspendu; cela touche la responsabilité des administrateurs, comme la responsabilité de la dette, la fixation des salaires des employés.

M. Brassard: Les salaires à payer.

M. Côté: C'est le cas dans d'autres sociétés d'État, j'imagine? C'est tiré des autres sociétés d'État?

M. Brassard: Oui. La plupart des sociétés d'État, je pense, sont soustraites à ces différents articles de la Loi sur les compagnies.

M. Côté: Adopté sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques des députés à l'article 31? L'article 31 est adopté sur division. L'article 32?

Comptes et rapports

M. Côté: On m'a dit tantôt que c'était pour...

M. Brassard: Justement à cause de la saison, des activités mêmes de la société, on a fixé la date au 31 mai, plutôt qu'au 31 mars qui est la fin de l'année financière du gouvernement, de façon que la saison de ski soit vraiment terminée au moment de la fin des opérations financières.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 32 est adopté?

M. Côté: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 32 est adopté. L'article 33? Je déclare l'article 32 adopté.

M. Brassard: Il s'agit de la date à laquelle la société doit produire ses états financiers et un rapport de ses activités. On la fixe au 30 septembre de chaque année.

M. Côté: Quatre mois après la fin de l'année financière.

M. Brassard: Oui, c'est cela.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques sur l'article 32? Est-ce que l'article 32 est adopté?

M. Côté: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté. L'article 33?

M. Brassard: C'est le dépôt de ce rapport, justement à l'Assemblée nationale, comme dans le cas de toute société d'État, qui se fait dans les quinze jours de sa réception si l'Assemblée siège, sinon dans les quinze jours suivant l'ouverture de la session.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article... M. le député de Charlesbourg, sur l'article 33.

M. Côté: L'article 33, M. le Président?

M. Brassard: L'article 34.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 34.

M. Côté: L'article 34.

Le Président (M. Bissonnet): Je m'excuse.

M. Côté: Vous aviez réussi à me mêler.

Le Président (M. Bissonnet): Oui, excusez-moi. Alors aux fins de l'enregistrement des débats, nous avons adopté les articles 32 et 33. Maintenant, nous sommes à l'étude de l'article 34.

M. Côté: Adopté, sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres députés qui veulent intervenir sur l'article 34? Je déclare l'article 34 adopté sur division.

Maintenant, l'article 35? Est-ce qu'il y a des remarques au niveau de l'article 35?

M. Brassard: C'est la vérification des livres qui se fait soit par le Vérificateur général ou par un vérificateur désigné par la

société, mats avec l'approbation du gouvernement.

M. Côté: Adopté, sur division.

Le **Président (M. Bissonnet):** L'article 35 est adopté sur division. Je déclare l'article 35 adopté sur division.

L'article 36? Est-ce qu'il y a des remarques au niveau...

M. Brassard: On en a parlé déjà en cours de route, c'est l'approbation du plan de développement par le gouvernement.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a des remarques sur l'article 36?

M. Côté: C'est donc par le gouvernement et non pas par le ministère.

M. Brassard: Non, par le gouvernement.

M. Côté: Cela veut dire que le ministre sera tenu de déposer au Conseil des ministres...

M. Brassard: C'est cela.

M. Côté:... le plan de développement de la société...

M. Brassard: Et de le faire adopter.

M. Côté:... aux fins de discussions.

M. Brassard: Oui.

M. Côté: Est-ce qu'il y a déjà un premier plan?

M. Brassard: Non.

M. Côté: Quand le ministre pense-t-il avoir un premier plan?

M. Brassard: Bien, c'est à la société qu'incombera la responsabilité de préparer ce plan de développement. Elle pourra, je pense, s'aider, si l'on veut, des travaux qui ont été faits par le comité...

M. Côté: Du 690.

M. Brassard:... sur la rentabilisation des équipements; cela pourra lui servir pour élaborer un premier projet de plan de développement.

M. Côté: Est-ce que le ministre a pris connaissance de ces données?

M. Brassard: Je dois vous avouer bien honnêtement, M. le député de Charlesbourg, que je n'en ai pas pris connaissance dans les détails. J'en ai parcouru quelques-uns en

diagonale, comme on dit.

M. Côté: M. le Président, si vous voulez patienter un instant.

Le Président (M. Bissonnet): Ah! Nous sommes très patients, M. le député! Nous attendons avec tout le respect qu'on vous doit.

M. Côté: Dans le document de travail qui a été soumis au ministre, il est dit: "Hypothèses communes aux groupes de travail pour la préparation des prévisions de revenus et dépenses." Les prévisions de dépenses au titre des salaires devraient être présentées selon deux hypothèses: premièrement, le statu quo dans les conditions de travail de tout le personnel jusqu'au 31 décembre 1985 et une indexation normale pour les années subséquentes. D'après ce que je sais, timidement, il y aurait eu 5% d'avancés. Hypothèse B: Des modifications aux conditions de travail identifiées et avec quantification des résultats escomptés pour une période à déterminer. Que veut dire "des modifications aux conditions de travail"?

M. Brassard: Qu'est-ce qui est grave, M. le député?

M. Côté: Des modifications aux conditions de travail. Est-ce qu'on ne commence pas à toucher un peu au moyen par lequel la société va se rentabiliser autrement que par la fréquentation?

M. Brassard: Quand on essaie de mettre au point des plans d'action, on doit envisager un certain nombre d'hypothèses. Vous avez les deux hypothèses que vous venez de citer: aucun changement aux conditions de travail actuelles prévues aux conventions collectives, ce qui d'ailleurs va se produire d'ici jusqu'au 31 décembre 1985 puisque, comme vous le savez, les conventions collectives s'appliquent. Il était également envisagé une hypothèse où certaines conditions de travail sont modifiées.

M. Côté: Le ministre est-il en train de me dire que vous avez même envisagé de ne pas maintenir le statu quo jusqu'au 31 décembre 1985?

M. Brassard: Non, non. Ce n'est pas ce que j'ai... Le statu quo relatif aux conditions de travail et aux niveaux de rémunération, on est liés de toute façon.

M. Côté: Vous n'avez pas le choix, vous êtes liés?

M. Brassard: Bien oui, on est liés par les conventions collectives.

M. Côté: Mais le où il y avait un ajout par rapport à ce qu'on dit, c'est: Une indexation de 4% ou 5% possiblement au 1er janvier 1986,

M. Brassard: C'est une projection.

M. Côté: C'est une projection, c'est une hypothèse. Lorsqu'on parle de stratégies de redressement, on évoque quatre possibilités. Il y a, d'abord, les mesures à prendre pour augmenter les revenus. Cela peut être une hausse des tarifs; cela peut être l'augmentation de la fréquentation, comme le ministre l'a dit: passer de 99% à 100% dans le cas du chevreuil à l'île d'Anticosti. Deuxièmement, il y a les mesures à prendre pour réduire les coûts; troisièmement, les investissements à faire et, quatrièmement, l'ordonnance de l'application de ces mesures sur une période de trois ans. C'est surtout le deuxième qui m'inquiète: Les mesures à prendre pour réduire les coûts. Quand on parle de stratégies de redressement, j'imagine que vous avez déjà une bonne idée de ce qui peut arriver dans les mesures à prendre pour réduire les coûts. Le ministre pourrait-il donner des précisions?

M. Brassard: Non, je n'ai pas pris connaissance de ces mesures que vous évoquez.

M. Côté: Comment avez-vous pu être convaincu...

M. Brassard: Je signale simplement qu'en matière de conditions de travail en particulier - c'est ce qui semble préoccuper grandement le député de Charlesbourg - en cette matière, on ne peut faire que des hypothèses parce que je suppose que les travailleurs vont demeurer syndiqués et que, par conséquent, à partir du 1er janvier 1986 et même avant, il y a des négociations qui vont se tenir sur le contenu des nouvelles conventions collectives. Alors, on peut bien se livrer à des hypothèses, ce n'est pas interdit.
(12 h 15)

M. Côté: Comment le ministre...

M. Brassard: Mais ce ne sont que des hypothèses.

M. Côté:... a-t-il pu être convaincu du bien-fondé du projet de loi 88 de créer une société d'État dans le but de rentabiliser les quatorze équipements, sans même semble-t-il, avoir pris connaissance du plan de redressement, étudié par un groupe d'experts ou de conseils qui connaissent très bien chacun de ces équipements à même le ministère et avec toutes les ressources disponibles pour être capable de faire la

lumière là-dessus? Comment le ministre peut-il me convaincre aujourd'hui qu'il prend une décision éclairée de pousser plus loin son projet de loi sans même avoir pris connaissance de ces études? Vous vous fiez à votre monde?

M. Brassard: Il y a cela, mais ce qui m'a convaincu de la nécessité de mettre en place un outil semblable, c'est aussi le fait qu'actuellement le cadre de gestion de ces équipements n'était pas adéquat pour des transactions de nature commerciale et qu'il fallait se doter d'un instrument plus souple en matière de fonctionnement et d'exploitation et que la société d'État était cet instrument ou cet outil plus souple de gestion, d'une part.

D'autre part, on m'a aussi convaincu, sans avoir parcouru la pile de documents sur les hypothèses ou les stratégies de rentabilisation. Ce dont on m'a convaincu, c'est que ces équipements-là étaient carrément sous-utilisés et qu'il était possible, en entreprenant des actions appropriées, d'en élever le niveau d'utilisation et, par le fait même, de se rapprocher du seuil de rentabilité. Je pense qu'il n'était pas nécessaire de lire des briques pour se convaincre de cela.

M. Côté: J'imagine que le groupe de travail n'a pas fourni au ministre des briques. Cela devait être des choses un peu plus concrètes. Quand le ministre me dit: L'outil de gestion qu'est la société d'État implique une plus grande rapidité quant au processus de décision et devrait amener la réduction des coûts, c'est une des raisons de l'article 3. 2 des mesures à prendre pour réduire les coûts. Mais j'imagine qu'il peut y en avoir d'autres; cela ne doit pas être la seule recommandation du comité. J'ai l'impression que le comité a été mis en marche après le dépôt du projet de loi 88, à l'Assemblée nationale, en juin 1984. Donc, la justification que le ministre me donne était connue avant même que le comité d'étude ne se penche là-dessus.

M. Brassard: Il y a d'autres façons. Par exemple, on a déjà parlé - je pense que c'était hier - de la tarification. Actuellement, dans le cadre du fonctionnement du ministère, la tarification doit suivre la procédure habituelle. Il faut aller au Conseil du trésor et, une fois les tarifs acceptés, ils sont publiés et connus. Ils doivent être respectés intégralement. Il n'y a aucune souplesse là-dedans. Les gestionnaires n'ont pas de marge de manoeuvre. Il pourrait fort bien arriver qu'en dehors de la saison, par exemple dans un camping qui est presque inoccupé, il arrive un groupe important de personnes qui veulent louer des emplacements et qui essaient de négocier un tarif réduit.

Le gestionnaire ne peut pas; il est lié à la tarification et n'a aucune marge de manoeuvre. Alors, c'est ce genre de souplesse, sur le plan de la gestion et de l'administration, qui va pouvoir être mise en place et qui va permettre aux gestionnaires sur le terrain d'avoir une certaine marge de manoeuvre et qui va avoir des effets positifs sur l'utilisation des équipements. C'est un exemple.

M. Côté: Je retrouve dans un autre document: Préparer et proposer une stratégie de redressement comprenant, sur une période de trois années: Les actions posées pour augmenter les revenus provenant des équipements existants (propositions d'association avec le privé). Cela pourrait se faire dans quel cas? "Dispositions d'immobilisation", cela veut dire quoi, ça? Tantôt, on s'est dit qu'il n'y avait pas d'immobilisation. Si ce sont des dispositions d'immobilisation, ça veut dire quoi? Ce sont des équipements qui sont vendus ou qui sont donnés de gré à gré?

M. Brassard: Ce n'est pas comme ça que je le comprends. Ce sont des dispositions en vue de procéder à des immobilisations; c'est plutôt ça.

M. Côté: Les dispositions à prendre pour amener du nouvel argent pour immobiliser, pour investir dans...

M. Brassard: Bien oui, donc, le plan dont on parle à l'article 36.

M. Côté: Le libellé serait peut-être à revoir. Je pense que le ministre va jeter un coup d'oeil sur les rapports, éventuellement?

M. Brassard: Vous le trouvez ambigu? De toute façon, il n'est pas pour dépôt public.

M. Côté: Je n'ai pas demandé au ministre de le déposer, ni de le distribuer non plus.

M. Brassard: On fera une consultation à l'Office de langue française.

M. Côté: Non, non plus. Ce n'est pas le but de ça, mais c'est le but de tenter d'avoir des réponses du ministre et pour voir s'il est effectivement sensibilisé à...

M. Brassard: Il est bien évident que ça va comporter des immobilisations. On transfère les équipements, mais ça peut donner lieu à du développement aussi.

M. Côté: Dans un CT du 14 février 1984, portant le numéro 148795 - j'ai été bien étonné que ça m'arrive dans les mains,

ça; sur la rue Saint-Jean, on ne sait jamais tout ce qu'on trouve - j'ai été étonné d'apprendre que vous aviez décidé de verser 50 000 \$, comme par hasard, dans le coin de l'ex-ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, dans le comté de Saint-Maurice, Shawinigan, précisément.

Si le ministre n'est pas au courant du dossier des Cascades, il devrait commencer à regarder ça un peu. Ce que je trouve très étonnant, c'est que ce transfert, cet équipement-là ne fait pas partie de la société d'Etat.

M. Brassard: Comment vous l'appellez?

M. Côté: Attendez un petit peu. L'auberge des Cascades à Shawinigan. Ces 50 000 \$ que votre ministère a fait accepter par le Conseil du trésor sont allés directement - si mes informations sont bonnes - à la caisse populaire. Vous avez déjà passablement d'argent d'investi dans ce bateau-là. Je veux juste attirer l'attention du ministre. Il serait peut-être bon de regarder ce qui arrive là-dedans, avant d'avoir investi trop d'argent. Si vous attendez que toutes les immobilisations soient faites par le ministre pour le transférer à la société, c'est un choix que vous avez à faire.

Mais c'est un dossier intéressant sur lequel le ministre devrait se pencher et sur lequel nous reviendrons. D'abord, c'est un avis pour les crédits du mois d'avril, si jamais on se rend là.

M. Brassard: J'en prends note, M. le député.

M. Côté: Des avis au ministre, on en aurait de ce temps-là, mais il faut que je lui donne le temps de prendre sa respiration... artificielle. 1985 va être une nouvelle année; on va avoir du plaisir, M. le ministre.

On était, M. le Président, à l'article 36.

Le Président (M. Bissonnet): À l'article 36.

M. Côté: Adopté sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 36 est adopté? L'article 36 est adopté sur division. L'article 37?

M. Brassard: Il s'agit là du budget de fonctionnement et du budget d'immobilisation qui doivent être aussi soumis au gouvernement et approuvés par ce dernier.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté?

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur

division. Je déclare l'article 37 adopté sur division. Maintenant, l'article 38?

M. Côté: Je me rends compte d'une chose, M. le Président, c'est qu'au moins, à l'article 38, le ministre s'affirme. Ce n'est pas "peut", mais "doit". Je trouve ça très bien. C'est à noter, c'est à l'article 38 que le ministre s'affirme.

M. Brassard: On pourrait peut-être ajouter que le député de Charlesbourg devra aussi fournir au ministre responsable tout renseignement, non?

M. Côté: Je vais faire comme le ministre de la Justice. Je m'engage à vous donner tout ce que je pense être la vérité et, de mon siège.

M. Brassard: Oui.

M. Côté:... vous devez prendre ma parole...

M. Brassard: Je vous remercie de votre collaboration.

M. Côté:... même si vous avez des informations contraires.

M. Tremblay: C'est notre règlement qui l'exige.

M. Côté: Malheureusement, il faudrait le changer, parce qu'on se fait mentir régulièrement à l'Assemblée.

M. Tremblay: Il faudrait aussi changer le règlement pour enlever l'immunité parlementaire peut-être, ce qui empêcherait le salissage...

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît! Nous sommes à l'étude de l'article 38. Est-ce que l'article 38 est adopté?

M. Tremblay:... que l'Opposition fait systématiquement.

M. Côté: Dans quel cas?

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

M. Côté: Non, non, M. le Président.

M. Tremblay: Ce n'est pas pertinent.

M. Côté: M. le Président, le député de Chambly dit que l'Opposition fait du salissage. Dans quel cas?

M. Tremblay: Vous voulez qu'on en dresse la liste? Je vous remettrai cela en Chambre cet après-midi...

M. Côté: Dans quel cas?

M. Tremblay:... la longue liste.

M. Côté: La longue liste? Dans quels cas précis?

M. Tremblay: Il y en a eu plusieurs, de vos attaques de salissage depuis trois ans.

M. Côté: Dans quels cas précis?

M. Tremblay: Je vais vous faire une liste. Je vous le dis.

M. Côté: Dans quels cas précis?

M. Tremblay: Non, non, je vais vous remettre une liste, parce que je ne voudrais pas vous en donner rien qu'un. Je vais vous remettre toute une liste.

M. Côté: Non. Je vous en demande seulement un.

Une voix: La pornographie à l'Assemblée nationale.

M. Tremblay: Oui, cela en est un, mais je ne veux pas en donner un. Je ne veux pas en donner parce que j'aimerais mieux vous donner la liste.

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît, messieurs! Nous sommes à l'étude de l'article...

M. Côté: Je prends bonne note que le député n'est pas capable de m'en nommer un.

Le Président (M. Bissonnet): Nous sommes à l'étude de l'article 38 et tout discours doit porter sur le sujet en discussion. Y a-t-il d'autres remarques sur l'article 38?

M. Côté: On peut s'en parler bien longtemps, M. le Président, principalement de la Fondation des Québécois pour le "oui". Celui-là, on peut s'en parler longtemps.

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît, M. le député de Charlesbourg. Nous sommes à l'étude de l'article 38. S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Côté: On va y revenir.

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

M. Côté: Ne vous inquiétez pas.

Le Président (M. Bissonnet): Y a-t-il d'autres remarques à l'article 38?

M. Fallu: Le rôle des fédéraux dans le référendum.

M. Côté: Le rôle des fédéraux dans le référendum?

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît! S'il vous plaît! À l'ordre! À l'ordre!

M. Fallu: En dépit de nos lois.

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

M. Côté: Par cette question, le député de Groulx me confirme-t-il qu'il y a quelque chose dans le Fonds des Québécois pour le oui?

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Fallu: Quoi?

M. Côté: Qu'il y a quelque chose dans le Fonds des Québécois pour le oui? Est-ce que la réponse à la question que je pose au député de Groulx est dans le sens que les fédéraux sont intervenus dans le référendum?

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît, messieurs!

M. Fallu: Je vous dis que, oui, les fédéraux sont intervenus dans le référendum en dépit des lois adoptées par l'Assemblée nationale.

Le Président (M. Bissonnet): Nous sommes maintenant à l'article 38, messieurs les députés. S'il vous plaît, veuillez vous en tenir à la discussion de l'article 38. Est-ce que l'article 38 est adopté?

M. Côté: M. le Président, on va tenter de vous faciliter la tâche pour autant que le député de Chambly ne revienne pas avec les affirmations dont il...

Le Président (M. Bissonnet): Je dois essayer de maintenir l'ordre dans cette commission.

M. Côté: Oui. Vous y arriviez assez bien, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 38 est-il adopté?

M. Côté: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Je déclare l'article 38 adopté sur division. L'article 39?

M. Côté: M. le Président, si le ministre me le permettait, compte tenu des

implications de l'article 39 - et je suis à peu près convaincu qu'il acceptera mon amendement à l'article 14 qui a des implications sur l'article 39 et le suivant - vous vous souvenez hier que la présidence avait refusé... Le député de Groulx avait argumenté à ce moment-là, je pense - il faut s'en rendre compte avec raison - sur la non-recevabilité d'une motion qu'on avait présentée. Je l'ai tout simplement retirée. On avait suspendu l'article et je pense qu'on devrait revenir à l'article 14 pour que je puisse déposer mon amendement de telle sorte que, si jamais le gouvernement - et comme je n'ai pas de raison d'en douter à ce moment-ci acceptait ma proposition, il pourrait y avoir des implications sur l'article 39.

Le Président (M. Bissonnet): Y a-t-il un consentement pour reprendre l'étude de l'article 14?

M. Tremblay: Oui.

Constitution et composition de la société (suite)

Le Président (M. Bissonnet): Consentement. Nous reprenons l'étude de l'article 14. La parole est au député de Charlesbourg.

Motion proposant de changer le mode de nomination et de rémunération du secrétaire et des autres employés de la société

M. Côté: M. le Président, je propose que l'article 14 du projet de loi 88 soit remplacé par le suivant: "Le secrétaire et les autres personnes à l'emploi de la société sont nommés et rémunérés suivant la Loi sur la fonction publique (chapitre F-3. 1. 1)." Est-ce qu'il est à ce moment-ci recevable, M. le Président?

Le Président (M. Bissonnet): Sur la recevabilité... Est-ce que vous pouvez en faire des photocopies? Avez-vous d'autres copies de votre amendement, M. le député?

Une voix: Non.

Le Président (M. Bissonnet): Non? Je relis la proposition du député de Charlesbourg: Que l'article 14 du projet de loi 88 soit remplacé par le suivants "Le secrétaire et les autres personnes à l'emploi de la société sont nommés et rémunérés suivant la Loi sur la fonction publique (chapitre F-3. 1. 1)." Sur la recevabilité de l'amendement, M. le député de Groulx.

M. Fallu: D'abord sur la forme, c'est une interrogation pour le moment puisque je connais assez mal la Loi sur la fonction

publique, je dois l'avouer, car je n'ai pas le bonheur d'avoir chez moi des quantités énormes de fonctionnaires. Donc, je n'ai pas vraiment porté grand intérêt à ces lois et à ces variations. Est-ce que le secrétaire d'une telle société d'État est nommé habituellement selon la Loi sur la fonction publique? C'est ma première interrogation et celle-là serait de forme.
(12 h 30)

M. Côté: M. le Président, pour l'éclairage du député de Groulx et aussi de la présidence, j'ai puisé ce libellé textuellement dans la Loi sur la Société d'habitation du Québec, qui est aussi une société et dont l'article 14 se lit de la même manière. Ce n'est donc pas un précédent et c'est là-dessus que je me base pour vous le proposer en pensant qu'il est conforme à notre...

M. Fallu: Cela dit, je remercie le député de Charlesbourg de son éclairage. Il a fait allusion à l'instant, par ailleurs, à la Société d'habitation du Québec. Or, la société, dont le principe a été adopté par l'Assemblée nationale, ne doit justement pas être mis en parallèle avec la Société d'habitation du Québec puisque la société dont il est question ici est une société à capital-actions et aucune des sociétés à capital-actions formées par l'Assemblée nationale n'est justement régie par la Loi sur la fonction publique. Je rappelle que les sociétés à capital-actions - il s'agit, entre autres, d'Hydro-Québec, de la Société immobilière du Québec, etc. - ont précisément comme fonction d'être déchargées de la Loi sur la fonction publique par leur essence même. C'est le principe même que nous avons adopté à l'Assemblée nationale.

D'autre part, compte tenu qu'il s'agissait d'employés régis jadis par la Loi sur la fonction publique, nous avons également adopté un autre principe qui se retrouve, entre autres, à l'article 45. C'est celui du passage de ces fonctionnaires régis par une loi actuellement vers une société qui ne serait pas soumise à la Loi sur la fonction publique. Comme ces principes ont été acceptés déjà, il me semble qu'accepter maintenant un amendement de cette nature viendrait à l'encontre même du principe de base de la loi que nous sommes en train d'étudier et qui a été acceptée à l'Assemblée nationale en seconde lecture.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Chambly, sur la recevabilité.

M. Tremblay: Sur la recevabilité, M. le Président, je pense que vous devez déclarer cette motion non recevable et je vais vous dire pourquoi. Tout le monde sait que cette société d'État sera déficitaire et que, nécessairement, le gouvernement du Québec

aura à rembourser des frais - en tout cas, déficitaire pour un certain nombre d'années - à défrayer les coûts ou le déficit de cette société d'État, les premières années. Le règlement de l'Assemblée nationale empêche, ne permet pas à un député de faire une motion qui implique des dépenses pour le gouvernement. Seul un ministre peut faire cette sorte de motion. Or, la proposition du député de Charlesbourg pourrait entraîner des coûts additionnels qui, à toutes fins utiles, devraient être payés à même les fonds publics. Pour cette raison, M. le Président, je pense qu'il est de votre devoir de la déclarer irrecevable.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres interventions de la part des députés sur la recevabilité de l'amendement? La présidence a pris sa décision et elle déclare cet amendement recevable compte tenu des dispositions de l'article 189 que je vais vous lire: "Les amendements doivent concerner le même sujet que la motion et ne peuvent aller à l'encontre de son principe. Ils ne visent qu'à retrancher, à ajouter ou à remplacer des mots."

Dans le cas de la proposition du député de Charlesbourg, on discute du même principe, soit la nomination et la rémunération, et cela ne change pas le principe de l'article 14. Cela change simplement des modalités. C'est en ce sens que j'accepte l'amendement. Je déclare cet amendement recevable.

M. Tremblay: Est-ce que vous tenez compte, M. le Président, de l'imputabilité?

Le Président (M. Bissonnet): Je tiens compte des remarques que vous m'avez faites dans votre exposé, M. le député.

M. Brassard: J'aurais quelques commentaires à faire sur l'amendement que vous avez jugé recevable.

Le Président (M. Bissonnet): Nous allons étudier maintenant l'amendement qui est déclaré recevable. Je cède la parole au ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

M. Brassard: C'est simplement pour dire que nous allons être contre cet amendement. Il est de règle que les sociétés d'État, comme le mentionnait tantôt le député de Groulx, à capital-actions, les employés ne soient pas régis par la Loi sur la fonction publique. C'est peut-être adapté au fonctionnement des ministères ou des régies, effectivement, puisqu'il y a des régies qui sont soumises à la Loi sur la fonction publique, mais ce n'est pas adapté au fonctionnement d'une société de nature commerciale. Alors, comme c'est le cas pour

toutes les sociétés d'État à capital-actions, la Loi sur la fonction publique ne s'applique pas. Ceci n'indique pas et ne doit pas laisser supposer, cependant, que ces employés sont mal protégés ou doivent connaître des conditions de travail inacceptables. On peut voir, dans les différentes sociétés d'État actuellement, que les conditions de travail des travailleurs, des employés sont loin d'être mauvaises, bien au contraire. Mais la Loi sur la fonction publique n'est pas adaptée à une société d'État qui a une vocation commerciale. Pour cette raison, nous voterons contre cet amendement.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Charlesbourg.

M. Côté: Je ne comprends pas l'attitude du ministre de refuser l'adoption de cette motion, considérant toute la tradition des négociations du Syndicat des fonctionnaires provinciaux du Québec avec le gouvernement. S'il y a un syndicat avec lequel les gouvernements, tant libéraux que péquistes, ont pu négocier de bonne foi des conventions collectives qui tenaient compte à la fois de la capacité du gouvernement de payer, à la fois aussi des besoins des employés, c'est bien celui-là.

Comme nous l'a dit, hier, M. Jean-Louis Harguindeguy, président du syndicat, ils sont ouverts à une négociation, comme cela a été le cas pour les ouvriers et comme cela a été le cas au niveau du ministère des Transports où il a fallu être plus souple sur l'horaire quant à ceux qui oeuvrent sur les routes qui sont sous la responsabilité du gouvernement. Il est même allé plus loin, il a dit: S'il y a d'autres négociations possibles que le gouvernement souhaite, d'autres accommodements possibles, on est prêt à s'asseoir à une table pour négocier de bonne foi avec le gouvernement et avec la société d'État éventuellement, afin que ces personnes ne perdent pas tous les droits auxquels ils ont droit aujourd'hui.

Bien sûr, le ministre va nous dire qu'ils sont protégés parce qu'aujourd'hui ils ont le choix d'y aller ou de ne pas y aller. On sait tout ce que cela comporte comme inquiétudes de la part de ceux qui ont à faire le choix quant à leur avenir sur le plan de la fonction publique et quant à leur avenir aussi au-delà de décembre 1985, c'est-à-dire dès le 1er janvier 1986. Bien sûr, d'un autre côté, je comprends que la société d'État ne dira pas demain matin: Toi, tu t'en vas parce qu'on ne t'aime plus. Toi, tu ne fais pas notre affaire. Bien sûr que cela ne se fera pas comme cela, mais il y a des inquiétudes dans le milieu. On risque de se retrouver avec un taux très élevé de fonctionnaires parmi les permanents, comme nous l'a dit M. Harguindeguy hier, qui risquent de choisir de demeurer dans la

fonction publique et de ne pas se faire transférer dans la société d'État. Vous allez donc vous retrouver avec une série de fonctionnaires qui vont être en attente d'un emploi, qui vont être dans la banque de disponibilité du gouvernement.

D'autre part, la société, engageant du monde pour remplir des occupations dont elle a besoin, va se retrouver finalement à créer des emplois. Là, probablement que le ministre pourra nous dire: On a créé 150 nouveaux emplois parce que 150 fonctionnaires ou je ne sais combien de fonctionnaires n'auront pas été transférés. Quant aux occasionnels, la situation est très claire. Ils n'ont tout simplement pas le choix. C'est cela ou pas d'emploi, compte tenu de l'économie actuelle.

Il me semble que le ministre aurait dû davantage réfléchir avant de dire non à une proposition sensée comme celle-là, qui tient compte des réalités, des appréhensions des travailleurs syndiqués. Finalement, je prends acte que le ministre battra avec sa majorité écrasante la motion présentée de bonne foi par le député de Charlesbourg.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques sur l'amendement? Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Brassard: Rejeté.

Une voix: Rejeté.

Le Président (M. Bissonnet): Alors, je déclare l'amendement rejeté.

M. Brassard: Est-ce qu'on procède...

Une voix: Un instant!

M. Côté: Je voudrais faire appeler le vote, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Alors, constatant qu'en vertu de l'article 152 il n'y a pas quorum et que pour la validité d'un vote il faut absolument qu'il y ait quorum, je suspends l'Assemblée jusqu'à ce qu'il y ait quorum à cette commission.

(Suspension de la séance à 12 h 42)

(Reprise à 12 h 43)

Le Président (M. Bissonnet): Considérant qu'il y a quorum à la commission de l'aménagement et des équipements, je demanderais au secrétaire d'appeler le vote sur la proposition d'amendement du député de Charlesbourg que je relis: Que l'article 14 du projet de loi 88 soit remplacé par le suivant: "Le secrétaire et les autres personnes à l'emploi de la société sont

nommés et rémunérés suivant la Loi sur la fonction publique (Chapitre F-3. 1. 1). "

Le Secrétaire: M. Brassard (Lâc-Saint-Jean).

M. Brassard: Contre.

Le Secrétaire: M. Tremblay (Chambly).

M. Tremblay: Contre.

Le Secrétaire: M. Laplante (Bourassa).

M. Laplante: Contre.

Le Secrétaire: M. Fallu (Groulx).

M. Fallu: Contre, M. le Président.

Le Secrétaire: M. Gagnon (Champlain).

M. Gagnon: Contre

Le Secrétaire: M. Gravel (Limoilou).

M. Gravel: Contre.

Le Secrétaire: M. Côté (Charlesbourg).

M. Côté: Pour, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Alors, le résultat du vote: six contre, un pour. Je déclare la motion d'amendement rejetée.

M. Côté: Pour les fonctionnaires, M. le Président.

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

M. Côté: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Je déclare l'article 14 adopté sur division. Nous revenons à l'article...

M. Côté: Quinze.

Le Président (M. Bissonnet):... qui s'appelle maintenant l'article 39. Est-ce qu'il y a des remarques à l'article 39?

Dispositions diverses et transitoires

M. Côté: Est-ce que le ministre pourrait nous indiquer à ce moment-ci combien il y a de fonctionnaires qui ont manifesté l'intention de demeurer ou de quitter? C'est important.
(12 h 45)

M. Brassard: Pas à ce stade-ci. Je ne peux pas l'indiquer à ce stade-ci. C'est qu'il y a des avis qui doivent être envoyés. Il y a un certain nombre de clauses, dans les

conventions collectives, concernant les transferts d'unités administratives, qui doivent être respectées. Il faudra envoyer un avis de six mois à chaque employé visé. On ne peut pas déterminer le nombre avant que des réponses aient été données à ces avis par les employés concernés; c'est impossible.

M. Côté: Il y a donc des avis de six mois. Cela veut dire qu'un fonctionnaire, aujourd'hui, du parc des Voltigeurs de Drummondville ou de l'auberge de Fort Prével, aura six mois pour vous donner une réponse à savoir s'il maintient son statut dans la fonction publique ou non.

M. Brassard: Les employés permanents.

M. Côté: Oui, les permanents. D'accord. Il sera quand même à l'emploi de la société d'État pendant ces six mois. Si un fonctionnaire décidait de... Placez-vous dans l'hypothèse où le fonctionnaire dit: Bon, j'ai six mois, je vais quand même aller voir ce que cela donne au niveau de la société d'État pendant cinq mois et demi et je prendrai ma décision dans les derniers quinze jours. Cela veut dire que le fonctionnaire travaillerait pour la société d'État et pourrait, éventuellement, être muté dans la fonction publique au bout de ces six mois. C'est cela?

M. Brassard: Ce qui arrive, c'est que les avis vont être envoyés. Ils ont un certain délai; six mois pour répondre. Entre-temps, si la société entre en activité, le ministère pourra prêter du personnel pour faire fonctionner la société jusqu'à ce que les employés concernés aient donné leur réponse définitive.

M. Côté: Si X% de fonctionnaires, disons - pour fins de la discussion - 50% des fonctionnaires permanents refusent et demandent une mutation dans la fonction publique, cela veut dire qu'on peut présumer qu'il y aura 50% des postes à combler. De quelle manière ces postes seront-ils comblés?

Le Président (M. Bissonnet): M. le ministre.

M. Brassard: C'est une supposition que je trouve, d'abord, très pessimiste. Je dois dire qu'à ce moment-là il y a plusieurs possibilités ou procédures utilisables. La société pourrait faire appel, dans la fonction publique, & d'autres fonctionnaires qui ne sont pas impliqués dans les unités concernées pour voir s'ils sont intéressés à faire le transfert ou alors, une autre possibilité, la société, par un règlement propre concernant le personnel, peut décider d'engager du personnel; les deux sont possibles. On peut faire appel à la fonction publique. La

première possibilité est très probable parce que, me dit-on, il y a des fonctionnaires qui ne sont pas concernés par les unités qui ont déjà manifesté un certain intérêt à aller travailler à la société. Ils considèrent cela comme un défi intéressant et ils seraient intéressés. Il y a alors cet appel qui pourrait être lancé.

M. Côté: Donc, il y a différentes possibilités, dont celle... Le ministre me dit que je suis pessimiste; plaçons-nous dans l'hypothèse où je suis très optimiste et que, sur le nombre de fonctionnaires, il n'y en ait qu'une dizaine qui décident de ne pas y aller. Est-ce que c'est assez optimiste à votre goût, cela?

M. Brassard: Oui. C'est pas mal, cela.

M. Côté: Disons que, par voie de recrutement à l'intérieur de la fonction publique, cinq personnes vous ont manifesté de l'intérêt pour relever le nouveau défi au niveau de la société et, par mutation, les gens aboutissent à la société d'État. Il reste cinq postes à combler et, là, la société va avoir des choix. On dit: C'est parfait, ce sont des postes qu'on voulait justement abolir pour devenir rentable. C'est une première hypothèse; oublions celle-là, si c'est possible et, à ce moment-là, il n'y a personne de congédié. Donc, cela fait moins mal.

La deuxième hypothèse est celle où les cinq postes sont essentiels, ils sont très importants et il faut les combler. Mais le ministre me dit que c'est par règlement que la société pourra établir les modalités de recrutement. D'abord, va-t-il y avoir des concours ouverts au public? Il y en a plusieurs qui se cherchent un job de ce temps-là, vous le savez vous-même, avec le nombre de chômeurs au Québec.

Dans le cas de la SIQ - on s'y est référé à plusieurs occasions - je pourrais donner personnellement au ministre le nom de gens qui ont obtenu un rendez-vous le vendredi et qui, le lundi, commençaient à travailler. Cela ne fait pas des gros concours à la SIQ. Ce serait finalement pour donner à tout le monde une chance égale pour occuper de telles fonctions. Je trouverais tout à fait normal qu'il y ait, dans ces cas, des concours pour pouvoir combler les postes.

M. Brassard: En vertu de l'article 14 qu'on vient d'adopter, la société devra établir, comme on le dit, un plan d'effectifs par voie de règlement qui sera adopté et approuvé par le gouvernement. Alors, c'est en vertu de ce règlement. Est-ce que ce règlement prévoit des concours? On vient de soustraire la société à l'application de la Loi sur la fonction publique justement en grande partie parce que cette loi est trop lourde de fonctionnement pour une société

d'État de ce type. Je ne vous dis pas que les concours ne sont pas requis, mais je pense que, s'il y a embauche de personnel qui doit être faite, cela doit se faire selon les règles précisées dans un règlement en respectant l'équité.

M. Côté: C'est quoi, les règles? C'est quoi, les règles que vous voulez établir aujourd'hui?

M. Brassard: Vous me demandez d'indiquer la teneur d'un règlement qui n'existe pas encore.

M. Côté: Oui, mais vous devez avoir des idées.

M. Brassard: Je ne peux pas les imaginer.

M. Côté: Non, vous ne les imaginerez pas, mais j'imagine que cela existe ailleurs, dans d'autres règlements. Vous nous avez parlé de certains points de référence de la loi avec d'autres lois; j'imagine que, demain matin, vous saurez un peu où vous allez. Vous êtes en train de confier à la société d'État le mandat d'administrer quatorze équipements qui, aujourd'hui, ne sont pas rentables et où il y a des fonctionnaires permanents et occasionnels.

On se l'est dit, les occasionnels n'ont pas le choix, ils vont devoir l'aider, mais on peut dire qu'il y a un certain nombre de fonctionnaires qui, demain matin, ne transférerons pas; on peut dire aussi qu'il y a certains fonctionnaires d'autres ministères qui vont relever le défi d'aller à la société d'État. Je ne pense pas que ce soit trop pessimiste d'admettre qu'il y a certains postes qui ne seront pas comblés et qu'il sera éventuellement nécessaire de combler.

C'est presque me dire, finalement, que ce sera laissé au gré de la société. Si ce n'est pas laissé au gré de la société, vous, M. le ministre, devez avoir des idées personnelles comme ministre du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, responsable ultimement de ces équipements, quant à la qualité du personnel qui devrait occuper ces fonctions, j'imagine qu'il doit y avoir un certain nombre de critères et il me semble que c'est normal. Vous avez pris vous-même la peine de dire hier quant aux occasionnels: On a changé des règles qui autrefois étaient arbitraires quant au choix des occasionnels dans différents ministères pour les encadrer par une politique de droit de rappel des mêmes occasionnels. Alors, je me dis que, si vous avez voulu éliminer l'arbitraire au niveau des occasionnels, est-il de votre intention de prendre toutes les mesures à l'intérieur de la réglementation quant au choix du personnel afin d'éviter l'arbitraire?

M. Brassard: Si le député me demande quel est le contenu d'un règlement qui n'existe pas encore, c'est évident que je ne peux pas le lui dire. S'il me demande ce que je pense personnellement de ce qui devrait exister comme règles régissant l'embauche du personnel permanent, je pense qu'il devrait y avoir des mécanismes de sélection et d'entrevue et de concours mais, j'imagine, un peu plus souples que ce qui existe actuellement dans la fonction publique, mais des mécanismes semblables comme cela se fait maintenant, comme c'est la coutume courante dans la plupart des entreprises, y compris dans le secteur privé, de procéder à des entrevues, des sélections, mettre en place des jurys pour choisir et identifier les personnes les plus compétentes et les plus aptes à remplir un poste. Si vous me demandez ce que j'en pense personnellement, je pense que, oui, un tel règlement devrait prévoir des mécanismes semblables. Mais j'ai cru comprendre que vous me demandiez le contenu d'un règlement qui n'existe pas.

M. Côté: Non.

M. Brassard: Si vous me demandez ce que j'en pense personnellement, je vous dis: Oui, des mécanismes semblables devraient exister dans un règlement qui est à venir.

M. Côté: À l'article 38 du projet de loi qu'on vient d'adopter, j'ai félicité le ministre de s'être imposé. Le ministre "doit" au lieu de "peut"; cela, c'est une affirmation très nette. Le ministre me parle de la Loi sur la fonction publique pour assouplir. Ce que j'ai compris de tout le processus, c'est que c'est la Loi sur l'administration financière qui devait être assouplie dans le cas de SOPACC principalement, ce n'était pas la Loi sur la fonction publique. Aussi, à quel niveau est-elle?

M. Brassard: Au niveau de toute la procédure de recrutement, le rôle joué par l'office de recrutement, les mutations et tout ça, tout ce qu'on retrouve dans la Loi sur la fonction publique.

M. Côté: M. le ministre, quand votre prédécesseur, en deuxième lecture, nous a dit qu'il était nécessaire de ne pas soumettre la société d'État à l'administration financière, quand il nous a donné l'exemple du gallon de peinture, c'était clair. Avoir cinq réquisitions qui passent par Québec pour avoir un gallon de peinture pour peindre un édifice qui peut éventuellement se détériorer, je pense que c'était là un exemple très clair. Mais cela, je suis prêt à l'accepter, je suis prêt à jouer le jeu.

Lorsque vous me parlez de la Loi sur la fonction publique qui serait une encharge au recrutement du personnel qualifié, je ne

suis pas sûr de ça, je suis loin d'être sûr qu'en mettant ça de côté, ça va faire... Sinon, ça cache autre chose qui est passablement inquiétant.

Le Président (M. Bissonnet): M. le ministre.

M. Brassard: Je répète que le règlement concernant l'embauche devra prévoir des mécanismes de sélection fondés sur l'équité. De cela, j'en suis convaincu et on va veiller, puisque le règlement devra être approuvé par le gouvernement, à ce que des mécanismes semblables soient inclus dans la réglementation à cette fin.

M. Côté: Cela veut dire que, dans le règlement, il serait prévu que pour toute embauche de personnel il y aurait nécessairement un concours.

M. Brassard: Pour le personnel permanent.

M. Côté: Pour le personnel permanent, il y aurait des concours, dans tous les cas?

M. Brassard: Cela me semble tout à fait normal.

M. Côté: Tenus par la société?

M. Brassard: Tenus par la société.

M. Côté: Ouverts à toute personne apte à faire le travail.

M. Brassard: Bien sûr, il n'est pas question d'exclusion, sauf les conditions mentionnées, les conditions requises pour remplir le poste, comme ça se passe régulièrement.

