



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 127 - Code
de la sécurité routière (2)

Le jeudi 4 décembre 1986 - No 30

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Dépôt d'un tableau sur les accidents selon l'âge	CAE-1535
Amendement à l'article 20	CAE-1535
Délivrance des permis (suite)	CAE-1535
Droits et obligations des non-résidents	CAE-1539
Conditions attachées aux permis	CAE-1546
Points d'inaptitude	CAE-1559
Dispositions particulières au permis restreint	CAE-1563
Dispositions particulières au permis d'école de conduite et au permis d'enseignement	CAE-1571
Dispositions pénales	CAE-1576
Obligations particulières des commerçants et des recycleurs	CAE-1591
Dispositions pénales	CAE-1601
Obligations en cas d'accident	CAE-1602
Dispositions pénales	CAE-1613
Révocation et suspension de permis	CAE-1614
Points d'inaptitude	CAE-1621
Suspension de l'immatriculation, des permis et des licences	CAE-1624
Permis d'école de conduite et permis d'enseignement	CAE-1635
Licence de commerçant et de recycleur	CAE-1637

Intervenants

- M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Jacques Rochefort, président suppléant
M. Marc-Yvan Côté
Mme Louise Harel
M. Georges Vaillancourt
M. Francis Dufour
M. Henri Paradis
M. Michel Bissonnet
M. Jean Garon
M. Réjean Doyon
- * M. Georges Lalande, Régie de l'assurance automobile
* Mme Rachel Journeault-Turgeon, idem
* M. Jean-P. Vézina, idem
* Mme Anne-Marie Bilodeau, idem
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le jeudi 4 décembre 1986

Étude détaillée du projet de loi 127

(Onze heures trente-six minutes)

ministre.

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude du projet de loi 127.

M. le ministre.

Dépôt d'un tableau sur les accidents selon l'âge

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je regrette que mon collègue de Louis-Hébert ne soit pas arrivé encore puisque ces informations seraient de nature, possiblement, à changer sa vision des choses quant à ceux qui, de 16 ans à 18 ans, demandent un permis. Les gens de la régie ayant travaillé toute la nuit, sans relâche, pour compiler les statistiques vu que notre système informatique n'est pas au point, mais il le sera bientôt, je suis heureux, M. le Président, ce matin, de déposer un autre tableau qui fait suite à ceux d'hier et qui fait état des accidents pour 10 000 titulaires de permis de conduire selon l'âge. On pourra remarquer que les 16-17 ans, pour 1980, avaient 1688 accidents comparativement à 1927 pour les 18-19 ans; en 1981, 1481 contre 1627; en 1982, 1054 contre 1164; en 1983, 1119 contre 1195; en 1984, 1176 contre 1355, ce qui signifie que, pour le même nombre de conducteurs, les 18-19 ans ont plus d'accidents au cours des cinq dernières années que les 16-17 ans. Donc, je pense que, si on permet à 18 ans aux jeunes d'avoir un permis de conduire, il n'est pas plus dangereux - je pense que les chiffres parlent par eux-mêmes - il est même moins dangereux de le permettre à ceux de 16 et 17 ans. Cela peut peut-être faire la démonstration, selon l'étude dont on parlait hier, que les cours de conduite automobile sont très bénéfiques au cours des deux années suivantes pour ceux qui ont suivi le cours et c'est peut-être là un des résultats très intéressants. M. le Président, je vais le déposer pour votre édification personnelle et pour la connaissance de tous les Québécois qui auraient encore des doutes quant à la justesse de la décision gouvernementale de maintenir à 16 ans la possibilité d'obtenir un permis, avec signature des parents, bien sûr.

Le Président (M. Saint-Roch): Le document est maintenant déposé. M. le

Amendement à l'article 20

M. Côté (Charlesbourg): Avec votre permission, celle de l'Opposition et celle de mes collègues, je désirerais revenir à l'article 20 pour déposer un amendement, disons un texte plus clair, pour bien traduire ce que Mme la députée de Maisonneuve nous avait souligné au moment de l'étude de l'article.

L'article pourrait se lire ainsi...

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il consensus pour rouvrir l'article 20? Consentement?

Mme Harel: Consentement.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement à l'article 20 tel que déposé est celui-ci: Remplacer dans la deuxième ligne du paragraphe 4^o de l'article 20 l'expression "du Québec séjournant à l'étranger" par la suivante "aux stagiaires du Québec qui séjournent".

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est-il adopté? L'article 20 rouvert et amendé est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Refermé, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Refermé est adopté.

Il y avait une petite coquille dans le document que vous avez. Je vais relire l'article 20 rouvert. C'est: "Remplacer dans la deuxième ligne du paragraphe 4^o de l'article 20 l'expression "aux stagiaires du Québec séjournant à l'étranger" par la suivante "aux stagiaires du Québec qui séjournent", Est-ce adopté?"

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous revenons maintenant à l'article 81.

Délivrance des permis (suite)

M. Côté (Charlesbourg): M. le

Président, je crois que c'est le député de Jonquière qui avait des questions au moment où on a ajourné hier soir, étant convaincus que nous avons répondu à toutes les questions que Mme la députée de Maisonneuve se posait à ce moment-là.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, je pense, pour en avoir parlé par la suite avec le député de Jonquière, que ses interrogations portent plus sur le fonctionnement du comité médical et optométrique. Alors, je l'ai assuré que, lorsque nous examinerions ces dispositions, nous ferions appel à sa collaboration.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 81 est adopté. J'appelle maintenant l'article 82.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 82 est un nouvel article et il se lit ainsi: "La régie peut refuser de supprimer une condition apparaissant sur un permis si son titulaire: 1° refuse de se soumettre à un examen médical ou optométrique ou omet de lui remettre le rapport d'un tel examen; 2° selon un rapport médical ou optométrique, est toujours atteint de la maladie, de la déficience ou se trouve encore dans la situation qui a amené la régie à assortir son permis de cette condition."

Alors, cette disposition de droit nouveau permet de maintenir la condition apparaissant sur le permis lorsqu'il n'est pas établi que le titulaire satisfait aux exigences médicales.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Qu'en est-il au niveau de l'application actuellement? C'est un pouvoir qu'évidemment la régie s'octroyait et vous considérez qu'il vaut mieux avoir un texte législatif qui l'attribue.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande (Georges): C'est pour bien préciser et circonscrire le pouvoir discrétionnaire qui est exercé à l'heure actuelle. C'est pour le préciser à l'intérieur de cela dans le cas où il y a une limite ou une interprétation qui doit être faite. Encore une fois, je vous rappelle ceci: on est soumis à l'avis de 60 jours, en vertu de l'article 549, pour permettre à la personne de contester la décision de la régie et il y a toujours le pouvoir d'appel là-dessus, parce que la décision doit être rendue par écrit et

motivée.

Mme Harel: M. le Président, présentement y a-t-il appel possible de la décision également? L'avis de 60 jours est en usage présentement après la décision écrite?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Pour répondre à votre question, il y a appel à l'heure actuelle. L'avis de 60 jours - nous voulions bien le circonscrire à l'intérieur de la loi - existe en vertu de la règle de pratique que toute personne peut se faire entendre. On voulait le rendre visible pour tous les gens, pour leur signifier qu'ils avaient ce droit à deux mois pour faire valoir leur point de vue.

Mme Harel: Évidemment, c'est à la demande du titulaire. Le titulaire demande que soit supprimée une condition. Il doit, à ce moment-là, remplir certaines conditions et, lorsque ces conditions ne sont pas remplies, la régie peut alors refuser et sa décision est motivée par écrit. Elle donne lieu à un appel possible. Merci, M, le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 82 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 83.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je vais quand même me permettre de le lire, même s'il est long, pour être capable d'expliquer chacun des alinéas par la suite, pour qu'on se comprenne bien. "83. La régie doit refuser de délivrer un permis, d'en changer la classe ou de lui en ajouter une autre, si la personne qui en fait la demande: 1° ne satisfait pas aux conditions de délivrance du permis de la classe demandée; 2° selon un rapport médical ou optométrique, est atteinte d'une maladie, d'une déficience ou se trouve dans une situation qui, suivant les normes médicales et optométriques établies par règlement, sont absolument incompatibles avec la conduite d'un véhicule routier correspondant au permis de la classe demandée; 3° fait l'objet d'une interdiction de conduire, d'une révocation ou d'une suspension de son permis ou d'une suspension de son droit d'en obtenir un; 4° ne satisfait pas aux conditions et aux formalités visées aux articles 76 et 79; 5° est âgée de moins de 18 ans ou a atteint l'âge de 70 ans, lorsque la demande se rattache à un véhicule visé à l'article 74."

Alors, il y aurait forcément un amendement à ce moment-ci compte tenu de

ce que nous avons fait précédemment à l'article 74 où "18 ans" est remplacé par "16 ans".