M. Côté: C'est sûr qu'on n'enverra pas un opérateur de pépîne...

M. Brassard: Pour faire la cuisine.

M. Côté:... pour opérer les canons à neige, encore que ça pourrait peut-être être compatible. Mais pour aller dans les cuisines... peut-être qu'il a des talents aussi. Une chose est certaine, c'est qu'il y a des qualifications qui devront être nécessaires, je comprends ça, étant donné certains équipements très spécifiques que ces gens auront à utiliser.

Quant aux occasionnels, j'ai bien compris que les occasionnels actuellement à l'emploi des équipements qui seront transférés à la société ont un droit de rappel prioritaire et leurs droits sont protégés dans tous les cas.

M. Brassard: La liste de rappel sera

respectée.

M. Côté: Pour le bon plaisir du député de Chambly, M. le Président, je serais prêt à adopter sur division l'article 39, de façon qu'on puisse passer à la quarantaine.

Le Président (M. Bissonnet): Alors, est-ce que l'article 39 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 39 est adopté sur division.

Comme il est 13 heures, la commission de l'aménagement et des équipements suspend ses travaux jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

(Reprise à 15 h 11)

Le Président (M. Bissonnet): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Nous en étions à l'article 40. L'article 40? M. le ministre, avez-vous des commentaires sur l'article 40?

M. Brassard: Non, c'est clair.

M. Côté: M. le Président.

M. Brassard: Je ferai remarquer simplement au député de Charlesbourg qu'il y a au moins un article de la Loi sur la fonction publique qui va s'appliquer. C'est peut-être un compromis.

M. Côté: Le ministre le dit avec le sourire et, moi, c'est avec tristesse que j'apprends qu'il n'y a qu'un seul article de la Loi sur la fonction publique qui va s'appliquer. Je dois vous dire, M. le Président, que je donne mon consentement pour commencer la commission, même si on n'a pas quorum.

M. Fallu: C'est la même séance qui se continue.

Le Président (M. Bissonnet): Un député peut demander le quorum à n'importe quel moment, en vertu des règlements qui nous régissent.

M. Laplante: Vous faites partie du quorum...

Le Président (M. Bissonnet): Je m'excuse, M. le député de Bourassa, je ne fais pas partie du quorum. Je préside cette assemblée tout simplement. M. le député, est-ce que vous avez fait appel au quorum?

M. Côté: Non. J'ai manifesté mon intention de ne pas faire appel au quorum dans le but de collaborer, mais pour souligner cependant qu'il manquait un député du parti ministériel pour former le quorum.

M. Fallu: Ou encore...

M. Côté: C'est probablement le député de Chambly.

M. Fallu:... quelques députés de l'Opposition.

Le Président (M. Bissonnet): Messieurs, à l'ordre!

M. Côté: C'est à chacun de son côté d'interpréter le quorum. J'ai eu l'occasion, au cours des années 1973 à 1976, de former le quorum, à l'Assemblée nationale, dans les commissions. Je sais combien c'est frustrant de ne faire que le quorum.

M. Laplante: Vous étiez ici, en 1973?

M. Côté: Oui.

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît, messieurs, nous en sommes à...

M. Côté: D'ailleurs, le député de Bourassa aurait avantage à faire un retour sur l'histoire politique du Québec. Cela nous apprend certaines choses.

M. Laplante: Qu'est-ce qui est arrivé en 1976? Je ne vous ai pas vu.

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît! On n'est pas pour commencer à discuter de l'élection de 1976.

M. Côté: Non. M. le Président, c'est uniquement pour répondre à l'interrogation, qui est fort pertinente, du député de Bourassa: ce qui nous est arrivé en 1976 n'est qu'un léger présage de ce qui arrivera à ceux qui sont en face de nous très bientôt.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres députés qui veulent faire des commentaires sur l'article 40, et véritablement sur l'article 40?

M. Côté: M. le Président, je vous dirais que 40%, c'est effectivement ce que le PQ pense ou espère obtenir lors de la prochaine élection, même s'il n'est qu'à 31% aujourd'hui. Je pense que le 40 faisait référence à autre chose et...

M. Brassard: Vous continuez d'être pessimiste, M. le député de Charlesbourg.

M. Côté:... on va l'adopter. À 40%,

pour vous...

M. Brassard: Vous continuez d'être pessimiste.

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît! À l'ordre! À l'ordre!

M. Côté: M. le ministre, 40%, effectivement, c'est très optimiste, surtout dans le comté du ministre et selon les sondages que le cégep d'Alma a faits...

M. Gagnon: M. le Président, l'article 40, est-ce qu'il parlait d'un pourcentage des sondages?

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Charlesbourg, est-ce que vous pouvez revenir à la pertinence du débat, s'il vous plaît?

M. Côté: Comment?

M. Gagnon: L'article 40, est-ce qu'il parle des pourcentages des sondages? C'est là-dessus que vous intervenez?

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Champlain, en lisant l'article, vous constaterez par vous-même qu'on parle de l'article 35 de la Loi sur la fonction publique.

M. Gagnon: Il faudrait le faire lire par le député de Charlesbourg.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques des députés sur l'article 40?

M. Côté: Oui, M. le Président. Comme le député de Champlain a ouvert la porte, je lui rappellerai que les seuls mots qu'il a prononcés depuis que la commission est commencée sont sur les sondages. Alors, il aurait eu avantage à être ici de onze heures, hier matin, jusqu'à minuit, hier soir, et à venir former le quorum ce matin parce qu'il manquait des membres.

M. Gagnon: Je vais vous dire, M. le député de Charlesbourg: Vous devriez apprendre, des fois, que le silence est d'or parce que j'aime autant prononcer moins de paroles que vous et les prononcer plus intelligemment.

M. Côté: Si le silence est d'or, vous êtes un homme qui vaut son pesant d'or.

Le Président (M. Bissonnet): À l'ordre, messieurs! S'il vous plaît! Est-ce qu'il y a d'autres députés qui veulent intervenir sur cet article? Est-ce que l'article 40 est adopté?

(15 h 15)

M. Côté: Adopté sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 41⁷ Je déclare maintenant l'article 40 adopté sur division et nous étudions maintenant l'article 41. M. le ministre, avez-vous des commentaires sur cet article?

M. Brassard: Simplement pour signaler que, lorsqu'un employé pose sa candidature à la mutation ou à un concours de promotion, il peut demander à l'Office des ressources humaines un avis de classement. Je signale, contrairement un peu à ce que disait hier le président du syndicat des fonctionnaires, que cet avis doit tenir compte du classement, de la scolarité et de l'expérience.

M. Côté: Du classement au moment où il a quitté pour aller à la société.

M. Brassard: Oui, mais en tenant compte de l'expérience et de la scolarité acquises depuis. Ce n'est pas facultatif, l'avis doit en tenir compte.

M. Côté: C'est un autre article du type de l'article 38 où le poids du ministre a fait qu'au lieu de "peut", c'est "doit". On se doit de constater que cela a bien du bon sens et qu'on va l'adopter sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 41 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 42? M. le ministre, avez-vous des commentaires sur l'article 42?

M. Brassard: Non, c'est le droit à la mise en disponibilité qui est prévu par les conventions collectives actuelles pour les employés permanents de la fonction publique.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Charlesbourg.

M. Côté: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 43? Est-ce que l'article 43 est adopté?

M. Côté: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 44? Je déclare l'article 43 adopté sur division. Est-ce que l'article 44 est adopté?

M. Côté: C'est la suite logique des articles précédents. Adopté sur division.

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

M. Côté: C'est dommage... Ce n'est pas dommage, M. le Président, mais je constate que le rythme de l'acceptation de nos articles est beaucoup plus rapide lorsque le député de Chambly n'est pas là.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 45? Est-il adopté?

M. Brassard: Simplement pour signaler, M. le Président, que c'est cet article qui prévoit que les conventions collectives actuellement en vigueur vont continuer de s'appliquer pour les employés visés par le transfert, non seulement les employés permanents, mais également les employés occasionnels. Donc, les articles dans les conventions collectives relatifs aux employés occasionnels, en particulier ceux concernant la liste de rappel, vont continuer de s'appliquer jusqu'à échéance des conventions collectives, soit le 31 décembre 1985. C'est d'ailleurs ce qu'a confirmé hier, lors de son témoignage, le président du syndicat, M. Harguindeguy.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Charlesbourg, avez-vous des remarques?

M. Côté: Je pense qu'on a abordé de long en large le sujet depuis le début, à maintes reprises, et, M. le Président, on n'a d'autre choix que d'adopter cet article sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 46? Est-ce que l'article 46 est adopté?

M. Côté: Il y a un mot qui me fait sursauter dans la deuxième ligne, c'est l'inaccomplissement. Est-ce que ce ne serait pas malgré le défaut ou je ne sais pas trop quoi, mais...

M. Brassard: Cela semble être le terme légal. Prenons un exemple: si le gouvernement transfère à la société un immeuble dans lequel une concession était accordée à une entreprise - c'est le cas à Fort Prével où le golf est en concession - le contrat de concession prévoit qu'un avis de tout transfert de propriétaire de l'immeuble doit être donné au concessionnaire dans les 30 jours précédant tout transfert. Ce que l'article dit, c'est que, si cet avis n'a pas été donné au concessionnaire, le transfert de l'immeuble est quand même réalisé, malgré tout, ce qui ne protège pas, toutefois, contre

une réclamation possible en dommages-intérêts.

M. Côté: Je comprends le sens, mais...

M. Brassard: C'est le terme d'inaccomplissement?

M. Côté: Le terme d'inaccomplissement,

M. Brassard: C'est un terme...

Une voix: C'est le terme utilisé, c'est le même article que...

Le Président (M. Bissonnet): Vous pourriez ajouter cela près d'un micro et vous identifier.

M. Brassard: On me dit que c'est le terme légal utilisé. On le retrouve aussi dans la SIQ.

Le Président (M. Bissonnet): Pour les fins du Journal des débats, si monsieur...

M. Côté: On va prendre la parole du ministre comme s'il était avocat.

M. Brassard: Je ne suis pas juriste, c'est vrai, je vous le signale.

M. Côté: Je m'interrogeais tout simplement parce que, bien souvent, dans des lois, on va voir: à défaut de se conformer. Sur division. Mais, comme l'a dit le ministre Bérubé ce matin, le niveau des lois devient tellement perfectible que, chaque année, il n'y a pratiquement pas de lois qui ne doivent pas revenir dans un projet de loi omnibus pour être corrigées.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques des députés sur l'article 46? Est-ce que ça va?

M. Côté: Adopté sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 46 est adopté? Adopté sur division. L'article 47?

M. Côté: C'est régulier, dans le cas de sociétés d'État, des situations comme celle-là?

M. Brassard: Oui.

M. Côté: Ce serait quoi, les droits de transfert dans ces cas-là?

M. Brassard: Les droits sur les mutations immobilières? À quel niveau cela se situe?

M. Côté: Cela représenterait quoi?

M. Brassard: Je ne sais pas, 0, 3% de la valeur de la transaction.

M. Côté: C'est-à-dire des 25 000 000 \$, ou à peu près, que vous... Cela représente quand même des sommes assez intéressantes pour les municipalités.

M. Brassard: Oui.

M. Côté: Un million.

M. Brassard: On n'autorise pas les municipalités à percevoir ces droits-là parce qu'en réalité on demeure dans le domaine public; ce sont des propriétés publiques qui demeurent propriétés publiques.

M. Côté: Cela a certainement dû être le cas pour la SIQ...

M. Brassard: Oui, c'est ça.

M. Côté:... compte tenu de l'importance des transferts.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 47 est adopté?

M. Côté: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 47 est adopté sur division. L'article 48? Est-ce qu'il y a des remarques à l'article 48?

M. Brassard: Il s'agit de rendre responsable des baux la société à compter de la date de transfert des biens de la société.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 48 est adopté?

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 49? Est-ce que l'article 49 est adopté? M. le député de Charlesbourg.

M. Côté: Cela inclut, M. le Président, les documents du comité du 690, évidemment.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 49 est adopté?

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 50? Est-ce que l'article 50 est adopté?

M. Côté: M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Charlesbourg.

M. Côté: Je veux juste avoir le temps de...

Le Président (M. Bissonnet): Prenez votre temps, M. le député.

M. Côté: Merci, vous êtes bien aimable.

M. Brassard: C'est un article qui vise à laisser à la société les affaires pendantes relatives aux biens transférés à la société. Ce sont des poursuites, procédures judiciaires, griefs, des choses du genre.

M. Côté: Toutes les responsabilités s'en vont à la société.

M. Brassard: C'est ça.

M. Côté: Tout ce qui pourrait être pendant devant les tribunaux...

M. Brassard: C'est ça.

M. Côté:... ce n'est plus le gouvernement, c'est la société. On donne les meubles, on dit: Vous avez aussi les obligations.

M. Brassard: C'est ça.

M. Côté: C'est comme hériter: il y a des bonnes et des mauvaises créances.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 50 est adopté?

M. Côté: Sur division, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 51? M. le ministre.

M. Brassard: C'est un peu en relation avec l'article 50. Là où un ministre ou un sous-ministre sont impliqués dans les affaires, les procédures en cours, c'est transféré aussi...

M. Côté: C'est transféré aussi...

M. Brassard:... au président de la société.

M. Côté:... mais le gouvernement se laisse le choix d'en garder certaines, si je comprends bien.

M. Brassard: C'est cela.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 51 est adopté?

M. Côté: Adopté sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 52?

M. Brassard: Cela vise, M. le Président à assujettir la société à la Loi sur le régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 52 est adopté?

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 53?

M. Côté: C'est de la concordance, d'après mes informations.

M. Brassard: C'est ça.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 53 est-il adopté?

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 54?

M. Côté: Le ministre du Loisir de la Chasse et de la Pêche, pas le ministre du Tourisme.

M. Brassard: Je n'accepte pas d'amendement à cet article-là.

M. Côté: Ni d'empiétement.

M. Brassard: Non.

M. Côté: Compte tenu des directives.

M. Brassard: De là franche collaboration, mais...

M. Côté: On s'en reparlera de la franche collaboration concernant la baie Lavallière.

M. Brassard: C'est un beau sujet, ça.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 54 est-il adopté?

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. L'article 55?

M. Laplante: À l'unanimité.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 55 est-il adopté?

M. Côté: Là, on va avoir une longue discussion.

M. Brassard: On peut en avoir une longue.

M. Côté: Je comprends le député de Bourassa qui s'empresse de dire maintenant: Adopté à l'unanimité. C'est l'unanimité au Canada maintenant, au Québec; tout le monde...

M. Laplante: C'est pour, maintenant.

M. Côté:... a retrouvé le lien fédéral: signature d'ententes, tout est bien beau. Adopté sur division.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 55 est adopté sur division. Nous reprenons l'étude de l'article 3,

M. Laplante: Non, il n'a pas dû sur division, M. le Président.

M. Brassard: L'article 56, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Bourassa, j'ai très bien compris que c'était adopté sur division. Nous reprenons l'étude de l'article 3.

M. Côté: L'article 56, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Nous allons revenir à l'article 56 après, mais l'article 3 n'a pas été adopté.

M. Côté: Vous avez raison comme d'habitude, étant un président averti.

Le Président (M. Bissonnet): Étant donné que l'article 56 est le dernier article du projet de loi, nous allons reprendre l'étude de l'article 3 avant de passer à l'article 56. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 3?

M. Côté: On avait des objections qui se sont estompées après vérification, M. le Président. On pensait que c'était uniquement au niveau de cette société d'État qu'on parlait du domaine public, parce que c'est très large le domaine public. Comme dans le cas de certaines autres sociétés, on a retrouvé les mêmes expressions, les mêmes dispositions. Même si sur le fond on est contre, on serait disposé à adopter l'article sur division.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 3 est adopté sur division. Nous reprenons maintenant l'étude de l'article 56. Est-ce que l'article 56 est adopté?

M. Côté: Non, pas tout de suite, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Charlesbourg.

M. Côté: M. le ministre, c'est sur proclamation du gouvernement. Sans vous demander la date, est-ce que vous avez idée à quel moment vous pourriez demander la proclamation de la loi? En termes d'échéance, à quoi doit-on s'attendre à partir de demain matin? Vous allez devoir trouver un président, un président-directeur général, cinq membres du conseil, dont au moins cinq du Québec, et peut-être deux de l'extérieur, et trouver bien des employés qui n'auront pas accepté d'être transférés. Quelles sont les échéances que vous avez à partir de demain matin?

M. Brassard: Vous venez d'en indiquer une qui est importante: constituer le conseil d'administration. Il faudra aussi procéder à l'envoi des avis aux employés pour leur permettre de faire leur choix dans les délais requis.

M. Côté: L'envoi est fait par la société?

M. Brassard: Pas nécessairement, c'est prévu dans les conventions collectives. Cela peut être fait par le ministère.

M. Côté: Quand entendez-vous les envoyer?

M. Brassard: Le plus tôt possible.

M. Côté: Quand?

M. Brassard: Au début de l'année.

M. Côté: En 1985.

M. Brassard: Oui.

M. Côté: Après avoir laissé passer Noël et les cadeaux, vous envoyez le gros lot au mois de janvier à tout le monde, à tous les permanents.
{15 h 30}

M. Brassard: Pour ce qui est de la proclamation de la loi comme telle et de son entrée en vigueur, je pense que cela devrait se faire aussi au début de l'année.

M. Côté: Aussi tôt que cela, même si vos règlements ne sont pas prêts?

M. Brassard: La loi peut entrer en vigueur...

M. Côté: Sans règlement?

M. Brassard: Les règlements peuvent être... Il y a un certain nombre, d'ailleurs, de ces règlements qui devront être préparés par la société elle-même. Alors, il faut...

M. Côté: Seulement sur l'embauche?

M. Brassard: En particulier.

M. Côté: Est-ce par la société que le règlement va être préparé?

M. Brassard: Il va être préparé par la société.

M. Côté: Entre-temps, si la société engage du monde, elle sera régie par quel...

M. Brassard: Entre-temps, ce qui peut se produire - je l'ai indiqué ce matin - étant donné les délais requis pour permettre aux employés de faire leur choix, on pourra procéder à des prêts de personnel de la part du ministère.

M. Côté: Allez-vous procéder uniquement par prêt ou si la société va pouvoir engager du monde avant même que le règlement concernant l'embauche soit...

M. Brassard: Avant de procéder à l'embauche, on devra attendre les réponses des fonctionnaires visés et, entre-temps, faire du prêt.

M. Côté: Après cela, quelle est l'étape?

M. Brassard: Là, le conseil d'administration devra se mettre au travail rapidement pour la rendre opérationnelle.

M. Côté: C'est-à-dire qu'on peut s'attendre que d'ici au 15 janvier les membres du conseil d'administration de la société d'État soient nommés.

M. Brassard: Le 15 janvier? D'ici à la fin de janvier, disons, on devra s'efforcer de constituer, sinon au complet, du moins en bonne partie le conseil d'administration. C'est vrai que vous ne voulez pas faire de suggestion, vous l'avez déjà dit.

M. Côté: Non, non, on ne peut pas aller jusque-là, M. le ministre. Cela me répugne de vous...

M. Brassard: C'est en contradiction avec votre déclaration de principe.

M. Côté: Oui. Cela me répugne de vous recommander quelqu'un qui pourrait faire l'affaire au point de vue du job, puisqu'on sera obligé, éventuellement, de le congédier dans quatre mois, parce qu'on mettra fin à la société d'État telle qu'on l'a exprimée dès le départ.

M. Brassard: Sur cela, vous avez été très clairs, en tout cas.

M. Côté: Pas seulement sur cela, sur d'autres choses aussi, des suggestions que le

ministre a trouvées très intéressantes et qui ne sont même pas venues de son côté: un travailleur au conseil d'administration, des représentants des différents milieux impliqués: hôtellerie, camping...

M. Brassard: De cela, on prend bonne note.

M. Côté: Je sais que le ministre en a pris bonne note; d'ailleurs, cela paraissait dans son attitude. Il reste à voir quel usage il en fera.

M. le Président, je suis disposé à adopter l'article 56 sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 56 est adopté?

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 56 est adopté sur division. Est-ce que l'annexe I du projet de loi est adoptée?

M. Côté: On en a discuté de long en large, au moment où on a étudié l'article 22, si je ne m'abuse, quant au transfert des équipements. C'est là qu'on a appris quels étaient les équipements qui avaient des déficits et ceux qui avaient des profits. Adopté sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'annexe I est adoptée? Adopté sur division. Est-ce que l'annexe II est adoptée?

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): L'annexe II est adoptée sur division. Est-ce que les annexes du projet de loi sont adoptées?

M. Côté: Adopté sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. Est-ce que les titres des sections du projet de loi sont adoptés?

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. Est-ce que les intitulés contenus dans le projet de loi sont adoptés?

M. Côté: Comme vous voyez, il n'y a pas seulement au PQ qu'il y a de la division, ici aussi. Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

M. Côté: Oui, M. le Président, sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté sur division. Est-ce que le projet de loi tel qu'amendé est adopté?

M. Laplante: Avant d'adopter...

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que le projet de loi est adopté?

M. Laplante: Avant de l'adopter, je ne sais pas s'il n'est pas mieux de...

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Bourassa.

M. Laplante:... d'adopter la présentation faite par le ministre d'aujourd'hui, au lieu de M. Guy Chevrette, pour ne pas prendre de chance?

Une voix: Il faut que cela soit fait par la Chambre.

M. Laplante: Au cas où, des fois, cela ferait objection, à un moment donné. Trop ne casse pas!

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Bourassa, le secrétaire de la commission informera le secrétariat général d'attirer à leur attention ce que vous venez de nous dire.

M. Brassard: Cela a déjà été fait en Chambre, de toute façon.

Le Président (M. Bissonnet): C'est déjà fait en Chambre? À ce moment-là...

M. Côté: C'est l'imprimerie qu'il faudra aviser...

Une voix: Le libellé ne se retrouve pas là-dessus.

M. Brassard: Cela a déjà été fait.

M. Gagnon: Sur division.

M. Côté: Sur division.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que le projet de loi est adopté? Il est adopté sur division. Alors, nous allons suspendre les travaux de cette commission pour remplir un autre mandat que l'Assemblée nationale a confié à cette commission dans quelques minutes.

Je vous remercie, messieurs, de votre collaboration et je vous souhaite un bon après-midi.

(Suspension de la séance à 15 h 36)

(Reprise à 15 h 58)

Projet de loi 81

Le Président (M. Bissonnet): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux et nous en sommes à l'étude du projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Nous avons un remplacement à proposer, M. le secrétaire. Si vous voulez annoncer le remplacement, il y a consentement.

Le Secrétaire: M. Rocheleau (Hull) est remplacé par M. Vallières (Richmond).

Le Président (M. Bissonnet): Alors, M. Rocheleau est remplacé par M. Vallières (Richmond). Est-ce que vous acceptez? Accepté.

M. Tardif: Monsieur. 116, oui.

Le Président (M. Bissonnet): M. le ministre, s'il vous plaît! L'étude de l'article 6... L'article 6 n'était pas adopté, alors, nous poursuivons l'étude de l'article 6.

Enregistrement et immatriculation (suite)

M. Ciaccia: Pas à ma connaissance.

Le Président (M. Bissonnet): Il y avait un amendement proposé par le ministre, que je vais lire. L'article 12 de ce code est remplacé par le suivant: "12. Le propriétaire d'un véhicule routier demande l'enregistrement selon les formalités déterminées par règlement de la Régie et doit remplir les conditions établies par règlement du gouvernement. Cette demande doit être accompagnée du paiement des droits fixés par règlement de la Régie."

Est-ce que vous avez des commentaires à apporter à la commission, M. le ministre, sur l'article 6?

M. Tardif: Non, M. le Président.
(16 heures)

M. Ciaccia: M. le Président, avant de commencer l'étude de l'article 6, est-ce que je pourrais demander au ministre s'il a obtenu les renseignements qu'on avait demandés vendredi dernier, je crois? Il y en avait au sujet des enregistrements ailleurs et des statistiques sur la récupération des voitures volées avec le présent système et avant le présent système.

M. Tardif: Là, vous me donnez tout cela?

M. Ciaccia: Plaignez-vous, moi aussi je

me plaindrais, M. le ministre. On va vous appuyer.

M. Tardif: Les statistiques sur le vol depuis 1978. M. le Président, sauf que le président de la régie...

Le Président (M. Bissonnet): Il peut parler pour vous, si vous voulez.

M. Tardif: Ces statistiques, puisées dans l'annuaire de Statistique Canada 85205, sur la criminalité et l'application des règlements de la circulation nous indiquent des données pour une période de 5 ans, soit de 1978 à 1982, c'est-à-dire depuis l'existence de la régie comme telle. La question du député de Mont-Royal, si ma mémoire est bonne, portait sur le volume des vols.

M. Ciaccia: Le pourcentage de récupération.

M. Tardif: Oui, je voudrais y arriver. À partir du moment où les plaques ont suivi le véhicule plutôt que le propriétaire, si ma mémoire est bonne. C'est cela?

M. Ciaccia: Les deux: au moment où les plaques suivaient l'automobile...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... et, après, au moment où les plaques ne suivaient plus l'automobile.

M. Tardif: En 1979. Selon un rapport de la Sûreté du Québec, à partir de 1974... J'ai une autre donnée ici de 1974. D'accord?

M. Ciaccia: D'accord.

M. Tardif: Le nombre de véhicules moteurs volés s'établissait, en 1974, à 22 500.

M. Ciaccia: Est-ce que c'est pour le Québec?

M. Tardif: Pour le Québec, oui.

M. Ciaccia: Très bien, 22 500.

M. Tardif: En 1975, 27 300; en 1976, 26 900 - j'arrondis, le député me le permettra - 26 976; 24 440 en 1977; en 1978, 21 869; en 1979, 27 936; en 1980, 27 900; en 1981, 29 000 et, en 1982, 24 586. Évidemment, M. le Président, il s'agit là de nombres absolus et il faut...

M. Ciaccia: Sans tenir compte de l'inflation.

M. Tardif: Sans tenir compte du parc automobile. Pour avoir une lecture exacte, il

faudrait pondérer cela par le nombre de véhicules en circulation.

M. Ciaccia: Total.

M. Tardif: C'est le taux par 100 000 véhicules immatriculés qui serait correct. Or, je vais maintenant donner au député des taux par 100 000 véhicules immatriculés, sauf que ces données de Statistique Canada, je ne les ai pas tout à fait pour la même période; c'est de 1978 à 1982. Au Québec, le taux par 100 000 véhicules immatriculés était, en 1978, de 648; en 1979, de 810; en 1980, de 803; en 1981, de 917 et, en 1982, de 814. La moyenne canadienne, c'est cela qui intéresse le député?

M. Ciaccia: La moyenne canadienne.

M. Tardif: Je vais la lui donner. Les mêmes années, de 1978 à 1982.

M. Ciaccia: D'accord.

M. Tardif: 631, 672, 672 encore, 674 et 600. Cela varie d'un minimum d'environ 300 à Terre-Neuve pour atteindre 1500 dans les Territoires du Nord-Ouest. Cela doit être des vols de motoneiges, c'est comme rien.

M. Ciaccia: Les espaces sont un peu plus...

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: Les territoires sont plus larges, peut-être.

M. Tardif: Les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon. La province qui dépasse le Québec parfois, par exemple, c'est la Colombie britannique avec 691, 740, 751, 804 et 632. Je ne sais pas si cela répond au député, mais je peux faire faire des photocopies de cela, si cela l'intéresse.

M. Ciaccia: D'accord. C'est une partie des informations que j'avais demandées. L'autre partie, c'est la récupération...

M. Tardif: J'y arrive.

M. Ciaccia: D'accord. Je pensais que c'était terminé.

M. Tardif: Non, non, j'y arrive, M. le Président. D'accord. Québec: pourcentage de véhicules retrouvés en 1978 - donc, de 1978 à 1982, les chiffres annuellement: 73% - ou 72, 9%, si cela intéresse le député - 67, 7%, 65, 9%, 63, 8% et 65, 4%.

M. Ciaccia: C'est le pourcentage de véhicules récupérés?

M. Tardif: Des véhicules retrouvés. D'accord? Le pourcentage de véhicules retrouvés. Non, non. M. le Président, le président de la régie dit que ce ne sont pas nécessairement les vols solutionnés. L'auteur n'a peut-être pas été retrouvé, mais le véhicule a été retrouvé. C'est intéressant de constater que dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon, là où il y avait le plus haut taux de vols par véhicules immatriculés, c'est aussi le plus haut taux de récupération avec 99%.

M. Ciaccia: Alors, l'important, ce ne sont pas les vols. J'ai peut-être mal compris. Au début, on a dit que seulement 30% étaient récupérés.

M. Tardif: Non, non.

M. Ciaccia: C'est l'inverse: 30% ne le sont pas.

M. Tardif: Oui, c'est cela.

M. Ciaccia: Avez-vous les chiffres?

M. Tardif: Pour?

M. Ciaccia: Pour les autres provinces.

M. Tardif: Ah oui Toutes? Laquelle?

M. Ciaccia: Non, non, mais la moyenne canadienne.

M. Tardif: La moyenne canadienne est de 85, 82, 80, 79, 78.

M. Ciaccia: Et vous n'avez pas les chiffres pour les années antérieures à 1978, pour le Québec?

M. Tardif: Oui, M. le Président.

M. Ciaccia: Pour les récupérations, les voitures retrouvées?

M. Tardif: Pour la période avant, j'ai les statistiques de la Sûreté du Québec qui me donnent les vols solutionnés, mais ce n'est pas la même base. Les annuaires statistiques dont sont tirées ces choses-là sont disponibles depuis 1918.

M. Ciaccia: J'essayais de voir s'il y avait un taux de récupération beaucoup plus haut...

M. Tardif: De récupération?

M. Ciaccia:... avant 1978 parce qu'il semble que cela va en baissant. En 1978, on en a récupéré 72% et là on arrive à 65%.

M. Tardif: M. le Président, pour autant

que je me souviens du temps où je potassais ces données régulièrement, c'est à peu près stable.

M. Ciaccia: Est-ce qu'on peut avoir des photocopies?

M. Tardif: On peut faire faire des copies de cela pour le bénéfice des membres de la commission. Y a-t-il d'autres questions, M. le Président?

M. Ciaccia: On avait demandé les autres juridictions...

M. Tardif: Où la plaque suit le véhicule.

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Alors, la réponse est la suivante: Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve, Île-du-Prince-Édouard, Alabama, Alaska, Arizona, California, Delaware, Georgia, Hawaii, Kentucky, Louisiana, Minnesota, North Dakota, Oklahoma, Oregon, South Carolina, South Dakota, Texas, Washington.

M. Ciaccia: Cela suit?

M. Tardif: Oui. Ainsi, dans la majorité des provinces, dont l'Ontario, la plaque suit la personne.

M. Ciaccia: La personne ou l'auto?

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: Est-ce que la plaque suit l'autre?

M. Tardif: Les provinces ou les États où la plaque suit le véhicule.

M. Ciaccia: Le véhicule.

M. Tardif: Je viens de vous le dire.

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Et pour les autres, elle suit la personne. Ainsi, dans la majorité des provinces, dont l'Ontario, la plaque suit la personne. De même, dans la plupart des États américains dont New York, la Floride, etc., comme tels. Je ne sais pas, mais les États américains, je vous en ai nommé 17 où la plaque suit le véhicule. Donc, en principe, il y en a 43 où elle suit la personne.

M. Ciaccia: Est-ce qu'on pourrait avoir...

M. Tardif: La nomenclature?

M. Ciaccia: Non, non, c'est juste...

M. Tardif: C'est parce que ça fait partie d'un long rapport, mais je peux... Avez-vous vérifié dans chaque État?

M. le Président, on me dit que, quand la plaque ne suit pas la personne, elle ne suit pas nécessairement le véhicule non plus. Cela peut signifier simplement qu'elle est enlevée, qu'elle est retirée et qu'une nouvelle est émise.

M. Vézina (Jean-P.): Comme ça se faisait au Québec autrefois.

Le Président (M. Bissonnet): Pour les fins du Journal des débats, c'est M. Jean-Paul Vézina.

M. Ciaccia: Attendez une minute. Vous venez de dire que la liste...

M. Tardif: Dans la majorité des cas, la plaque suit la personne.

M. Ciaccia: Mais, si elle ne suit pas la... C'est quoi, votre...

M. Tardif: Dans la majorité des États, donc, 33 sur 50, par exemple, la plaque suit la personne. Lorsqu'elle ne * suit pas la personne, ça ne veut pas dire automatiquement qu'elle suit le véhicule. Cela peut vouloir dire qu'elle est retirée et qu'une nouvelle plaque est émise à son nouveau propriétaire. Cela ne veut pas dire qu'elle suit.

M. Vézina: Comme c'était le cas au Québec à un certain moment. Comme c'était le cas, M. le député, à un certain moment au Québec. Elle ne suivait pas la personne; quand quelqu'un changeait de voiture, il prenait une nouvelle plaque.

M. Ciaccia: C'était le système en vigueur juste avant 1979?

M. Vézina: C'est ça, exactement. C'était une nouvelle plaque.

M. Tardif: Est-ce qu'il y a d'autres points?

M. Ciaccia: Non, mais si c'est possible cette liste...

M. Tardif: Oui, on peut l'extraire, M. le Président, parce qu'il y a peut-être d'autres éléments là-dedans.

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez, dans vos statistiques, le pourcentage de ces vols sur les voitures neuves, usagées, recyclées? Ce n'est pas raffiné à ce point.

M. Tardif: Non.

M. Ciaccia: Très bien.

M. Tardif: Je vais regarder ça.

Le Président (M. Bissonnet): Alors, M. le ministre, vous allez déposer un extrait?

M. Tardif: Oui, on va sortir la partie de la nomenclature des États et des provinces.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres questions, M. le député de Mont-Royal, avant de commencer?

M. Ciaccia: Non, je pense qu'on peut aller à l'article 6.

Le Président (M. Bissonnet): À l'article 6, j'ai évidemment lu l'amendement qui a été proposé par le ministre.

M. Ciaccia: Quel est le but de cet amendement, M. le ministre?

M. Tardif: L'amendement, c'est de remplacer "renseignements requis" par le mot "conditions", qui semble plus conforme aux attributions du gouvernement dans ce cas-là, qui sont d'exiger, avant que ne soit émis un certificat d'enregistrement, que des conditions précises soient remplies et pas uniquement de fournir des renseignements. C'est peut-être une question de sémantique, mais il semble que...

M. Ciaccia: Cela ne change, pas grand-chose. Je ne voudrais pas vous faire parler pour ne rien dire, c'est juste... Ou la loi non plus.

M. Tardif: Peut-être qu'il y a une partie cosmétique là-dedans. Les avocats me disent qu'établir son droit de propriété sur un véhicule, c'est une condition sine qua non. Dans ce sens-là, le mot "conditions" semble mieux correspondre. D'accord?

M. Ciaccia: D'accord. Maintenant, il y a eu des représentations, je crois, qui ont été faites, je pense que c'est pas l'association des concessionnaires.

M. Tardif: La Corporation des concessionnaires.

M. Ciaccia: La Corporation des concessionnaires.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Ils se plaignaient de cet article dans le sens qu'il semble y avoir trois régimes de réglementation.

Il avait leur augmentation. Premièrement, il fallait qu'ils se conforment à l'enregistrement selon les formalités déterminées par règlement de la régie; après ça, il y avait une déclaration, que ce soit renseignements ou conditions requises par règlement du gouvernement; ensuite, ça retournait à la demande accompagnée du paiement des droits fixés par règlement de la régie.
(16 h 15)

Alors, leur inquiétude était de savoir à qui ils pouvaient s'adresser. C'était au gouvernement, à la régie; à la régie une fois et le gouvernement...

M. Tardif: Il faudrait essayer de préciser cela pour le bénéfice du député et de la commission. Il est sûr que, par exemple, les droits établis pour avoir droit à son certificat font l'objet d'un règlement qui peut être amendé sans que les autres conditions soient amendées. Par exemple, établir son droit de propriété sur le véhicule, donner adresse, feu et lieu, tout ce que vous voudrez, cela est une chose. Donc, c'est dans deux règlements. Quelle est la différence maintenant entre le pouvoir réglementaire du gouvernement et celui de la régie? C'est que le gouvernement fixe vraiment les conditions de fond que doit respecter un individu, alors que la régie, c'est beaucoup plus dans les formalités, les modalités, les formulaires à remplir. Ce n'est pas le règlement du gouvernement qui dit que le formulaire sera rempli de telle ou telle façon. C'est immatériel, au gouvernement. Il faut que le renseignement, le titre de propriété soit donné. Sauf que la régie, comme elle doit traiter 3 500 000 demandes par année; elle pourrait établir que c'est un formulaire susceptible d'être saisi par ordinateur. Ce n'est pas un règlement de fond du gouvernement que cela doit être sur tel type de formulaire, avec des données présentées de telle façon. C'est une chose que d'établir les conditions de base; cela est le règlement du gouvernement. Cela en est une autre que d'établir les formalités d'usage pour obtenir... C'est cela la différence. S'il y a une chose, le régime proposé fait disparaître deux ou trois formules qui...

M. Ciaccia: Quelle assurance pouvez-vous donner à ces gens que les règlements ne seront pas de nature telle que cela porte à confusion, que cela cause des délais ou que ce soit changé sans que ce soit porté à leur connaissance?

M. Tardif: Prépublication dans la Gazette officielle en tout temps. Étant donné qu'il s'agit ici, dans le cas de l'enregistrement, d'un nouveau règlement, c'est l'engagement du ministre à les voir, eux, sur les représentations qu'ils ont faites.

On a parlé, par exemple, des délais. Ils disent: On aimerait avoir un délai de cinq ou six jours. On a vu que plus le délai s'allonge, plus la voiture, si elle est volée pendant cette période,... Il y a aussi leur demande en quelque sorte d'être reliés par terminal à... Voilà autant de choses qui peuvent s'examiner, en tout cas. Quant à moi, il m'apparaît essentiel qu'un tel système d'enregistrement des véhicules... Parce que, encore une fois, il y va de leur intérêt. Bon nombre de ces véhicules volés sont la propriété de ces concessionnaires. Cela suppose, pour bien fonctionner, leur collaboration. Ce n'est sûrement pas une façon d'obtenir la collaboration des concessionnaires de voitures que de lancer des règlements avec lesquels il ne pourront pas vivre. Alors, je vous dis: prépublication, donc possibilité pour les groupes de faire valoir leurs représentations. En plus de cela, dans le cas de cette nouvelle procédure d'enregistrement, il est bien évident qu'on a besoin, pour la mettre en oeuvre, que les gens du milieu collaborent. Ils nous ont assurés par écrit de leur collaboration de principe. Ils s'interrogent sur des modalités. D'une part, il y aura prépublication, donc, l'occasion pour eux de revenir à la charge, et, en plus de cela, je m'engage à les voir.

M. Ciaccia: Qu'est-ce que le projet de loi prévoit pour la prépublication et les délais?

M. Tardif: C'est le Code de la sécurité qui prévoit - je ne sais pas à quel article - que les règlements de la Régie et du gouvernement doivent... À l'article 562. Pourriez-vous nous en donner lecture à haute et intelligible voix?

Le Président (M. Bissonnet): La parole est à Anne-Marie Bilodeau pour le ministre.

Mme Bilodeau (Anne-Marie): Le délai de prépublication pour les règlements de la Régie est prévu à l'article 562 du code actuel qui se lit comme suit: "Les règlements adoptés par la Régie en vertu du présent code doivent être publiés à la Gazette officielle du Québec avec avis qu'à l'expiration des 30 jours suivant cet avis ils seront soumis au gouvernement pour approbation." L'article 563...

M. Tardif: Pour les règlements du gouvernement.

Mme Bilodeau:... prévoit une disposition analogue avec un délai de prépublication de 30 jours pour les règlements adoptés par le gouvernement.

M. Ciaccia: Les droits, dans l'avant-dernière ligne de l'alinéa, quand on dit que

c'est la Régie qui fixe les droits par règlement, ce ne sont pas seulement les droits administratifs. Est-ce que ce sont les droits administratifs? Ce n'est pas le prix de l'immatriculation.

M. Tardif: Non, non, il n'y a que les frais administratifs qui peuvent être...

M. Ciaccia: Oui, c'est pour l'enregistrement.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Est-ce que la Régie a une idée maintenant de ce que ces droits vont être advenant le cas où le projet de loi serait adopté par l'Assemblée nationale et qu'il y ait un système d'enregistrement? Quels seraient ces droits?

M. Tardif: Dans le cas des individus, il n'y en a pas.

M. Ciaccia: Un individu qui fait enregistrer son automobile n'a pas de...

M. Tardif: Non, non. Au même moment où il fait sa demande d'immatriculation, l'opération se fait aussi. Donc, il n'y a pas de problème. Dans le cas des garagistes, des concessionnaires et des commerçants, je serais plutôt...

M. Ciaccia: À l'article 6...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... on dit: "Le propriétaire d'un véhicule routier demande l'enregistrement selon les formalités déterminées par règlement..."

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: "Cette demande doit être accompagnée du paiement des droits fixés par règlement de la Régie." Il doit prévoir un certain paiement de droits.

M. Tardif: Oui, mais étant donné que l'opération...

M. Ciaccia: Ce n'est pas limité aux concessionnaires, l'article 6.

M. Tardif: M. le Président, étant donné que l'émission se fait simultanément dans la quasi-totalité des cas... Mais là, le député m'oblige presque à lui faire part d'un papillon que j'ai l'intention d'apporter à l'article 84.

M. Ciaccia: À l'article 7, vous parlez - peut-être que cela peut s'enchaîner...

M. Tardif: Oui, d'accord.

M. Ciaccia:... des droits...

M. Tardif: Exigibles de quiconque.

M. Ciaccia:... pour l'immatriculation. Oui, de quiconque.

M. Tardif: Du propriétaire.

M. Ciaccia: Oui, du propriétaire, à l'article 6, de quiconque, du propriétaire, pour l'enregistrement.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Si vous n'avez pas l'intention de percevoir des droits pour l'enregistrement, pourquoi l'article 6?

M. Tardif: Non, M. le Président. Il y aura un papillon à l'article 84 qui dira ceci: Que la régie aura pouvoir de fixer les droits exigibles... Pardon!

M. Ciaccia: Il est toujours tranquille comme ça, le député de Chambly. Quand il ne fait pas de bruit avec sa bouche, il en fait avec son corps.

Le Président (M. Bissonnet): Avez-vous eu une promotion?

M. Ciaccia: Est-ce le nouveau concierge de l'assemblée, de la salle 91?

Le Président (M. Bissonnet): M. le député, s'il vous plaît!