Pour ce qui est des commentaires, le texte proposé regroupe dans un même article les dispositions qui s'appliquent également au permis de l'apprenti conducteur et au permis de conduire qui étaient prévues de façon distincte.

On peut peut-être prendre les paragraphes un par un, Mme la députée de Maisonneuve.

Le premier paragraphe reprend les conditions prévues aux articles 70 et 71 auxquels renvoie l'article 78 du code actuel. Il reprend également les conditions prévues aux articles 69 et 71 auxquels renvoie l'article 79 du code actuel. Finalement, il reprend le paragraphe 5° de l'article 79 et le paragraphe 3° de l'article 81.

Le paragraphe 2°. Cette disposition est de droit nouveau. Elle prévoit par un renvoi à un règlement que certaines maladies, déficiences et situations sont incompatibles de façon absolue avec la conduite d'un véhicule. En conséquence, la régie a l'obligation de refuser de délivrer un permis. Des exemples, M. Lalande.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.
(11 h 45)

M. Lalande: Selon le guide médical et de la façon dont c'est établi, il y a des cas où véritablement la norme est facile d'application. Par exemple, quelqu'un qui doit avoir un champ visuel de 120 degrés et qui aurait un champ visuel de 100 degrés, c'est très clair qu'il n'est pas à l'intérieur des normes. Donc, c'est vraiment incompatible.

Les autres cas, c'est quand on arrive à 119 degrés ou je ne sais quoi ou très près; it y a une évaluation qui est faite à ce moment. Donc, là, on fait intervenir le comité consultatif ou les médecins spécialistes parce que, même si on n'obtient pas tout à fait la norme de façon très claire, on peut avoir développé, avec les années, des compensations là-dessus qui font qu'on bouge la tête plus facilement, ce qui nous permet de balayer suffisamment large. Donc, il y a une question de sécurité, d'appréciation au mérite. Ce sont ces cas précis qui font que les cas marginaux comme ceux-là sont relatifs et non pas absolus.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, comme c'est toujours arbitraire d'avoir une norme, ce que la régie fait, elle laisse au moins la possibilité que quelqu'un qui serait très près de la norme puisse être acceptable.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce que c'est de

pratique courante actuellement ou si la loi vous interdisait de procéder avec une sorte de discrétion? Une déficience, il est bien connu qu'un infirme ou un handicapé peut y pallier en développant très souvent une adresse ou une habileté plus grande dans d'autres domaines, ce qui finit par équilibrer les choses malgré la carence.

Actuellement, je crois que toutes ces questions sont de droit nouveau.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Il s'agissait de bien légaliser ce que nous faisons à l'heure actuelle. Actuellement, on se prévaut simplement de la règle générale qui apparaît au Code de la sécurité routière qui dit qu'on peut le permettre quand la sécurité routière n'est pas mise en cause à l'intérieur de cela.

Ce n'est pas une habilitation qui est très sûre. On voulait la confirmer de façon précise à l'intérieur du projet de loi.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas du paragraphe 3°, cela reprend les situations prévues par le paragraphe 2° de l'article 78, le paragraphe 3° de l'article 79 et le paragraphe 2° de l'article 80. C'est donc un réaménagement pour le rendre plus facilement applicable.

Il en est de même du paragraphe 4°, alors que cette disposition reprend les situations prévues par l'article 99 du code actuel auquel renvoie le paragraphe 1° de l'article 78, le paragraphe 4° de l'article 79 et le paragraphe 1° de l'article 80 du code actuel.

Mme Harel: Cela ce sont les questions de suspension. Quelle est la différence entre le paragraphe 3° et le paragraphe 4°?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Le paragraphe 4° fait référence à l'obtention d'un permis à la suite d'une révocation ou d'une suspension d'un droit par rapport à un acte criminel et l'article 79, c'est par rapport aux points d'inaptitude. Alors que le paragraphe 5°, c'est l'interdiction de conduire qui est prononcée par un juge.

M. Côté (Charlesbourg): Le paragraphe 5°, quant à lui, reprend essentiellement l'article 74 que nous avons adopté. Il s'agirait peut-être de faire de manière formelle l'amendement suivant...

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M.

le ministre. Il y a un amendement au cinquième paragraphe qui se lirait comme ceci: Remplacer, à la première ligne du paragraphe 5° de l'article 83, le nombre "18" par le nombre "16". Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce l'article 83 tel qu'amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article...