M. Laplante: C'est pour réchauffer les bleus de Mme la députée de Chomedey qu'il a fait cela. Soyez-en fier!

Mme Bacon: Les bleus?

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Mont-Royal, si on peut poursuivre le débat, s'il vous plaît!

M. Tardif: S'il vous plaît!

M. Laplante: On est frileux après ça.

Une voix:... je gelais moi aussi.

M. Ciaccia: Vous auriez pu le changer de place et le sortir dans une autre pièce.

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît! À l'ordre! M. le ministre.

M. Tardif: Bon! Précisément pour répondre à la question du député de Mont-Royal, question que je me suis posée également, que j'ai posée au président de la

régie et qui rejoignait non seulement les particuliers, mais également les commerçants, dans la mesure où, dans la phase, en tout cas, je dirais, initiale, où un commerçant a peut-être sur son terrain 50 ou 100 véhicules, de la même manière qu'il a pu arriver qu'on procède à certains relevés d'immigrants, de personnes, de biens, d'armes et autres - en accordant une espèce d'amnistie, n'est-ce pas? - par analogie, il me semble qu'il serait tout à fait normal que la régie se voie conférer un pouvoir d'exemption, si bien qu'à l'article 9. 1 je demande qu'il soit prévu, aux conditions qu'elle détermine, des cas d'exemption totale ou partielle du paiement des droits exigibles par la délivrance d'un certificat d'enregistrement selon l'identité du propriétaire. Ainsi, on pourrait concevoir à la fois pour le propriétaire, au moment où l'opération est jumelée, où elle se fait ensemble, où il n'y ait pas de frais - ou, en tout cas, des frais partiels - dans le cas des commerçants et des marchands pour la phase initiale. Après un certain temps, le marchand qui va reprendre possession d'un véhicule, il va prendre en même temps possession d'un permis d'enregistrement, de sorte qu'ils seront à peu près tous immatriculés et ceux qui viendront du fabricant auront le COM avec un tas de choses qu'on peut faciliter. Au départ, il peut y avoir une opération en vrac, en bloc, d'enregistrement. Précisément pour répondre à cela, j'ai prévu un ajout: l'article 9. 1, qui vise à permettre que ces frais puissent être exemptés en tout ou en partie, le cas échéant.

M. Ciaccia: On peut discuter cela à l'article 9. 1.

Le Président (M. Bissonnet): Vous parlez de l'article 9, M. le ministre.

M. Tardif: Non, je m'excuse, c'est de 84.

Le Président (M. Bissonnet): Cela va.

M. Ciaccia: L'article 6 est adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 6 tel qu'amendé est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Je déclare l'article 6 adopté tel qu'amendé. Est-ce que l'amendement à l'article 6 est adopté? L'article 6 est adopté tel qu'amendé.

M. Ciaccia: Tel qu'amendé.

Le Président (M. Bissonnet): J'appelle

maintenant l'article 7. Le ministre propose un amendement.

M. Tardif: Il y a encore un papillon pour remplacer, à la demande des avocats...

Le Président (M. Bissonnet): Je vais lire l'amendement, M. le ministre.

M. Tardif: Je m'excuse, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Il est proposé par le ministre que l'article 13 de ce code soit remplacé par le suivant: "13. Le propriétaire d'un véhicule routier demande l'immatriculation ou son renouvellement selon les formalités déterminées par règlement de la Régie et doit remplir les conditions établies par règlement du gouvernement. Cette demande doit être accompagnée du paiement des droits fixés par règlement de la Régie.

"Pour obtenir l'immatriculation d'un véhicule routier ou son renouvellement, le propriétaire doit, pour le véhicule routier concerné, fournir à la Régie une déclaration conformément à l'article 96 de la Loi sur l'assurance automobile (L. R. Q., chapitre A-25) et lui verser le montant fixé en vertu de l'article 151 de cette loi ainsi que les droits d'immatriculation fixés par règlement du gouvernement."

La discussion est ouverte sur l'amendement apporté à l'article 7.

M. Tardif: L'amendement apporté à l'article 7, c'est de la concordance avec le remplacement du mot "renseignements" par "conditions", d'une part. C'est tout pour ce qui est de l'amendement dans le papillon comme tel. Pour le reste, c'est le pendant de l'article 12. L'article 12 disait: Voilà ce qu'il fallait faire pour enregistrer son véhicule. L'article 6 qui amendait l'article 12, l'article 7 qui amende l'article 13 et voilà ce qu'il va faire pour obtenir cette fois l'immatriculation. Il y a des choses supplémentaires: par exemple, si on veut immatriculer un véhicule, il faut non seulement attester qu'on est propriétaire, mais aussi avoir une preuve d'assurance, bref, les conditions spéciales si on veut rouler. D'accord?

M. Ciaccia: Aujourd'hui, devant ce projet de loi, une personne qui a une automobile usagée et qui veut une plaque d'immatriculation, de quel document a-t-elle besoin? Que doit-elle faire pour satisfaire la régie, pour obtenir une plaque d'immatriculation sur un véhicule usagé?

M. Tardif: Une pièce attestant qu'elle est propriétaire de ce véhicule.

M. Ciaccia: C'est tout?

M. Tardif: Une preuve d'assurance. C'est tout.

M. Ciaccia: Si un véhicule est volé, une personne pourrait aller à la régie avec un document, un contrat de vente disant que tel véhicule est vendu à un tel, vous allez prendre ce document...
(16 h 30)

M. Tardif: S'il s'agit d'un véhicule usagé, je présume qu'il a déjà été immatriculé.

M. Ciaccia: Il a déjà été immatriculé, mais l'immatriculation n'apparaît plus dessus parce que...

M. Tardif: Il y a plusieurs années.

M. Ciaccia: L'immatriculation ne suit pas le véhicule.

M. Tardif: C'est ça.

M. Ciaccia: Alors la personne qui a le véhicule usagé va chercher une nouvelle immatriculation pour le véhicule. Il présente un contrat de vente entre, supposément, le propriétaire et lui, et il n'a même pas besoin de la présence du propriétaire. Il y va avec ce document, avec le document prouvant qu'il est assuré et il demande une immatriculation. C'est tout?

M. Tardif: Il paie ses droits et ça prend une assurance, c'est cela. Comme le système...

M. Ciaccia: Je trouve que c'est remarquable que 65% des automobiles soient retrouvées avec un tel système. Qu'est-ce qui empêche qu'il y ait un vol tous les jours? Une personne n'a qu'à aller là avec un document qu'elle peut forger.

M. Tardif: En principe, sur la demande d'immatriculation, le numéro de série apparaît...

M. Ciaccia: Si une personne change le numéro de série.

M. Tardif: Bien sûr, sauf que les lois sont faites pour les honnêtes gens, c'est évident.

M. Ciaccia: Avant, quand l'immatriculation restait sur l'automobile, cela ne pouvait pas arriver parce que l'immatriculation suivait le véhicule; on ne pouvait pas prendre une automobile usagée et aller chercher une autre immatriculation avec une automobile volée, ça rendait l'exercice beaucoup plus difficile.

M. Vézina: C'est avant 1963...

M. Ciaccia: Avant 1979, l'immatriculation ne suivait pas l'automobile?

M. Vézina: Non, on la retirait.

Le Président (M. Bissonnet): Pour le Journal des débats, c'est M. Jean-Paul Vézina.

M. Vézina: Je vous ai expliqué, M. le député, tout à l'heure, qu'avant 1979, on la retirait. Effectivement, c'est avant 1963 que l'immatriculation suivait le véhicule, c'est loin dans le temps.

M. Ciaccia: De 1963 à 1979, elle ne suivait pas le véhicule?

M. Vézina: On la retirait.

M. Tardif: C'était une nouvelle plaque.

M. Vézina: C'était une nouvelle plaque, elle ne suivait pas le véhicule. On m'informe qu'il y a peu d'endroits... Quand on disait que ça suit la personne, on présumait que ça suivait le véhicule, quand ça ne suivait pas la personne, mais il y a peu d'endroits où elle suit le véhicule parce que la plaque est retirée.

M. Ciaccia: Vous allez me donner ça sur la liste...

M. Vézina: C'est déjà fait.

M. Tardif: C'est déjà en train de se faire.

M. Ciaccia: Alors, à l'article 7, c'est le même changement qu'à l'article 6?

M. Tardif: C'est ça.

Le Président (M. Bissonnet): L'amendement à l'article 7 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté. Alors, je déclare l'article 7 adopté tel qu'amendé. Article 8?

M. Tardif: L'article 8 abroge tout simplement l'article 14 du code puisque, la corporation étant une personne, elle est soumise comme toute autre personne à l'obligation de fournir les renseignements pour satisfaire aux conditions fixées par règlement. Il n'y a pas lieu de prévoir un régime particulier pour la personne morale.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 8 est adopté. L'article 9?

M. Tardif: Je pense qu'on en a déjà parlé à un moment donné, M. le Président. Cet article prévoit aussi que l'enregistrement, tout aussi bien que l'immatriculation, dans le cas d'une société, s'effectue au nom de l'associé qui en fait la demande, et ça prévoit qu'il en est de même dans le cas de la copropriété. On avait déjà abordé cette question.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 9 est-il adopté?

M. Ciaccia: Vous avez un papillon à cet article?

Le Président (M. Bissonnet): Non, c'est à l'ancienne loi, ça.

M. Tardif: Sur quoi?

M. Ciaccia: Vous avez un amendement à l'article 9, 9. 1.

M. Tardif: Non, c'est l'article 84; ce sera le paragraphe 9.

Le Président (M. Bissonnet): C'est l'article 9 de l'année dernière.

M. Ciaccia: Ah, 84! Je pensais que j'allais discuter de ça maintenant. Je m'étais préparé.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 9 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté. Je déclare l'article 9 adopté.

À l'article 10, il y a une proposition du ministre de supprimer le paragraphe 4 de l'article 20. Non?

M. Tardif: On peut adopter l'article 19. C'est parce que...

Le Président (M. Bissonnet): D'accord.

M. Tardif:... l'article 10 du projet de loi...

Le Président (M. Bissonnet): C'est parce que je donnais les amendements globalement, mais si vous voulez les passer un par un...

M. Tardif: D'accord.

Le Président (M. Bissonnet):... c'est comme vous voulez.

M. Tardif: C'est peut-être mieux, M. le

Président.

Le Président (M. Bissonnet): Alors, j'appelle l'article 10: article du code 19 et 19. 1. C'est parce que vous avez des amendements qui modifient plusieurs articles. On peut les donner globalement, tout de suite, ce serait peut-être plus facile de l'étudier dans son ensemble...

M. Tardif: Comme vous voulez.

Le Président (M. Bissonnet):... que de passer à chaque point. Alors, il est proposé par le ministre de faire les modifications suivantes à l'article 10: Supprimer le paragraphe quatrième de l'article 20; le paragraphe 5 de l'article 20 est numéroté quatrième; remplacer dans la troisième ligne du paragraphe 3 de l'article 20. 1 les mots "d'un tel certificat" par les mots "d'une vérification mécanique"; ajouter après le paragraphe 3 de l'article 20. 1 le suivant: "4° Un rapport de vérification mécanique atteste que le véhicule présente une défectuosité majeure." Alors, c'est un amendement qui est apporté par le ministre à l'article 10.

M. Ciaccia: Est-ce que le ministre pourrait nous expliquer, vous ou quelqu'un du ministère....

M. Tardif: Alors on va essayer de le faire. Premièrement, l'article 10 du projet de loi remplace les articles 19 et 20. Alors l'article 19 de la loi actuelle, c'est celui qui prévoit que la régie doit refuser de procéder à l'immatriculation d'un véhicule routier si celui qui en fait la demande n'est pas en mesure de prouver qu'il en est le propriétaire ou, dans le cas de l'article 15, de prouver que le véhicule est la propriété de la société dont il fait partie. Cet article est modifié de façon à faire obligation de prouver le titre de propriété lors de l'enregistrement et non pas lors de l'immatriculation, même s'il s'agit de deux opérations simultanées. Cela est pour l'article 19 du texte proposé. D'accord? C'est pour enregistrer un véhicule en son nom qu'on doit faire la démonstration qu'on en est le propriétaire, non pas pour l'immatriculer comme tel. D'accord?

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif: Voilà ce que fait l'article 19.

L'article 19. 1 dit que la régie peut refuser d'enregistrer un véhicule routier si le propriétaire ne satisfait pas aux conditions prévues à l'article 12 donc si sa demande ne remplit pas les conditions déterminées comme telles.

M. Ciaccia: Pourquoi l'article 12?

M. Tardif: Celui qu'on a vu tout à l'heure...

M. Ciaccia: Ce n'est pas l'article 12, celui-ci?

M. Tardif:... où il fallait fournir les droits, faire la preuve qu'on était assuré...

M. Ciaccia: Payer les droits.

M. Tardif: C'est cela. D'accord? Ce que l'on a vu tantôt, fixé par règlement. L'actuel article 20 énonce une série de circonstances qui font que la régie - je lis le texte actuel: "La régie doit refuser de procéder à l'immatriculation si", ici suit une série de conditions. Alors le texte proposé maintient ce pouvoir qu'a la régie de refuser l'immatriculation, mais l'amendement qui est proposé, c'est-à-dire d'abroger ou d'enlever le paragraphe 4, vient du fait qu'après examen, il a semblé peut-être un peu trop draconien de faire une condition absolue de refus le fait qu'un véhicule puisse présenter des défectuosités mécaniques. On a donc mis cela plutôt dans un article 20. 1, où on dit que la régie peut refuser d'immatriculer ou d'enregistrer un véhicule si celui-ci ne satisfait pas les conditions, si le propriétaire ne fournit pas un certificat de conformité mécanique, dans le cas où un règlement du gouvernement prescrit l'exigence d'une telle vérification mécanique.

M. Ciaccia: Ce n'est pas cela que vous faites actuellement?

M. Tardif: C'est ce qui se passe présentement...

M. Ciaccia: Alors, vous le confirmez...

M. Tardif: C'est que le texte proposé dans ce projet de loi-ci en faisait une espèce de condition dirimante, c'est-à-dire qu'on refusait systématiquement. Maintenant, on revient à une position plus souple...

M. Ciaccia: Vous revenez à la loi actuelle.

M. Tardif: À la loi actuelle.

M. Ciaccia: Alors, on est ici pour étudier la loi actuelle.

M. Tardif: En cas de défectuosité majeure. En cas de défectuosité mineure, évidemment, la personne fait réparer et on prévoit un avis de 48 heures dans les cas de réparations mineures.

M. Ciaccia: Est-ce que vous avez considéré l'imposition d'une vérification mécanique? Peut-être qu'à d'autres articles,

on parle de vérification mécanique mais, dans certains cas, la rendre obligatoire. Parce que ici, c'est peu. C'est entièrement à la discrétion de la régie.

M. Tardifs Oui, mais on verra plus loin, à la partie de l'inspection.

M. Ciaccia: On va le voir plus loin.

M. Tardif: En gros, je pense avoir résumé ou tenté de résumer, en tout cas, ce que font ces articles.

Une voix: C'est l'éclairage...

M. Ciaccia: C'est plus doux. C'est plus intime.

M. Tardif: Je vais enlever mes lunettes.

M. Ciaccia: Nous allons étudier le projet de loi dans l'intimité de l'éclairage réduit.

Une voix: C'est une question de sécurité.

Le Président (M. Bissonnet): On pourrait peut-être demander de remonter le chauffage. Peut-être qu'ils se sont trompé de bouton.

M. Ciaccia: Est-ce que cela fonctionne?

Le Président (M. Bissonnet): Oui, cela va. Est-ce que cela va, M. le ministre?

M. Tardif: Oui, je pense avoir résumé...

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques, M. le député?

M. Ciaccia: Non, adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'amendement à l'article 10 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté. Est-ce que l'article 10 tel qu'amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Je déclare l'article 10 tel qu'amendé adopté. Article 11?

M. Tardif: C'est un article de concordance afin de prévoir ce que contiendra le certificat d'enregistrement. Auparavant, le texte actuel ne parlait que des certificats d'immatriculation délivrés par la régie. Le nouveau texte dit que les

certificats d'enregistrement et les certificats d'immatriculation devront contenir... C'est tout.

Le Président (M. Bissonnet): Mme la députée de Chomedey.

Mme Bacon: Au sujet de l'administration de ces certificats, est-ce qu'on s'est assuré que cela ne haussait pas les frais d'administration? Parce que le fait qu'il y en ait deux...

M. Tardif: C'est une opération simple, effectuée au même moment dans la plupart des cas, où l'ordinateur sort un dépliant, enfin une formule en trois parties dont l'une est celle de l'enregistrement, que le propriétaire conserve tout le temps qu'il est propriétaire. À certains égards, cela peut même représenter une économie pour le consommateur qui a un véhicule dont il est propriétaire mais qu'il ne désire pas faire circuler sur les routes. Donc, il n'aura pas à payer les droits d'immatriculation comme tels.

M. Ciaccia: Vous nous dites que deux certificats coûtent moins chers qu'un seul? C'est ce que vous dites?

M. Tardif: Je soutiens qu'à partir du moment où l'espèce de formulaire est émis dans une seule opération par un ordinateur... il est ici dessiné, d'ailleurs. Je pourrais en faire circuler quelques-uns.

M. Ciaccia: On va le voir. Il y en a quand même deux.

M. Tardif: Mais encore une fois, M. le Président...

M. Ciaccia: Juste pour enchaîner la question, on peut faire la même chose aujourd'hui, sans la nouvelle loi. Si quelqu'un veut...

Mme Bacon: Est-ce qu'on a besoin d'un article de loi pour faire cela?

M. Tardif: C'est-à-dire?

Mme Bacon: Est-ce qu'on a besoin d'un article de loi pour avoir deux enregistrements?

M. Tardif: Pour avoir deux certificats?

Mme Bacon: Oui.

M. Tardif: C'est qu'à l'heure actuelle la loi prévoit une seule chose: celle d'immatriculer votre véhicule. Si une personne est propriétaire d'un ou de plusieurs véhicules, avec lequel ou lesquels elle ne

désire pas circuler à un moment donné, elle doit, néanmoins, l'immatriculer à moins de lui enlever les pneus et de les mettre sur les jantes, etc., alors qu'à l'heure actuelle, elle pourra, avec ce nouveau régime, l'enregistrer seulement. C'est un certificat d'enregistrement attestant qu'elle est propriétaire de ce véhicule sans avoir à défrayer les coûts d'immatriculation de ce véhicule.

M. Ciaccia: Quelle est l'information qui est différente d'un certificat à l'autre? Ou est-ce la même information?

M. Tardif: Il est proposé que dans le certificat d'enregistrement ce soit la marque, le modèle, l'année, le numéro d'identification, le nombre de cylindres, le groupe, le type de carburant...

Une voix: Carburator.

M. Tardif:... j'imagine, le mazout, le diesel ou je ne sais quoi; masse nette, identification du véhicule, le numéro de l'unité, le numéro de plaque, le numéro de référence...

(16 h 45)

M. Ciaccia: Est-ce que c'est l'enregistrement que vous me lisez là?

M. Tardif: C'est cela. L'autre comprend aussi le numéro d'identification, le numéro de plaque, l'entrée en vigueur, l'expiration, le numéro de la CTQ. C'est quoi, CTQ?

Une voix: La Commission des transports.

M. Ciaccia: C'est la même information que j'ai devant moi sur un certificat d'immatriculation.

M. Tardif: À peu de choses près, M. le Président. En Ontario, ils l'appellent dans les deux cas un certificat d'immatriculation. On peut vous faire circuler, si cela vous intéresse, la formule ontarienne où ils ont les deux parties: la partie du haut étant: renseignements changement d'adresse et l'autre... ils l'appellent dans les deux cas "certificat d'immatriculation", mais l'un est attaché au véhicule et l'autre à la plaque. C'est la même chose que l'on veut faire.

M. Ciaccia:... un certificat...

M. Tardif: Ce sont deux pièces distinctes, chacune numérotée distinctement; l'une atteste de votre titre de propriété et l'autre de votre droit de circuler sur la route. Je peux la faire circuler, si vous me le permettez. On peut d'ailleurs en faire faire des photocopies,

Le Président (M. Bissonnet): Mme la

députée de Chomedey.

Mme Bacon: Si la personne ne veut pas circuler, comme on le disait tantôt, et doit l'enregistrer, il faut qu'elle recommence la démarche si elle veut circuler.

M. Tardif: Non.

Mme Bacon: Même si vous sortez la carte en deux volets.

M. Tardif: Elle devra demander, cette personne, au moment où elle remet son véhicule sur la route, son certificat d'immatriculation, mais elle aura toujours en sa possession son certificat d'enregistrement attestant qu'elle est la propriétaire de ce véhicule et que, désirant circuler, elle demande un certificat d'immatriculation. Elle prend sa plaque pour circuler.

Je m'excuse auprès de Mme la députée, M. le Président, mais il faut imaginer un système à son départ et en route. Normalement, une fois le système en route, c'est le marchand ou le commerçant qui vous remettra le certificat d'enregistrement qu'il aura, lui, prélevé dès qu'il aura pris possession du véhicule et qui suivra ce véhicule d'un propriétaire à l'autre, avec ce qui est changé. Il est endossé...

Une voix: C'est cela, à l'endos...

M. Tardif: Mais il y a une pièce qui colle au véhicule.

Mme Bacon: Excusez-moi, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Mme la députée de Chomedey.

Mme Bacon: Vous dites que ça sort de la machine les deux ensemble. Si la personne ne veut pas avoir les deux, si elle ne veut que l'enregistrement, il faut qu'elle recommence sa démarche.

M. Tardif: Au lieu de payer 105 \$ pour l'immatriculation - c'est le coût, 105 \$, pour l'immatriculation - elle paiera peut-être 2 \$ ou 3 \$ et elle n'aura que le certificat d'enregistrement pour garder son véhicule chez elle, sans l'immatriculer.

Mme Bacon: Alors, il faut recommencer le procédé si...

M. Tardif: Si jamais elle veut circuler.

Mme Bacon: Oui. Alors, elle ne sauve pas d'argent.

M. Tardif: On ne sauve pas d'argent, c'est-à-dire qu'on pourrait immatriculer une

voiture pour six mois, si on ne circule que six mois de l'année.

Mme Bacon: Est-ce qu'il serait nécessaire de changer la loi pour cela?

M. Tardif: À l'heure actuelle, la loi exige que tout propriétaire de véhicule, même s'il ne circule pas avec son véhicule, l'immatricule, à moins que ce véhicule soit privé de ses moyens de locomotion, c'est-à-dire de ses roues.

M. Ciaccia: Oui, mais, franchement, combien de personnes vont avoir un enregistrement pour une automobile qui ne circulera pas? Quant à cela, ils vont la vendre. Vous pouvez être certain que le but de cette démarche n'est pas de permettre aux gens de pouvoir enregistrer leur automobile et ne pas circuler avec. Il peut y en avoir 1 sur 100 000.

M. Tardif: Non, c'était pour répondre à la question de madame en ce qui concerne un véhicule qui ne circulerait pas. Mais c'est sûr que ce n'est pas cela le but.

M. Ciaccia: Parce que même aujourd'hui, vous pouvez avoir une remise.

M. Tardif: Oui, c'est cela.

M. Ciaccia: Tout ce que vous dites qui peut se produire avec l'enregistrement, on peut le faire aujourd'hui dans le système actuel.

M. Tardif: Oui. Il ne faut pas perdre de vue l'objectif principal qui est d'assurer la chaîne de possession.

M. Ciaccia: On ne retourne pas dans le débat. Assurer la chaîne de possession peut se faire en suivant l'immatriculation.

Vous nous avez donné l'information qui est contenue sur le certificat d'enregistrement. Quelle information sera contenue dans le certificat d'immatriculation?

M. Tardif: Je pense que vous les avez tous les deux. Je m'excuse, j'ai remis une copie. Je crois que vous avez celui de l'Ontario aussi.

Le Président (M. Bissonnet): Mme la députée de Chomedey.

Mme Bacon: Est-ce qu'il aurait été possible de n'avoir qu'un seul certificat et d'avoir et l'immatriculation et l'enregistrement là-dessus? Est-ce qu'on a pensé à ça ou est-ce que ce n'est pas faisable?

M. Tardif: Répondez donc de vive voix à madame.

Le Président (M. Bissonnet): M. Jean-Paul Vézina pour le ministre.

M. Vézina: En Ontario ils ne parlent pas d'enregistrement et d'immatriculation. Ils parlent d'immatriculation. C'est en deux volets: immatriculation pour avoir le droit de circuler et immatriculation pour possession de véhicule. Si bien que la distinction des deux permet justement d'immobiliser des véhicules tout en gardant le droit de propriété dessus, tout en gardant l'identité de propriété dessus. C'est tout ce que ça fait. Autrement dit, actuellement quelqu'un qui veut garder une voiture chez lui est obligé de l'immatriculer. La loi l'oblige à immatriculer. Il doit payer au moins un mois d'immatriculation, c'est très onéreux. En plus, ce n'est pas facile de faire les transferts, tandis que là, ça va être très facile. Il endosse à l'endos et il passe à un autre propriétaire tout simplement. Les garagistes n'auront même pas besoin de venir au bureau d'enregistrement. Ils vont simplement prendre le certificat d'enregistrement, l'endosser et le donner à l'acheteur qui va se présenter à nos bureaux. Il n'aura même pas besoin de se déranger. Cela facilite les choses tout simplement.

Mme Bacon: Parce que les transactions ne sont pas toujours les mêmes.

M. Vézina: Non, c'est sûr.

Mme Bacon: C'est pour ça qu'on ne peut pas penser à un seul certificat. C'est ça?

M. Ciaccia: Je voudrais souhaiter la bienvenue au député de Laprairie qui se joint à nous.

M. Saintonge: Le plaisir est pour moi.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques sur l'article 11?

M. Ciaccia: Je remarque le format de celui de l'Ontario, que vous nous avez donné et qui inclut l'enregistrement et l'immatriculation.

M. Tardif: Celui du Québec est à côté. Non, pas celui-là, l'autre.

M. Ciaccia: Il semble prendre moins de place que l'immatriculation. Nous autres, il faut le plier trois fois pour le mettre dans notre portefeuille.

M. Tardif: Le nouveau sera plus petit justement.

M. Ciaccia: Ce sera plus élégant.

M. Saintonge: C'est "double-breasted".

M. Ciaccia: Oui, avec la nouvelle mode il va falloir qu'on ait tous une petite sacoche.

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

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 11 est adopté.

Conditions attachées à l'enregistrement et à l'immatriculation

J'appelle maintenant l'article 12.

M. Tardif: Simple changement dans l'intitulé de la section, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 12 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté. L'article 13?

Une voix: L'article 13, je ne l'ai pas.

M. Ciaccia: Pourquoi vous le demandez? Est-ce qu'il n'y a pas une obligation d'avertir la régie de tout changement d'adresse.

M. Tardif: Elle existe déjà. À l'heure actuelle, la loi disait qu'on devait aviser de son changement d'adresse survenu depuis la dernière demande ou le dernier renouvellement d'immatriculation. C'est strictement un amendement de concordance pour dire que cela s'applique également à l'enregistrement...

M. Ciaccia: Strictement à l'enregistrement et à l'immatriculation.

M. Tardif:... et à l'immatriculation.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 13 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté. L'article 14?

M. Ciaccia: Pourquoi cet article?

M. Tardif: C'est qu'au moment où le Code a été adopté, il n'y avait pas de vignettes pour l'année et le mois sur les plaques; maintenant il y en a.

M. Ciaccia:... pas aujourd'hui, cela se fait...

M. Tardif: Je ne veux pas que cela soit collé n'importe où.

M. Ciaccia:... par règlement, vous pourriez le déterminer. Mais aujourd'hui, cela existe les vignettes, cela fait un an, deux ans que cela existe. Est-ce qu'elles étaient collées illégalement ces vignettes?

M. Tardif: C'est-à-dire qu'il y avait une directive. Cela pouvait être collé à peu près n'importe où.

Mme Bacon: C'était bien indiqué, M. le Président, l'endroit où on devait les coller.

M. Tardif: Oui, d'accord, mais il n'y avait pas de fondement réglementaire à cela. Quelqu'un ne le respectait pas et il ne pouvait pas se faire condamner parce qu'il ne l'avait pas mis à la bonne place.

M. Saintonge: Est-ce qu'il y en a qui ont payé l'amende quand même? Non?

M. Tardif: Il y avait un dépliant de la régie qui expliquait où le coller, tout cela, et la plupart s'y conformaient mais il n'y avait pas d'assise juridique à cela.

M. Saintonge: On a vu cela hier aussi, la ville de Montréal avait fait un petit impair pour les parcomètres. Elle a fait faire la correction.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce que l'article 14 est adopté, M. le député de Mont-Royal?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): L'article 14 est adopté. L'article 15?

M. Tardif: Simple concordance pour appliquer encore-là le concept de changement à l'enregistrement aussi bien qu'à l'immatriculation.

Le Président (M. Bissonnet): Mme la députée de Chomedey.

Mme Bacon: On parle ici d'avoir des documents, un certificat d'enregistrement, un certificat d'immatriculation. S'il y avait une amende, à un moment donné, parce que la personne n'a pas son enregistrement. Est-ce qu'on doit payer une double amende pour les deux à ce moment-là?

M. Ciaccia: L'obligation c'est d'avoir...

Mme Bacon: D'avoir les deux.

M. Tardif: Les deux sont ensemble, c'est une seule pièce.

M. Ciaccia: Y-a-t-il une amende pour chaque?

Mme Bacon: Si elle ne l'a pas du tout? Ce sont deux certificats en une seule pièce, mais si elle ne les a pas du tout, est-ce qu'il faut payer deux amendes ou une amende.

M. Saintonge: Que dit l'article sur les pénalités? C'est quel article sur les pénalités?

Mme Bacon: L'article 50.

M. Tardif: L'article 50 du projet.

M. Saintonge: Il y a un problème que je me pose pendant qu'on cherche l'article. Si on dit que les deux sont collés ensemble, le but de cela, si on va faire un changement quelconque au niveau du véhicule, on peut le déchirer, cela se détache, je le sais que cela se détache, j'espère. Mais si le gars est obligé de traîner avec lui les deux, s'il se fait voler son portefeuille avec le certificat d'immatriculation et l'autre truc, il pourrait toujours faire un transfert, les papiers vont circuler, il pourrait y avoir des fraudes, etc. Autrement dit, ma question c'est qu'on a un système d'enregistrement et un système d'immatriculation. Si, aux fins de vérification de celui qui conduit un véhicule, il faut qu'il soit immatriculé, je comprends qu'il faille qu'il soit enregistré aussi. Mais aux fins de la vérification de la sécurité routière, cela devrait être simplement l'immatriculation à vérifier si c'est conforme et le certificat à ce moment-là, le deuxième certificat, s'il ne l'a pas en main, il ne pourra jamais se faire voler les deux. Le gars, il faudrait qu'il fasse un deuxième vol pour aller chercher les deux papiers pour être capable de faire un faux, ou d'aller faire effectuer un transfert. (17 heures)

C'est une question qui se pose. Je ne sais pas si on a une réponse à me donner à ça, mais il m'apparaît logique, en tout cas, de la poser.

M. Tardif: Mais, en principe, ce n'est que lorsque le véhicule est cédé, la propriété du véhicule est cédée que les deux morceaux sont séparés. Le nouvel acquéreur aura un certificat d'enregistrement émis pour attester de sa propriété dudit véhicule et exactement comme la pièce en Ontario qui est double aussi.

M. Saintonge: Mais pourquoi l'obligation que le conducteur d'un véhicule, si un contrôle se fait sur la route? J'imagine que quand le véhicule circule, on veut s'assurer

que le véhicule est proprement immatriculé. Pourquoi a-t-il l'obligation de montrer à l'agent qu'il arrête les deux pièces, et le certificat d'immatriculation et son certificat d'enregistrement?

M. Tardif: Le certificat d'immatriculation atteste que ce véhicule-là peut circuler sur la route, alors que le certificat d'enregistrement atteste qui est propriétaire dudit véhicule.

M. Saintonge: Sauf que si vous arrêtez quelqu'un avec son certificat d'immatriculation, vous allez vérifier, effectivement, qu'il peut circuler sur la route. C'est, je pense, le but du certificat de prouver ça et le but de l'infraction qu'on va poser, c'est à l'occasion où le véhicule circule sur le chemin public.

Pourquoi obliger la personne à garder en sa possession, autrement dit, les deux papiers si le certificat d'enregistrement est surtout pour assurer la propriété du véhicule d'être, si vous voulez, un papier supplémentaire pour démontrer la propriété et faire, entre autres choses, de diminuer les vols et des choses comme ça?

M. Tardif: C'est ça, mais, en principe, tantôt, le député de Mont-Royal posait la question sur le nombre de véhicules volés et le nombre récupéré. Un bon nombre des interceptions que la police peut faire sur la route ont aussi pour objet de vérifier s'il s'agit d'un véhicule volé.

M. Saintonge: Oui, mais j'imagine, M. le Président, aujourd'hui, on sait fort bien que si on s'en va sur la route, qu'on est arrêté, à un moment donné... C'est sûrement arrivé à des gens. Je m'étais fait arrêter par la sûreté provinciale une fois sur la route Montréal-Québec. Ce n'est pas un cas d'infraction au Code de la route, mais j'avais arrêté pour dépanner quelqu'un.

On a fait venir la police. Il avait frappé un original. Je l'ai amené téléphoner et je l'ai ramené sur les lieux de l'accident et l'ai ramené à Québec ultérieurement. Le policier de la sûreté provinciale qui me suivait, quand je suis sorti de mon véhicule a dit: Bonjour, M. Saintonge, vous êtes député de Laprairie. Comment est-ce que tu as trouvé ça? Cela n'a pas été bien compliqué. Par mon numéro de plaque; en téléphonant par son radio, pour savoir si le véhicule était immatriculé et au nom de qui, qui était le propriétaire du véhicule, etc.

Mais, je peux vous avouer qu'il était 1 h 30 du matin. Cela m'a surpris que la réponse soit donnée aussi rapidement. Donc, dans un cas comme ça, si une vérification se fait par la police sur un certificat d'immatriculation, quelle est la nécessité d'avoir aussi en possession de la personne le

certificat d'enregistrement? Pourquoi avoir l'obligation de l'autre certificat? Comment est-ce qu'on l'appelle?

Le **Président (M. Bissonnet)**: Le certificat d'enregistrement.

M. Saintonge: Merci, M, le Président. On pourrait s'assurer simplement du certificat d'immatriculation sur la route. Les policiers peuvent même vérifier facilement par radio si c'est le même nom et tout ça et vous éviter le problème que les deux papiers en même temps se trouvent dans les mains d'un autre, d'un tiers et de faciliter, éventuellement, une vente de véhicule, un transfert ou quoi que ce soit.

M. Tardif: Très bien, sauf que le député de Laprairie aurait pu très bien passer son véhicule à quelqu'un d'autre...

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif:... et qu'à ce moment, la personne qui est volant ne soit pas le député de Laprairie et qu'on ait à vérifier aussi si la personne qui conduisait ledit véhicule l'avait avec le consentement du propriétaire, par exemple.

M. Saintonge: Mais est-ce que la personne qui va circuler avec mon véhicule, par exemple, je devrais lui donner, à ce moment-là, outre le certificat d'immatriculation, le certificat d'enregistrement également?

M. Tardif: C'est une pièce unique comme en Ontario.

M. Saintonge: Mais ça ne change rien au système précédent. C'est ça que je trouve. Si j'avais deux papiers, un certificat d'immatriculation et un certificat d'enregistrement dans un cas pour autoriser mon véhicule à circuler sur le chemin et faire un contrôle avec l'immatriculation; dans un deuxième document, pour vérifier la propriété et assurer que ce n'est pas n'importe qui qui a cela en main, mais seulement le véritable propriétaire. Quelle est l'utilité que les deux soient ensemble dans le même document? C'est comme s'il y avait un seul document finalement. S'il y a un seul document, on change toute une patente...

M. Tardif: C'est cela. Il y a un seul document jusqu'au moment où le véhicule est transféré de propriétaire, d'un propriétaire à un autre.

M. Saintonge: Mais le nouveau propriétaire...

M. Tardif: Auquel cas, il est séparé et une nouvelle pièce est émise au nouveau propriétaire.

M. Saintonge: Les deux ensemble, est-ce cela?

M. Tardif: C'est cela. Sauf que c'est par ce moyen qu'on peut assurer la chaîne de propriété tout le temps.

M. Saintonge: On aurait pu le faire par un document au lieu de deux. C'est ce que je trouve comique, surtout si on a un fichier commun.

M. Tardif: C'est un seul document, sauf qu'une distinction est faite entre les deux pièces pour permettre d'assurer cette continuité. Je m'excuse, peut-être qu'on pourrait donner également au député de Laprairie des spécimens de ce qu'on propose de faire et de ce qui existe présentement en Ontario.

Une voix: M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): M. Vézina, pour le ministre.

M. Vézina: Il faudrait peut-être répéter à nouveau que le document se plie en trois; il est de la dimension d'une carte de crédit et il entre dans... Bon. C'est un seul document qui aide au transfert. Supposons que le député de Laprairie décide de vendre sa voiture au député de Mont-Royal, que va-t-il faire? Il va prendre l'endos de l'enregistrement... D'abord, un contrat de vente sera fait entre vous deux pour identifier le prix et, d'autre part, vous allez signer le certificat d'enregistrement. Le député de Mont-Royal va avoir 48 heures pour passer à la régie et faire le transfert. Alors, à ce moment, vous aurez séparé le document pour lui donner la partie de l'enregistrement et, avec cette partie, le député de Mont-Royal va se présenter dans les 48 heures à nos bureaux pour changer l'enregistrement bien sûr, mais pour l'immatriculer pour avoir le droit de circuler.

M. Ciaccia: Autrement, si tu n'avais pas eu l'enregistrement et seulement l'immatriculation qui suit, tu aurais pu transférer seulement un document. Maintenant, il faudra le faire en deux parce que tu vas transférer l'enregistrement et tu vas garder l'immatriculation. C'est cela, n'est-ce pas?

Le Président (M. Bissonnet): Mme la députée de... Avez-vous... ?

M. Ciaccia: Autrement, cela aurait été simple, seulement un document. Là, il en

faut deux.

Le **Président** (M. Bissonnet): Mme la députée de Chomedey.

Mme Bacon: M. le Président, je n'ai pas eu de réponse à ma question de tout à l'heure...

M. Tardif: Sur les amendes?

Mme Bacon:... au sujet de l'article 15.

M. Tardif: Oui.

Mme Bacon: Au niveau des amendes, à l'article 15.

M. Tardif: Oui.

Mme Bacon: On indique à l'article 15 que la personne...

M. Tardif: C'est l'article 5...

Mme Bacon:... doit avoir avec elle...

M. Tardif: C'est cela.

Mme Bacon:... le certificat d'enregistrement et le certificat d'immatriculation. Comme il est dans une seule pièce, si la personne a oublié les deux, y a-t-il une amende?

M. Tardif: C'est cela, sauf...

Mme Bacon: Comme les deux sont ensemble, l'amende est-elle double ou simple?

M. Tardif: Non. Il faut se référer à l'article 50 du Code sur la sécurité routière qui dit: "Quiconque contrevient à l'article 32, qui est celui amendé par l'article 15 ici, commet une infraction et est passible, en outre, des frais..." On ne dit pas "commet deux infractions", il commet une infraction et il est passible, en outre, des frais et d'une amende de 25 \$ à 50 \$. Toutefois, le tribunal ne peut condamner qu'au paiement des frais la personne déclarée coupable de cette infraction. Deuxièmement, il faut se référer à l'article 482 du Code sur la sécurité routière qui dit: "Dans le cas d'une infraction commise en vertu de l'article 32, l'agent de la paix peut donner 48 heures à la personne pour se présenter au poste de police avec..."

Mme Bacon:... avec son certificat.

M. Tardif: C'est cela, comme c'est d'ailleurs le cas actuellement.

Mme Bacon: Cela ne change pas.

M. Tardif: Non.

M. Ciaccia: Si quelqu'un vole un certificat d'enregistrement, qu'il l'endosse à l'endos, il pourra aller transférer l'automobile sans la présence du propriétaire.

M. Tardif: Cela suppose qu'il vole les deux: et le véhicule et le certificat.

M. Ciaccia: Ah! Il vole les deux. Vous ne pourrez plus le récupérer...

M. Tardif: Ce n'est pas un antivol.

M. Ciaccia:... parce que la chaîne va être sur l'informatique. Vous ne pourrez plus le récupérer.

M. Tardif: Mais il ne pourra pas transférer le véhicule non plus.

M. Ciaccia: Bien oui, le transfert se fait à l'endos...

M. Tardif: Une seconde, si le député de Mont-Royal me le permet, pour répondre à la question plus précise de Mme la députée de Chomedey, M. le Président, peut-être serait-il opportun, pour s'assurer qu'il n'y ait pas cette double pénalité, de modifier l'article 32 qui est là pour dire: "La personne qui conduit un véhicule routier sur un chemin public doit avoir avec elle, en plus des documents visés à l'article 87, le certificat d'enregistrement et d'immatriculation." Donc, pour bien insister sur le fait qu'il s'agit d'un document, le certificat d'enregistrement et d'immatriculation et non pas laisser entendre qu'il s'agit de deux certificats pouvant donner lieu à deux infractions.

Mme Bacon: C'est parce qu'il pourrait y avoir deux...

M. Tardif: Est-ce que cela rejoindrait mieux l'objectif de Mme la députée? C'est le certificat d'enregistrement et d'immatriculation.

M. Ciaccia: Ce certificat d'enregistrement et d'immatriculation, après la vente du véhicule, il devient divisé en deux. Ce n'est plus un certificat, cela devient deux. Si vous vendez votre véhicule, vous gardez l'immatriculation et vous vendez l'enregistrement. Alors, ce n'est plus un document.

M. Tardif: Le nouveau propriétaire va aller chercher un nouveau certificat d'enregistrement et d'immatriculation. Est-ce que cela rejoindrait...

M. Ciaccia: Si cela améliore, oui,

définitivement.

M. Tardif: Est-ce que c'est conforme? Donc, M. le Président, est-ce qu'il faut rédiger?

Le Président (M. Bissonnet): On va, sur proposition du ministre, modifier l'article 32 qui se lira comme suit: "La personne qui conduit un véhicule routier sur un chemin public doit avoir avec elle, en plus des documents visés à l'article 87, le certificat d'enregistrement et d'immatriculation du véhicule ainsi que l'attestation d'assurance ou de solvabilité prévu par la Loi sur l'assurance automobile." Est-ce que l'amendement à l'article 15 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté. Est-ce que l'article 15, tel...

M. Ciaccia: Un instant, j'ai une question.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Aujourd'hui, lors de la vente d'un véhicule, est-ce que les deux parties doivent être présentes à la régie pour effectuer...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: À l'avenir, est-ce qu'il sera nécessaire que les deux personnes soient là ou si vous avez le transfert...

M. Vézina: Elles vont être présentes aussi, mais il va y avoir un délai de 48 heures où tu vas pouvoir circuler. Autrement dit, on peut faire le transfert en fin de semaine et se rendre au bureau juste le lundi ou le mardi. La seule personne qu'il n'est pas nécessaire qu'elle soit là, c'est le commerçant.

M. Ciaccia: Le commerçant. Un vendeur et un acheteur d'un véhicule de particulier, aujourd'hui quand il y a une vente, les deux doivent être au bureau de la régie pour effectuer le transfert.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Avec le nouveau système est-ce que cela va demeurer que les deux doivent être présents en même temps à la régie pour faire le transfert?

M. Tardif: Cela reste la même chose avec la différence que, ayant endossé le

certificat d'enregistrement, le nouvel acquéreur a un délai de 48 heures pour procéder à l'inscription ou à l'émission d'un nouveau certificat d'enregistrement. On m'informe qu'on accepte déjà la procuration et qu'on va continuer à le faire.

Le Président (M. Bissonnet): Avez-vous d'autres remarques, M. le député de Mont-Royal? Est-ce que l'article...

M. Saintonge: M. le Président, juste une...

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Peut-être que je n'ai pas les esprits bien clairs. Je ne suis peut-être pas bien vite. Je ne sais pas si c'est la fin de session qui fait cela. Encore une fois, je vais peut-être vous avouer que je suis régulier, mais cela ne semblait pas être le cas que j'étais aussi difficile de compréhension. Je ne comprends pas qu'on ait deux certificats... En fait, c'est le même papier qui vaut pour deux certificats. Est-ce cela?

M. Tardif: Qui sert à deux fins.

M. Saintonge: Qui sert à deux fins. À ce moment, je ne vois pas où est l'utilité qu'on n'ait pas eu un seul certificat, point final. On a deux.
(17 h 15)

M. Tardif: Parce que dans la quasi-totalité des cas, il y a concordance entre les deux pièces. C'est-à-dire que le véhicule possédé par une personne est aussi autorisé à circuler sur les routes, mais il peut arriver des espaces de temps entre transfert de véhicules d'une personne à une autre chez un concessionnaire ou, peu importe, en fin de piste lors de la mise au rencart, où ces deux droits-là, c'est-à-dire celui de posséder le titre de propriété d'une part et le droit de circuler d'autre part peuvent être dissociés. À ce moment-là, à l'heure actuelle on n'a pas d'espèce de continuité d'un acte à l'autre. Il semble que la meilleure façon de le faire c'est de faire en sorte que l'on puisse tenir compte de la chaîne de propriété depuis le début jusqu'à la fin et elle qui est maintenue indépendamment du droit de circuler qui, lui, peut être saisonnier, périodique ou épisodique.

M. Ciaccia: Si un certificat est émis à la régie où est la continuité? Mais oui, le certificat d'enregistrement est remis à la régie.

M. Tardif: D'accord, sauf que la personne qui cède la propriété d'un véhicule, ayant endossé le document, le nouvel

acquéreur demande, sur la foi de cette cession qu'il a obtenue à l'endos du document, l'émission d'un nouveau certificat d'enregistrement et d'immatriculation. On le suit de l'un à l'autre.

M. Saintonge: En fin de compte, ce que je peux comprendre c'est qu'au départ, le concessionnaire qui a un véhicule neuf aura une seule partie du certificat d'enregistrement de remplie.

M. Tardif: Voilà!

M. Saintonge: À un moment donné, il va le vendre à quelqu'un.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Quand ta personne va le vendre, peut le faire circuler sur le chemin public. En tout temps, le certificat d'immatriculation et de propriété va être le même. Dans le fond, on ne peut pas avoir un certificat d'immatriculation différent comme titulaire du certificat de propriété.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: De plus, il pourrait arriver un cas où quelqu'un pourrait avoir un véhicule chez lui dans sa cour ou dans son garage, qui ne circule pas, il ne serait pas immatriculé, à ce moment-là il n'aurait pas besoin pour la nouvelle année de faire émettre un certificat d'immatriculation, sauf qu'il faudra qu'il renouvelle chaque année son certificat de propriété.

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: Non? Il est valide?

M. Tardif: Il est bon pour la durée de la possession.

M. Saintonge: De la possession?

M. Tardif: Voilà!

M. Saintonge: Dans ses mains ce certificat-là va être identifié comment à ce moment-là? Le certificat d'immatriculation est renouvelé tous les ans.

M. Tardif: Tous les ans.

M. Saintonge: Si c'est le même papier, vous allez...

M. Tardif: Il n'y a que la partie "enregistrement" qui est remplie...

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif:... qui atteste. D'accord?

M. Saintonge: Mais quand je reçois chez moi, M. le ministre, je viens de recevoir il n'y a pas longtemps - étant dans les "s", c'est le mois de novembre - mon fameux papier mais j'imagine que l'an prochain cela doit être en vigueur. Quand je vais recevoir mon papier, il va être rempli d'un bout à l'autre: les deux parties.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: À ce moment-là, si je ne renouvelle pas mon certificat d'enregistrement, celui de l'année précédente est toujours valable.

M. Tardif: Attestant de votre titre de propriété est toujours valable.

M. Saintonge: Il est toujours valable.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Mais étant donné que je ne le renouvelle pas l'année d'après, je ne recevrai pas un autre papier de la régie pour me demander de renouveler mon certificat d'immatriculation et on ne mettra pas les indications là-dessus de mon certificat de propriété. Si mon auto est dans le garage pendant deux ou trois ans, par exemple, si je décide de ne pas renouveler mon certificat pour cette année, et qu'en 1987 ou 1988 je veux vendre mon véhicule, je vais arriver avec mon certificat d'enregistrement et d'immatriculation qui est le même certificat valide jusqu'en 1984 pour faire une transaction en 1987 avec mon certificat d'enregistrement qui est la propriété...

M. Tardif: D'enregistrement,

M. Saintonge: D'enregistrement.

M. Tardif: Parce que le certificat d'immatriculation sera périmé.

M. Saintonge: Mon papier sera périmé mais il va être inscrit. Ce sera le même papier, je n'aurai pas un papier que je vais avoir renouvelé d'année en année.

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Je n'aurai pas un papier à jour.

M. Tardif: L'enregistrement sera à jour.

M. Saintonge: Sauf qu'au niveau des tables de la régie, l'enregistrement sera à jour, mais il n'y aura pas de date sur le certificat d'enregistrement comme tel. Jamais.

M. Vézina: Voilà un bon exemple, si

vous le permettez, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): M. Vézina pour le ministre.

M. Vézina: Si, M. le député de Laprairie, vous étiez dans le système actuel et que vous vouliez garder votre voiture trois ans, chaque année vous devriez l'immatriculer, renouveler votre immatriculation, pas besoin d'enlever les pneus dessus, mais si vous le gardez dans la cour vous devez l'immatriculer, payer au moins un mois de droit et là, faire une remise pour les mois que vous décidez de le remiser. Tandis que là votre véhicule est toujours enregistré. Vous arrivez trois ans après on a encore l'enregistrement de votre véhicule et vous pouvez le remettre en circulation.

M. Saintonge: J'aurais quand même dans ma possession un papier qui dure trois ans, c'est cela que je veux dire.

M. Vézina: D'accord mais c'est toujours bon.

M. Saintonge: Mais tant que je ne renouvellerai pas mon immatriculation vous ne m'enverrez pas la deuxième année à nouveau.

M. Vézina: On le garde tout le temps votre véhicule tandis que si vous l'envoyez par exemple recycler, là il sortait complètement du système. Là on va l'avoir encore et on va savoir qu'effectivement il revient. On peut vous imposer, après trois ans de non circulation, de faire une vérification mécanique par exemple.

M. Saintonge: D'accord.

M. Vézina: Tandis que là...

M. Saintonge: Je comprends. La seule chose dans ma tête c'est que j'avais toujours compris, d'après des discussions que nous avions eues - vous pouvez parler vous n'étiez pas là vendredi. Vendredi, nous parlions toujours d'un certificat d'enregistrement et d'un certificat d'immatriculation. À mon avis, j'avais deux papiers, c'étaient deux papiers distincts qui pouvaient être ensemble et je ne comprenais pas. Ma position, c'est qu'étant donné que le certificat d'enregistrement c'est pour attester la propriété, je ne comprenais pas l'utilité actuellement que la personne qui circule sur le chemin public avec les deux certificats dans ses mains... En fait, c'est un papier qui comprend deux certificats c'est cela le trouble. Ce que je viens de comprendre ce n'est pas certificat et certificat, c'est un certificat d'enregistrement et d'imma-

trication, donc c'est un papier. C'est évident qu'il est obligé de l'avoir dans une seule forme. Autrement il me serait apparu utile à ce moment, comme je vous disais, si pour éviter peut-être des problèmes au niveau de la falsification de document ou même de signature de document par quelqu'un... Si quelqu'un me vole mon véhicule - et des fois on voit des gens qui laissent dans leur coffre à gants, l'enregistrement et toute la paperasse - s'il a les deux papiers dans les mains, qu'il signe aux deux places, qu'il imite ma signature et qu'il va au bureau d'enregistrement, qu'il fait passer la transaction et qu'il encaisse le chèque. Bonjour Luc! On va courir après longtemps. Si dans ce cas il y avait eu un certificat d'enregistrement et un certificat d'immatriculation et que le certificat d'enregistrement je le garde chez moi dans un coffret de sûreté, à la banque ou chez moi et le certificat d'immatriculation dans mon véhicule, alors, la personne qui veut voler quelque chose, qui vole mon véhicule et que mon certificat d'immatriculation est dans le véhicule il n'aura jamais mon certificat d'enregistrement à moins de faire un vol chez nous ou d'aller à la banque et aller prendre mon deuxième papier. Cela aurait pu contribuer à mon sens à limiter les possibilités de vols de véhicules, ce pourquoi, si je comprends bien, le certificat d'enregistrement a été créé dans le fond.

Le Président (M. Bissonnet): M. Vézina, pour le ministre.

M. Vézina: Mais voilà un autre bon exemple, M. le Président, en ce sens et supposons que votre véhicule soit volé demain. Ce que vous allez faire, vous allez aviser la police d'abord et peut-être que vous allez oublier d'aviser la régie. Vous allez aviser la police. La police va nous dire tout de suite: Le véhicule de M. X, député de Laprairie a été volé. Nous, ce qu'on enregistre tout de suite à la régie c'est que sur votre certificat d'immatriculation on va marquer qu'il n'a pas le droit de circuler et on va marquer: Véhicule volé. N'importe qui se présentant à la régie maintenant quand on va ressortir l'enregistrement de ce véhicule, oup! il a été volé et c'est tel individu qui l'avait et on va vous rapporter tout de suite le véhicule.

M. Saintonge: Il n'y avait pas moyen de faire cela à ce jour?

M. Vézina: À ce jour, il y a moyen de faire cela avec les véhicules qui sont dans le circuit, les véhicules qui sortent du circuit on ne le sait plus.

M. Saintonge: Mais le véhicule qui sort du circuit, d'accord, quand il est recyclé à

un moment donné.

M. Vézina: Quand il est recyclé, quand il est enlevé de la circulation et qu'on ne sait pas où il est, il est dans une cour de garage si c'est un véhicule usagé ou un véhicule neuf. Il y a beaucoup de véhicules usagés. Il est sorti du circuit ce véhicule, là on garde la ligne de propriété exactement comme l'Ontario le fait.

Le Président (M. Bissonnet): S'il vous plaît! À l'ordre!

M. Saintonge: Je suis convaincu que le député de Bourassa ne comprenait pas tout cela.

M. Laplante:... cela a dû être long pour faire son cours d'avocat.

Le Président (M. Bissonnet): À l'ordre! M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: L'enregistrement des liens le "Title Law" en Ontario, il y a un "Chartered Mortgage".

M. Tardif: Non, en Nouvelle-Écosse, mais cela n'apparaît pas sur le certificat, c'est seulement en Nouvelle-Écosse que cela apparaît.

M. Saintonge: J'ai une autre question.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Si vous permettez. Quand il y a un transfert de propriété, les 48 heures, j'imagine que si je veux circuler avec le véhicule il faudra que le certificat d'immatriculation soit transféré à mon nom. Pourquoi, dans l'autre cas, on a 48 heures pour faire le changement? Le changement va se faire en même temps finalement, est-ce bien cela?

M. Vézina: Le transfert à la propriété vous l'avez ici. Alors, vous signez cette partie, vous me transférez le véhicule. Pendant les 48 prochaines heures je peux prouver au policier qui m'arrête sur la route que ce véhicule m'a été transféré et que, lundi matin, on passe ensemble à la régie pour faire le transfert. C'est tout. J'ai ce certificat endossé par vous, comme propriétaire. Alors, je peux prouver au policier qu'effectivement, le véhicule m'a été transféré et je suis encore dans le délai des 48 heures. C'est tout.

M. Saintonge: C'est pour permettre à quelqu'un qui acquiert un véhicule avant que l'immatriculation...

M. Vézina: C'est ça.

M. Saintonge:... soit à son nom...

M. Vézina: Pour permettre les fins de semaine et les...

M. Saintonge:... et lui permettre de circuler pour autant que ses assurances soient conformes, par exemple.

M. Vézina: C'est ça.

M. Saintonge: J'imagine, sinon il y aura un problème.

M. Ciaccia: Donc, le délai des 48 heures va se retrouver dans la réglementation et non dans la loi.

M. Vézina: C'est ça. C'est dans la réglementation.

M. Saintonge: Jusqu'ici, ce n'était pas comme ça.

M. Vézina: Non.

M. Saintonge: Il y aurait eu une possibilité que ce soit comme ça, quand même, jusqu'à maintenant.

M. Vézina: Non, pour les commerçants garagistes, à l'heure actuelle, ce sont les formules dont on a parlé tout à l'heure...

Des voix: Hier.

M. Vézina: Hier et avant-hier.

M. Saintonge: Oui, les MC-2.

M. Vézina: Les MC-2. Je confonds avec autre chose. Les M2C, plutôt.

M. Saintonge: Les M2C, oui.

M. Vézina: Effectivement, c'est à partir de cela que vous pouvez transférer. C'est à partir de la formule IM-11, qui est un certificat temporaire, que vous pouvez circuler.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques sur l'article 15? Est-ce que l'article 15 tel qu'amendé est adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): Adopté. Article 16. Il y a un amendement, proposé par le ministre, qui est de remplacer le deuxième alinéa de l'article 57 par le suivant: "Le premier alinéa ne s'applique pas au propriétaire qui cède le droit de propriété d'un véhicule routier donné en location

pendant au moins un an ni à un cas de cession d'un véhicule prévu à l'article 42. 1. " Il s'agit d'un amendement à l'article 16 et plus précisément à l'article 36 du Code de la sécurité routière. C'est l'article 37, c'est ça.

M. Saintonge: L'amendement est à l'article 37, M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): C'est l'article 37. Il y aura un autre amendement apporté par le ministre pour ajouter un article à l'article 37. Nous viendrons à ce deuxième amendement après avoir adopté ou non le premier amendement à l'article.

M. Tardif: Le premier amendement à l'article 37 est pour clarifier la notion de la personne qui loue un véhicule, puisque cela posait le problème de savoir qui louait. Était-ce le locataire ou le locateur à qui on voulait se référer à ce moment-là? De sorte que, maintenant, on parle d'une personne qui donne en location, lorsqu'on veut parler du locateur. Donc, on a déjà adopté un amendement semblable dans les définitions du début, je pense. Donc, simple concordance ici.

Dans le cas de l'article 37. 1, c'est le cas des véhicules qui sont offerts en location ou donnés en location pour une période de plus d'un an. Or, dans ce cas-là, étant donné que l'immatriculation est rattachée au droit de circuler accordé au propriétaire de véhicule et que le locataire, pour une durée de plus d'un an, est considéré, aux fins du Code de sécurité routière et de l'immatriculation, comme propriétaire. C'est donc lui qui doit obtenir l'immatriculation du véhicule qu'il loue à long terme. Donc, c'est tout ce que cela fait.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a des remarques sur le premier amendement?

M. Saintonge: On va aller aux amendements avant d'aller à l'article 34.

M. Ciaccia: Il n'y a pas de problème.

M. Saintonge: J'aurais aimé peut-être discuter de l'article 34 avant d'en arriver à l'article 36 ou à l'article 37.

Le Président (M. Bissonnet): Comme nous en sommes à l'article 16, vous pouvez discuter des articles 34, 35, 36 et 37.

M. Saintonge: D'accord et on adoptera les amendements ultérieurement.

Le Président (M. Bissonnet): C'est ça.

M. Saintonge: J'aurais une question concernant l'article 34.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Quand on dit: "Lors de la cession du droit de propriété d'un véhicule routier entre deux personnes qui ne sont pas des commerçants, des assureurs ou des recycleurs - le monde ordinaire, d'accord - le cédant doit, sans délai, remettre à la régie le certificat d'enregistrement, après l'avoir endossé. " Comment cette remise-là va-t-elle se faire?

M. Tardif: C'est ce qu'on a indiqué tantôt. Dans un premier temps, le cédant remplit la partie à l'endos du certificat d'enregistrement et d'immatriculation indiquant qu'il a cédé le véhicule à M. Untel.

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif: À ce moment-là, les personnes en question - on admet aujourd'hui déjà la procuration - peuvent se présenter à la régie ou l'une d'elles peut se présenter à la régie pour demander l'émission d'un nouveau certificat d'enregistrement et d'immatriculation. À ce moment-là, l'ancien certificat est remis à la régie.

M. Saintonge: Cela se fait en main propre.

M. Tardif: C'est ça.

M. Saintonge: Les deux vont être présents physiquement.

M. Tardif: C'est ça.

M. Saintonge: D'accord. À l'article 35, on parle de cession. Maintenant, à ce moment-là... (17 h 30)

M. Tardif: Entre un commerçant et un particulier.

M. Saintonge:... et un individu, un particulier.

M. Tardif: Le certificat d'enregistrement, après avoir été endossé par le commerçant... Donc, c'est la même procédure. Tantôt, c'était entre particuliers ou véhicules...

M. Saintonge: Oui, mais, là, le particulier va remettre au commerçant le certificat d'enregistrement après l'avoir endossé et le commerçant, à ce moment-là, doit sans délai le remettre à la régie. De quelle façon sa remise va-t-elle se faire? Est-ce en main propre ou quoi? Est-ce qu'il devra se présenter au bureau des licences, par exemple?

M. Tardif: Non, il est prévu, dans le cas des commerçants, étant donné que ceux-ci seront sujets à l'obtention d'un permis de la régie, dorénavant, l'émission d'une carte d'identité du commerçant permettant à celui-ci de transiger en vrac un certain nombre de transactions survenues au cours d'une période de temps.

M. Saintonge: Cette affaire de vrac se fera en se présentant à un moment donné avec un certain nombre de certificats. Mais est-ce qu'il ne sera pas soumis au délai de 48 heures? Non, pas dans ce cas-là.

M. Tardif: Non.

M. Saintonge: Si on regarde l'article précédent... D'accord, "qui ne sont pas des commerçants".

M. Tardif: Il cède son véhicule à un commerçant qui, on peut le présumer, n'a pas la même hâte de circuler sur la route. Mais techniquement, rien ne l'empêcherait de le faire s'il voulait le faire.

M. Saintonge: Les 48 heures étaient pour couvrir le cas entre deux particuliers, point,

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: D'accord. Donc, la transmission par le commerçant en vrac d'un certain nombre de certificats se fera par lui-même, en personne, à un bureau de la régie.

M. Vézina: Par lui-même ou un de ses employés.

M. Saintonge: Ou un de ses employés qui aurait une procuration. Le problème, et c'est important au niveau du certificat, est que souvent, on sait que des avis ou des papiers sont transmis par la régie, envoyés par la poste et des choses comme cela. Dans ce cas, ce peut être important que ça ne soit pas fait par la poste parce que n'importe qui pourrait prendre possession du fameux certificat. On y reviendra peut-être plus loin. Je ne sais pas si cela a été modifié.

On sait par exemple que pour un avis de suspension de permis de conduire pour facultés affaiblies, normalement, le juge peut garder son permis de conduire. Si quelqu'un accumule jusqu'à douze points de démerite, son permis est suspendu. Il reçoit un avis chez lui six mois plus tard pour lui dire que son permis était suspendu pour trois mois à compter des six mois précédents.

M. Tardif: On en parle plus loin.

M. Saintonge: Vous en parlez plus loin?

On va y revenir, d'accord. Je devance trop.

Le Président (M. Bissormet): M. le député de Mont-Royal.

M. Saintonge: Dans ce cas, il n'y aura pas de danger qu'il s'applique quelque chose actuellement, vu que les transferts se font en personne. **Parfait!**

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Prenons l'article 36. Un commerçant qui vend à un acheteur, il remet le certificat d'enregistrement à l'acheteur et l'acheteur, lui, remet ce certificat à la régie. Le commerçant, non seulement remet le certificat d'enregistrement à l'acheteur, mais il avise la régie qu'il l'a remis à l'acheteur. Voulez-vous me dire comment cela se fait? Est-ce qu'il prend le téléphone pour appeler la régie? Est-ce qu'il écrit une lettre? Qu'est-ce qu'il fait?

M. Tardif: Il endosse. Après l'avoir endossé...

M. Ciaccia: Oui. Après l'avoir endossé, il doit aviser la régie. Il l'endosse, le remet à l'acheteur; l'acheteur le prend et le remet à la régie.

M. Tardif: M. le Président, cela rejoint ce que l'on disait tantôt.

M. Ciaccia: Je ne comprends pas.

M. Tardif: Effectivement, tout ceci peut se faire. Le vendeur remplit le formulaire à l'effet qu'il l'a vendu au citoyen Tartempion. On peut penser que dans un cas les deux vont se présenter à la régie et demander à la régie de procéder à l'émission d'un nouveau certificat d'enregistrement et d'immatriculation. De la même manière que si la transaction se fait un vendredi soir, par exemple, la personne aura 48 heures pour procéder à l'enregistrement dudit véhicule.

M. Ciaccia: Le processus que vous décrivez, le transfert, je peux le comprendre, mais ce n'est pas ce que l'article dit. L'article prévoit que le commerçant va endosser et transférer à l'acheteur...

M. Tardif: Et aviser.

M. Ciaccia: Il va aviser la régie de cette transaction. Comment va-t-il faire ça? Non seulement va-t-il aviser la régie mais l'acheteur va prendre ce certificat et le remettre à la régie.

M. Saintonge: Il y a un problème parce

qu'aux articles 34 et 35, c'est le cédant qui remet le certificat et à l'article 36 c'est le cessionnaire. Il y a quelque chose qui ne marche pas. Il y a un avis à donner par le cédant. Je ne sais pas si vous regardez attentivement...

M. Ciaccia: Moi je suis perdu, l'acheteur va être perdu, le cessionnaire va être perdu, l'automobile va être perdue.

Le Président (M. Bissonnet): Un député è la fois s'il vous plaît!

M. Saintonge: À l'article 34 on dit: "Lors de la cession d'un droit de propriété entre deux individus, le cédant, sans délai, doit remettre è la régie le certificat d'enregistrement après l'avoir endossé. " C'est le cédant.

À l'article 35 on est dans le cas d'un transfert entre un individu...

M. Tardif: Sauf qu'on prévoit toujours la possibilité qu'il y ait un décalage de 48 heures et que le cédant, l'ayant remis au cessionnaire... Que celui qui reçoit le véhicule en quelque sorte doive le remettre à la régie lorsqu'il ira renouveler son certificat d'enregistrement et d'immatriculation. C'est ça? Ce qu'on a expliqué tantôt. D'accord? Les deux opérations peuvent être distinctes dans le temps pour accommoder les gens.

M. Saintonge: Oui.

M. Tardif: D'accord? On en convient? Il s'agit d'une cession entre deux personnes.

Quant à une cession d'un commerçant à un individu, si je comprends bien, l'individu remet au commerçant à qui il transfère son véhicule, la plaque, la cession du droit de propriété et le commerçant doit en informer la régie.

Troisième cas, c'est...

M. Saintonge: Doit sans délai le remettre à la régie.

M. Tardif: Qui ça?

M. Saintonge: À l'article 35...

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: La cession au droit de propriété d'un véhicule par un particulier à un commerçant...

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Le particulier remet au commerçant le certificat après l'avoir endossé et c'est le commerçant qui doit le remettre sans délai à la régie. D'accord? Je

comprends ça, ça va bien.

M. Tardif: D'accord, ça va.

M. Saintonge: On va arriver à l'article 36 et je reviendrai...

M. Tardif: Le troisième cas c'est le cas inverse, c'est-à-dire la cession du commerçant au particulier.

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif: Le commerçant remet le véhicule au particulier et endosse le certificat. Il y a là la question de l'avis à la régie qui j'imagine, fait partie des informations qui sont transmises en vrac par le commerçant des transactions qu'il a effectuées.

Le Président (M. Bissonnet): M. Vézina.

M. Vézina: Au moment où on a enregistré le véhicule chez le concessionnaire, on a vu que c'était un seul certificat où il y avait une partie enregistrement et une partie immatriculation. Effectivement, dans la partie immatriculation, quand on a enregistré le véhicule chez le concessionnaire, on a marqué: Interdit de circuler. Cette partie-la n'est pas bonne.

Ce qu'on pensait faire, c'est que le concessionnaire endosse le certificat d'enregistrement, vous le donne parce que vous venez d'acheter le véhicule et il envoie en vrac l'autre partie qui est marquée "ne doit pas circuler" mais qui a encore toutes les mêmes informations qu'à la régie, de façon qu'on puisse contrôler à un moment donné de deux façons que le véhicule a été vendu. C'est tout.

M. Saintonge: Il ne pourra pas circuler. même pas pour 48 heures. Il faudra qu'il ait un permis temporaire.

M. Tardif: Est-ce que le permis temporaire du garagiste est encore disponible?

M. Saintonge: L'ancienne formule qu'on appelait...

M. Vézina:...

M. Saintonge:... qui mettait... On voit ça souvent...

M. Vézina: Il n'y a plus de ça.

M. Saintonge: Il n'y a plus de ça.

Le Président (M. Bissonnet): M. le

député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Qu'est-ce qu'il va envoyer à la régie? Il y a deux parties: l'enregistrement et l'immatriculation. Il va envoyer l'immatriculation à la régie?

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il a une immatriculation à ce moment-là?

M. Vézina: Ce que je viens de dire c'est que quand on émet l'enregistrement il y a toujours la partie immatriculation. C'est toujours un document qu'on émet. Dans la partie immatriculation c'est marqué "interdit de circuler".

M. Ciaccia: Interdit de circuler.

M. Vézina: Il va donc envoyer cette partie-là en vrac. Ils viennent à la régie cinq fois par semaine à certains endroits.

M. Tardif: Il y a un numéro d'identification qui permet de faire l'interface ou le mariage des deux parties lorsque l'individu va se présenter à la régie pour faire immatriculer son véhicule.

M. Saintonge: Pourquoi à ce moment-là, M. le Président, dans un cas comme celui-là, si le commerçant a le certificat en main... Le certificat de propriété ou le certificat d'enregistrement va être à son nom, il va le transférer à son acheteur, mais sur le certificat d'enregistrement, ce sera marqué "interdit de circuler". La seule façon que...

M. Tardif:... certificat d'immatriculation.

M. Saintonge: La seule façon pour le bonhomme de prendre l'auto, pour l'acheteur qui veut circuler, il va falloir qu'il se présente au bureau des "licences" pour aller chercher un certificat d'immatriculation. C'est à ce moment-là qu'il va remettre tout cela. Mais le vendeur n'aura pas besoin d'aller avec lui dans ce cas précis. C'est pour cela qu'on dit que le cessionnaire ne pourra pas circuler avec son véhicule. Il va être au garage. Quand même il aurait le transfert de propriété, ce véhicule va toujours rester au garage et il ne sera jamais chez lui, à moins qu'il le fasse transporter chez lui par "towing". Il ne peut pas circuler avec ce véhicule sur le chemin public. Quand il va aller au bureau des "licences" éventuellement, il va amener le certificat et il va remettre le certificat d'enregistrement à la régie...

M. Tardif: À moins que le propriétaire, le garagiste, désire accommoder son client, il

gardera le titre de propriété jusqu'à l'ouverture du bureau de la régie et il émettra une plaque X. Le garagiste sera donc propriétaire du véhicule. Il aura le papier d'enregistrement et pourra faire cela pour l'accommoder.

M. Saintonge: S'il y a un accident, il va avoir un petit problème.

M. Tardif: Ce sont des choses qui se font présentement pour accommoder, mais...

M. Ciaccia: Si vous me dites que le commerçant va transférer l'enregistrement à l'acheteur et l'avis, c'est qu'il va transférer, il va envoyer l'autre document...

M. Tardif: À la régie.

M. Ciaccia:... à la régie. Pourquoi ce ne serait pas plus facile de le spécifier de cette façon-là? Ce n'est pas un avis à la régie. C'est un document qui va être envoyé.

M. Tardif: Non, mais il ne doit pas envoyer un avis et aviser la régie de cette cession.

M. Ciaccia: Mais ce n'est pas aviser. C'est de remettre à la régie... Si j'ai bien compris, ce document-ci va être remis...

M. Tardif: D'accord.

M. Ciaccia:... à l'acheteur et ce document-ci va être remis à la régie. Ce n'est pas un avis à la régie. Celui-ci va être remis à la régie.

Ma deuxième question, vous semblez rendre les règles pour le concessionnaire plus difficiles que pour les individus. À l'article 34, cela semble plus simple. La procédure entre individus, cela semble beaucoup plus simple que pour les concessionnaires,

M. Tardif: Parce que, dans le cas des concessionnaires, M. le Président, c'est un des cas où l'on peut avoir un très grand nombre de véhicules n'ayant que le certificat d'enregistrement ou la partie dite d'enregistrement de véhicules qui n'ont jamais circulé comme tel et sur lesquels on n'a pas de renseignement. Si on dit qu'on veut suivre la chaîne de possession depuis le début jusqu'à la fin, la seule exigence additionnelle, c'est qu'ils nous envoient la partie d'immatriculation comme telle pour qu'on puisse faire le mariage entre les deux.

M. Ciaccia: Plutôt que de les aviser, est-ce que ce ne serait pas plus convenable de transférer...

M. Tardif: Tout à fait d'accord si c'est cela l'objectif qui est poursuivi....

M. Ciaccia:... de remettre à la régie la partie de - je ne sais pas comment vous l'identifiez...

M. Tardif: Doit remettre au concessionnaire le certificat d'enregistrement après l'avoir endossé.

M. Ciaccia: Et remettre à la régie le certificat d'immatriculation, qui est écrit "invalide".

M. Tardif: Est-ce qu'on peut demander à M. Lalande d'intervenir?

M. Lalande (Georges): Pour reprendre l'exemple du député de Laprairie, si vous avez un véhicule que vous voulez céder, vous vous rendez, pour la plupart des cas, chez un concessionnaire. Pour votre véhicule que vous vendez, que vous cédez au concessionnaire, votre vieux véhicule, vous remettez le certificat d'enregistrement, vous l'endossez et vous le remettez au concessionnaire. Si le concessionnaire vous vend un nouveau véhicule, ce qui est la plupart des cas, les délais sont prescrits par règlement, mais on parle d'un délai d'à peu près deux jours pour permettre au nouvel acquéreur de prendre la plaque qu'il a sur son vieux véhicule pour la mettre sur le nouveau véhicule et se rendre au centre de service de la régie pour pouvoir immatriculer et enregistrer son véhicule. C'est le cas précis pour ne pas que l'individu qui arrive avec un véhicule chez le concessionnaire soit obligé de s'en aller à pied au centre de service pour aller l'immatriculer.

M. Saintonge: Comme c'est le cas actuellement d'ailleurs.
(17 h 45)

M. Lalande: Actuellement, non, il n'a pas à le faire parce qu'il y a des immatriculations temporaires qui sont délivrées par le commerçant - il en a le pouvoir - afin que ce dernier puisse aller immatriculer son véhicule. C'est le cas quand vous achetez immédiatement un nouveau véhicule, vous faites un transfert de véhicule.

Dans les cas où vous vendez votre vieux véhicule et que celui-ci est dans la cour du concessionnaire, avec un certificat d'enregistrement - c'est pour cela qu'il est important, à l'article 36, de dire que le commerçant devra venir aviser la régie. Encore une fois, les délais seront à préciser par règlement, mais on parle d'un délai de cinq jours, en vrac, pour toujours s'assurer que la régie est au courant qui est propriétaire du véhicule - le commerçant devra venir aviser la régie dans un délai ne dépassant pas cinq jours, pour s'assurer que la régie a toute cette information, à savoir que c'est le commerçant qui est propriétaire

de tel véhicule.

M. Tardif: M. le Président.

Le Président (M. Bissonnet): Oui.

M. Tardif: Cela reste un contrôle ex post facto, étant donné que le client, achetant une voiture le vendredi chez un concessionnaire, se voit remettre par celui-ci le certificat d'enregistrement dûment endossé. Le concessionnaire conserve la partie immatriculation, qu'il décidera d'envoyer à la régie dans des délais à déterminer par règlement; les concessionnaires nous demandent un délai de six jours; vous avez parlé de cinq jours, mais peu importe. Imaginons que c'est cinq jours. Cependant, dès le lundi, le client se présente à la régie et dit: Je voudrais immatriculer mon véhicule pour pouvoir rouler avec celui-ci. La régie n'ayant pas reçu la partie immatriculation, marquée "interdit de circuler" va néanmoins émettre les plaques. Ce n'est que par la suite que l'interface se fera et viendra confirmer, après coup, qu'il y a eu véritablement cession du commerçant Untel à M. Untel. C'est cela?

Une voix: C'est exact.

M. Tardif: Donc, ce ne sont pas nécessairement deux opérations simultanées dans le temps.

M. Saintonge: Sauf que la deuxième, celle du commerçant, va probablement arriver bien après que toute l'affaire va être réglée. Vous avez toujours la question...

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge:... quand on parle aux articles 34, 35 et 36 "sans délai", qu'est-ce que cela veut dire?

M. Lalande: Ce sont les délais administratifs qui auront à être précisés par règlement.

M. Saintonge: Cela peut être... Quand vous avisez la régie, cela va se faire par une formule quelconque, j'imagine. Ce ne sera pas le même papier qui va revenir. L'exemple du ministre n'est peut-être pas valable parce que je pense, si je comprends la situation, que si je veux acheter un véhicule neuf, il n'y aura pas de permis d'immatriculation, il va seulement y avoir le certificat d'enregistrement et il va être remis à l'acheteur. Je vois "sans délai le transmettre à la régie" et l'obligation du commerçant, c'est d'aviser la régie, à ce moment-là. C'est bien cela?

M. Lalande: Dans le cas d'un véhicule

neuf, la semaine dernière, on a parlé que le concessionnaire va devoir, quand ce dernier sera livré par le fabricant dans sa cour, venir l'enregistrer à la régie. Donc, on aura saisi toutes les données de ce véhicule.

M. Saintonge: Oui.

M. Lalande: Quand, plus tard, quelqu'un viendra pour...

M. Saintonge: L'acheter.

M. Lalande:... acheter ce véhicule, donc il devra l'immatriculer. Il se présentera à la régie avec le certificat d'enregistrement et nous aurons avisé la régie. La régie fera le "matchage" pour savoir si c'est bien le bon enregistrement avec ce qui a été précisé par la régie; avec ce certificat d'enregistrement, il pourra avoir le nouveau certificat d'enregistrement-immatriculation. Il lui sera donné au complet, ce qui lui donnera le droit de circuler.

M. Saintonge: Est-ce qu'on se retrouve dans le cas de l'article 36, dans un tel cas?

M. Lalande: Dans le cas...

M. Saintonge: C'est la cession...

M. Lalande:... de l'article 36, c'est la cession d'un commerçant à un particulier.

M. Saintonge: Oui. Cela peut être le cas que vous venez de décrire.

M. Lalande: Oui.

M. Saintonge: Le commerçant qui va céder le véhicule, même s'il est neuf, va avoir, à ce moment-là, un certificat d'enregistrement. Quand je veux acheter un véhicule comme individu, je me présente chez le commerçant, il a simplement un certificat d'enregistrement, pas d'immatriculation, il est blanc.

M. Tardif: C'est-à-dire non...

M. Saintonge: Interdit de circuler.

M. Tardif: Je m'excuse, on l'a dit tantôt. Le certificat d'immatriculation aurait été rempli au même moment et une partie des renseignements se recoupe sur les deux pièces. Sauf qu'il n'y a pas...

M. Saintonge: D'accord.

M. Tardif:... de numéro de plaque. Et sur la partie certificat d'immatriculation, c'est marqué "interdit de circuler".

M. Saintonge: C'est cela.

M. Tardif: Sauf que le numéro de série du véhicule est identifié - d'accord? - sur ledit document, le numéro d'identification.

M. Saintonge: Donc, il va garder...

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: C'est ce document-là, je suppose... Pour aviser la régie de la cession...

M. Tardif: Bon.

M. Saintonge:... le commerçant va se servir de ce document-là pour l'envoyer.

M. Tardif: Maintenant, attention. Là...

M. Saintonge: Il faut qu'il y ait l'obligation par l'article 37.

M. Tardif:... le député de Mont-Royal nous dit "aviser"...

M. Ciaccia: Oui.

M. Tardif:... c'est une chinoiserie, c'est une formalité additionnelle.

M. Ciaccia: Je voulais savoir ce que cela voulait dire.

M. Tardif: Il dit: Est-ce qu'on ne pourrait pas...

M. Ciaccia: Ce n'est pas moi, je n'ai pas dit "chinoiserie".

M. Tardif: Non, non, il n'a pas dit cela. Non, c'est évident!

M. Ciaccia: Bien non, bien non, je ne dirais jamais des choses semblables!

M. Saintonge: C'est le premier ministre qui dit cela!

M. Tardif: M. le Président, est-ce qu'on ne pourrait pas simplement mettre "qu'il doit envoyer le bordereau". Je vous ferais remarquer que, s'il relit attentivement la lettre de la Corporation des concessionnaires, ceux-ci demandaient de pouvoir être dotés de terminaux d'ordinateur permettant de transiger avec la régie de sorte qu'on pourrait concevoir qu'une façon d'aviser la régie serait de...

M. Ciaccia: Je voudrais vous poser une autre question.

M. Tardif: D'accord. C'est peut-être mieux de garder cette souplesse.

M. Ciaccia: Quand vous avez le

certificat d'enregistrement, l'acheteur le prend et s'en va avec.

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Qu'est-ce que cela va donner le jour suivant? Ils vont prendre ce document-ci et vont l'envoyer à la régie cinq ou six jours après. Qu'est-ce que cela va donner? Ce n'est pas juste une autre formalité qui n'ajoute rien? Une fois que l'acheteur a ce document-ci, il s'en va et va dire à la régie...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia:... Donnez-moi une immatriculation et un nouvel enregistrement. Cela va à la régie et la régie va lui en donner un autre.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Cinq jours après, quand cela entre dans le bureau de la régie, qu'est-ce que cela va donner?

M. Tardif: Cela vient tout simplement permettre de confirmer qu'il y a eu, effectivement, cession d'un à l'autre.

M. Ciaccia: Non, non, pas cela. La cession, c'est cela.

M. Tardif: C'est l'endossement.

M. Ciaccia: Vous ne voulez pas céder deux fois.

M. Tardif: Il n'y a qu'une seule cession.

M. Ciaccia: Une fois qu'il a ce document, c'est la cession, et l'avis de la cession, la régie le reçoit. Qu'est-ce que cela va donner de recevoir ce petit papillon cinq ou six jours après? Le contrôle des cessions se fait par cela. Envoyer à la régie quelque chose qui dit "invalidé", pas bon pour circuler, qu'est-ce que cela va leur donner? Cela va ajouter de la paperasse.

Le Président (M. Bissonnet): M. le ministre.

M. Lalande: À chaque fois que quelqu'un se présente, un nouvel acquéreur, pour immatriculer un véhicule, si c'est pour immatriculer immédiatement, les deux fonctions se font en même temps. L'immatriculation comprend toujours l'enregistrement, mais l'enregistrement ne comprend pas nécessairement l'immatriculation. Si je me présente à un bureau pour immatriculer, l'enregistrement va se faire en même temps.

M. Ciaccia: L'individu...

M. Lalande: Plus que cela, sur l'enregistrement, nous avons un autre numéro qui est un numéro de référence pour bien s'assurer que ce n'est pas un enregistrement qui est faux parce que cet enregistrement sera saisi; il aura un numéro de référence interne de la régie et il y aura toujours un "matchage" nécessaire qui devra se faire.

M. Ciaccia: Je pense que je me suis mal expliqué. Cela ne répond pas à ma question quant à ces deux documents. Celui-là s'en va à la régie. L'acheteur remet l'enregistrement à la régie et reçoit un document qui inclut l'enregistrement et l'immatriculation. Subséquemment, quand il va y avoir un transfert, on sait ce qui va se produire avec l'enregistrement et l'immatriculation. On peut suivre cela. Mais que vient faire dans le décor cette affaire-ci?

M. Tardif: On a un contrôle additionnel à la fin, c'est tout.

M. Saintange: M. le Président, si je regarde l'article 37, on dit: "Lors de la cession du droit de propriété d'un véhicule routier, le cédant, individu où commerçant, doit remettre à la régie le certificat d'immatriculation et la plaque d'immatriculation." Cela pourrait être, dans les deux cas, une des deux façons. Est-ce que, dans le cas qu'on mentionnait tantôt, celui d'un commerçant qui détient sur son terrain un véhicule neuf dont le certificat d'enregistrement est rempli au complet, le certificat d'immatriculation rempli en partie sauf le numéro de plaque, etc.

M. Tardif: Interdit de circuler.

M. Saintonge:... il faudra qu'il envoie aussi ce document à la régie?

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: À ce moment, c'est inutile d'aviser la régie de la cession comme on le donne à l'article 36 parce qu'il faudra qu'il envoie, selon l'article 37, le fameux petit papier. Cela va avoir le même effet.

M. Tardif: C'est cela qu'on dit, M. le Président, et une liaison électronique pourrait permettre aux concessionnaires d'aviser la régie qu'il y a eu cession effective, cette liaison pouvant se faire en tout temps, même après les heures de fermeture, et être entrée dans l'ordinateur.

M. Ciaccia: Pourquoi ne donnez-vous pas les deux documents à l'acheteur? Si vous voulez contrôler...

Le Président (M. Bissonnet): M. Vézina pour M. le ministre.

M. Vézina: Vous me permettrez de vous dire pourquoi on veut que cela soit avisé.

M. Saintonge: Oui.

M. Vézina: Supposons que vous êtes un commerçant du Nouveau-Brunswick et vous avez... Reprenons cela. Vous êtes un commerçant du Québec qui avez vendu une automobile à quelqu'un du Nouveau-Brunswick. C'est un véhicule du Québec qui s'en va au Nouveau-Brunswick. Il n'y a rien chez nous qui va nous dire, comme commerçant du Québec, que vous n'avez pas encore ce véhicule sur votre terrain, sauf le jour où vous nous avisez que ce véhicule est parti. Quand vous allez nous envoyer cette plaque, on va dire: Le véhicule, il est sorti.

M. Saintonge: On va avoir un méchant problème là parce que le cessionnaire qui est obligé de remettre le certificat à la régie, s'il est parti au Nouveau-Brunswick, bye bye! Luc!, vous allez courir après longtemps.

M. Tardif: Cela se présente toujours dans un contexte de véhicule neuf. Imaginons le député de Mont-Royal...

M. Saintonge: Vrai ou faux? Je ne le sais pas. Le problème est important. Je vous comprends, je comprends votre point, mais si on veut le sortir du réseau?

M. Tardif: On raisonne toujours dans le contexte du véhicule neuf. Imaginons le député de Mont-Royal, grand collectionneur de voitures anciennes de valeur, se présentant chez un dépositaire et décidant d'acheter ce véhicule qu'il regardait chaque fois qu'il passait sur cette rue. Il décide de l'acquérir, non pas pour l'immatriculer, mais pour l'ajouter à sa collection. À ce moment-là, la régie, comment sera-t-elle informée de cette acquisition si le garagiste ne lui envoie pas une copie un avis de la vente, ou enfin...

M. Saintonge: L'obligation, M. le Président...

M. Tardif: Lui devra transférer le certificat d'enregistrement quand même, c'est vrai. Donc, mon exemple...

M. Saintonge: Dans votre cas, je ne sais pas si vous pouvez répondre à ma question. Vous avez commencé à expliquer et je vous ai interrompu, mais je pense que c'est important pour un véhicule à l'extérieur, si on veut vraiment s'assurer d'un système qui n'aura pas, à un moment donné, une patte en l'air. Dans le cas du cessionnaire qui doit sans délai remettre à la

régie le certificat d'enregistrement qui ne lui appartenait pas, qui était au cédant, le cédant ne l'a plus dans les mains; s'il s'en va au Nouveau-Brunswick, il n'y a aucune façon pour nous, au niveau de la loi, d'aller chercher ça au Nouveau-Brunswick et d'obliger la personne à nous le remettre, s'il ne l'a pas remis.

Je comprends que le gars l'aura en sa possession, sauf qu'il va circuler avec un papier qu'il n'a pas à avoir, en fait. Le seul cas qui restera à la régie, je le comprends, par l'avis, d'accord, mais comment fait-on pour obliger l'acheteur d'un véhicule au Québec à remettre le certificat à la régie avant de sortir du Québec? Autrement, le système peut être déphasé, vous avez un véhicule sur le chemin avec un certificat qui n'est pas valable et il peut circuler pendant un an.

M. Ciaccia: On n'est pas sorti du bois.

M. Saintonge: À moins qu'il ne soit transporté par une remorque là-bas.

M. Tardif: Où est-ce qu'on était rendu? À l'article 34?

M. Ciaccia:... la Régie de l'assurance-maladie.

Le Président (M. Bissonnet): Est-ce qu'il y a d'autres remarques sur l'article 16...

M. Saintonge: L'explication que M. Vézina nous donnait tantôt, est-ce que c'est complet? Je vous ai interrompu. Par exemple, vous parlez de quelqu'un qui sort du Québec, on pourrait arriver avec une espèce de trou dans la loi. Est-ce que vous êtes d'accord avec moi? Le cessionnaire qui aura en main le certificat d'enregistrement du cédant, s'il ne le remet pas et que le véhicule sort du Québec, on a un problème.

M. Vézina: Ce qu'on veut savoir en tout temps, c'est être capable de dire au concessionnaire, et le concessionnaire avec nous: On est capable de faire la réconciliation entre ce qu'on a dans nos livres par rapport à ce que vous avez sur le terrain. C'est tout ce qu'on fait. Il faut être capable de faire la réconciliation, c'est un peu une réconciliation du même type qu'une réconciliation de banque, à un moment donné. Il faut être capable de dire: Nous, on a ça dans nos livres à votre nom; vous en avez combien? Il va dire: Écoute, j'en ai bien plus que cela. Comment ça, tu en as plus que cela? Ceux-là, je les ai transférés, mais ils ne sont jamais arrivés dans le décor. Ou bien ils ont été volés, ou bien ils sont disparus du circuit. C'est ça.

M. Tardif: Est-ce que, M. le Président,

les articles 34, 35, 36 et 37 sont adoptés?

Le Président (M. Bissonnet): Premièrement, pour l'article 16, il y a eu un premier amendement pour remplacer le deuxième alinéa de l'article 37, que j'ai lu. Il faut commencer par disposer de ce premier amendement. Est-ce qu'il est adopté?

M. Ciaccia: On peut adopter l'amendement.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Bissonnet): L'amendement est adopté. Le ministre propose un deuxième amendement à l'article 16, qui se lit comme suit: Insérer, après l'article 37, l'article suivant:

"37. 1 Le locataire d'un véhicule routier loué pour une période d'au moins un an doit remettre à la régie, à la fin de son contrat de location, le certificat d'immatriculation et la plaque d'immatriculation du véhicule loué."

M. Ciaccia: On va avoir des questions à poser là-dessus. Alors, M. le Président...

Le Président (M. Bissonnet): Étant donné qu'il est 18 heures... Pour les fins du Journal des débats, le premier amendement a été adopté, le deuxième amendement est en suspens ainsi que l'article 16. Les débats de cette commission sont suspendus jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 59)

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

La commission de l'aménagement et des équipements se réunit pour procéder à l'étude détaillée du projet de loi 81, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Nous en étions rendus à l'article 16 et nous avons un amendement, à savoir le sous-article 37. 1. "Le locataire d'un véhicule routier loué pour une période d'au moins un an doit remettre à la régie, à la fin de son contrat de location, le certificat d'immatriculation et la plaque d'immatriculation du véhicule loué."

M. le ministre, est-ce que vous avez des commentaires à faire sur ce...

M. Tardif: Mes commentaires ont déjà été donnés, M. le Président, en ce qui concerne cet amendement, étant donné que le locateur depuis un an est assimilé à un propriétaire, à toutes fins utiles. C'est lui

qui doit retourner les plaques. Le gros des explications a été donné à cet égard.

Le Président (M. Champagne): Alors, nous sommes à l'amendement de l'article 37. 1...

M. Ciaccia: L'article 37. 1, oui.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que vous avez des commentaires à faire?

M. Ciaccia: Un instant. Quelle est la différence entre les articles 37 et 37. 1? J'essaie de voir.

M. Tardif: Le locataire de plus d'un an, à l'article 37. 1, étant assimilé à un propriétaire doit, au terme de la location d'un an, retourner les plaques comme le ferait un propriétaire, tandis que l'article 37 vise tout simplement à changer, pour le véhicule routier qu'il loue; les mots "qu'il loue" pouvant signifier aussi bien le locataire que le locateur, nous remplaçons le texte par "la personne qui donne en location", faisant allusion à celui qui est le locateur.

M. Ciaccia: Vous me dites qu'aujourd'hui quelqu'un qui cède son droit de propriété, qui vend son véhicule, remet à la régie le certificat et la plaque?

M. Tardif: À l'heure actuelle, celui qui...

M. Ciaccia: Il ne la garde pas?

M. Tardif: S'il a un autre véhicule, oui. Mais, s'il n'a pas d'autre véhicule, il la rend. C'est cela? Si c'est pour transférer d'une plaque à l'autre, il prend sa plaque et il la met sur l'autre véhicule. Mais, s'il n'a pas d'autre véhicule... Dans le cas d'un locataire d'un véhicule de plus d'un an, si, au terme d'un an, il décide de résilier son contrat, le contrat prend fin, la plaque est retournée. Il n'y a pas d'autre véhicule sur lequel l'apposer. C'est cela.

M. Ciaccia: Alors, aujourd'hui, si un vendeur n'a pas d'autre véhicule... Ce n'est pas tout à fait exact parce que...

M. Tardif: Un vendeur?

M. Ciaccia: Celui qui vend, pas un vendeur, celui qui vend son véhicule...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... garde la plaque?

M. Tardif: Non.

M. Ciaccia: Écoutez! Mon garçon a

vendu son automobile, il avait remis la plaque, il n'en avait pas une autre en attendant.

Une voix: Ils lui ont remis un ticket.

M. Ciaccia: Tu la gardes ou tu ne la gardes pas.

M. Tardif: Une vignette collée sur la plaque marquée "expiré". C'est noir. Je m'excuse, M. le Président, comme cela fait huit ans que je ne conduis pas de véhicule, il semblerait que ce soit possible qu'on donne une vignette noire à coller, sans indication, permettant à l'individu de garder la plaque.

M. Ciaccia: Alors, il garde sa plaque. Si le principe de remettre la plaque, pour un véhicule loué, il doit y avoir une raison pour cela? Si ce principe...

M. Tardif: Parce qu'il est assimilé au propriétaire.

M. Ciaccia:... de remettre la plaque s'applique à cela, pourquoi cela ne s'applique-t-il pas au propriétaire?

M. Tardif: Il est assimilé au propriétaire...

M. Ciaccia: Mais non, le propriétaire a le droit de la garder.

M. Tardif: Oui, le propriétaire peut présumément dire: Je garde ma plaque, parce que je compte m'acheter une autre voiture, les modèles de telle année vont sortir à telle date, tandis que le locataire, lui, de plus d'un an...

M. Ciaccia: Il peut en louer une autre.

M. Tardif: Possible, mais cela se peut aussi qu'il décide tout simplement de ne plus louer de voiture.

M. Ciaccia: Mais le principe de reprendre la plaque, c'est pour maintenir un contrôle, je présume.

M. Tardif: Le principe de maintenir la plaque, c'est tout simplement que, si l'individu décide d'avoir un autre véhicule...

M. Ciaccia: Obligatoirement, le certificat d'un véhicule loué, il est obligé de le remettre. C'est parce que la régie veut avoir un contrôle sur les véhicules loués.

M. Tardif: Ce n'est pas sur les véhicules loués comme sur les plaques. Les plaques qui traînent, cela peut permettre à des individus de les apposer sur un véhicule momentanément.

M. Ciaccia: Je ne ferai pas un gros débat. Le seul point, c'est que, si le principe de maintenir un contrôle s'applique dans le cas des véhicules loués, cela devrait s'appliquer dans tous les autres cas, pas le limiter aux véhicules loués.

Le Président (M. Champagne): Le député de Bourassa demande la parole. M. le député de Bourassa.

M. Laplante: Qu'est-ce qui arrive si je loue un véhicule par un contrat d'un an, deux ans, trois ans et que je décide d'acheter ce véhicule-là? Est-ce que j'ai le droit de garder ma plaque?

M. Tardif: Bien, garanti!

M. Laplante: Pourtant, c'est un véhicule loué.

M. Tardif: Parce que tant que vous aurez été locataire de ce véhicule pour une période de plus d'un an, vous serez assimilé, aux fins de la loi et aux fins de l'immatriculation, à un propriétaire et si vous devenez dans les faits vraiment propriétaire, eh bien, tant mieux!

M. Laplante: Parce qu'ils disent que c'est à la fin de son contrat de location.

M. Tardif: Oui. À la fin de son contrat de location, il retourne... D'accord. À ce moment-là, il va à la régie et il dit: Le véhicule, je l'ai acheté avec une option d'achat et maintenant, j'en suis propriétaire. Pas de problème. C'est ça, messieurs les gens de la régie? Êtes-vous sûrs?

M. Laplante: Ce n'est pas dit là-dedans.

M. Tardif: Pardon?

M. Laplante: Ce n'est pas dit là-dedans. Il y a obligation, par l'article 37. 1, il y a obligation, à la fin de la location, de retourner sa plaque.

M. Tardif: Oui.

M. Laplante: Et il n'y a rien qui dit qu'il peut garder sa plaque s'il décide d'acheter.

M. Ciaccia: C'est un bon point, ça. C'est vrai. Supposons que le locataire a des droits d'achat... C'est vrai. C'est un bon point. On loue une automobile pour trois ans et, à la fin des trois ans, on l'achète pour un dollar. Qu'est-ce qui arrive? Tu changes de plaque. Tu n'as plus la plaque Z.

M. Tardif: Ce ne sont plus les plaques...

M. Vézina: Ce ne sont plus les mêmes sortes de plaques- Les voitures louées pour trois ans, pour plus d'un an ou trois ans, ce sont des Z. Les voitures de location à court terme, ce sont des ZZ.

M. Laplante: C'est ce que je voulais savoir.

M. Vézina: Quand c'est la fin de l'année...

M. Laplante: ZZ.

M. Vézina: ZZ, c'est moins d'un an. Z, c'est pour...

M. Tardif: Pour trois ans, c'est ZZZ.

M. Vézina: Non, non.

M. Tardif: Non?

M. Saintonge: Les nouveaux ministres, ce sont des ZZZ.

M. Ciaccia: Les véhicules volés, c'est XYZ.

M. Tardif: On a des visiteurs ce soir.

M. Laplante: M. le ministre...

M. Tardif: Oui?

M. Laplante:... je m'excuse d'intervenir là-dessus et je ne voudrais pas participer... Et eux autres non plus, je sais que ce n'est pas cela...

M. Ciaccia: Vous avez le droit de protéger votre droit de parole.

M. Laplante: Je comprends mal actuellement... C'est pour cela que j'aimerais avoir une explication. J'ai une compagnie de location. À un moment donné, j'ai une série de plaques que je me procure pour les véhicules que j'ai à louer et, au bout d'un an, j'ai loué un véhicule à un ami ou à un client et je suis obligé après cela de perdre cette plaque, comme commerce. Cela me crée actuellement des obligations, mais, si je le lui loue, par exemple, pour 364 jours et qu'il ne fait pas l'année complète, je peux me garder ma plaque. Il y a de quoi que je ne comprends pas là-dedans. Le but de la régie, c'est quoi exactement. Que le commerçant ne puisse pas garder sa même série de plaques tout le temps? Quand on est rendu à jouer sur des jours souventefois...

M. Tardif: M. le président de la régie, qu'avez-vous à dire là-dessus?

M. Vézina: Si vous voulez que je vous

l'explique, je peux le faire tranquillement et je pense que tout le monde va comprendre.

M. Laplante: S'il vous plaît.

M. Vézina: La tarification est basée sur le risque que représente chacun des véhicules. Il y a une tarification d'assurance qui est beaucoup plus forte pour des véhicules loués à court terme que pour des véhicules loués à long terme, parce que des véhicules loués à long terme... On s'en va tous vers là. C'est la même chose. C'est assimilé à une propriété à long terme. D'ailleurs, ce sont des crédits-bails, autrement dit. Tu peux louer et acheter à la fin du bail. Et les risques que représente un véhicule loué à court terme sont beaucoup plus élevés. Donc, c'est pour cela qu'effectivement le législateur a fait qu'il y a des plaques Z et ZZ. Jusqu'à récemment, il y avait un conflit sur la question de savoir qui était propriétaire d'un véhicule loué à long terme. Était-ce le locataire ou le locateur? Cela présentait des problèmes, parce que les locataires à long terme, si c'étaient eux qui étaient propriétaires, ils devaient répondre des infractions. Là, on change et on met cela clairement. À court terme, le propriétaire du véhicule demeure la compagnie de location et, à court terme, cela peut être une journée, une heure, trois jours, en bas d'un an. Et les contrats de location sont différents si c'est à court terme. À long terme, c'est celui qui prend le contrat à long terme qui devient propriétaire. Il est assimilé au propriétaire. Donc, il doit remplir les mêmes obligations que n'importe qui. Quand vous vendez votre véhicule et que vous n'en achetez pas d'autre, vous devez rapporter les plaques. On va les invalider. Si vous devez racheter un véhicule dans les semaines qui vont venir - comme je disais tout à l'heure - on va vous mettre un crédit et on va vous mettre un collant tout simplement sur votre plaque et on va vous dire de la garder. Si vous dites: Je n'achète pas un autre véhicule, vous remettez tout simplement la plaque. C'est la même chose pour les voitures à long terme. On demande au locataire de la voiture à long terme de rapporter sa plaque. S'il l'achète, il faut qu'il la rapporte de toute façon parce qu'à ce moment il va changer de catégorie. C'est tout simplement cela.

M. Ciaccia: Est-ce que cela répond à votre question, M. le député de Bourassa?

M. Laplante: Cela répond en partie, mais je vais attendre vos questions.

M. Ciaccia: En partie, quelle est l'autre partie?

M. Laplante: Je vais attendre vos

questions pour voir si elles seront aussi bonnes que les miennes.

M. Ciaccia: Ah non!

M. Saintonge: Si je comprends bien, M. le Président, le député de Bourassa comprend moins vite que je comprenais cet après-midi.

M. Laplante: Tu es avocat, toi, tu serais supposé en savoir plus long que moi.

M. Saintonge: Non!

M. Laplante: Jean-Pierre, voyons!

Mme Lavoie-Roux: Cela veut rien dire.

M. Tardif: S'il vous plaît!

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'amendement à 37. 1 est adopté?

M. Ciaccia: On n'a pas d'objection.

Le Président (M. Champagne): Pardon!

M. Ciaccia: On n'a pas d'objection.

Le Président (M. Champagne): D'accord. L'amendement de 37. 1 est adopté. J'appelle le sous-article 34 de l'article 16, s'il vous plaît. On pourrait peut-être procéder comme cela. J'appelle le sous-article 34 de l'article 16.

M. Ciaccia: Vous voulez les approbations par sous-article?

Le Président (M. Champagne): Peut-être que ce sera plus facile de cette façon.

M. Saintonge: Quand on dit "sans délai", je comprends qu'il y a un autre article qui spécifie que cela va être par réglementation que va être établi ce qu'on veut dire par "sans délai". Est-ce bien cela?

M. Tardif: C'est cela, M. le Président.

M. Saintonge: On envisage quoi comme période de temps, à ce moment? Avez-vous une idée de... Ma seule inquiétude, au niveau de la loi, c'est qu'il peut y avoir un cas différent si c'est un commerçant, un particulier ou une autre personne. Si j'ai compris, le commerçant doit le faire sans délai, mais, s'il le fait en vrac, le délai va être quand même plus long que pour le particulier.

M. Tardif: Si ce sont deux non-commerçants, deux particuliers, "sans délai" veut dire que c'est lors de l'ouverture des bureaux de la régie, c'est ce que cela veut dire. La transaction qui a eu lieu le samedi,

normalement, c'est le lundi, à l'ouverture des bureaux de la régie. C'est ce que cela veut dire.

M. Saintonge: Le problème que je me pose là-dessus...

Le Président (M. Champagne): Excusez-moi, M. le député de Laprairie, est-ce que vous parlez du sous-article 34? D'accord, allons-y, continuons.

M. Saintonge: Ce sont les mêmes délais qui s'appliquent. Ce sont trois cas semblables, mais, selon les personnes... Dans certains cas, ce que j'envisage de protéger au niveau du délai... Je vais vous donner un exemple. Quand on parle de cinq jours, c'est la même chose. Si, dans la période actuelle, j'ai acheté un véhicule à Montréal et je dois passer avec l'acheteur au bureau des véhicules automobiles ou avec le commerçant ou je ne sais pas trop, si je l'achète le vendredi à Laprairie, je vais avoir de la difficulté à le faire avant le samedi suivant si je fais une semaine complète à Québec. Il y a aussi des gens qui peuvent sortir à l'extérieur.

M. Tardif: M. le Président, je vous dis respectueusement que c'est la loi actuelle. L'article 34 de la loi actuelle dit qu'il doit y avoir transfert des immatriculations sans délai.

M. Saintonge: L'obligation n'a pas changé à cause...

Le Président (M. Champagne): Est-ce que le sous-article 34 est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Saintonge: Un instant.

Le Président (M. Champagne): Le sous-article...

M. Saintonge: Juste un point sur lequel je voulais attirer l'attention tantôt. Étant donné qu'on donne le devoir d'enregistrer maintenant un véhicule, autrement dit la propriété du véhicule, il y a une obligation supplémentaire qui est imposée à un propriétaire qui, par exemple, n'est pas intéressé à l'immatriculer aux fins de le mettre sur le chemin public. Antérieurement, si quelqu'un achetait un véhicule, même si c'était sans délai, c'était uniquement aux fins d'immatriculation pour rouler sur le chemin public. Tandis qu'actuellement votre délai va concerner le fait, je pense, du...

M. Vézina: Celui qui achète un véhicule maintenant doit l'immatriculer.

M. Saintonge: S'il ne roule pas, par exemple, M. le Président.

M. Vézina: S'il ne roule pas, il doit l'immatriculer.

M. Tardif: Il doit quand même l'immatriculer,

M. Saintonge: S'il enlève les roues?

M. Vézina: Là, c'est une autre chose.
(21 h 15)

M. Saintonge: Il pourrait arriver un cas où quelqu'un achète un véhicule... Actuellement, je ne sais pas si mon argumentation est bonne. J'achète un véhicule. Si je ne veux pas rouler avec, si j'enlève les roues, je devrai quand même obtenir le certificat d'enregistrement du véhicule en question. Dans ce sens-là, au niveau du délai, il me semble qu'il y a une distinction à faire par rapport à auparavant. Il est évident que, si quelqu'un enlève les roues d'un véhicule et le met dans sa cour ou dans son garage... Auparavant, même dans la situation où il partait à l'extérieur, il avait un véhicule une fin de semaine, pour quelque motif que ce soit, il n'y avait pas d'obligation pertinente de... Le "sans délai" n'avait pas d'effet sur lui tant qu'il ne décidait pas de le mettre sur le chemin.

Maintenant, aujourd'hui, peu importe le fait que j'achète un véhicule, même si j'enlevais mes roues, si je ne veux pas mettre le véhicule en question sur la voie publique, par exemple, pour toute la période de l'hiver, je devrai quand même, dans un court délai qui devrait, à mon point de vue, être distinct du précédent, parce que je devrais avoir l'obligation de l'enregistrer pour fins de contrôle de la propriété...

M. Vézina: Le cédant, dans le système actuel, va avoir tout intérêt à changer l'enregistrement le plus vite possible, parce que, si vous cédez un véhicule et que vous ne voulez pas être tenu responsable de ce véhicule, vous allez vous dépêcher à faire le changement d'enregistrement.

M. Saintonge: Pour autant qu'il roule.

M. Vézina: Même s'il ne roule pas, on ne veut plus être responsable.

Le Président (M. Champagne): Alors, nous en sommes tout le temps au sous-article 34. Est-ce qu'il est adopté? M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Est-ce que c'est ici qu'on retrouve le problème qui avait été soulevé par une dame qui vous avait écrit une lettre disant qu'elle avait acquis une nouvelle voiture? Quand vous m'avez répondu à

l'Assemblée nationale, dans votre réplique, vous avez mentionné: Ce n'est pas un problème parce que les immatriculations sont envoyées par la poste.

M. Tardif: C'est-à-dire qu'il est possible.

M. Ciaccia: Alors, vous ne voyez pas pourquoi cette dame aurait eu le besoin de demander d'être remboursée pour les frais qu'elle avait encourus pour aller chercher une plaque. Mais on ne parle pas ici, et c'est clair, de la lettre qui vous avait été adressée, non pas à vous, mais à votre prédécesseur...

M. Tardif: Est-ce que je peux parler de ce cas?

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Champagne): Alors, M. le ministre, allez.

M. Tardif: Mme Rousseau s'est plainte à la régie qu'elle a dû parcourir plusieurs kilomètres pour se rendre à Rivière-du-Loup afin de faire immatriculer le véhicule qu'elle venait d'acquérir. La Caisse populaire de Cabano qui offrait ce service d'immatriculation a fermé ses portes le 20 août 1984, à la suite d'une grève. La régie a procédé à un appel d'offres à la suite duquel l'Association des handicapés et du Témiscouata, organisme sans but lucratif, a été choisi pour agir comme mandataire. Le ministre des Transports soumettra sous peu au Conseil des ministres, etc. Qu'est-ce que cela vient faire? À ce moment-là, cela n'existait pas.

M. Ciaccia: Comment?

M. Tardif: À ce moment-là, ces informations ont été communiquées à la dame et... elle était satisfaite. Quel est le problème?

M. Ciaccia: C'est cela qu'on voulait savoir nous aussi.

Une voix: Quel est le problème?

M. Ciaccia: Le problème, d'après la madame qui nous a écrit... Elle dit que, le 24 octobre, elle a été obligée de... Le bureau a été fermé et elle a été obligée de faire 120 kilomètres pour acheter une plaque pour une nouvelle voiture. Elle ne pouvait pas l'obtenir par la poste. Alors, elle vous a fait une réclamation pour les frais qu'elle a subis pour avoir fait 120 kilomètres aller-retour pour aller chercher une plaque qu'auparavant elle aurait pu obtenir...

M. Tardif: En temps normal, il y a des caisses dans un rayon de 60 kilomètres, me dit-on. Dans ce cas-là, la caisse avait fermé ses portes.

M. Ciaccia: La caisse a fermé ses portes. C'est pour cela.

M. Vézina: On a communiqué avec la dame en question, effectivement, le 29 novembre et Mme Rousseau a fait part de sa satisfaction des mesures prises pour rouvrir à Cabano.

M. Ciaccia: Alors, elle est satisfaite. Tout est parfait.

M. Tardif: C'est ce qu'elle dit.

M. Laplante: C'était la famille Triquet qui avait le bureau de permis à Cabano, dans ce temps-là.

M. Ciaccia: Pardon?

M. Laplante: C'était la famille Triquet qui avait le bureau de permis à Cabano, dans ce temps-là.

M. Ciaccia: Vous voulez dire que les libéraux donnaient le service.

M. Laplante: Non, c'est l'Union nationale qui lui avait donné cela, il me semble.

M. Ciaccia: Ils avaient accepté de continuer cela.

M. Laplante: Oui, ils ont continué avec les libéraux.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que je peux comprendre que le sous-article 34 est adopté?

M. Ciaccia: Bien, avec des commentaires comme cela, je ne le sais pas. D'accord, l'article 34 est adopté.

Le Président (M. Champagne): Le sous-article 34 est adopté. J'appelle le sous-article 35.

M. Tardif: Ce sont les mêmes dispositions sauf que c'est dans le cas d'une cession à un commerçant.

M. Ciaccia: L'article 35 est adopté.

Le Président (M. Champagne): Le sous-article 35 est adopté. J'appelle le sous-article 36.

M. Ciaccia: Celui-là, c'est sur division.

Le Président (M. Champagne): Le sous-article 36 est adopté sur division.

M. Ciaccia: Oui.

Le Président (M. Champagne): J'appelle le sous-article 37 tel qu'amendé, de toute façon, avec l'article 37. 1.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Alors, le sous-article 37 est adopté tel qu'amendé. Maintenant, j'appelle l'article 16... Est-ce que l'article 16... ?

M. Laplante: L'article 37. 1 ?

Le Président (M. Champagne): Il a été adopté tout à l'heure. L'article 16 est-il adopté tel qu'amendé?

M. Laplante: Adopté.

M. Ciaccia: Sur division.

Le Président (M. Champagne): Tel qu'amendé et sur division.

M. Ciaccia: C'est bien compliqué.

Le Président (M. Champagne): D'accord. J'appelle l'article 17.

M. Tardif: Cela abroge deux articles, les articles 38 et 39, qui obligeaient auparavant d'immatriculer des véhicules en cas de cession et tout cela. Alors, ces articles sont devenus inutiles maintenant.

Mme Bacon: Vous enlevez l'article 38?

M. Tardif: Les articles 38 et 39 sautent.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): L'article 17 est adopté.

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Champagne): J'appelle l'article 18. Vous avez, à l'article 18, un amendement: Remplacer les paragraphes 2^o et 3^o de l'article 40 par les suivants:

"2^o décrire et identifier par le numéro d'identification du véhicule routier d'où elles proviennent les pièces majeures de tout véhicule routier qu'il reçoit, soit le moteur, la transmission, le pont arrière, la traction avant, le capot, la calandre, les ailes, les pare-chocs, le panneau de lunette arrière, les panneaux latéraux, le couvercle du coffre et les portes;

"3^o décrire et identifier par le numéro

d'identification du véhicule routier d'où elle provient toute pièce majeure, visée au paragraphe 2e, qu'il reçoit;"

Alors, sur l'amendement?

M. Tardif: M. le Président, l'amendement ou le papillon vise tout simplement à ajouter les mots "identifier par le numéro d'identification du véhicule routier d'où elles proviennent" dans le paragraphe 2°, ce qui n'était pas le cas dans le texte tel que proposé. Essentiellement, cela vise à ajouter au paragraphe 3° "décrire et identifier par le numéro d'identification du véhicule routier d'où elle provient toute pièce majeure, visée au paragraphe 2°, qu'il reçoit;"

Ma seule interrogation, M. le Président, est du point de vue du français: une traction avant, c'est un pléonisme à mon sens, parce qu'une traction ne peut être que par en avant. On ne peut pas tirer par en arrière.

M. Ciaccia: Eh bien, cela dépend. Il y a bien du monde que je connais qui tire par en arrière.

M. Tardif: On doit parler des roues motrices avant ou des roues motrices arrière, mais une traction, par définition, tire par en avant.

M. Saintonge: Une traction avant, cela correspond...

M. Ciaccia: C'est comme les élévateurs qui montent en bas.

M. Tardif: C'est un pléonisme.

M. Saintonge: Oui, mais cela correspond à un terme que l'on utilise quand même actuellement.

M. Tardifs Oui, oui, c'est un pléonisme. Une traction avant, une traction ne peut pas être en arrière. Ce sont des roues motrices avant et arrière, mais... C'est un pléonisme quand même.

Mme Bacon: "Front-wheel drive".

M. Tardif: Il semble que même Larousse accepte cela.

M. Ciaccia: Vous feriez un bon ministre des Affaires culturelles.

M. Saintonge: Je pourrais suggérer cependant aux recycleurs qu'on fournisse un dictionnaire en même temps ou un code donnant les significations.

M. Tardif: Ils vont marquer "front-wheel drive".

Le Président (M. Champagne): Messieurs, est-ce que l'amendement aux paragraphes 2° et 3° de l'article 40 est adopté?

M. Ciaccia: Le numéro d'identification, c'est quoi?

M. Tardif: C'est le numéro de série.

Mme Bacon: Est-ce qu'il faut que toutes ces pièces aient un numéro?

M. Tardif: Non, non, mais il y a un certain nombre de pièces qui sont estampillées du numéro de série. Même dans ces cas-là, on devra indiquer, dans le cas de la traction avant, pour parler de cela, ou de la calandre ou du capot, qu'elles proviennent du véhicule qui portait tel numéro de série. D'accord?

M. Ciaccia: Pourquoi n'utilisez-vous pas le numéro d'enregistrement? Vous commencez tout un système d'enregistrement.

M. Tardif: C'est-à-dire que, dans l'enregistrement, sera utilisé le numéro de série.

M. Ciaccia: Panneau de lunette arrière, en bon français, en bon "canayen", c'est quoi ça?

Une voix: "Windshield".

M. Tardif: La vitre arrière. C'est le "framage" autour de la vitre arrière.

M. Ciaccia: Ah, le "framage" autour de la vitre en arrière. Là, je comprends! Cela, le recycleur va comprendre ça.

M. Tardif: Le panneau de lunette arrière.

Mme Bacon: Je pensais que c'était ce qu'il y avait de chaque côté de l'auto!

M. Saintonge: M. le Président. Justement, l'obligation qu'on impose, au paragraphe 2° de l'article 40, c'est nouveau par rapport à l'ancien droit, je pense.

M. Tardif: Oui, c'est nouveau et, là-dessus, les recycleurs qui ont été consultés sont d'accord.

M. Saintonge: Ils sont d'accord avec... C'est ce que je voulais savoir. Si vous me dites qu'ils ont été consultés... Cela m'apparaît un registre supplémentaire qui peut être assez onéreux, disons, en fait de temps et tout ça, à compiler.

M. Ciaccia: Comment ça va marcher?

Parce que le type va recevoir un vieux moteur, un vieux bazou. Il va prendre tout ça et il va falloir qu'il écrive tous les numéros?

M. Tardif: D'abord, s'il s'est porté acquéreur d'un véhicule, il reçoit, par la même occasion, un certificat d'enregistrement. Sur ce certificat d'enregistrement apparaît un numéro de série. Il commence, avec sa torche, à découper, à démanteler les ailes, le capot, etc. Il inscrit dans son registre que l'aile arrière, l'aile avant droite, gauche, la lunette arrière, etc., prises à partir du véhicule portant tel numéro de série.

M. Ciaccia: Est-ce que ce numéro-là est identifié sur la pièce après?

M. Tardif: Non.

M. Ciaccia: Mais comment va-t-il être suivi? Comment va-t-il être suivi, d'abord?

Une voix: Ce sont vraiment les réseaux de démantelage...

M. Laplante: Juste pour une expérience vécue...

Une voix: Ils ne sont pas estampillés sur l'aile?

Une voix: C'est ça.

M. Ciaccia: Un à la fois, M. le Président.

M. Tardif: Il semble que ce ne soit pas uniquement dans le registre. C'est parce que l'article parlait d'inscription au registre, non?

M. Ciaccia: Bien oui, "décrire et identifier".

M. Tardif: Le troisièmement, excusez-moi. J'étais au deuxième. "Décrire et identifier par le numéro d'identification du véhicule... toute pièce majeure"... Alors, identifier toute pièce.

M. Ciaccia: Bien oui, mais ça c'est "décrire" aussi. Est-ce que cela veut dire de l'estampiller sur la pièce?

M. Tardif: "... et identifier par le numéro d'immatriculation du véhicule..." Alors, identifier toute pièce.

M. Ciaccia: Sur la pièce.

Une voix: Bien oui. Il me semble que oui.

M. Laplante: Pour faire le lien avec le

registre.

M. Ciaccia: Comment il va faire ça, sur le...

Une voix: Il va écrire sur la pièce tel numéro de série d'où provient ce véhicule-là. Il va tenir son registre en même temps et, quand on va aller vérifier, on va savoir que cette aile vient de tel véhicule avec tel numéro de série.

Le Président (M. Bissonnet): M. le député de Bourassa.

M. Laplante: M. le Président. C'est que j'ai une personne en tête, actuellement. À un moment donné, les policiers lui ont saisi la voiture qu'il avait achetée dans un garage qui faisait du remontage, de la réparation, par un numéro de série qu'il y avait sur ce qu'on appelle le "frame", en bas.

M. Tardif: Le châssis.

M. Laplante: Pas le châssis. Le "frame". Ils appellent ça un "frame". Il y avait des numéros de série sur plusieurs pièces là-dessus et ça s'est adonné qu'il y avait un numéro qui correspondait à celui d'automobiles volées. Ils ont gardé son auto. Le procès a pris neuf mois. Au bout de neuf mois, le gars a été libéré de complicité de vol. Après ça, ça faisait un an qu'il essayait de ravoier son automobile; tellement qu'il a été obligé de la laisser là, parce que ça lui coûtait trop cher d'avocats et tout ça pour essayer de récupérer son automobile. Est-ce que ça facilitera, par exemple, des cas comme ça, où l'automobile du bonhomme a été vendue aux enchères, parce qu'il n'avait les moyens de plaider avec la sûreté pour avoir au moins son droit? Est-ce que ça pourrait éliminer ces choses-là?
(21 h 30)

M. Tardif: M. le Président, le fait d'identifier les pièces d'une voiture démantelée ne viendra pas allonger ou raccourcir les délais de rétention exigés par les services de police aux fins de leur enquête. Ce sont deux choses. On peut présumer que ces délais-là ne sauraient en aucun cas être abusifs. Mais, ce n'est pas le but premier de ces articles. Le but premier, c'est de savoir qu'une voiture d'abord accidentée a pu être remontée, des parties prises d'autres véhicules dont certaines peuvent avoir été volées pour constituer ou reconstituer un véhicule et le mettre en circulation sur la route. C'est cela le but premier.

M. Ciaccia: J'essaie de comprendre le but. On aura toutes sortes de pièces majeures: les ailes, les pare-chocs et qu'est-ce qui arrive après cela? Supposons que

quelqu'un les prend et forme une autre... Comment allez-vous suivre cela? Quelle différence cela fera-t-il que le recycleur identifie cela? Une fois qu'il les identifie, qu'est-ce que cela va donner?

M. Tardif: Certaines de ces pièces-là...

M. Ciaccia: Ce n'est pas identifié d'une façon permanente sur la pièce; elle peut être vendue à un autre et il ne gardera pas nécessairement ces numéros; il peut former un autre véhicule avec cela.

M. Tardif: Oui, d'accord, mais on peut très bien présumer que certaines des pièces proviendront de différents véhicules dont l'un, par hasard, aura pu être signalé à la régie comme ayant été volé.

M. Ciaccia: L'intention est bonne.

Le **Président (M. Champagne):** L'amendement du sous-article 40 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le **Président (M. Champagne):** Adopté. J'appelle maintenant le sous-article 40, à savoir le 1^{er} et le 4.

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Avez-vous autre chose à dire?

M. Tardif: Non, non.

M. Ciaccia: Non.

Le **Président (M. Champagne):** Cela va, M. le député de Laprairie?

M. Saintonge: Oui, M. le Président.

Le **Président (M. Champagne):** Le sous-article 40 est adopté tel qu'amendé.

M. Ciaccia: Adopté tel qu'amendé.

Le **Président (M. Champagne):** J'appelle maintenant le sous-article 40. 1 et nous avons ICI un amendement: Remplacer l'article 40. 1 par le suivant: "40. 1 Le recycleur doit en tout temps, à la demande d'un agent de la paix ou d'un employé de la régie spécialement désigné à cette fin, tut permettre de vérifier son registre, les véhicules routiers ainsi que les pièces majeures qu'il a en sa possession. "

M. Ciaccia: M. le Président, on donne le droit à un agent de la paix ou à un employé de la régie de faire cette vérification. Une fois qu'on a donné ce droit,

y aura-t-il un nombre suffisant d'agents de la paix ou d'employés de la régie qui vont faire ce travail? Je présume que, présentement, les employés de la régie sont occupés; ils ont leur tâche à accomplir, alors ils n'ont pas le temps d'aller faire ces travaux-là. Je n'ai pas besoin de vous dire les problèmes des agents de la paix. Les effectifs diminuent et les tâches augmentent. Que va-t-il arriver avec cet article? C'est beau de donner tous ces droits. Je suis entièrement d'accord qu'il faudrait qu'ils aient ce droit, mais...

M. Tardif: Actuellement, il faut quand même se rendre compte, le député de Mont-Royal conviendra que, dans le cours normal de leurs activités et de leurs enquêtes policières, les services de police se rendent sur les lieux des recycleurs, mais, actuellement, ils n'ont pas de moyen à leur disposition pour identifier lesdits véhicules. Dorénavant, le fait qu'un registre est exigé et que chacune des pièces doit être identifiée quant à sa provenance, j'imagine que ceux-ci peuvent, entre autres, au cours de leurs visites régulières, prendre une copie de certaines parties du registre, transmettre cela à la régie et s'assurer qu'il n'y a pas là-dedans des pièces qui proviennent des véhicules volés. Cela fait partie de la routine. Cela n'impose pas une nouvelle obligation aux services de police. Cela vient leur faciliter la tâche.

M. Ciaccia: Cela est pour les policiers, mais pour les employés de la régie?

M. Tardif: À partir du moment où la régie aura pour mission, entre autres choses, d'émettre une licence ou un permis à ces recycleurs, ce qu'elle ne fait pas présentement parce qu'il n'y a aucune espèce de contrôle, il est bien évident que, périodiquement, cette dernière va s'assurer que ceux-ci, pour garder leur permis...

M. Ciaccia: Elle n'a pas le personnel pour s'assurer de ce service-là.

M. Tardif: C'est parce que le député de Mont-Royal s'est étonné tantôt du faible taux de solution des vols de véhicules automobiles au Québec par rapport au reste du Canada.

M. Ciaccia: Non, non, je ne suis pas étonné du tout. Je vous ai demandé seulement les chiffres.

M. Tardif: Il y aura du personnel de la régie qui, d'abord dans le cours de l'émission des permis et subséquemment, pourra assurer un contrôle de cela.

M. Ciaccia: Alors, il va falloir ajouter

au personne! de la régie. Vous n'êtes pas pour les faire travailler plus fort qu'ils ne travaillent maintenant!

M. Tardif: On me dit qu'il y aurait de 200 à 250 recycleurs au Québec.

M. Ciaccia: Il y a 200 à 250 recycleurs.

M. Tardif: Recensés.

Le Président (M. Champagne): Mme la députée de Chomedey.

Mme Bacon: En ce moment, M. le Président, est-ce qu'on fait cette vérification d'une façon périodique? Il n'y a aucune vérification qui est faite en ce moment chez les recycleurs.

M. Tardif: Non. Il n'y a aucun permis. C'est complètement...

Mme Bacon: Vous dites qu'il y en a 250.

M. Tardif: De 200 à 250 recycleurs.

Mme Bacon: Est-ce qu'on a évalué le nombre de personnes que cela prendrait pour vérifier cela?

M. Tardif: C'est que, dans le cours régulier de ses activités, le personnel de la régie, qui déjà visite les concessionnaires et les garagistes, qui sont infiniment plus nombreux, verra à ajouter à cela la visite des recycleurs.

Mme Bacon: Est-ce qu'on pourrait dire que cela va être plutôt confié à des employés de la régie qu'à des agents de la paix?

M. Tardif: C'est-à-dire que les agents de la paix, comme je le disais tantôt, dans le cours normal de leurs enquêtes, pourront exiger la production desdits registres, de voir les pièces et tout cela, alors qu'à l'heure actuelle, même s'ils se présentaient, ils n'ont aucune espèce d'idée... Pour eux, ce n'est pas une inspection systématique qu'ils auront à faire, cela fait partie de leur travail d'enquête. Si, à la suite de vols de véhicules automobiles, je ne sais trop quoi, dans une région, ils veulent aller voir sur place, ils auront ces renseignements additionnels à leur disposition. Dans le cas des employés de la régie qui déjà visitent les garagistes et les concessionnaires, en plus, ils devront visiter les recycleurs.

Mme Bacon: Voici pourquoi je pose ces questions. Est-ce qu'il va y avoir un endroit où l'on va être responsable des recycleurs?

C'est pour cela que je demande: Est-ce que c'est surtout la régie qui va le faire?

M. Tardif: Oui.

Mme Bacon: C'est la régie. Il n'y a aucun danger, à un moment donné, qu'il y ait deux ou trois personnes qui arrivent en même temps chez un recycleur pour faire la vérification. On sait que les gens se plaignent de voir arriver des fois deux ou trois...

M. Tardif: C'est cela,

Mme Bacon:... personnes, même de ministères différents...

M. Tardif: Il y a un organisme régulateur...

Mme Bacon:... pour faire des vérifications de livres ou des vérifications de pièces...

M. Tardif: Non. Il y a un organisme régulateur qui est la régie. Mais c'est bien évident que les policiers, dans le cours normal de leurs enquêtes, pourront exiger la production des livres et tout cela.

Mme Bacon: C'est la régie qui sera responsable.

M. Tardif: C'est cela.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'amendement à l'article 40. 1 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): Alors, est-ce que l'article 40. 1 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Tel qu'amendé, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): J'appelle le sous-article 41.

M. Ciaccia: Cette obligation n'existe pas?

M. Tardif: C'est tout à fait nouveau, c'est du droit nouveau que d'exiger du recycleur, qui a reconstitué un véhicule, d'émettre un certificat de conformité mécanique. Évidemment, cela va permettre à l'acheteur de savoir qu'il a en main un véhicule reconstitué.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a beaucoup de véhicules reconstitués, d'après vos statistiques?

M. Vézina: Nous avons 200 à 250 recycleurs qui font... C'est restreint. Sauf erreur, environ 50 recycleurs font de la reconstruction de véhicules. Évidemment, nous sommes en plein dans les réseaux de démantelage frauduleux à l'intérieur de cela et c'est de nature à appuyer, de façon considérable, le travail des policiers, des agents de la paix. Donc, cela leur épargnera du temps parce que les enquêtes sont d'autant plus difficiles quand ils n'ont pas ce lien où ils peuvent aller pour partir leur enquête.

M. Ciaccia: C'est pour cela qu'on avait demandé, à l'article précédent, qu'il y ait une section spéciale. Dans ce secteur-là, d'après les statistiques et les...

M. Vézina: La régie a un service spécial d'accréditation des garages, des commerçants et des recycleurs qui s'occupent, de façon spécifique, de ce cas-là.

M. Tardif: De la même façon que les services de police ont une certaine importance, comme la Sûreté du Québec et la police de la CUM, qui, notamment, ont un service spécialisé pour les véhicules volés.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Le sous-article 41 est adopté. J'appelle le sous-article 42.

M. Tardif: Cet article vient modifier l'obligation qui était faite auparavant au propriétaire de remettre à la régie le numéro d'identification du véhicule. Il doit maintenant laisser ce numéro sur le véhicule.

M. Vézina: C'est le "salvage certificate" qui existe en Ontario et un peu partout, le certificat de récupération.

M. Ciaccia: Dans la loi actuelle, il y a l'obligation de remettre à la régie le certificat, la plaque d'immatriculation et le numéro d'identification du véhicule. Pourquoi enlève-t-on cela?

M. Tardif: Étant donné qu'il est possible que le véhicule en tout ou en partie revienne sur le circuit, en usage, la seule façon d'identifier les pièces des principales composantes de ce véhicule, c'est de pouvoir continuer à les rattacher à un numéro d'identification. À partir du moment où il est remis, il y aurait des pièces flottant dans le paysage n'appartenant à aucun véhicule.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Le sous-

article 42 est adopté.

J'appelle le sous-article 42. 1 et nous avons un amendement sur la table: Remplacer l'article 42. 1 par le suivant: 42. 1 Lors de la cession du droit de propriété ou de la mainmise au rancart d'un véhicule routier exempté uniquement d'enregistrement par règlement, le certificat d'enregistrement visé par les articles 34 à 36 et 42 est remplacé par le certificat d'immatriculation pour l'application de ces articles. Dans ce cas, la plaque d'immatriculation doit être remise en même temps que le certificat.

M. Ciaccia: Est-ce que ce ne serait pas plus simple de remettre la plaque d'immatriculation tout le temps ou de ne pas la remettre? Parfois, vous la remettez et parfois vous ne la remettez pas. Est-ce que ce ne serait pas plus simple de dire: Quand vous vendez un véhicule, vous la gardez sur l'automobile ou vous la remettez? Il y a tellement d'exceptions, de pour et de contre; parfois, on la remet et parfois on ne la remet pas. Comment peut-on se retrouver dans un tel système? Je ne comprends plus.

M. Tardif: M. le Président, la règle...

M. Ciaccia: Essayez donc de dire que, quand une voiture est louée, il faut remettre la plaque d'immatriculation et que, pour une qui n'est pas louée, vous la gardez. Là, c'est une autre fois où elle est gardée. Il doit y avoir certains principes où cela vaut la peine de garder cette plaque d'immatriculation ou cela n'en vaut pas la peine. Si cela aide à contrôler les vols et la récupération à ne pas la garder, faisons-le pour tout le monde. Ne disons pas: On va garder la plaque d'immatriculation pour qu'on se rappelle le numéro de la plaque plus facilement. Il ne semble pas y avoir de cohérence là-dedans. (21 h 45)

M. Vézina: Le système que nous adoptons, de relier à la personne ou à l'individu la plaque, c'est celui qui est observé dans plusieurs États américains, en Ontario et un peu partout au Canada. Dans la majorité des provinces, on a décidé de le relier pour les motifs que vous soulignez qui sont de toujours se rappeler le numéro de la plaque d'immatriculation que nous avons. Plus que ça, c'est que, depuis quelques années au Québec, la plaque, à cause de la vignette, n'est pas changée régulièrement. Donc, on la conserve longtemps.

Le principe est que, tant et aussi longtemps que vous utilisez votre plaque, vous la conservez à votre nom. Quand vous en avez terminé, qu'il y a une mise au rancart, quand le véhicule est écrasé, qu'il est vendu ou encore qu'un locataire à long terme, de plus d'un an, met fin à son contrat de location, là, on retourne la plaque. Mais dans tous les autres cas, le

principe est que la plaque suit toujours l'individu. Sa plaque le suit.

M. Tardif: C'est ça. Il s'agit d'exceptions, lorsque le véhicule est exempté d'enregistrement. C'est uniquement dans ces cas-là.

M. Ciaccia: Dans le projet de loi, à l'article 6, il y a toute une liste d'exemptions...

M. Tardif: On parle d'exemptions par règlement, par exemple, la motoneige de moins de 155 kilos, circulant à moins de 15 kilomètres-heure, les véhicules donnés par cession, donation ou autrement; enfin, un certain nombre de cas prévus par règlement qui, exceptionnellement, peuvent être exemptés d'enregistrement.

M. Ciaccia: Alors, quand ces véhicules sont vendus, vous remettez la plaque et le certificat.

M. Tardif: C'est ça. Ce sont des véhicules qui, de façon exceptionnelle, sont exemptés d'enregistrement.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'amendement 42. 1 est adopté?

M. Ciaccia: On va l'adopter.

Le Président (M. Champagne): L'amendement 42. 1 est adopté. Est-ce que l'article 42. 1 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adopté tel qu'amendé. J'appelle le sous-article 43. Vous avez ici un amendement: Supprimer le paragraphe troisièmement de l'article 43. Si vous voulez, on va disposer quand même de ce premier amendement, s'il vous plaît!

M. Tardif: Pour ce qui est de l'amendement, on l'a dit tantôt, on trouvait un peu exorbitant de rendre, enfin, de ne pas laisser à la régie la discrétion de suspendre ou non dans les cas de défauts, et on l'a mis dans le pouvoir qu'elle avait de ne pas suspendre.

M. Ciaccia: C'est pour faire concordance avec l'autre article qui était au même effet.

M. Tardif: C'est ça.

Le Président (M. Champagne): L'amendement est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que le sous-article 43 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Attendez une minute. On va voir les autres... Adopté.

Le Président (M. Champagne): Alors, le sous-article 43 est adopté tel qu'amendé. J'appelle le sous-article 44 et vous avez sur la table un amendement: Insérer, après le deuxième paragraphe de l'article 44, le suivant: Troisièmement, un rapport de vérification mécanique atteste que le véhicule présente une défectuosité majeure.

M. Tardif: C'est de la concordance, cela entre dans le pouvoir discrétionnaire de la régie plutôt que d'en faire une obligation.

M. Saintonge: Je ne sais pas si c'est du droit existant, mais, à l'article 44. 1, à quoi fait-on référence quand on parle des conditions prévues pour la suspension de l'immatriculation?

M. Tardif: Ce sont les conditions d'immatriculation à l'article 13.

M. Saintonge: On dit: Les conditions que prévoit un règlement du gouvernement. On veut faire référence à quoi?

M. Vézina: C'est existant à l'heure actuelle...

M. Tardif: Ce sont les conditions pour s'immatriculer.

M. Vézina:... c'est l'assurance, par exemple, pour les mineurs émancipés.

Le Président (M. Champagne): L'amendement du sous-article 44 est-il adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adopté. Est-ce que le sous-article 44 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adopté tel qu'amendé. Il y a l'article 18 qui chapeaute tous ces sous-articles. Est-ce que l'article 18 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adopté. J'appelle l'article 19. Vous avez le sous-article 46.

M. Tardif: C'est l'article qui prévoit la

nécessité de remettre le certificat et la plaque d'immatriculation à la régie lors d'une suspension de cette immatriculation puisque, alors, on suspend le droit de circuler. À l'article 46 actuel, on dit que la régie peut, par écrit, exiger du propriétaire d'un véhicule routier, dont l'immatriculation fait l'objet d'une suspension, qu'il lui retourne le certificat et la plaque d'immatriculation correspondant à ce véhicule. Tandis qu'aujourd'hui on dit que le propriétaire d'un véhicule dont l'immatriculation a été suspendue doit retourner à la régie.

M. Ciaccia: C'est maintenant une obligation de le faire alors qu'avant elle avait le pouvoir de le faire.

M. Tardif: C'est cela. La régie devait demander et, lorsque le propriétaire refusait de se soumettre à cette exigence, la régie pouvait demander à un agent de la paix de confisquer.

Le Président (M. Champagne): Mme la députée de Chomedey.

Mme Bacon: De quelle façon va-t-on pouvoir faire respecter cela? Est-ce qu'il y a des moyens administratifs pour y arriver? Est-ce qu'on a pris ces moyens ou on les a envisagés?

M. Vézina: Un exemple précis est un accident alors qu'une personne n'est pas assurée. Pour un accident de plus de 250 \$, un rapport de police doit être fait, un rapport d'accident est acheminé de façon systématique à la Régie de l'assurance automobile. Sur réception de ceci, on procède non seulement à la suspension de l'immatriculation, mais du permis de conduire, comme cela existe à l'heure actuelle.

M. Saintonge: Cela se fait de quelle façon? Par avis?

M. Vézina: Oui, par avis.

M. Saintonge: Vous envoyez une lettre?

M. Vézina: C'est cela.

M. Saintonge: Quelle sorte de lettre?

M. Vézina: Une lettre recommandée disant que vous devez nous retourner votre plaque d'immatriculation telle date. On permet au policier ou à un agent de la paix d'aller s'en saisir quand ils ne le font pas.

M. Saintonge: C'est une lettre recommandée que l'on fait parvenir aux gens?

M. Vézina: C'est cela.

M. Saintonge: Contrairement à antérieurement. Dans certains cas, ce n'était pas une lettre recommandée, je pense. C'est pour m'assurer que c'est une façon de procéder qui fait que la personne va être avisée afin d'éviter... On a déjà vu que quelqu'un a été avisé que son permis et son immatriculation étaient suspendus et il n'a jamais reçu d'avis chez lui. La police l'amène au poste de police et il y passe une couple d'heures, en pleine nuit, pour, le lendemain matin, savoir que son permis avait été suspendu pour tel ou tel motif. En tout cas, si cela se fait par lettre recommandée maintenant, c'est clair qu'il n'y aura plus ce problème.

M. Tardif: L'article 169 du projet de loi prévoit ça, M, le Président.

M. Saintonge: Parfait.

Le Président (M. Champagne): Est-ce qu'il y a d'autres questions? Est-ce que l'article 19 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adopté.

Les amendes impayées

M. Saintonge: Juste un instant, M. le Président. L'article 19 est adopté. Avant de passer à l'article 20 on va tomber dans la section infractions et peines si je ne m'abuse. J'aurais un point à soulever. La ville de Montréal a fait parvenir un mémoire - j'en ai une copie - en date du 29 octobre 1984 faisant certains commentaires relativement à des articles du Code de la sécurité routière. Un des commentaires émis, outre le fait auquel j'ai fait référence la semaine dernière sur la question des handicapés, il y a certaines mesures destinées à rendre l'application de la loi plus efficace. Entre autres choses, on parle à la page 4 du mémoire soumis par le bureau Pélouin, Allard et Lacroix, procureurs de la ville de Montréal, de l'application efficace des sanctions et en particulier de la perception des amendes.

La ville de Montréal veut proposer d'introduire un mécanisme qui ferait en sorte qu'un propriétaire de véhicule qui n'aurait pas acquitté des amendes à la suite de condamnations des tribunaux, se verrait automatiquement refuser le renouvellement de son immatriculation avant d'avoir payé les amendes en question. J' imagine que le ministre est au courant d'une telle demande de la ville de Montréal.

Je me souviens que lorsque toute la question du sabot de Denver avait été

discutée l'an dernier, en commission parlementaire, sur l'amendement à la charte de la ville de Montréal, en décembre 1983, on avait finalement tempéré l'utilisation du sabot de Denver à la suite de plusieurs remarques fort pertinentes de certains citoyens et de certains groupes de pression à savoir qu'un sabot de Denver qui était appliqué de façon absolue à tout le monde, du moment qu'il y avait un certain nombre d'infractions qui avaient été signalées à l'encontre d'un véhicule, pouvait causer préjudice parce que dans certains cas il n'y avait pas de jugement de cour. Si mon souvenir est exact, le sabot de Denver est appliqué maintenant seulement dans les cas où il y a des condamnations de cour.

Ce que la ville de Montréal soulève ici rejoint un peu les problèmes qu'on avait soulevés à cette époque-là. Je me souviens des effarantes statistiques - je les avais citées lors de mon discours sur l'adoption de principe du projet de loi 81 - que la ville de Montréal avait fait valoir à cette époque-là. Je regarde dans le mémoire ici et je vais lire: "À la fin de septembre 1984 il y avait, à la Cour municipale de Montréal, 150 000 sommations relativement à des infractions en matière de circulation et de stationnement qui n'avaient pu être signifiées aux défendeurs à l'adresse qu'ils avaient donnée ou qui avaient été fournies à la ville par la régie. Il y avait aussi, à la même date, 110 000 mandats émis contre des personnes jugées coupables d'infractions de circulation ou de stationnement. Enfin, 44 000 brefs de saisie émis contre des personnes également coupables d'infractions du même genre. Une partie importante de ces mandats et brefs ne peut être exécutée parce que les défendeurs sont introuvables. Ces sommations, mandats et brefs représentaient respectivement des montants de 5 000 000 \$, de 7 300 000 \$ et de 3 400 000 \$ en amendes et frais, pour un total de 15 700 000 \$ en deniers dus à la collectivité montréalaise non récupérés."

"Tous ces dossiers ne concernent pas autant d'individus différents. En effet une proportion appréciable d'entre eux concerne une minorité d'individus qui ne respectent pas le contrat social en matière de circulation et de stationnement, mais qui cherchent plutôt à éviter l'application des sanctions prévues par la loi. La signification des différentes pièces mentionnées précédemment dépend des enquêtes que la ville doit mener afin de retrouver les défendeurs à qui ces pièces sont destinées."

"Or, vous savez, M. le ministre - c'est adressé au ministre des Transports - que les mesures d'exécution des jugements sont extrêmement onéreuses pour la collectivité tant sur le plan des ressources nécessaires que sur celui des coûts qu'elles impliquent. C'est le cas de l'emprisonnement à défaut du paiement de l'amende, de la saisie des biens

et de l'immobilisation des véhicules (sabot de Denver)."

C'est là l'important de cette disposition et j'achève: "Devant cet état de fait, les autorités publiques ont le devoir de trouver et de mettre en oeuvre les moyens les plus rationnels, compte tenu des ressources limitées qu'elles ont à leur disposition."

"La ville de Montréal désire vous réitérer la position qu'elle vous faisait dans un rapport daté du 4 juillet 1984 et dont copie est annexée."

"Le Code de la sécurité routière devrait être modifié de façon à prévoir le non-renouvellement de l'immatriculation d'un véhicule au nom d'une personne lorsque celle-ci n'a pas acquitté, à l'intérieur du délai prescrit initialement ou négocié par la suite, les amendes imposées pour des infractions relatives à l'utilisation du véhicule ainsi que tous les frais relatifs à la condamnation ou à la perception de ces amendes ou lorsqu'elle n'a pas acquitté autrement sa dette, notamment par le biais de la saisie, de l'emprisonnement ou des travaux compensatoires. Cette disposition serait le moyen le moins coûteux et le plus efficace pour garantir l'acquittement des amendes. Les municipalités de même que la province - car il est permis de penser que les problèmes qui se présentent dans l'exécution à l'échelon municipal existent aussi à l'échelon provincial - réaliseraient d'importantes économies au chapitre des frais d'exécution des jugements et assureraient par ce même moyen un meilleur respect de la loi." Donc, je pense que c'est une disposition fort louable qui est présentée par la ville de Montréal.

(22 heures)

J'imagine qu'au niveau du ministère des Transports, on a dû examiner cette situation. Je me souviens, pour en avoir discuté avec Me Péloquin et Me Allard, plus particulièrement en décembre 1983, que dans certains États américains ou même dans certaines provinces canadiennes, si je ne m'abuse, il y a des dispositions à cet effet qui sont introduites. Si je considère le fait qu'avec les nouvelles dispositions que le projet de loi 81 est sur le point d'adopter, ou lors de la sanction du projet de loi concernant les questions de certificat, non seulement d'enregistrement mais également d'immatriculation, si je considère aussi qu'on nous faisait part d'une espèce - je ne me souviens plus du terme qu'on a employé à l'époque - de casier conjoint, une espèce de fichier conjoint concernant la propriété d'immatriculation des véhicules qui sera maintenant en vigueur de même que ce fichier contiendra les informations sur les chauffeurs ou ceux qui ont un permis de conduire qui sont propriétaires d'un véhicule automobile et détenteurs d'un certificat d'immatriculation, il me semble qu'on arrive

à un point où, avec les données que le ministère pourra avoir à sa disposition c'est pensable de rendre possible une telle application. Il suffirait, par exemple, qu'on inscrive dans un tel fichier le fait que le propriétaire d'un véhicule ou le conducteur d'un véhicule ait un certain montant d'amendes à acquitter à la suite de jugements, faut-il le dire, et que le délai imparti pour le payer soit initialement fixé par jugement ou encore à la suite de négociations intervenues entre la ville en question et le contribuable coupable de l'infraction. Donc, à ce moment-là, il y a des possibilités, je pense, d'introduire cette disposition, considérant des mécanismes plus à point que le ministère des Transports est sur le point de mettre en oeuvre.

J'aimerais avoir l'opinion du ministre sur cette suggestion de la ville de Montréal et sur la possibilité d'introduire une telle disposition au Code de la sécurité routière. En fait, si on regarde cela, si des personnes, comme je l'avais dit en Chambre dans mon discours sur l'adoption de principe du projet de loi, si quelqu'un n'a pas le souci de respecter d'une certaine façon, d'acquitter des amendes qu'il a encourues à la suite de violations du Code de la sécurité routière, je pense bien qu'on peut présumer que cette personne ne sera pas celle qui sera le plus enclin à respecter les normes de circulation et de sécurité sur nos routes.

Le Président (M. Desbiens): M. le ministre.

M. Tardif: M. le Président, il faut reconnaître que le problème soulevé par la ville de Montréal est très réel. 150 000 sommations relatives à des infractions en matière de circulation et particulièrement de stationnement, c'est un nombre imposant. Aussi, à la suite de la présentation de ce mémoire et d'autres représentations dans le même sens, un comité interministériel a été créé regroupant des gens du ministère de la Justice, du ministère des Transports, de la Régie de l'assurance automobile et d'autres organismes. Évidemment, c'est une décision qui peut être lourde de conséquences et on peut véritablement s'interroger dans quelle mesure le fait d'avoir une, deux ou trois infractions à la circulation parce qu'on a dépassé le temps dans le parcomètre ou ailleurs, le fait de ne pas payer constitue un danger à la sécurité publique. Je pense que nous devons nous interroger à savoir si de telles mesures devraient aller aussi loin que celle mentionnée par le député. Néanmoins, il y a un comité qui se penche là-dessus présentement avec le monde municipal et, évidemment, nous verrons, le cas échéant, à regarder les recommandations que nous fera ce comité. Donc, je reconnais l'existence du problème. On a mis des gens au travail, mais

on est loin d'avoir une réponse tout de suite à cela.

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: M. le Président, je comprends que, dans certains cas, on parle d'une infraction de stationnement, par exemple, de l'expiration du temps sur un parcomètre. Ce ne sont peut-être pas des infractions majeures, mais, surtout considérant le fait que la ville de Montréal mentionne des statistiques où vous avez 110 000 mandats émis contre des personnes jugées coupables et qu'on doit aller récupérer ces amendes, et c'est de l'ordre de 7 300 000 \$, c'est un montant assez énorme... On peut peut-être regarder les infractions pour le stationnement par rapport à la pénalité qu'on va encourir, mais le propriétaire d'un véhicule automobile, celui qui conduit un véhicule automobile, s'il accepte de le faire, doit quand même se soumettre aux règles du jeu.

Ce qui m'inquiète là-dedans, c'est le coût énorme que la ville de Montréal doit encourir pour récupérer ces sommes. Parfois, au niveau de l'exécution des jugements, on sait que c'est un coût disproportionné par rapport à l'infraction. Cela coûte à l'État ou à la municipalité beaucoup plus cher d'aller récupérer le montant d'une amende, surtout dans le cas du stationnement, que d'imposer une clause extrêmement rude vis-à-vis d'une personne qui ne respecterait pas le paiement de son amende. Je pense que, dans les circonstances, ça évite des frais pour la population.

Pour illustrer le problème, il y a un cas qui m'a été soumis dans mon comté, il y a à peu près un mois, d'une personne qui avait reçu un avis de la Sûreté du Québec parce qu'elle conduisait avec un feu arrière défectueux. La vérification de la police se fait et on se rend compte, en même temps, que la personne n'avait pas son papier d'assurance. On lui donne 48 heures pour se présenter à la Sûreté du Québec pour aller régler ça. La dame en question se rend à la Sûreté du Québec pour régler les deux problèmes. On dit: Il n'y a pas de problème, tout est réglé. Cela remonte à 1981. Quelle fut sa surprise, en 1984, de recevoir un agent de la Sûreté du Québec chez elle qui vient la retracer, finalement, pour lui dire qu'il s'en vient avec un mandat d'arrêt pour l'amener à Parthenais pour exécuter trois jours de prison, à moins de payer 119 \$ immédiatement pour l'infraction. Elle n'avait jamais été avisée qu'une action avait été prise contre elle.

Ce que je veux illustrer par cet exemple, c'est que cette dame ne l'avait pas su. Indépendamment de tout ça, même si elle l'avait su, le coût total pour exécuter une

amende de 119 \$ pour un feu arrière défectueux était complètement disproportionné. Cela a dû coûter à l'État peut-être 2000 \$ pour faire exécuter cette sentence. Ils l'ont amenée à Parthenais pendant trois jours, ce qui a finalement résulté en une soirée à Parthenais avec une gardienne à côté d'elle pendant tout le temps où elle était détenue. C'est peut-être plus facile quand on est condamné pour meurtre de ne pas se faire surveiller que quand on va pour une infraction de stationnement, vous remarquerez. Mais disons que dans ce cas, ce qui m'avait frappé dans tout ce processus de mise en place de récupération d'une amende suite à une infraction, c'était le coût énorme que ça entraînait pour l'État. Cela montait à quelques milliers de dollars pour exécuter un jugement pour une infraction, pour un feu arrière défectueux.

Dans certains cas, si la personne a à sa connaissance un jugement contre elle, le jugement n'est pas respecté, l'amende n'est pas payée. Au lieu de faire une exécution de sentence ou quoi que ce soit, si on dit: Vous serez pénalisé, votre permis sera suspendu, je pense qu'on pourra régler facilement la question d'exécution des jugements.

M. Tardif: M. le Président, c'est sûr que dans le cas des infractions au stationnement, c'est une autre chose. Dans le cas des infractions pour les véhicules en mouvement, il n'y a peut-être pas de suspension immédiate, mais après accumulation de douze points, il y a suspension du permis. Ceci n'est pas relié au paiement ou au non paiement de l'amende. Je voudrais juste cerner les cas.

Deuxièmement, je pense que le député de Laprairie, l'ayant entendu depuis quelques jours en commission ici, défenseur des droits et libertés individuelles, je laisse le soin de dire comment il aurait réagi à cette même citoyenne de son comté qui, au lieu de se voir confrontée avec un agent de la paix qui l'amène à Parthenais, se présente à la régie pour renouveler son permis de conduire et qu'on lui dit: Madame, nous regrettons, nous ne renouvelons votre permis de conduire ou vos plaques d'immatriculation parce que nous avons été informés par le service de police de Laprairie que vous n'avez pas payé une amende.

Une voix: D'accord.

M. Tardif: À supposer que la dame dise: Oui, je l'ai payée, ou très bien je vais la payer, comment se fait l'appariement entre la démarche et ce... Je ne dis pas que ce n'est pas faisable, je dis présentement: Il y a des implications assez lourdes à cette espèce de justice sommaire et automatique et je voudrais qu'on puisse en évaluer tous

les impacts. C'est sûr que la loi des rendements décroissants joue là-dedans et que lorsque les services policiers doivent aller servir une sommation de Montréal à Mont-Laurier, ils disent: Compte tenu de l'amende que cela va rapporter, on va attendre qu'elle revienne à Montréal. Les policiers sont équipés de radio dans leur voiture. Lorsqu'un véhicule commet une infraction, la première chose qu'ils font, c'est de communiquer avec leur centrale de renseignements et celle-ci dit: Ah oui, la plaque numéro untel, etc. a commis déjà trois infractions. À ce moment-là, le sabot de Denver est appelé et on l'applique lorsque quelqu'un est déjà déclaré coupable d'une infraction.

M. Ciaccia: Non, je regrette, M. le Président.

Le Président (M. Desbiens): M. le député, à l'ordre! M. le député de Laprairie, s'il vous plaît.

M. Ciaccia: Quelqu'un peut l'entendre sur le "scanner".

M. Tardif: Pardon?

M. Ciaccia: Quelqu'un peut l'entendre sur le "scanner".

Le Président (M. Desbiens): M. le député de Laprairie, s'il vous plaît.

Une voix: J'ai peur.

M. Saintonge: Il y a une grosse nuance dans ce que vous avez dit. Vous l'avez reconnu. Disons que c'est une infraction pour laquelle quelqu'un a été condamné par un tribunal. C'est dans ce sens.

M. Tardif: Oui.

M. Saintonge: Je pense qu'en ce qui concerne le respect des droits et des libertés de la personne, dans un tel cas, s'il y a eu des jugements de cour, il n'y a pas de problème. Quant au cas que je vous ai présenté, cela semble peut-être contradiction. La dame n'avait pas reçu de sommation chez elle et elle a eu une condamnation. Mais si on en vient éventuellement à suspendre le certificat d'immatriculation pour défaut de paiement à la suite d'un jugement, Dieu sait que nous recevons l'avis du bureau des véhicules à moteur un mois d'avance au minimum au moment du renouvellement du certificat d'immatriculation. Pendant ce temps, la personne a le temps de corriger la situation. En tout cas, ce que je note avec plaisir ici, c'est que le ministre me dit que le problème est à l'étude et que la suggestion de Montréal s'appliquerait non

seulement à Montréal mais à l'ensemble des municipalités du Québec, au gouvernement du Québec, à la Sûreté du Québec dans les poursuites pour infractions par le ministère de la Justice. En terminant, puisque le ministre me dit que c'est examiné par un comité, peut-il nous donner la date vers laquelle le comité est censé avoir terminé ses travaux et donner avis sur les recommandations finales qu'il pourra faire à propos une telle situation?

M. Tardif: Le premier trimestre de 1985.

M. Saintonge: Le premier trimestre...

M. Tardif: De 1985, en mars ou avril.

M. Saintonge: Cela veut dire que si la suggestion de Montréal agréait éventuellement au ministre des Transports, on pourrait se retrouver avec un projet de loi, peut-être à la fin de la prochaine session, apportant des modifications au Code de la sécurité routière afin de mettre en vigueur une telle...

M. Tardif: Un effet de débordement. Je ne veux pas entrer dans la plomberie ici.

M. Saintonge: Non.

M. Tardif: Imaginons que l'infraction ait été commise à Québec, que le véhicule se trouve à Montréal, que la régie agisse en quelque sorte un peu comme intermédiaire entre les services policiers de Montréal et de Québec, il y a une espèce d'entente et cela doit déborder le cadre d'une seule ville. C'est ce à quoi j'en viens.

M. Saintonge: De toute façon, M. le Président, on sait que, par le système de pénalité actuellement, les infractions sont transmises au bureau des véhicules à moteur. Là, on ne se retrouve plus avec des infractions nécessairement pénalisées par le système de pénalité, mais dans le cas d'infractions reconnues par le tribunal, même si elles ne sont pas incluses dans le système de pénalité, par exemple, dans le cas d'un feu arrière défectueux, lorsque l'amende n'est pas payée pendant un certain temps, j'imagine qu'on peut transmettre également ces informations au bureau et, éventuellement, les intégrer au fameux fichier qui peut accumuler un nombre considérable de données, ce qui est finalement le point de la technique moderne. À ce moment-là, on peut en arriver, si on veut mettre au point un système, à rendre justice à une telle demande de la ville de Montréal ou à rendre possible l'application d'une telle demande. Ce dont je voulais m'assurer, avec ma dernière question, c'était,

lorsque vous me parliez du premier trimestre de 1985, qu'une telle recommandation qui me paraît intéressante pourrait régler beaucoup de problèmes dans beaucoup de municipalités, surtout celles à gros volume de billets de circulation, les grandes villes comme Montréal, Québec, Laval, Sherbrooke et Hull, j'imagine. On pourrait le faire à Trois-Rivières aussi. On pourrait en arriver à ce moment-là à régler un problème fort onéreux pour ces municipalités. Dans les recommandations qui vous seront faites éventuellement par le comité, je désirerais qu'on puisse ne pas mettre cela sur les tablettes, mais avoir une date approximative où on pourra réexaminer la situation et la soumettre à la considération du ministre et des légistes du ministère pour arriver à donner force à une telle recommandation, s'il y a lieu.
(22 h 15)

M. Tardif: J'en prends bonne note, M. le Président.

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

M. Saintonge: M. le Président, je pense que c'était hors du cadre de l'article 20. C'était à la fin d'un paragraphe...

M. Tardif: C'était à l'article 19.

M. Saintonge: On se retrouvait à la fin du chapitre qui a trait aux suspensions de permis, etc.

M. Tardif: C'est cela, M. le Président.

Infractions et peines

Le Président (M. Desbiens): Dans ce cas, est-ce que j'appelle l'article 20?

M. Tardif: C'est cela, M. le Président.

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

M. Ciaccia: On vient juste de commencer l'article 20.

M. Tardif: On ne fait qu'enlever l'article 42 qui prévoit une sanction plus sévère pour les véhicules mis au rancart. On ne fait qu'enlever l'article 42 de l'énumération prévue à l'article 48 du code, de façon à prévoir ailleurs une sanction plus sévère dans le cas des véhicules mis au rancart et qui disparaissent.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): L'article 20 est adopté. J'appelle l'article 21.

M. Tardif: Lorsque la plaque d'immatriculation a été endommagée au point d'empêcher l'identification du véhicule routier, si c'est uniquement passer un linge dessus et que cela permet l'identification, ce n'est pas le cas.

M. Saintonge: Ce n'est pas un tel genre de dommage. Est-ce que, M. le Président, dans un tel cas, il n'aurait pas lieu de prévoir que la plaque serait ni plus ni moins confisquée, qu'on la remplace. Si on retourne le véhicule sur la route, il va se retrouver un coin de rue plus loin, la police va l'arrêter à nouveau, cela va être une infraction continue et continue à différentes époques de la journée. Je ne sais pas s'il y a des dispositions ailleurs qui sont prévues. Parce que si la plaque est endommagée au point qu'on ne puisse l'identifier, si on l'arrête et qu'on lui dit: On vous donne une infraction dans ce sens, s'il s'en va plus loin, trois coins de rue plus loin un autre policier en automobile l'aperçoit, l'arrête, lui donne une autre contravention, il va faire un bout de chemin jusqu'à chez lui et finalement on n'aura pas résolu le problème. Dans ce sens, je me demandais s'il y avait une autre disposition de prévue.

M. Tardif: M. le Président, cet article ne change pas la loi actuelle en ce qui concerne les plaques altérées, modifiées et qui ne permettent pas l'identification. Le seul élément nouveau de 49 actuel par rapport au 49 proposé par l'article 21, M. le Président, c'est qu'on dit que la plaque est endommagée au point d'empêcher l'identification du propriétaire du véhicule alors qu'avant cela, c'était au point d'empêcher l'identification du véhicule. C'est tout. Cela ne change rien sur la question des plaques altérées ou pas.

M. Saintonge: Je sais que ce n'est pas une question de plaque altérée. Ma question était simple, c'est que je me demandais si dans un tel cas, si on donne une infraction à quelqu'un pour cela, il devrait changer sa plaque à un moment donné. On devrait lui donner l'obligation de changer sa plaque. On parle de moyen plus efficace pour assurer la mise en force du Code de la sécurité routière, cela pourrait être un moyen qu'on pourrait envisager dans ce sens.

M. Tardif: L'article 56 du code qui est introduit par l'article 24 du projet de loi, on va y arriver dans trois articles, il est question des plaques altérées, endommagées, etc.

M. Saintonge: Ici, M. le Président, je pense que ce n'est pas le cas d'une plaque altérée, c'est une plaque endommagée au point d'empêcher, dans le cas de l'article 49.

Je ne sais pas si c'est le même point qu'on vise. J'attire l'attention du ministre là-dessus.

M. Tardif: L'article 24, c'est sûr, parle de plaque altérée au point d'empêcher l'identification d'un véhicule. Cela présume que l'altération est quelque chose de volontaire, n'est-ce pas? Alors que la plaque endommagée à la suite d'un accident, ce n'est pas la faute de l'individu. Les dispositions doivent être prises pour la remplacer sans qu'il y ait sanction pénale. L'altération est un geste délibéré. Je suppose que...

Mme Bacon: Est-ce que...

M. Tardif: Oui, madame.

Le Président (M. Champagne): Oui, madame.

Mme Bacon: On parle d'une amende de 25 \$ à 50 \$, est-ce que cela fait longtemps que c'est de 25 \$ à 50 \$? On ne veut pas changer ces montants?

M. Tardif: Depuis l'adoption du code en 1981...

Mme Bacon: On ne sent pas le besoin de les augmenter?

M. Tardif: Encore une fois, c'est la distinction entre l'article 21 et l'article 24. Il n'y a pas d'altération volontaire. La plaque est endommagée; ce n'est pas nécessairement la faute de l'individu. Quelqu'un a pu reculer sur sa voiture, elle est endommagée et il ne le sait peut-être pas. Même s'il le sait, du fait qu'il n'en est pas responsable, il laisse porter. Alors que lorsqu'il s'agit d'altération de propos délibéré, c'est plus grave et cela va de 200 \$ à 500 \$.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'article... Une autre question?

M. Saintonge: Seulement un point sur lequel j'avais soulevé l'attention. À mon point de vue, il y a une question de jugement, quand on dit: endommagée au point d'empêcher l'identification. Si c'est vraiment le cas, quand un officier l'a constaté, qu'on ne laisse pas cinq officiers faire de même pour dire à la personne: Change ta plaque! Il devrait y avoir un mécanisme. Si vraiment la plaque est endommagée à ce point, la personne devrait non seulement être obligée de payer une amende pour ne pas l'avoir vérifié en temps utile, mais aussi être obligée de la changer.

M. Tardif: Si ma mémoire est bonne, cela fait aussi partie des articles pour

lesquels un avis de 48 heures sera donné à la personne pour voir à remplacer sa plaque.

M. Ciaccia: Oui, d'accord. S'il n'est pas assez intelligent...

M. Tardif: L'objectif, "The name of the Game", ce n'est pas de prendre les gens en défaut, c'est de permettre l'identification du véhicule.

M. Ciaccia: S'il n'est pas assez intelligent pour la réparer après la première infraction...

M. Tardif: Bien là...

M. Ciaccia:... il en mérite une autre.

M. Saintonge: Parfait, adopté.

Le **Président (M. Champagne):** L'article 21 est adopté. J'appelle l'article 22.

M. Tardif: C'est un nouvel article, M. le Président, pour couvrir les cas d'utilisation ou de permission d'utilisation d'un véhicule dont l'immatriculation est suspendue.

Mme Bacon: En ce moment, M. le Président, y a-t-il une amende qui est facturée? Est-ce que c'est dans les mêmes montants, de 200 \$ à 500 \$, ou si cela n'existe pas? Est-ce que c'est complètement nouveau?

M. Tardif: Cela n'existe pas.

Mme Bacon: Pourquoi dit-on 200 \$ ou 500 \$? Pour que cela fasse concordance avec l'article 24 ou... ? Ce n'est pas la même sorte d'infraction.

M. Tardif: C'est une infraction suffisamment grave de conduire avec un véhicule dont l'immatriculation a été suspendue pour justifier une amende de cet ordre.

Mme Bacon: Dans le même ordre que celle imposée dans le cas où elle est altérée.

M. Tardif: Là, c'est plus que la plaque. Cela peut être tout le véhicule dont l'immatriculation a été suspendue lorsqu'il est jugé dans un état dangereux. Ce n'est pas uniquement la plaque, c'est tout le véhicule. Une personne impliquée dans un accident, n'ayant pas d'assurance, est insolvable.

Mme Bacon: C'est le même montant que l'amende qui est demandée à l'article 24.

M. Tardif: Dans le cas de l'altération

volontaire, oui.

Mme Bacon: C'est là-dessus qu'on s'est basé pour avoir les mêmes montants ou s'il y a une autre raison pour qu'on dise 200 \$ à 500 \$.

M. Tardif: Cela entrerait dans la catégorie des amendes où la personne, d'un propos délibéré, contrevenait à la loi et non pas, par malchance, voyait sa plaque endommagée, n'est-ce pas?

Mme Bacon: C'est pour un motif grave. Les motifs sont jugés graves à ce moment-là.

M. Tardif: C'est cela, oui. Le permis n'est pas suspendu...

Mme Bacon: Cela peut aller jusqu'à 500 \$.

M. Tardif: C'est cela, mais à la discrétion du tribunal évidemment.

Le **Président (M. Champagne):** M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Puisque c'est une infraction qui m'apparaît assez grave dans ce cas présent. On parle d'amendes de 200 \$ à 500 \$. Dans un tel cas, n'y aurait-il pas lieu de prévoir une suspension de permis?

M. Tardif: On parle plus loin des dispositions dans le cas d'une personne qui conduit déjà, alors que son permis est déjà suspendu.

M. Saintonge: Son permis de conduire... Mais là, il y a une infraction alors c'est l'enregistrement du véhicule qui est suspendu, ce n'est pas le permis de conduire.

M. Tardif: D'accord. Il est prévu également...

M. Saintonge: Si quelqu'un, à sa connaissance...

M. Tardif: À l'article 140 du projet?

M. Ciaccia: On ne se rendra pas là ce soir, à l'article 140.

M. Saintonge: Il arrive quoi à l'article 140? Je m'excuse.

Mme Bilodeau: C'est l'article 140 du code actuel qui prévoit une amende de 200 \$ à 500 \$ pour quelqu'un qui conduit alors que son permis de conduire a été suspendu. Alors, on a l'équivalent ici lorsque les plaques ont été suspendues.

M. Saintonge: Ma question se posait dans un souci de rendre la pénalité peut-être plus onéreuse si, d'une certaine façon c'est une infraction qui est grave. Là vous avez le cas de quelqu'un qui a un permis de conduire qui est suspendu, vous avez une amende supplémentaire. Je ne sais pas si dans un tel cas on donne une suspension plus longue, on le verra rendu là. Mais, ici, vous avez quelqu'un qui détient un permis de conduire et qui peut conduire un véhicule sur le chemin. Il doit s'assurer si, à tout le moins, le véhicule qu'il conduit répond aux normes. C'est dans un cas où un véhicule ne répondrait pas aux normes que le code édicté. Dans un tel cas, la personne se met dans cette situation sciemment. A mon point de vue, comme on dit, c'est de rire du monde. On fait fi de la loi et on dit: "Never mind" je m'en vais pareil, je prends l'auto et je me promène. Dans un tel cas, à mon point de vue, pour un individu, payer 200 \$ d'amende il n'y a rien là. Il va en payer des 200 \$ c'est certain; cela ne le dérangera pas, il peut en payer. Mais pour d'autres personnes c'est peut-être un montant important. On voit souvent des cas où des gens font fi de la loi, font fi d'une prescription qui peut apparaître importante au point de vue de la sécurité. Dans un tel cas, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'envisager une sanction sévère au point de vue monétaire et également une suspension de permis de conduire?

M. Tardif: C'est que s'il conduit alors que son véhicule fait déjà l'objet d'une suspension, il peut voir son droit à obtenir une immatriculation suspendu. On va le voir plus loin.

M. Saintonge: Dans cette question, à mon point de vue, on ne touche pas fondamentalement... Si je peux conduire, je peux prendre mon véhicule qui n'a pas de permis d'immatriculation, je pourrai m'en servir. À ce moment on pénalise quoi? La possibilité de renouveler l'immatriculation mais on n'a pas réglé le problème de l'individu, qui, sciemment contrevient à la loi et qui pourrait le faire avec n'importe lequel autre véhicule dont le permis est également suspendu. Il se retrouvera toujours avec un permis en main, quand même il ferait cinq fois la même infraction, il va toujours détenir un permis pour pouvoir conduire et renouveler son infraction à des 500 \$ d'amende au maximum et ce n'est pas plus compliqué que cela. Si à ce moment l'individu qui conduit son propre véhicule ou le véhicule de quiconque mais dont l'immatriculation est suspendue, c'est une infraction grave. Il devrait subir des foudres plus importantes que cela. Même qu'à ce moment-là, on ne le pénalise pas au niveau du renouvellement de son propre certificat

d'immatriculation du véhicule dont il est propriétaire, mais on le pénalise au niveau de sa possibilité de conduire un véhicule sur la route. En tout cas c'est une suggestion que je me permets de faire et c'est une question que je pose en ce sens.

M. Ciaccia: L'immatriculation est suspendue...

Le Président (M. Champagne): Cela va, M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Merci. Si l'immatriculation est suspendue, est-ce que le véhicule est assuré pour dommages corporels?

M. Lalande: C'est un motif de suspension. Mais un des motifs de suspension de l'immatriculation à un véhicule qui circule, mais non pas simplement tous les véhicules qui sont immatriculés au nom d'un tel propriétaire, ce sont tous les véhicules en même temps qui sont suspendus, leur immatriculation est suspendue pour celui-là.

M. Ciaccia: Non, il y a deux assurances: il y a l'assurance qu'un propriétaire doit obtenir pour les dommages matériels il obtient cela d'une compagnie privée...

M. Lalande: C'est cela.

M. Ciaccia: S'il ne l'obtient pas c'est une raison pour suspendre l'immatriculation.

M. Lalande: C'est cela.

M. Ciaccia: Mais une fois que l'immatriculation est suspendue, est-ce qu'il est couvert par la Régie de l'assurance automobile pour les dommages corporels?

M. Lalande: Corporels oui. Il est toujours couvert par la Régie de l'assurance automobile pour les dommages corporels.

M. Ciaccia: Alors même s'il n'a pas d'immatriculation, s'il a un accident, s'il tue quelqu'un ou cause des dommages corporels, il est couvert par la Régie de l'assurance automobile.

M. Lalande: Là, si le ministre me permet, c'est le principe du régime de l'indemnisation sans égard à la faute.

M. Ciaccia: Ce n'est pas la question de sans égard à la faute c'est une question qu'il n'a même pas d'assurance. D'après moi l'assurance est attachée à l'immatriculation. On paie X dollars par année non pas seulement pour la plaque mais on paie pour l'assurance.

(22 h 30)

M. Lalande: Si vous me permettez je voudrais attirer votre attention sur un fait: Quand il y a une suspension de l'immatriculation on est toujours en droit de la modifier, en allant s'assurer avec un assureur privé. Donc, on peut toujours y remédier; tandis que le permis de conduire... Je voudrais ajouter un peu plus loin et vous souligner que dans le cas d'une suspension d'immatriculation, dans bien des cas le lien de droit n'est pas fait avec le propriétaire. Comme vous l'avez souligné tout à l'heure, cela peut être n'importe qui qui conduit un véhicule qui est sous l'effet d'une suspension de l'immatriculation, de sorte que cela peut pénaliser toute la famille; ce qui est différent. Par exemple, cela peut être la femme qui peut être empêchée - ou le mari, le conjoint - de conduire ce véhicule pendant que l'immatriculation est suspendue.

M. Ciaccia: Ma question je vais la répéter pour ce que soit clair. Quand on paie pour l'immatriculation, on paie pour une assurance pour dommages corporels, d'accord?

M. Tardif: Lorsqu'on prend son permis de conduire, également, pas uniquement lorsqu'on achète...

M. Ciaccia: D'accord, l'immatriculation et le permis de conduire, très bien. Si l'immatriculation est suspendue, est-ce que le véhicule est assuré pour dommages corporels?

M. Tardif: Oui, oui.

M. Ciaccia: Cela ne change pas.

M. Tardif: De la même manière que si le député de Mont-Royal est propriétaire d'un véhicule ou l'était du temps de l'assurance privée et qu'il permettait à quelqu'un de conduire ce véhicule sans permis, son assureur devait le couvrir même s'il n'avait pas de permis de conduire.

M. Ciaccia: Cela peut arriver, par exemple, qu'il n'y ait pas d'assurance pour des dommages matériels. C'est un motif de suspension.

M. Tardif: On n'a pas de contrôle là-dessus.

M. Ciaccia: Je comprends. Alors, c'est un motif de suspension et je viens rejoindre la préoccupation de mon collègue en disant que si vous avez suspendu l'immatriculation, premièrement cela peut être parce qu'il n'y a pas d'assurance pour des dommages matériels. Est-ce que c'est suffisant de dire qu'il va avoir seulement une amende de 200 \$?

M. Tardif: On verra plus loin qu'il peut y avoir, également, des sanctions de type administratif, c'est-à-dire en regard de son droit d'obtenir une nouvelle immatriculation ou un permis. Là, on parle de ce que le tribunal peut imposer en termes d'amendes, de sanctions pénales.

M. Ciaccia: Pénales, de 200 \$ à 500 \$.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Il y a d'autres sanctions administratives après.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: Si ce véhicule n'est pas couvert par l'assurance pour dommages matériels et si un accident arrive et que ce soit la responsabilité de ce véhicule, qu'est-ce qui va arriver à celui qui a des dommages? Il ne pourra pas recouvrer son dû.

M. Tardif: Dans la plupart des cas...

M. Lalande: Ce sont des règles de droit civil qui s'appliquent à ce moment-là.

M. Ciaccia: Je comprends, mais les règles du droit civil cela veut dire que cela peut arriver. Il y a certains cas qui me viennent à l'esprit où le type a causé des dommages et il n'avait pas d'assurance. Celui à qui il a causé des dommages ne pouvait pas récupérer parce que l'autre n'avait pas d'assurance. L'amende de 200 \$ à 500 \$ ne me semble pas beaucoup. Ce n'est pas beaucoup. Ce n'est pas assez, cela, "law and order"; il faudrait que ce soit plus que cela. La régie est satisfaite avec une amende de 200 \$? Vous n'êtes pas bien sévère.

M. Tardif: S'agissant d'un article de droit nouveau, on verra s'il y a lieu, peut-être, de rajuster.

Le Président (M. Champagne): L'article 22 est-il en suspens ou préférez-vous l'adopter?

M. Tardif: Non, c'est le permis qui est suspendu.

M. Ciaccia: Non, l'immatriculation est en suspens, mais l'article est adopté.

Le Président (M. Champagne): Un instant alors. Est-ce que l'article 22 est adopté?

M. Ciaccia: Oui, oui.

Le Président (M. Champagne): L'article 22 est adopté. Article 23. Vous avez ici un

amendement: "Insérer dans la première ligne de l'article 54, après le nombre 35, le nombre 36."

M. Tardif: Est-ce qu'on peut avoir la série des articles en cause? Texte proposé: "Quiconque contrevient aux articles 4, 5, 34, 35, 40, 40. 1, 41 ou 42..." et on a ajouté 36. Qu'est-ce que c'est, 4 et 5? L'obligation d'enregistrer ou d'immatriculer. 34: Session du droit de propriété. 40 et 41: Les recycleurs.

M. Ciaccia: Les droits et règles que doivent respecter les recycleurs.

M. Tardif: On l'a vu tantôt.

M. Ciaccia: Il s'agit de l'enregistrement en cas de mise au rancart.

M. Tardif: Voilà!

Mme Bacon: M. le Président...

Le Président (M. Champagne): Oui.

Mme Bacon:... encore une fois, je reviens au montant des amendes. Ce sont toujours les mêmes montants, 100 \$ et 200 \$⁷. Cela ne change pas?

M. Tardif: Dans ce cas-là, oui, c'est cela. Cela n'apparaît pas suffisant?

Mme Bacon: Vous ajoutez de nouvelles infractions, mais vous gardez les mêmes montants.

M. Tardif: C'est cela. Auparavant, les articles couverts par la loi 54 n'avaient trait qu'à l'immatriculation. Comme dorénavant il y aura l'obligation d'enregistrer, il faut donc introduire dans cet article les dispositions traitant de l'enregistrement.

M. Ciaccia: À l'article précédent, est-ce que quelqu'un qui conduit une automobile dont l'immatriculation est suspendue perd des points?

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia: Perd-il des points?

M. Tardif: Quelqu'un qui conduit un véhicule dont le permis d'immatriculation est sous le coup d'une suspension ne perd pas de points pour cette fin-là?

M. Ciaccia: Le Journal des débats indique que M. Lalande a dit non. Il ne perd pas de points.

M. Lalande: Il n'y a pas de points d'inaptitude qui sont acquis avec la

suspension... La table des points ne comprend pas cette infraction.

M. Saintonge: Ce sont des infractions en mouvement, la table des points. C'est cela. Là, cela devient une infraction par rapport au véhicule.

M. Tardif: Cela ne met pas nécessairement...

M. Ciaccia: Le mouvement... Le véhicule, il "bouge".

M. Tardif: Oui, mais cela ne met pas nécessairement la vie des gens en danger, le fait de conduire... Pas nécessairement, le fait de conduire un véhicule dont le permis est suspendu. Si ce véhicule est par ailleurs en bonne condition et répond à toutes les exigences du code, cela devient plus une infraction technique.

M. Saintonge: Oui.

M. Ciaccia: S'il est suspendu parce qu'il a une défectuosité mécanique, qu'est-ce que vous dites de cela?

M. Saintonge: Là, c'est grave.

M. Tardif: Oui, mais ce n'est pas celle-là qui est ici là.

M. Ciaccia: Non, c'est avant.

M. Lalande: La table des points d'inaptitude est reliée au comportement du conducteur, au permis de conduire. C'est relié à cela et non pas à l'immatriculation.

M. Saintonge: C'est pour cela que je notais dans l'article précédent qu'au lieu d'avoir une pénalité en argent seulement, puisque l'infraction... Si le permis d'immatriculation du véhicule est suspendu - peut-être pour un défaut fort important - il va mettre des vies en danger bien plus que s'il conduit, par exemple, à 55 ou 60 kilomètres par heure dans une zone de 50. Si vous avez un véhicule dont le permis d'immatriculation est suspendu pour un défaut technique important et que, peu importe cela, le bonhomme prend le véhicule, se promène avec, je pense qu'il met la vie des gens en danger d'une façon beaucoup plus exceptionnelle que celle de conduire à une vitesse un peu plus élevée que la limite permise. C'est dans ce sens qu'à mon point de vue, on pourrait arriver à donner une suspension, parce qu'on voit souvent des cas de personnes qui sont des spécialistes là-dessus et ils vont d'un côté à l'autre. On n'a pas de problème. Le permis d'immatriculation suspendu, il peut même prendre une plaque ailleurs, la mettre sur son véhicule et rouler

avec cela, mais à ce moment-là, si le véhicule est en mauvais état ou si le permis est suspendu pour un défaut majeur au niveau du véhicule qui n'a pas subi l'inspection requise pour être sur la route, alors qu'on veut prévenir justement les cas de danger, on pourrait pénaliser d'une façon importante.

M. Lalande: Si le véhicule est dans un état de défectuosité mécanique tel qu'il est dangereux, ce véhicule est remis et la plaque en est enlevée. Ceux-là, c'est... Le cas qu'il faut bien se représenter quand on a l'immatriculation d'un véhicule, c'est souvent le véhicule d'une famille complète. Donc, il y a deux ou trois conducteurs qui sont sur ce véhicule-là. C'est pour cela que la sanction est différente que quand c'est relié au... En d'autres mots, un véhicule qui n'est pas immatriculé, en soi, ce n'est pas un danger pour la sécurité routière. C'est le conducteur qui le conduit qui peut être dangereux. C'est pour cela que la table des points est reliée au comportement du conducteur.

M. Saintonge: Je suis d'accord avec vous là-dessus, sauf que si le véhicule, selon le motif pour lequel le certificat d'immatriculation a été suspendu... Parce que l'attitude du chauffeur, qu'il soit dans un véhicule dont le permis d'immatriculation est suspendu ou pas, cela ne change pas, à mon point de vue. Ce qui peut être dangereux, c'est que si le permis d'immatriculation est suspendu en raison d'un vice important dans le véhicule, qui ne nécessitera peut-être pas d'une certaine façon la remise hors du chemin du véhicule, mais qui pourrait quand même être important, cela peut être dangereux pour la sécurité publique.

M. Lalande: Nous avons vu tout à l'heure dans les articles passés que si, de l'avis de nos ingénieurs ou, enfin, du mécanicien, le véhicule est dans un état tel qu'il constitue un danger, ce véhicule est remis. C'était simplement dans les cas de défectuosité mineure qu'on pouvait lui permettre de circuler pendant 48 heures, mais dans...

M. Ciaccia: En cas de défectuosité majeure, vous le prenez et vous l'amenez au garage?

M. Lalande: C'est exact. Il est remorqué s'il est dans un état tel...

M. Ciaccia: "Off the road". C'est une bonne règle.

M. Tardif: Or, l'article 22 avait déjà été adopté, si je comprends bien, M. le Président.

M. Ciaccia: Oui, oui, l'article 22 a été adopté. On est à l'article 23.

M. Tardif: L'article 23 est-il... ?

Le Président (M. Champagne): Enfin, là vous avez l'amendement. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adopté. Alors, est-ce que l'article 23 tel qu'amendé est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adopté. J'appelle l'article 24.

M. Tardif: On en a parlé tantôt de l'article 24. C'est pour l'altération des plaques.

M. Ciaccia: Si quelqu'un va altérer une plaque, c'est délibéré, ce n'est pas par accident.

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia: L'amende est de 200 \$.

M. Tardif: C'est le minimum, et le maximum est de 500 \$. Combien y a-t-il eu d'infractions à un tel article dans les années passées? Je ne le sais pas.

M. Ciaccia: Adopté.

Mme Bacon: Qu'arrive-t-il si le propriétaire n'est pas responsable de l'altération? Si cela a été fait à son insu, est-ce lui qui devra faire la preuve qu'il n'est pas le responsable? Le fardeau de la preuve repose sur lui.

M. Tardif: Le fardeau de la preuve au sens de l'article... Je présume ici qu'il lui incombe de démontrer qu'il n'est pas l'auteur de cette altération. La régie lui a remis une plaque en bon état; il l'a apposée sur son véhicule et, évidemment... Pardon? Ce sont les règles de preuve habituelles en matière de poursuite pénale.

Mme Bacon: Une fois qu'il a fait la preuve, on retire la...

M. Tardif: Le tribunal apprécie et déclare que...

Mme Bacon: Cela peut arriver cela aussi.

M. Tardif:... sa plaque a été volée et momentanément utilisée sur un autre véhicule pour aller commettre un vol et peut-être remise là. Quoique dans ce cas-là, on ne prend même pas la peine de la remettre.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'article 24 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Droits et renseignements exigibles

Le Président (M. Champagne): Adopté. J'appelle l'article 25 et vous avez ici plusieurs amendements. Le premier: remplacer le texte intraductif de l'article 25 par le suivant: "25. L'article 58 de ce code modifié par l'article 39 du chapitre 59 des lois de 1982 est de nouveau modifié. "

M. Tardif: Alors, le papillon, M. le Président, n'a pour but que de tenir compte de la refonte survenue dans le Code de la sécurité routière. Cela amende le texte introductif. Quant à l'amendement proposé, il vise tout simplement de permettre à la régie de "déterminer les droits d'immatriculation exigibles selon les catégories ou les sous-catégories de véhicules routiers, selon leur usage, selon l'identité de leur propriétaire ou en fonction du territoire où ils sont utilisés, et prévoir les modalités de versement de ces mêmes droits".

M. Ciaccia: Quel est le changement avec la loi actuelle? Est-ce que cela peut ouvrir la porte à des paiements échelonnés?

M. Tardif: Avant cela il était dit ici: "... où ils sont utilisés et décréter que ces droits peuvent être payables autrement qu'annuellement". Alors, ici on parle de prévoir les modalités de versement de ces droits. C'est essentiellement, je pense, le seul... Pardon?

M. Ciaccia: Est-ce pour permettre l'augmentation des tarifs d'immatriculation et une fois que cela a été augmenté à un niveau pas mal haut, on dit: On va payer tant par mois?

M. Vézina: Si vous me le permettez, M. le ministre, je dirai que c'est pour permettre...

M. Tardif: Une opération bancaire pour des individus ou des compagnies qui ont plusieurs véhicules de faciliter les transactions avec la régie.

M. Vézina: Cela s'adresse aux entreprises. À l'heure actuelle, une entreprise qui a 200 véhicules, chaque immatriculation

est sur chacun des véhicules. Là ce que l'on veut faire, c'est un dossier "entreprise" et échelonné dans le temps.

M. Tardif: 5000 autobus à la CTCUM et des choses comme celle-là.

M. Vézina: C'est ce que l'on veut faire. On veut donner un meilleur service aux entreprises pour ne pas qu'elles aient à payer...
(22 h 45)

M. Ciaccia: Alors, une entreprise, si je comprends bien, aura le droit - supposons qu'elle a 200 véhicules à 100 \$ chacun, donc 20 000 \$ - de ne pas payer ce montant tout de suite, elle pourra le payer...

M. Vézina: C'est cela. On veut échelonner cela dans le temps.

Une voix: Ils peuvent étaler.

M. Ciaccia: Un individu n'aura pas ce droit?

M. Vézina: Un individu a une auto!

M. Tardif: Il a une auto.

M. Ciaccia: Oui, un individu a une auto, mais il a un salaire aussi. Une entreprise qui a 200 autos a beaucoup plus de salaire.

M. Tardif: Dix individus...

M. Ciaccia: Comment justifiez-vous cela, vous, les sociaux-démocrates? Une entreprise peut payer cela sur douze mois et le pauvre individu doit payer tout de suite!

M. Tardif: Non, non. M. le Président, ce n'est pas le paiement sur douze mois qui est en cause ici, c'est la possibilité d'étaler l'émission des plaques du parc de véhicules de cette entreprise sur l'année, comme on le fait pour l'individu. Dans le cas des individus, les permis peuvent...

M. Ciaccia: Alors, ce n'est pas le paiement de la plaque qui est échelonné, c'est que sur les 200...

M. Tardif: Non, non.

M. Ciaccia:... véhicules, vous allez dire...

M. Tardif: "Spread it out".

M. Ciaccia: Janvier, février...

M. Tardif: Voilà!

M. Ciaccia: Mais ce n'est pas cela que

cela dit. Excusez-moi! Cela dit: "Prévoir les modalités de versement de ces droits. " C'est le paiement dont vous changez les modalités, par l'obtention des immatriculations. Ce n'est pas cela que vous dites dans l'article. Je vous suis quand vous dites que, s'il y a 200 véhicules, au lieu de toutes les obtenir au mois de février, vous pouvez échelonner cela sur l'année. Mais quand vous dites "prévoir les modalités de versement de ces droits", cela est une autre affaire. Ce n'est pas la même chose.

M. Tardif: Les modalités de versement n'impliquent pas l'étalement des paiements. Ici, dans les notes, on dit: Il est prévu, par voie réglementaire, d'offrir à tout client possédant plusieurs véhicules, effectuant plusieurs transactions annuellement avec la régie, la possibilité de se constituer un compte d'opérations où se cumuleront tous les déboursés et les remboursements relatifs à ces transactions. Quelques avantages de ce compte d'opérations ont trait à l'élimination de la nécessité de connaître le coût de la transaction avant de se rendre au centre de services, à l'élimination de l'administration de chèques, etc.

Donc, il y a...

M. Ciaccia: Je suggérerais au ministre de faire relire et revoir cet article par les légistes. Parce que de la façon dont il est rédigé, il permettrait à la régie de prévoir des modalités de versement des droits. Les droits sont sur chaque véhicule. Cela permet, de la façon dont c'est rédigé, d'échelonner le paiement sur une période de mois.

Ce n'est pas cela que vous me dites; vous dites que votre intention, c'est de permettre que les immatriculations soient obtenues à différents temps de l'année. Ce n'est pas cela que l'article dit.

M. Tardif: C'est aussi de faire du compte à compte avec une entreprise possédant un parc d'automobiles considérable, dès alors que, par exemple, elle a un véhicule pour une période d'année, elle retourne les plaques parce que ceux-ci sont mis au rancart, sont abandonnés, il y a donc un crédit à cette entreprise. Subséquemment, elle va acheter d'autres véhicules, il y aura donc l'obligation pour elle d'immatriculer. Au lieu de faire des sorties...

M. Ciaccia: Ce ne sont pas des versements, c'est... Comment dirait-on cela?

M. Tardif: Du compte à compte. Ce sont des modalités de versement ou de paiement.

M. Ciaccia: Non, non. Ce sont des modalités de paiement, mais ce ne sont pas des versements. Les modalités de

versement... Le versement...

M. Vézina: À l'heure actuelle, M. le député de Mont-Royal, il y a des entreprises où on s'échange des chèques, entre la régie et les entreprises, à un rythme... Je dirais à une vitesse grand V. Pourquoi? Parce que l'entreprise change énormément de véhicules. On est obligé de donner un crédit à cette entreprise parce que le véhicule est retiré et il n'y a pas d'immatriculation. Elle achète de nouveaux véhicules, à nouveau. Alors on d'échange un tas de chèques.

Ce que l'on veut, c'est un compte d'opérations avec les entreprises. On veut tout simplement éviter de se faire des chèques de remboursement et qu'elle évite de nous faire des chèques. C'est tout simplement avoir un compte opérations-entreprise pour des grandes flottes.

M. Ciaccia: Ce que vous dites, c'est exact, on n'a pas d'objection à cela. Je suggère...

M. Tardif: Mais le petit dictionnaire nous dit...

M. Ciaccia: Lequel?

M. Tardif:... Larousse...

M. Ciaccia: Larousse. Robert est meilleur!

M. Tardif: Pas Le Petit Robert...

M. Ciaccia: Le Petit Robert est meilleur.

M. Tardif:... nous dit "c'est l'action de verser..."

M. Ciaccia: Le Gros Robert est encore mieux!

Une voix: Vous lisiez et je veux suivre cela attentivement.

M. Tardif: "Versement: Action de verser de l'argent, des valeurs à une caisse, paiement. " Ce n'est pas nécessairement l'étalement; versement n'égale pas étalement.

M. Vézina: C'est exactement... Encore une fois, c'est parce qu'on s'échange mutuellement des chèques, des remboursements...

M. Ciaccia: On ne fera pas un gros débat, mais je vous suggère que comme c'est écrit...

M. Tardif: Si on aimait mieux "prévoir les modalités de paiement", je n'ai pas d'objection. Le dictionnaire nous dit que

c'est synonyme.

M. Ciaccia: Y a-t-il une différence dans votre petit dictionnaire entre "paiement" et "versement"?

M. Tardif: Je viens de lire la définition de "versement". Je peux aller voir la définition de...

M. Ciaccia: C'est sous "p".

M. Tardif: "Paiement".

M. Saintonge: Le ministre est en train de s'instruire.

M. Ciaccia: Le ministre est en train d'informer la commission.

M. Saintonge: Et nous autres aussi.

M. Tardif: "Pamplemousse"... "Paiement"... "Action de verser une somme d'argent pour s'acquitter d'une obligation; somme payée."

M. Ciaccia: Je pense que "paiement", c'est mieux. Prévoir les modalités de paiement de ces droits.

M. Tardif: Le gars dit: Moi, je suis obligé d'effectuer des paiements sur ma voiture à tous les mois.

M. Ciaccia: Mais on ne parle pas toujours le bon français. Il y en a qui disent cela, mais ce qu'ils veulent dire, ce sont des versements.

M. Tardif: M. le Président, à partir du moment où...

M. Ciaccia: Non, on ne s'engueulera pas. Cela va.

M. Tardif: Cela va. Adopté.

M. Saintonge: On pourrait mettre un pictogramme.

Des voix: Ah!

Le Président (M. Champagne): M. le ministre, pour éclaircir les choses, qu'est-ce qu'on fait avec le mot "paiement"? On le laisse tomber.

M. Tardif: Cela va, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): D'accord.

M. Ciaccia: On le laisse dans le dictionnaire. On laisse le mot "paiement" dans le dictionnaire et on laisse le mot "versement" dans la loi.

Le Président (M. Champagne): Dans la loi, parce que vous avez ici un amendement et il n'est pas question de versement ni de paiement quand même.

M. Ciaccia: Ah non! Pour l'amendement, il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Champagne): Cela veut dire que l'amendement 25 est adopté⁹.

M. Tardif: Adopté.

Le Président (M. Champagne): L'amendement 25 est adopté. C'est un peu plus compliqué, nous sommes toujours à l'article 25. Si vous voulez prendre le 1° et ensuite ce qui suit "2°", si vous voulez l'adopter, parce qu'il va y avoir aussi un autre amendement à 2°, après cela. C'est pour cela, si vous voulez, qu'on peut le prendre de cette façon.

M. Ciaccia: Oui, on vous suit.

Le Président (M. Champagne): Cela va. Le 1°, avec "2°".

M. Ciaccia: Très bien.

M. Tardif: 25, 1° et 2°, c'est fait.

Le Président (M. Champagne): Non. On a discuté aussi de l'amendement tout à l'heure et 25, 1°, "2°"...

M. Tardif: Est adopté.

Le Président (M. Champagne): D'après moi, c'était remplacer le texte introductif et on a toujours discuté là-dessus. Le texte introductif, l'amendement a été adopté. J'appelle le 1° et, ensuite, "2°". S'il est adopté, on va dire qu'il est adopté. Est-ce qu'il est adopté?

M. Tardif: Adopté.

M. Ciaccia: Est-ce qu'il y a un...

Le Président (M. Champagne): Il n'y a pas d'amendement pour le 1° "2°". Il n'y en a pas.

M. Ciaccia: D'accord. Adopté. Pas d'amendement. Adopté.

Le Président (M. Champagne): C'est adopté. D'accord. J'appelle le 2° "7°", et vous avez ici un amendement. Article 25, remplacer, dans le paragraphe 2, le paragraphe "7°" de l'article 58 de ce code par le suivant: "7° déterminer la forme et le contenu du certificat d'enregistrement et du certificat d'immatriculation;." Nous parlons sur l'amendement.

M. Tardif: Le texte actuel disait qu'on devait déterminer les renseignements à être fournis lors d'une demande d'immatriculation. Comme on introduit un système d'enregistrement, il faut l'inclure également. L'amendement proposé veut dire la même chose, mais il semble que c'est plus esthétique pour les esprits juridiques.

M. Ciaccia: C'est plus court. Adopté.

Le Président (M. Champagne): Cela veut dire que l'amendement est adopté.

M. Ciaccia: C'est cela que ça veut dire.

Le Président (M. Champagne): Cela veut dire que c'est adopté. Est-ce que le 2° qui inclut aussi "8°" est adopté?

M. Saintonge: "8°" est disparu, je pense.

Le Président (M. Champagne): Non.

M. Saintonge: D'accord. "8°".

Le Président (M. Champagne): "8°".

Une voix: Il n'est pas disparu.

M. Saintonge: "8°" reste là. D'accord.

M. Tardif: À l'heure actuelle, l'alinéa 8 ou le paragraphe 8 permet au gouvernement d'exempter de l'immatriculation certaines catégories de machinerie agricole et divers autres véhicules. Or, ce pouvoir d'exempter de l'immatriculation est étendu au pouvoir d'exempter de l'enregistrement.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): À l'article 25, 2°: "8°", est adopté tel qu'amendé.

Des voix: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): Très bien. Donc, on s'entend là-dessus. Là, je vais appeler le 3°. Vous avez un amendement sur la table. "Remplacer le paragraphe 3° par les suivants: "3° par la suppression du paragraphe 10°."

M. Ciaccia: On n'est pas encore arrivé au 10°, par exemple.

Le Président (M. Champagne): Un instant, là! Là, c'est une bonne question.

M. Saintonge: Notre lumière est éteinte.

Le Président (M. Champagne): Non, mais voici: "Remplacer le paragraphe troisièmement - c'est bien ça, ici - par les suivants..."

M. Saintonge: M. le Président, je pense que je peux vous dire une chose. Vous allez comprendre, quand je disais en commission la semaine dernière, que les lois les plus difficiles à suivre et à comprendre sont celles des Transports et des Affaires municipales. Êtes-vous d'accord pour celles des Transports?

Le Président (M. Champagne): Oui, mais enfin! C'est un peu compliqué mais on va se comprendre.

Non, je ne comprends pas. Est-ce que vous avez l'amendement vous autres? "Remplacer le paragraphe 3° par les suivants." Ensuite, vous avez: 3, c'est par la suppression du paragraphe 10°. Ensuite: "4°, par le remplacement du paragraphe 11° par le suivant". "11°, établir les autres conditions qui doivent être remplies lors d'une demande d'enregistrement, d'immatriculation ou du renouvellement de celle-ci par la délivrance du certificat d'enregistrement ou d'immatriculation, selon les catégories ou sous-catégories de véhicules routiers, selon leur usage, selon l'identité de leur propriétaire ou en fonction du territoire où ils sont utilisés."

M. Ciaccia: C'est très clair. Adopté.

Le Président (M. Champagne): Alors, l'amendement est adopté. Je vous pose la question: Est-ce que l'article 25 est adopté tel qu'amendé?

M. Ciaccia: Ah oui! Absolument.

Le Président (M. Champagne): D'accord. Merci.

M. Ciaccia: Je ne voudrais pas recommencer cet exercice-là.

Des voix: Ouf! Ouf!

Le Président (M. Champagne): J'appelle l'article 26.

M. Saintonge: Voulez-vous vous reposer un petit peu, M. le Président? Vous travaillez plus fort que nous autres là.

Une voix: C'est épouvantable. C'est fou "brack".

M. Tardif: À l'heure actuelle, la régie peut, par délégation, permettre à des personnes d'effectuer l'immatriculation pour elle. Dorénavant, elle pourra aussi le faire pour l'enregistrement. C'est tout.

M. Ciaccia: Ce ne sont pas les mêmes personnes.

M. Tardif: Bien oui, mais en principe.

M. Ciaccia: Le député de Bourassa aurait une question.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que M. le député de Bourassa a une question à poser?

M. Laplante: Je voudrais juste demander si les flottes entrent là-dedans elles aussi.

M. Tardif: Oui.

M. Laplante: Parce qu'il y en a un, è un moment donné, qui fait l'enregistrement et l'immatriculation pour tous les véhicules de la flotte. C'est ça?

M. Tardif: C'est ça.

M. Laplante: C'est rattaché à tout cela.
(23 heures)

M. Tardif: Article 27, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'article 26 est adopté?

Des voix: Non, non.

Mme Bacon: On a des questions.

M. Ciaccia: Est-ce que le ministre a répondu au député de Bourassa; il a un problème.

Mme Bacon: Je pensais que le ministre voulait répondre au député de Bourassa.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que le député de Bourassa a toujours une question sur la table?

M. Laplante: Non, c'est fait, M. le Président. Cela n'a pas paru, n'est-ce pas?

Le Président (M. Champagne): Cela n'a pas paru. S'il n'y a pas de question de la part du député de Bourassa, Mme la députée de Chomedey.

M. Tardif: Oui, madame.

Mme Bacon: On dit: le gouvernement peut aux conditions qu'il détermine. Est-ce qu'à ce moment-là, il y a des protocoles d'entente qui sont préparés? Est-ce qu'il y en a en ce moment en préparation avec des personnes en particulier?

M. Tardif: Les caisses populaires, par

exemple, sont des mandataires de la régie aux fins de la délivrance des permis avec une rémunération établie, etc.

Mme Bacon: C'est déjà établi, cela?

M. Tardif: Oui.

Mme Bacon: Est-ce que la rémunération reste la même?

M. Vézina: Chaque année, c'est révisé.

M. Tardif: Il y a une révision.

Mme Bacon: Il y a un nouveau protocole d'entente de signé chaque année suivant les montants de rémunération.

M. Tardif: C'est cela.

Mme Bacon: Est-ce qu'on peut penser qu'il y en aura d'autres que les caisses populaires?

M. Vézina: Il y en a d'autres, il y en a 34 autres.

M. Tardif: Il y en a 34 autres que les caisses populaires.

Mme Bacon: 34? Dans le même style, des institutions bancaires ou des institutions financières?

M. Tardif: Il y a des organismes sans but lucratif. Je sais qu'il y a une municipalité régionale de comté quelque part en Abitibi à qui j'ai permis de le faire quand j'étais ministre des Affaires municipales...

Mme Bacon: Il y a sûrement des associations sans but lucratif qui, en ce moment, détiennent ces permis.

M. Fallu:... à Sainte-Thérèse, madame.

Mme Bacon: Oui, mais il y a des gens à Laval aussi. Comment fonctionne le choix de ces organismes. Est-ce qu'il doit y avoir une demande des organismes? Est-ce qu'on sollicite ces demandes?

M. Vézina: La première chose qu'on fait, le premier refus vient de la caisse populaire. Quand la Confédération des caisses populaires nous dit que la caisse populaire ne veut pas donner le service, on demande ensuite des soumissions aux associations sans but lucratif. Avant cela, on consulte la ville pour voir si elle n'est pas intéressée à donner le service. Tout de suite après, on fait une soumission publique, auprès des associations sans but lucratif, et on choisit celle qui nous paraît la plus adéquate pour donner le service. C'est comme cela.

Mme Bacon: Il y a un comité de sélection qui choisit.

M. Vézina: Il y a un comité de sélection qui existe et qui examine cela. On donne la même rémunération à ces mandataires que la rémunération qui a été négociée avec la confédération.

Mme Bacon: La rémunération est la même?

M. Vézina: Absolument.

M. Saintonge: Juste une remarque là-dessus. Si un organisme sans but lucratif détient le permis d'émettre ces documents, si une caisse populaire, après un certain temps, se montre intéressée à rendre le service, vous ne l'enlevez pas à la corporation sans but lucratif?

M. Vézina: Bien non.

M. Saintonge: Parfait. C'était de cela que je voulais m'assurer. J'ai eu un problème à régler dans mon comté il y a peut-être deux ans et j'ai été très satisfait de la façon de procéder de la régie.

M. Vézina: Merci, M. le député.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'article 26 est adopté?

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): L'article 26 est adopté. J'appelle l'article 27.

M. Tardif: L'article 27, qui modifie l'article 61 du Code de sécurité routière, introduit l'idée que pour avoir un permis restreint, il doit s'agir de la personne qui en a besoin dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance parce que c'est... Dans la loi actuelle, à l'article 104, c'est déjà cela, d'ailleurs.

M. Ciaccia: C'est dire qu'il n'y a pas de changement, la loi actuelle, c'est cela.

M. Tardif: Pardon? C'est cela. À l'article 104, c'est ce qui est dit. À l'article 104 du code actuel: "Le juge... qui condamne le titulaire peut, sur requête du titulaire du permis présenté immédiatement après le prononcé de la déclaration de culpabilité et de la sentence, ordonner à la régie de lui délivrer, pour la période qu'il détermine, et qui ne peut excéder trois mois, un permis restreint si cette personne lui a démontré qu'elle doit conduire un véhicule routier dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance." C'est le libellé même de l'article 104 qui est mis là par concordance

afin d'éviter cette espèce de porte un peu large qui était ouverte à l'article 61. "Dans l'exécution d'un travail". Il suffisait d'avoir un deuxième emploi le soir pour livrer des pizzas au coin de la rue pour justifier...

M. Ciaccia: Il y a des règles spéciales pour les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de camion plus loin dans le projet de loi.

M. Tardif: C'est ça.

M. Saintonge: Juste un point. Quelqu'un, par exemple, un chauffeur de taxi pour qui ce ne serait pas le principal travail dont il tire sa subsistance, quelqu'un qui travaille à temps partiel les fins de semaine, il n'aurait pas la possibilité, avec une telle définition, d'obtenir un permis restreint?

M. Tardif: Il peut en avoir un principal; l'autre, c'est du "moonlighting", c'est un emploi secondaire.

M. Saintonge: Sauf que pour un individu, avoir deux emplois, ça devient un emploi principal et nécessaire pour lui. Il en a deux parce que c'est obligatoire.

M. Tardif: Est-ce qu'il gagne sa vie en conduisant un véhicule, oui ou non? S'il gagne sa vie en conduisant un véhicule c'est nécessaire, il a droit au permis restreint.

M. Ciaccia: Il gagne une partie de sa vie.

M. Tardif: C'est à l'appréciation du tribunal, c'est une question de fait, M. le Président. On peut présumer que les tribunaux sont là pour apprécier cela.

M. Saintonge: Je vous parle de cela parce que ce sont des cas de comté. On se retrouve avec un bonhomme qui fait du taxi la fin de semaine ou certains soirs de semaine pour compléter son budget parce qu'il a besoin de cela pour faire vivre sa famille. S'il a une infraction et que son permis est suspendu pour trois mois, ça le met dans une position assez délicate et inconfortable. Ce n'est pas son principal travail, on l'empêcherait d'exécuter son travail accessoire qui apporte un revenu supplémentaire. En tout cas. Disons qu'au niveau de l'article 61 on définit le permis restreint au sens de l'article 104.

M. Tardif: Tout le sens du permis restreint, c'est de ne pas priver une personne de son gagne-pain. C'est ça. L'article 28...

Le Président (M. Champagne): Un instant! M. le député de Bourassa.

M. Laplante: Je voudrais avoir une

information sur les chauffeurs de taxi. Est-ce qu'il y a beaucoup de chauffeurs de taxi qui sont obligés d'avoir ce permis temporaire?

M. Lalande: Les prescriptions de la loi actuelle, c'est que, pour une première révocation en l'espace de deux ans, on a droit à un permis restreint qui est laissé à la discrétion du juge. C'est le juge qui apprécie les faits. Si quelqu'un gagne sa vie comme chauffeur de taxi, il a droit, techniquement, d'avoir un permis restreint, à la discrétion du juge, encore une fois.

M. Ciaccia: Si c'est plus que la première révocation, si c'est la deuxième, est-ce qu'il a droit d'avoir aussi un permis restreint?

M. Lalande: Non. À une deuxième révocation, à l'intérieur de deux ans, il n'a pas le droit d'avoir un permis restreint.

M. Ciaccia: Avez-vous considéré, pour les chauffeurs de taxi, d'augmenter le nombre de points avant de suspendre le permis? Douze points, pour moi, c'est...

M. Laplante: J'aurais aimé continuer ma question, M. le député de Mont-Royal. Je ne pense pas vous avoir passé la parole. Je peux continuer, M. le Président?

Le Président (M. Champagne): M. le député de Bourassa, vous avez la parole.

M. Laplante: Ce que je voudrais savoir...

M. Ciaccia: Vous n'êtes pas président, vous!

M. Laplante: Oui, mais ce sont mes droits de parlementaire, M. le député de Mont-Royal. Avez-vous des statistiques sur les chauffeurs de taxi qui ont perdu leur permis?

M. Lalande: Non, je n'ai pas de statistiques, sauf que je peux vous dire qu'il y a très peu de chauffeurs de taxi qui, pour une première révocation, n'ont pas eu le permis restreint qu'ils ont demandé. Le président soulignait tout à l'heure le pourcentage de personnes qui demandent un permis restreint. Environ 95% des gens obtiennent un permis restreint quand ils le demandent et qu'ils sont entendus par un juge pour le recevoir.

M. Ciaccia: Même des députés. Avez-vous fini?

M. Laplante: Merci. J'ai fini, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Mont-Royal.

M. Ciaccia: Merci, M. le député de Bourassa. Avez-vous considéré, pour les chauffeurs de taxi, parce qu'ils sont sur la route 24 heures par jour, d'augmenter le nombre de points? Un individu, douze points... Donner le même nombre de points à un chauffeur de taxi me semble illogique.

M. Saintonge: Même pour le ministre, il ne conduit jamais.

M. Ciaccia: Pour le ministre, ça devrait être six points parce qu'il ne conduit pas.

Une voix: Pour facultés affaiblies, c'est dans la loi directement.

M. Ciaccia: Il ne peut pas perdre de points en allant en avion.

M. Tardif: Pour facultés affaiblies, c'est dans la loi, c'est automatique. La table des points, c'est un règlement, de sorte que...

M. Ciaccia: Je ne parle pas des facultés affaiblies.

M. Tardif: Je sais, je sais, mais, à la question du député: Est-ce que, pour certaines catégories professionnelles, on a envisagé d'augmenter le nombre de points de douze à, parce que ces personnes, par définition, sont plus susceptibles d'accumuler de tels points, la question que je posais au président, c'est: Est-ce que c'est dans la loi? Il me dit: Non, c'est par règlement. De sorte que, sauf pour la suspension automatique en cas de conduite en état d'ivresse, c'est dans le règlement.

M. Ciaccia: Un instant! Vous dites que c'est dans le règlement. Vous avez le droit par règlement, mais est-ce que, présentement, votre règlement prévoit qu'un chauffeur de taxi va prendre 24 points avant de perdre son permis?

M. Tardif:... ou dans le règlement...

M. Vézina: Pour répondre à la question du député de Mont-Royal, nous avons considéré la possibilité, effectivement, d'augmenter le nombre de points pour certaines catégories de chauffeurs et, après recherche, la réponse est non. Il n'y a personne d'autre, nulle part, qui fait ça non plus.

M. Tardif: Si on veut changer cela, ça peut se faire par règlement. Point, à la ligne, merci. D'accord?

M. Ciaccia: Cela peut se faire par règlement, mais, à ce jour, ça ne s'est pas fait et vous n'avez pas l'intention de le faire.

M. Tardif: On me dit que le comité interministériel sur la sécurité routière se penche sur cette question, notamment.

M. Ciaccia: Le président de la régie semble avoir dit que vous n'aviez pas l'intention de le changer parce qu'on ne le change pas à d'autres endroits.

M. Vézina: On est en train d'étudier ça, comme je le disais, et, effectivement, il ne semble pas qu'ailleurs cela se fait, nulle part, sauf erreur. Le comité sur la sécurité est assez défavorable à ce qu'on augmente.

M. Tardif: M. le Président, sans vouloir préjuger des travaux de ce comité, l'expérience et les données statistiques aidant, pouvant permettre de faire des corrélations, justement, avec certaines activités professionnelles, j'ai l'impression que le taux d'accidents, etc., nous permettra d'en venir à un certain nombre de conclusions. La corrélation qui prévaut à l'heure actuelle, c'est qu'il y a une corrélation entre le nombre de points, d'infractions, et les accidents, les dommages causés, les blessures causées. Cette corrélation, d'une façon générale...

M. Ciaccia: Mais c'est évident que quelqu'un qui conduit 24 heures par jour va avoir plus d'accidents que quelqu'un qui conduit une fois par mois. C'est son gagne-pain, celui qui conduit 24 heures par jour. Il paie beaucoup plus d'assurances...

M. Tardif: C'est pour ça qu'il a un avantage sur le citoyen ordinaire, c'est-à-dire celui d'obtenir un permis restreint en cas de suspension. Le citoyen ordinaire n'utilise pas...

M. Ciaccia: Le citoyen ordinaire a le droit d'obtenir un permis restreint.

M. Tardif: Non, le citoyen ordinaire qui n'utilise pas son véhicule comme principal travail, comme moyen de gagner sa subsistance, n'aura pas de permis restreint.

M. Ciaccia: Je ne veux pas donner de noms, mais je sais qu'il y a beaucoup de citoyens ordinaires et des députés qui ont droit à un permis restreint.

M. Tardif: C'est pour cela que le libellé actuel de l'article 61... "Le permis restreint autorise, dans l'exécution d'un travail, la conduite d'un véhicule routier sur un chemin public pendant la révocation d'un

permis de conduire." Dans l'exécution d'un travail, c'était assez large, mais on vient de le resserrer, conformément, d'ailleurs, à l'article 104.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Mont-Royal, avez-vous terminé vos questions?

M. Ciaccia: Pour le moment, oui, M. le Président.

Le Président (M. Champagne): Alors, M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Les cas d'émission de permis restreint, c'est couvert par les articles 104 et 105, actuellement? Il n'y a pas d'autres cas? On arrime la définition de l'article 61 avec celle des articles 104 et 105? D'accord. Maintenant, on dit que, dans 95% des cas, des permis sont autorisés actuellement. Le seul point qui est en litige actuellement, c'est le mot "principal". On dit: "Le permis restreint autorise, dans l'exécution du principal travail dont une personne tire sa subsistance, la conduite d'un véhicule routier sur un chemin public pendant la révocation d'un permis de conduire." (23 h 15)

Le mot "principal", cela veut dire qu'un juge qui aurait, dans le cadre de l'article 104 ou 105, à se pencher sur la possibilité d'accorder un permis restreint, si on se rendait compte que la personne retire 60% de ses revenus dans un travail de manoeuvre et 40% comme chauffeur de taxi, elle ne pourrait pas bénéficier d'un permis restreint. C'est bien le sens du nouvel article 61?

M. Tardif: C'est cela.

M. Saintonge: Cela ne vous paraît-il pas un peu préjudiciable pour quelqu'un qui, comme je l'ai mentionné tantôt, tirerait sa subsistance de façon assez égale?

M. Lalonde: C'est l'appréciation non pas du tribunal, mais du juge, parce que les demandes de permis restreint se font devant le juge. Si le juge délivre un permis restreint en vertu du principal travail dont l'individu tire sa subsistance, évidemment, s'il a ce permis restreint dans le cadre de son travail, le juge peut très bien le donner à un autre qui a le droit de conduire. Il lui permettra donc d'avoir un permis restreint pour cela.

Je voudrais préciser un peu la statistique de tout à l'heure. Les juges octroient à 95% des permis restreint aux gens qui en font la demande, sauf que 50% des gens révoqués font une demande de permis restreint. En d'autres mots, sur 60 000 personnes révoquées au Québec par année, 30 000 en font la demande et 95% de celles-là obtiennent un permis restreint.

M. Saintonge: La question que je me posais vis-à-vis de l'article 61, selon le temps d'exécution du travail dont une personne tire une partie importante de sa subsistance, cela pourrait permettre de couvrir un chauffeur de taxi qui tire le tiers de sa subsistance afin de ne pas le limiter. Quelqu'un qui est rendu à douze points pendant six mois ne peut pas faire de taxi. Il peut perdre sa chance d'avoir à nouveau une voiture s'il en loue une, avec les diminutions de permis. C'est une question que je soulève, qu'on peut avoir à l'occasion dans nos bureaux de comté. Je sais fort bien, comme mon confrère de Mont-Royal l'a souligné, que les juges interprètent de façon très libérale la possibilité d'obtenir un permis restreint, mais, s'il fallait qu'un juge un bon matin décide, dans une circonstance donnée, que trop, c'est trop, que c'est assez, qu'on applique strictement la loi, qu'on accorde le permis seulement pour le principal travail: Votre travail, votre subsistance, vous la gagnez à 60% dans tel cas et 40% dans un autre, il n'y a pas de permis restreint, bingol la personne serait finie. Elle ne pourrait pas obtenir de permis restreint pour les 40% dont elle tire sa subsistance, par exemple, mensuellement. Cela pourrait être préjudiciable à cette personne. C'est un danger que je vois dans ce sens, de la façon dont le libellé est construit. Je ne sais pas si le ministre pourrait considérer un amendement dans ce sens, non pas pour élargir cela, pour faire en sorte que n'importe qui puisse avoir un permis restreint, mais pour couvrir le cas de gens qui peuvent travailler et retirer un salaire de deux sources différentes dans une proportion presque équivalente, 60% et 40%.

M. Tardif: Je suis porté à faire confiance au tribunal dans sa capacité, qui est maître des faits, d'apprécier la preuve qui lui est présentée.

M. Saintonge: J'ai soulevé le point. Je pourrais présenter un amendement formellement, mais je laisse le soin au ministre de le faire. J'imagine que, si on en arrivait à des cas qui nous ont été soumis à brève échéance, qui démontreraient une interprétation très stricte des tribunaux à l'avenir dans ces cas, on pourrait tenir compte de la situation à cette époque et amender le code s'il y a lieu, mais je pense que cela peut être préjudiciable, comme je l'ai mentionné, à quelqu'un qui tire sa subsistance de deux sources à peu près équivalentes. Il va perdre quelque part. C'est évident, que, dans un des cas, il ne pourra pas conduire son véhicule si on suit la lettre de la loi. Il ne faut pas présumer que le juge légalement devrait le suivre à la lettre, mais je peux dire que fort souvent, par exemple - on pourra y revenir plus loin; ici,

cela s'applique à cela - lors d'une première infraction pour facultés affaiblies, il y a une amende et une suspension de permis. Lors d'une deuxième infraction, il y a une peine - oui, révocation - la condamnation à quinze jours de prison au niveau du Code criminel, si vous avez un avis de récidive. Pourquoi, au niveau de la province de Québec, dans un cas vraiment stipulé dans la loi, ne donnons-nous pas... À beaucoup d'endroits, l'avis de récidive n'est pas appliqué uniformément. Le tribunal, évidemment, doit suivre le cas, s'il y a avis de récidive ou non.

M. Tardif: La loi.

M. Saintonge: Je peux vous soulever des cas du même style. Par exemple, dans le cas d'un délit de fuite, la suspension automatique, si ma mémoire est exacte, était prévue dans la loi. Dans beaucoup de cas, les tribunaux, vis-à-vis d'une telle infraction, ne procédaient pas à la suspension automatique du permis. On donnait simplement une amende, mais on ne suspendait pas le permis même si la loi disait que le juge devait suspendre le permis, pour un certain temps. Est-ce que dans une telle politique, si on veut vraiment corriger une situation, on dit: L'article est là, le tribunal l'interprétera comme il voudra? Je pense qu'il ne faut pas agir comme cela au niveau du texte de la loi. Il faut tenter de couvrir carrément la situation comme on le veut. S'il y a une mauvaise interprétation par le tribunal, ce sont les tribunaux qui s'arrangeront avec cela, ce n'est pas au législatif d'intervenir dans le judiciaire. À notre point de vue, c'est de voir la situation qu'on veut couvrir et, si on veut faire en sorte que les gens, qui travaillent même à demi-temps dans le taxi ou à tiers de temps dans le taxi, puissent obtenir éventuellement un permis de conduire pour ce travail à temps partiel qui peut rapporter un montant important de leur subsistance. C'est dans ce sens qu'on aurait pu modifier en disant: dans l'exécution du travail dont une personne tire une partie importante de sa subsistance. Là, ce sera au juge d'apprécier si, effectivement, c'est nécessaire pour la personne, pour garder un certain montant de revenu pour sa famille, pour subvenir aux besoins de sa famille. Il décidera de le donner à quelqu'un à demi-temps ou pas.

M. Tardif: M. le Président, les articles 104 et 105 utilisent déjà cette expression. On ne fait qu'arrimer l'article 61 à cela. D'ailleurs, tout le monde l'a dit ici, y compris les députés de l'Opposition, que, même aux articles 104 et 105, l'interprétation donnée par les tribunaux était plutôt large. Alors, je préfère plutôt arrimer l'article 61 aux articles 104 et 105 que faire l'inverse.

Le Président (M. Champagne): M, le député de Richmond.

M. Vallières: M. le Président, je voudrais émettre, moi aussi, des réserves sur la façon dont c'est formulé. Le ministre semble par ses propos nous indiquer que ce n'est pas si mauvais que cela, ce que l'on apporte comme possibilité. On n'en fait pas un amendement officiel, mais qu'on ajoute une partie importante de sa subsistance. Cela permettrait tout simplement aux juges de continuer à exercer et d'avoir beaucoup de latitude à interpréter, mais cela préciserait quand même beaucoup le sens et cela pourrait permettre d'éviter certains préjudices. Sur cela, je donne comme exemple à M. le ministre un employé, un gérant de commerce qui exercerait un travail de gérance qui l'occuperait pendant 30 ou 35 heures par semaine et qui nécessiterait qu'il soit dans l'établissement. À ce moment, son revenu principal provient de son occupation de gérance comme telle à l'intérieur du commerce, mais, pour rentabiliser son exploitation, il doit se servir continuellement de son véhicule. Est-ce que cela fait partie de l'interprétation que le juge doit apporter?

M. Tardif: Oui.

M. Vallières: Est-ce qu'il n'y a pas un risque, comme le disaient mes collègues, que le juge décide de l'interpréter autrement? Tandis que, si admet la nuance qui a été apportée tantôt, le juge devrait tenir compte davantage dans son interprétation d'une partie importante de sa subsistance. Autrement, le monsieur ou la madame en question est très limitée dans ses droits de recours pour aller chercher un permis restreint.

M. Tardif: M. le Président, je n'ai pas objection à ce que l'on suspende cet article, qu'on regarde la loi des autres provinces et on regardera cela demain.

Le Président (M. Champagne): L'article...

M. Tardif: On peut tous tirer des exemples de son expérience, n'est-ce pas, du gars qui travaille à demi-temps, à temps partiel, par les soirs, les fins de semaine, etc. Cela n'a plus de fin cette affaire-là. Alors!

Le Président (M. Champagne): M, le député de Bourassa.

M. Laplante: M. le Président, je veux m'excuser auprès du ministre. J'espère que ce n'est pas à cause de moi que cet article est suspendu.

M. Tardif: Non, non, absolument pas.

M. Laplante: D'accord.

M. Tardif: On sait bien que les députés ne tirent pas leur principale subsistance de la conduite d'un véhicule moteur.

Le Président (M. Champagne): L'article 27 est en suspens. J'appelle l'article 28...

M. Laplante:... il est formidable.

Le Président (M. Champagne): Oui, M. le député de Richmond.

M. Vallières: Est-ce que M. le ministre peut nous indiquer, grosso modo, en quoi ces articles sont modifiés? Qu'est-ce que cela vient changer dans notre loi?

M. Tardif: Essentiellement, on ajoute les motocyclettes aux cours qui peuvent être donnés par une école de conduite. L'article actuel dit: Le permis d'école de conduite autorise l'exploitation, moyennant rémunération, d'une école de conduite où l'on enseigne la conduite d'un véhicule routier. Le nouveau libellé dit: "Le permis d'école de conduite autorise l'exploitation, moyennant rémunération, d'une école pour l'enseignement de la conduite d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette afin d'obtenir ou de conserver un permis de conduire ou une classe de permis de conduire." On ne parle pas de véhicules routiers de façon générale puisque ces programmes d'enseignement de conduite d'équipements lourds sont dispensés par le ministère de l'Éducation, alors que les véhicules routiers, auparavant, couvraient l'ensemble des véhicules. C'est essentiellement cela qui est en cause ici.

M. Laplante: Adopté.

Le Président (M. Champagne): L'article 28 est-il adopté?

M. Ciaccia: Qu'est-ce que cela veut dire d'obtenir ou de conserver un permis?

M. Tardif: Oui. On verra plus loin, M. le Président, que, lorsqu'une personne a été, pendant un certain temps, sans détenir de permis de conduire ou encore lorsque son permis a été révoqué, parmi les conditions qui peuvent être imposées à cette personne, il peut y avoir la passation d'examen, notamment.

M. Ciaccia: Est-ce l'article où vous aviez prolongé de dix ans? Après dix ans, la régie peut exiger un autre examen. La loi actuelle prévoit que le délai est réduit de dix à cinq ans. Autrement dit, la régie peut

exiger...

M. Tardif: C'est cela.

M. Ciaccia:... un autre...

M. Tardif: Un examen de compétence.

M. Ciaccia: Après cinq ans?

M. Tardif: Il y a différentes conditions, par exemple, lorsqu'on a accumulé neuf points.

M. Ciaccia: Avant, c'était sur une période de dix ans; là, c'est une période de cinq ans.

M. Tardif: Cela, c'est pour une autre chose.

M. Ciaccia: Une autre chose. C'est plus loin dans la loi.

M. Tardif: Oui, c'est cela.

Le **Président (M. Champagne):** M. le député de Richmond.

M. Vallières: M. le Président, il me semble qu'un ajout par rapport aux anciens articles 63 et 64, c'est l'introduction d'une classe de permis de conduire. Cela consiste en quoi, précisément?

M. Tardif: Oui, parce qu'il y a quand même des permis de conduire qui sont émis pour les véhicules de promenade, pour des camions, des véhicules commerciaux. Anciennement, il y avait la catégorie des conducteurs et celle des chauffeurs. Aujourd'hui, on n'a plus cette distinction entre conducteurs et chauffeurs, conducteurs étant pour les véhicules, à l'époque, qui étaient à transmission automatique et tout cela, alors que l'autre... Ces classes sont disparues. Aujourd'hui, il y a, je ne sais pas combien de classes qui sont données comme telles. Si le député regarde son propre permis de conduire, il va trouver l'énumération des différentes classes qui sont données là.

M. Vallières: Quand on parle de classes de permis de conduire, c'est l'ensemble que l'on retrouve à l'endos de notre permis de conduire.

M. Tardif: C'est cela.

M. Vallières: Les différentes classes que l'on retrouve.

M. Tardif: C'est cela.

Le **Président (M. Champagne):** Est-ce

que l'article 28 est adopté? M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Merci, M. le Président. Mon confrère, le député de Gatineau, avait soulevé un problème lors du débat en Chambre sur la loi 81. Je ne sais pas à quel endroit on va retrouver cela dans la loi. Je ne sais pas si c'est ici. Les permis d'écoles de conduite, est-ce par réglementation qu'on fixe l'âge de ceux qui peuvent obtenir cela? Par des règlements? Donc, c'est un règlement du ministère, un arrêté en conseil...
(23 h 30)

M. Tardif: Du gouvernement.

M. Saintonge: Du gouvernement, par arrêté en conseil. Le député de Gatineau avait soulevé le cas, par exemple... Je pense que c'est 21 ans, actuellement?

M. Tardif: C'est réglé.

M. Saintonge: C'est réglé?

Une voix: Oui.

M. Saintonge: Bon! C'est diminué à 20 ans?

M. Vézina: Tout individu qui a au moins trois ans d'expérience peut le faire.

M. Saintonge: À 18 ans pour enseigner, il compte...

M. Vézina: Cela est réglé.

M. Saintonge: C'est réglé. D'accord, merci.

M. Lalonde: Le projet de règlement est en préparation à l'heure actuelle et, après consultation avec l'association des propriétaires d'écoles de conduite, des moniteurs et instructeurs en écoles de conduite, on a convenu tous ensemble qu'il serait préférable d'enlever l'âge requis et de simplement exiger que quelqu'un, qui a trois ans d'expérience avec une classe de permis, puisse enseigner. Donc, quelqu'un peut avoir, techniquement, accès à un permis de conduire à l'âge de seize ans; donc, à dix-neuf ans, il pourrait être moniteur ou instructeur dans une école de conduite.

M. Saintonge: Donc, cela regarde plus la qualification ou une certaine expérience dans la conduite d'un véhicule plutôt qu'une question d'âge. Parfait!

Le **Président (M. Champagne):** Mme la députée de Chomedey.

Mme Bacon: Dans les prérequis pour

obtenir ce permis, si on parle de trois ans d'expérience, si quelqu'un arrive au pays et a déjà fait le même genre de travail ailleurs, dans un autre pays, par exemple, qu'il est immigrant reçu, est-ce qu'on lui donne l'équivalence ou si on doit lui faire passer d'autres examens?

M. Lalande: Comme le ministre vous l'a souligné tout à l'heure, les moniteurs et instructeurs en conduite automobile, c'est de l'enseignement professionnel; donc, c'est du ministère de l'Éducation que cela relève, pour déterminer...

Mme Bacon: Cela relèverait du ministère de l'Éducation, entièrement.

M. Lalande: C'est cela. La formation des moniteurs et instructeurs, cela est fait dans le cadre de l'enseignement aux adultes au niveau des cégeps. Or, en pratique, il y a des équivalences qui sont acceptées. Quelqu'un qui, en Ontario, par exemple, a suivi un cours semblable est accepté par le ministère de l'Éducation.

Mme Bacon: De la France, par exemple?

M. Lalande: Oui, cela pourrait l'être, pour autant que le ministère de l'Éducation accorde cette concordance qui est faite pour un permis, avec le nombre d'heures, etc.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Richmond.

M. Vallières: M. le Président, puisqu'on parle de permis d'écoles de conduite et qu'on dit qu'on en autorise l'exploitation, est-ce que le ministre pourrait nous indiquer, au moment où l'on se parle, le nombre approximatif de ces écoles de conduite au Québec et peut-être nous faire le bilan de la progression? Parce qu'on a émis des permis...

M. Tardif: C'est 270.

M. Vallières: En termes de progression, cela donne quoi, si l'on compare par rapport à il y a deux ou trois ans et quelles sont nos prévisions vis-à-vis de l'avenir là-dessus? Est-ce qu'il est suffisamment nombreux, actuellement, le nombre d'écoles que nous avons pour répondre à la demande? Est-ce que, avant d'émettre de nouveaux permis, vous vous assurez que... Est-ce que c'est un critère dont vous tenez compte pour assurer la viabilité des autres écoles de conduite?

M. Tardif: Écoutez, ce n'est pas une préoccupation, je pense, qui relève de la régie de continger les écoles pour s'assurer... Non. Il y a une demande... Tout individu, dorénavant, qui veut avoir un

permis de conduire et qui n'en a jamais eu doit suivre des cours de conduite. On m'informe qu'au cours des trois dernières années une quinzaine d'écoles nouvelles ont été agréées. Donc, non, il n'est pas dans l'intention de la régie de faire du contingentement dans ce domaine.

M. Laplante: Combien y en a-t-il qui ont fermé?

M. Lalande: Il y a trois ans, il y avait 240 écoles de conduite; là, nous sommes à 268, mais cela fluctue tous les jours, il y en a qui ferment et d'autres qui ouvrent. De façon générale, cela se maintient toujours. Alors, il y a quelques écoles qui ferment, deux ou trois par année, d'autres ouvrent, mais cela se maintient toujours à ce niveau.

M. Vallières: Est-ce qu'il est déjà arrivé que ce soit la régie qui, pour des motifs qu'elle aurait pu considérer comme sérieux, aurait demandé la fermeture de certaines écoles ou si cela vient toujours de l'école elle-même, qu'elle décide de fermer?

M. Lalande: Cela va être traité un peu plus loin dans le projet de loi, les pouvoirs habilitants, afin de pouvoir, donner les sanctions qui s'imposent quand une école de conduite n'observe pas la loi.

M. Tardif: Incluant la fermeture d'une école.

M. Lalande: Incluant la fermeture.

M. Vallières: Est-ce que, à ce jour, on a déjà, à la régie, influé sur des décisions de fermetures d'écoles?

M. Lalande: Nous n'avons pas été capables, justement, en vertu de la loi, d'aller plus loin. Il y a eu des condamnations criminelles qui ont été faites, par exemple, mais il n'y a pas de pouvoir dans la loi de suspendre ou de fermer une école de conduite de façon permanente, ou même temporaire.

M. Vallières: Le pouvoir, on va le retrouver plus loin dans la loi.

M. Lalande: Oui.

M. Vallières: Merci.

Le Président (M. Champagne): Est-ce qu'il y a d'autres questions? Est-ce que l'article 28 est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adopté.
L'article 29?

M. Saintonge: Adopté.

Permis de conduire, permis d'apprenti-conducteur, certificat de compétence et permis restreint

Le Président (M. Champagne): L'article 29 est adopté. L'article 30?

M. Tardif: On ajoute, M. le Président, par l'article 30, le certificat de compétence dont devra être titulaire le conducteur d'un cyclomoteur. On a vu qu'un cyclomoteur, c'est ce véhicule de moins de 55 kilogrammes et de moins de 50 centimètres cubes. On a fait disparaître la catégorie de vélomoteur, qui était la catégorie intermédiaire entre le cyclomoteur et la motocyclette, c'est-à-dire entre 50 centimètres cubes et 125 centimètres cubes. Auparavant, il n'y avait pas de permis exigé pour le... On enlève aussi les conditions comme, par exemple, l'âge minimal de 14 ans qu'on va retrouver ailleurs, l'article 67 établissant tout simplement que, pour conduire un cyclomoteur, il faut être détenteur d'un certificat. Ces exigences de 14 ans se retrouveront ailleurs avec d'autres conditions.

M. Ciaccia: Adopté.

Le Président (M. Champagne): L'article... M. le député de Richmond.

M. Vallières: M. le ministre pourrait-il nous indiquer quels sont les frais qui vont être reliés à l'obtention du certificat de compétence?

M. Lalande: 10 \$, y inclus les examens.

M. Vallières: Merci.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'article 30 est adopté?

M. Saintonge: Adopté.

Le Président (M. Champagne): Adapté. J'appelle l'article 31.

M. Ciaccia: Si l'âge minimal est de 16 ans... Vous avez eu des...

M. Tardif: Cela reste tel quel. C'est strictement un article de coquetterie législative encore. Il y a beaucoup de coquetterie dans cette loi, madame.

Mme Bacon: Vous êtes bien coquet dans cette loi.

M. Tardif: C'est ce que je viens de dire.

M. Ciaccia: Vous avez eu des études qui ont été faites par différents groupes, des recommandations qui ont été faites à la régie et même des suggestions de la régie elle-même. Pourriez-vous nous dire pourquoi vous n'avez aucunement accepté de modifier les conditions d'obtention de permis à la suite des études, à la suite des recommandations, à la suite des contre-propositions de la régie?

M. Tardif: Les recommandations qui ont été faites avaient trait, je pense, au relèvement de l'âge. Or, M. le Président, une étude commandée par la régie auprès de l'Université de Montréal nous indique que, au contraire, tous les jeunes dorénavant qui doivent obtenir un permis de conduire devant passer par une école de conduite, ce sont ceux, précisément, qui, proportionnellement, ont le moins d'accidents au cours des deux années qui suivent. En d'autres termes, ce n'est pas en raison de leur âge, mais c'est en raison du...

M. Ciaccia: Ils sont obligés de suivre des cours de conduite.

M. Tardif:... temps écoulé.

M. Ciaccia: Cela va trop nous réveiller.

M. Tardif: C'est en raison du - le soleil qui se lève - temps écoulé, M. le Président, entre les cours et...

M. Saintonge: La télévision s'en vient.

M. Ciaccia: Ils doivent suivre des cours de conduite maintenant. Alors, cela ne change... Les statistiques voulaient que, si on haussait l'obtention des permis de conduire de 16 à 18 ans, cela éliminerait 5360 accidents par année.

M. Tardif: Cela devient de plus en plus clair. M. le Président, les données compilées par la régie ne nous indiquent pas qu'il y aurait eu une modification à ce point substantielle...

M. Ciaccia: Oui, parce que les statistiques démontrent que les 16-17 ans ont 5360 accidents par année. S'ils ne conduisent plus, ils n'auront plus d'accidents.

M. Tardif: La question n'est pas là, M. le Président. Ce n'est pas de dire que les 16-17 ans ont 5380 accidents annuellement. Ce n'est pas cela qui est en cause ici. C'est: est-ce que, proportionnellement à leur âge et au nombre d'individus détenant un permis, il y en a plus pour eux que pour les individus

de mon âge? La réponse à cela, c'est non, M. le Président. C'est cela qui est en cause.

M. Ciaccia: Il semblait que les statistiques de ceux de 18 - je ne sais pas si c'est de 18 à 20 ans, 24 ans...

M. Vézina: De 16 à 24 ans.

M. Ciaccia: De 16 à 24 ans, proportionnellement, spécialement pour les accidents mortels, c'était le double. Ils étaient responsables de 40% des accidents et ils formaient seulement 20%...

M. Tardif: Les 16-24, oui, mais, là, le député ne veut pas nous proposer d'augmenter l'âge d'obtention à 24 ans?

M. Ciaccia: Mais non!

M. Tardif: Mais non! Mais, étant donné l'étude qui a été faite, qui démontre que la faculté de rétention des principes de sécurité routière varie de façon inversement proportionnelle entre le temps qui s'est écoulé depuis le moment du cours et le moment de l'accident, ce qu'on constate, c'est que, dans les deux ans qui suivent l'accident, le taux d'accident est le plus faible. L'individu qui a 16 ans, de 16 à 18 ans aura donc généralement moins d'accidents proportionnellement à d'autres groupes d'âge.

M. Ciaccia: Ce que je ne comprends pas, c'est qu'il y a eu un tollé de toutes sortes de groupes...

M. Tardif: Oui.

M. Ciaccia:... quant aux accidents routiers, quant à l'âge de ceux qui sont impliqués dans les accidents, quant à la question des boissons alcooliques et puis, là, on nous présente un projet de loi et on ne fait absolument rien quant à ces problèmes. La seule chose, on présente la question de l'enregistrement. En ce qui concerne les permis de conduire, en ce qui concerne la sécurité routière pour les jeunes, tous les problèmes connexes à cela, je ne vois rien dans le projet de loi qui change...

M. Tardif: C'est cela, parce que, encore une fois, ce n'est pas fondé sur les faits. Les faits nous indiquent, par exemple, que l'incidence de la présence d'alcool, l'état d'ébriété chez les personnes impliquées dans les accidents de la route est plus forte chez les 25 à 39 ans que chez les 16 à 24 ans. Or, si on devait prendre cet argument...

M. Ciaccia: Comment se fait-il, d'abord, que les 18 à 24 ans soient responsables de 40% des accidents mortels

tandis qu'ils forment 20%? Cela semble contredire les statistiques que vous venez de donner.

M. Tardif: Il y a, d'une part, M. le Président, le fait que chez bon nombre d'entre eux, on se retrouve aussi avec des accidents de motocyclettes qui surviennent chez une catégorie de jeunes et qui, généralement, ont des effets graves. Maintenant, on me dit que M. le président a des données plus...

M. Vézina: Je pense que, d'abord, M. le député de Mont-Royal, il faut prendre note que les 16 et 17 ans ne peuvent obtenir un permis de conduire qu'avec la signature expresse de l'un des deux parents. Il y a seulement 27% des 16-17 ans qui ont un permis de conduire au Québec.

M. Ciaccia: Et de quel pourcentage des accidents sont-ils responsables?

M. Vézina: On l'a pour le groupe des 16 à 24 ans; ceux-ci représentent 19, 6% de l'ensemble des titulaires de permis et présentent 39, 6% des accidents.

M. Ciaccia: De 16 à 19 ans?

M. Vézina: De 16 à 24 ans.

M. Ciaccia: Vous n'avez pas les statistiques pour les 16 et 17 ans?

M. Vézina: Pour les 16 et 17 ans? Non. J'ai des statistiques sur le taux par 100 000 de population et les 16-17 ans représentent 1106; les 18-19, 1794, et les 20-24 ans, 1498. Donc, les 16-17 ans sont les moins touchés dans cette catégorie.
(23 h 45)

D'autre part, quant à l'alcool au volant, les 16-19 ans, les jeunes conducteurs sont ceux qui, parmi tous les conducteurs, sont les moins susceptibles d'avoir consommé de l'alcool - je parle tout le temps des 16 et 17 ans.

M. Saintonge: Vous avez dit 16 à 19 ans ou 16 et 17 ans?

M. Vézina: 16 et 17 ans.

M. Saintonge: D'accord.

M. Vézina: À 18 ans, c'est autre chose. Alors, ce qu'on nous a proposé, M. le député de Mont-Royal, c'est de faire des permis restreints - il y a peu de gens qui nous ont proposé de monter de 16 à 18 ans - pour les 16 à 18 ans.

M. Ciaccia: Les recommandations que vous aviez faites ou que la Régie de

l'assurance automobile avait faites, je ne crois pas que cela visait de restreindre ou d'enlever complètement ou de hausser l'âge, mais il y avait certaines restrictions. Est-ce que vous avez considéré l'émission du permis de probation? Autrement dit, les deux premières années, attacher certaines conditions au permis, et au lieu d'avoir douze points avant de le perdre, cela pourrait être six points ou d'autres conditions pour effectuer un meilleur contrôle et réduire les accidents dans cette classe.

M. Vézina: De fait, en Ontario, on est en train de faire un test sur des permis de probation les premières années, mais il faut dire qu'en Ontario il n'y a pas de cours obligatoire, ce que nous avons au Québec; tout nouveau conducteur doit prendre des cours obligatoires alors qu'en Ontario il y a des permis de probation et on est en train de faire l'expérience. On suit de près l'expérience et, en Ontario, on va remettre, je crois, en janvier - donc bientôt - une première enquête sur ces tests qu'on fait. On suit cela de près.

Là où on n'était pas d'accord à la Régie de l'assurance automobile, après examen, c'était sur des restrictions au permis de 16 et 17 ans. Par exemple, on nous disait: Il devrait y avoir un couvre-feu à 20 heures. Comment voulez-vous contrôler le couvre-feu à 20 heures? Nous sommes d'avis que, le jour où on fait cela, il va y avoir des pressions exercées sur les parents en disant: Donne-moi mon permis puisque je ne pourrai pas conduire après 20 heures. Donc, cela va avoir pour effet de faire passer de 27% à 40% le nombre des conducteurs de 16 à 18 ans qui ont un permis, l'effet exactement contraire de ce qu'on veut. D'autre part, il a été question aussi d'autoriser un conducteur de 16 ou 17 ans à circuler seul dans une voiture. Nous avons 16 ans et 17 ans et nous partons ensemble pour le même "party". On va partir avec deux voitures au lieu d'une voiture. Là aussi, on se dit: Est-ce que cela n'aura pas l'effet contraire? Ce qu'on a fait pour le moment, c'est de suivre les expériences, c'est surtout de recueillir des informations sur le débat, on a sorti beaucoup d'études sur les 16 et 17 ans en particulier. On n'en est pas à ce moment à recommander des restrictions pour les 16 et 17 ans parce que, encore une fois, les statistiques démontrent qu'il n'y en a pas beaucoup qui conduisent, premièrement, à cause de la permission expresse des parents, et, d'autre part, elles ne présentent pas un bilan plus élevé que les jeunes dans leur ensemble. Les jeunes dans leur ensemble présentent des risques plus élevés pour la conduite automobile comme pour autre chose. On en est là.

M. Tardif: Il peut être intéressant pour

les membres de la commission de savoir quelle est la distribution de l'âge minimum par province. Terre-Neuve; 17 ans; Colombie britannique, île-du-Prince-Édouard, Manitoba, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Ontario, Québec, Saskatchewan: 16 ans; Territoires du Nord-Ouest et Yukon: 15 ans; Alberta: 14 ans.

M. Ciaccia: En Amérique du Nord, aux États-Unis et au Canada, cela varie de 14, 15, 16, et 17 ans.

M. Tardif: Je regarde ici dans les États américains. Il y a un État où c'est 17 ans; 14 États où c'est 16 ans; un État où c'est 15 ans et mois; 5 États où c'est 15 ans et 6 mois; 21 États où c'est 15 ans, et 9 États où c'est 14 ans.

M. Ciaccia: Mais, aux États-Unis, on a aussi haussé l'âge pour servir les boissons alcoolisées, parce que c'était cela le problème. Le problème n'était pas le permis de conduire.

Le Président (M. Champagne): Est-ce qu'il y a d'autres questions? M. le député de Laprairie.

M. Saintonge: Merci, M. le Président. J'aurais une question à poser relativement à une des conditions pour obtenir un permis qui est d'avoir réussi les examens de compétence de la Régie de l'assurance automobile. Est-ce qu'il y a des normes d'évaluation dans les examens de compétence dans un bureau par rapport à d'autres? Est-ce qu'il y a des contrôles de faits par le ministère? Je ne sais pas si vous comprenez ce que je veux dire, la façon d'appliquer les normes, est-ce qu'elle est uniforme dans tous les bureaux du ministère et quel genre de contrôle exerce-t-on pour s'en assurer? Je sais que c'est un problème qui n'est pas facile.

M. Tardif: La teneur des examens? C'est ça, finalement?

M. Saintonge: Non, c'est au niveau où on dit qu'il faut avoir réussi les examens de compétence de la régie. Il y a des fonctionnaires de la régie dans les bureaux qui font en sorte de faire passer les examens, certains examens. Par exemple, les tests écrits, il n'y a pas de problème. C'est un papier, c'est oui, c'est non; c'est bon ou ce n'est pas bon.

Mais dans le cas, par exemple, de l'appréciation sur la conduite proprement dite par une personne qui se présente pour passer un test d'aptitude, à ce moment-là, le permis va être donné suivant, de façon objective, la qualité de la conduite que celui qui veut obtenir un permis démontre à celui qui l'examine. Donc, il y a une question

d'évaluation, d'objectivité par celui qui passe l'examen.

Ma question est: Est-ce qu'il y a des directives de données au niveau du ministère pour l'ensemble des bureaux et est-ce qu'il y a des contrôles de l'application de ces directives-là pour qu'on en arrive avec des normes dans tous les bureaux?

M. Vézina: Effectivement, ce sont les mêmes critères pour tous les centres de services de la régie où on délivre des permis. Ce sont les mêmes critères qui sont appliqués. Ce sont aussi les mêmes questions théoriques, les mêmes critères pratiques d'évaluation d'examen sur route. Les examens théoriques qui sont présentés sont mélangés de façon informatique. Ils sont distribués et c'est le même degré de difficulté. Évidemment, ce ne sont pas toujours les mêmes questions de l'un à l'autre, pour que personne n'ait la clé de correction. Mais c'est le même degré de difficulté, le même indice de difficulté qu'il y a pour tous, quels que soient les endroits au Québec.

M. Saintonge: D'accord, mais ma question ne portait pas principalement là-dessus. C'est dans la façon de juger de l'aptitude de la personne qui passe le test de conduite. Je sais que c'est difficile à jauger, mais je devrai vous dire là-dessus, assez curieusement, que, depuis trois mois, j'ai eu trois personnes différentes qui sont venues à mon bureau pour me dire, par exemple... Sur la rive sud de Montréal vous pouvez aller à Longueuil pour passer l'examen. À Saint-Jean, si je ne me trompe pas, il y a un bureau d'examen et vous pouvez aller à Montréal.

Mais l'information que j'ai reçue des gens... J'ai deux personnes qui m'ont même autorisé à donner leur nom, mais sous réserve, parce que quelqu'un de la famille avait été passer un examen. Ces gens se plaignaient, justement, d'un fait. C'est que, suivant l'examineur que vous allez voir à tel bureau ou à tel autre bureau, votre facilité d'obtenir un permis est plus grande; on est plus sévère, dans un certain cas, par exemple, dans un bureau que dans un autre où certains inspecteurs qui font passer les tests d'aptitude au volant sont plus sévères ou ne jugent pas de la même façon, avec la même objectivité, dans certains cas.

Je peux vous dire que je l'ai réalisé de visu il y a exactement deux ans et demi. Je suis allé avec quelqu'un dans le bureau en question, justement, parce qu'on me disait ça. Ce n'était pas sur la rive sud, c'était à Montréal. J'étais allé vérifier la façon dont on procédait et cela m'avait apparu assez aberrant - je vous le dirai immédiatement - comment les gens qui ont à faire passer ces tests d'aptitude physique aux gens qui viennent passer l'examen... Ils sont vraiment,

dans certains cas... J'essaie de trouver un terme pour qualifier leur attitude. Ils sont "cheap". Ce sont des gens qui semblent détenir un pouvoir, mais ils s'amuse un petit peu avec une espèce de régime de grand seigneur vis-à-vis les gens qui sont là. C'est-à-dire qu'on "poussaille" les gens, on fait en sorte de les énerver davantage alors qu'ils viennent passer un examen. Ils sont dans une situation parfois difficile.

Un exemple là-dessus. Vous devez passer un test d'automobile. On vous appelle par numéro. Vous louez une automobile. Pour passer l'examen, ça vous prend une auto louée, par exemple de quelqu'un qui est dans une école de conduite. Vous me direz que ce n'est pas nécessaire. Ce n'est pas nécessaire, mais si vous n'avez pas ça, vous avez des chances de moins de votre côté. Cela, ce sont des gens qui me l'ont rapporté; premièrement.

Deuxièmement, si vous devez aller avec l'automobile, au moment où vous attendez le fait, vous êtes à l'extérieur, par exemple. Il fait froid. Vous attendez. Si on vous appelle et que vous n'êtes pas présent, dès ce moment, vous passez en arrière de la ligne et on prend celui qui est là. Mais ça suppose, des fois, que vous attendez une heure à l'extérieur, gelé, tendu. Vous allez passer l'examen. Dans certains bureaux, on le fait de façon humaine. Dans d'autres cas, on le fait de façon beaucoup plus draconienne et de façon, je pense, à moins favoriser un examen dans une situation plus normale pour celui qui va passer l'examen.

Je vous dirai là-dessus que, depuis les trois derniers mois, depuis la fin de septembre, j'ai eu trois cas de comté précis, à cet effet. C'est surprenant, mais c'est vrai. Je ne sais pas si des contrôles sont faits en ce sens-là où s'il y a des choses qui peuvent se faire.

M. Vézina: Je peux rassurer tout de suite le député de Laprairie que le premier objectif, c'est de donner le meilleur service possible à la clientèle et nous tentons d'améliorer nos services constamment.

Sur les examens de conduite automobile, les examens théoriques sont les mêmes partout.

M. Saintonge: Cela va.

M. Vézina: Sur la partie pratique, nous donnons de la formation à nos examinateurs et nous tentons justement d'améliorer non seulement leur aptitude à juger des conducteurs, mais leur amabilité envers la clientèle. Je pense que c'est primordial que ce soit ainsi.

Cela dit, il restera toujours une partie subjective qu'on n'est pas à même de contrôler dans chacun des véhicules parce que l'examineur part avec un. Alors, on

essaie d'améliorer toujours la situation, de donner plus de cours de formation pour que cela s'améliore effectivement. Je pense que cela s'est nettement amélioré depuis trois ou quatre ans. On en est là.

M. Saintonge: Je dois vous avouer que je n'ai jamais eu de plainte dans ce sens-là à mon bureau de comté depuis trois ans et trois quarts. Depuis les trois derniers mois, j'ai eu trois plaintes là-dessus, carrément. C'est une par mois. C'est pour cela que je me demandais si cela peut être relié à un bureau. Dans mon cas, c'est le bureau de Longueuil. Je vous dirai...

M. Vézina: Si c'est toujours le même examinateur, j'aimerais bien le savoir.

M. Saintonge: Vous allez comprendre que quand j'ai demandé aux gens le nom de l'examineur, les personnes qui m'ont téléphoné pour soulever le problème n'étaient pas intéressées à me le dire, parce que, expliquaient-ils: C'est pour un examen de conduite que j'ai passé avec tel examinateur et il faut retourner passer l'examen au même bureau; on ne veut pas être pris dans des difficultés supplémentaires. Ce que je me demandais, c'est si, au ministère, on tentait d'appliquer, si vous voulez, un certain contrôle...

M. Vézina: Absolument.

M. Saintonge:... pour vérifier cette façon de procéder. D'accord, cela me satisfait comme réponse. Je voulais simplement soulever le point à votre attention.

Le Président (M. Champagne): M. le député de Richmond.

M. Vallières: Je voudrais que M. le ministre nous indique s'il existe à son ministère et, s'il n'en existe pas, si on a déjà pensé d'avoir un mécanisme d'évaluation du travail qui est effectué justement par les bureaux examinateurs dans les diverses régions. Je pose la question parce que, dans beaucoup d'autres secteurs, il y a ce genre d'évaluation, à l'occasion, annuellement, qui se fait afin de créer une saine concurrence, une saine émulation, entre autres, au niveau de ces différents bureaux, qui permette d'assurer aussi l'atteinte d'un objectif, comme monsieur mentionnait tantôt, de perfectionnisme au niveau de ce qui est dispensé comme services à la population. Est-ce que cela a déjà été envisagé? Est-ce qu'une formule comme celle-là ne serait pas de nature à améliorer les services?

M. Tardif: Ce ne serait pas exact, ce serait induire le député en erreur que de

dire que, depuis trois semaines que je suis au ministère, j'ai pu envisager dans les menus détails un plan de vérification de la qualité des examens passés, sauf qu'il m'apparaît évident que les principaux juges de la qualité des services rendus là seront toujours les citoyens et que ceux-ci, si tant est que dans certaines régions, par suite d'un questionnaire anonyme surtout remis après l'examen, on demande aux gens: Qu'est-ce que vous pensez du service que vous avez reçu? Est-ce que vous avez été traités avec tous les égards dus à un citoyen? C'est la meilleure façon, je pense, de vérifier cela. C'est bien évident que, si le ministre ou le président de la régie allait s'asseoir dans la salle d'attente du bureau, à Richmond... enfin, peu importe où, j'ai l'impression que tout marcherait sur des roulettes pendant qu'on serait là. Il faut donc envisager, comment dirais-je? beaucoup plus, faire en sorte de le demander aux citoyens et une fois qu'on a obtenu ce genre de portrait, prendre les mesures qui peuvent s'imposer pour justement insuffler, disons, beaucoup plus, enfin des relations plus harmonieuses avec les clients. Quant à moi, il n'y a pas tellement d'autres façons de procéder.

M. Vallières: Mais cela se fait présentement.

M. Tardif: Pardon?

M. Vallières: Ce formulaire dont vous parlez existe. C'est excellent.

M. Vézina:... dans les centres de services, il y a des possibilités...

M. Tardif: C'est cela. Comme un peu dans certains restaurants, si vous avez aimé notre nourriture, dites-le aux autres; si vous ne l'avez pas aimée, dites-le-nous.

M. Vallières: Est-ce que les formulaires retournent à la régie?

M. Tardif: Pardon?

Une voix: Oui.

M. Tardif: Oui, c'est cela.

M. Vallières: Ils sont retournés chez vous.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'article 31 est adopté?

M. Ciaccia:... certaines autres questions. Il est minuit, on va ajourner.

Le Président (M. Champagne): Est-ce que l'article 31 est adopté?

M. Ciaccia: Non.

Le Président (M. Champagne): Alors, on continuera demain.

Une voix: Il est minuit.

Le Président (M. Champagne): Il est minuit.

M. Ciaccia: Il est minuit.

Le Président (M. Champagne): La commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à minuit)