Mme Harel: M. le Président, juste une question à titre d'information. Si on veut conduire une mobylette, il n'y a pas d'exclusion selon l'âge. Pardon, pour une mobylette, on n'a pas encore besoin d'un permis de conduire. Plus qu'un cyclomoteur, une motocyclette. Si on veut conduire une motocyclette quel que soit l'âge, on n'a qu'à remplir les conditions prescrites. Il n'y a pas d'exclusion selon l'âge pour la conduite d'une motocyclette, contrairement à un camion.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: La motocyclette, c'est une classe du permis de conduire; donc, ce sont les règles de 16 ans etc. qui s'appliquent. Dans le cas de la mobylette ou du cyclomoteur, qui est assimilable à une bicyclette motorisée, c'est 14 ans.

Dans la loi actuelle, c'est un certificat de compétence qui, comme on le verra, sera ramené à une classe de permis dans le projet de règlement. On conservera l'âge pour conduire une mobylette à 14 ans, mais des cours de conduite ne seront pas nécessaires pour cela, selon le deuxième alinéa de l'article 67.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: À quel âge peut-on commencer à se promener avec une motoneige?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Côté (Charlesbourg): Ah! Je pense que le député d'Orford a eu réponse à une question qu'il a soulevée hier soir ce matin. On va prendre avis de sa question et on va lui donner une réponse le plus tôt possible.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Je pense qu'on peut répondre à cette question immédiatement.

Mme Harel: Le député d'Orford vous pose de bonnes questions.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Ce n'est pas régi par le Code de la sécurité routière. C'est le règlement sur la motoneige, qui est autre chose. Ce que le ministre vous a dit hier, c'est qu'il y avait un pouvoir habilitant à l'intérieur de la loi, lui permettant de faire un règlement pour tous les véhicules de loisir. La motoneige sera comprise dans ce règlement.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que le député d'Orford détient un permis pour la motoneige?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: La mobylette, cela commence à 14 ans. Mais plusieurs enfants de 10, 11 et 12 ans se promènent là-dessus. Cela se fait couramment, un peu ici et là. C'est un peu la même chose pour la motoneige. Il y a des jeunes de 10, 11 ou 14 ans qui se promènent en motoneige.

Étant donné qu'on est à réviser le Code de la sécurité routière, je pense qu'il faudrait légaliser ces choses. Je me demande si l'on ne devrait pas plutôt ramener cela à 12 ans, surtout pour la mobylette et la motoneige, car les jeunes les utilisent quand même et on ne peut les en empêcher.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a deux constatations à faire, d'abord. Dans un premier temps, la mobylette circule sur la route. Ceux qui le font en bas des critères d'âge définis commettent une illégalité. Deuxièmement, la motoneige, quant à elle, ne circule pas sur les routes, sauf pour une traverse. Troisièmement, quand on aura à définir le règlement sur les véhicules tout terrain ou de loisir, il y aura donc possibilité à ce moment-là que la motoneige puisse être touchée aussi, puisqu'on le fera pour les véhicules tout terrain.

M. Vaillancourt: Cela répond à ma question. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 83 tel qu'amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 84.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une modification de forme, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 84? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce que la mise en vigueur de cet article est prévue pour une date ultérieure à celle du Code de la sécurité routière?

M. Côté (Charlesbourg): Si je ne m'abuse, c'est déjà en vigueur puisque cela a déjà été adopté dans le projet de loi 76. Il est déjà adopté, mais il n'est pas en vigueur. Il le sera le 1er janvier 1987. Il a été adopté dans les amendements qu'on a adoptés au printemps avec le projet de loi 60, mais il sera en application à compter du 1er janvier 1987,

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, cela fait référence à l'emprisonnement, lorsqu'il y a défaut de paiement d'une amende. C'est bien le cas?

Une voix: Non.

Mme Harel: Je crois que, quand on fait référence, dans l'article 84, à la Loi sur les poursuites sommaires, on fait référence à l'article 63.20.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: L'article 63.20 est relié au percepteur. Lorsque le percepteur du ministère de la Justice nous informe qu'une personne fait défaut de payer une amende pour une infraction à la circulation routière dans quelque municipalité que ce soit, à ce moment on va refuser, on va suspendre sa nouvelle immatriculation, on ne va pas renouveler son immatriculation jusqu'au moment où elle se conformera et paiera cette amende, dans une Cour municipale ou dans une Cour des sessions de la paix.

Mme Harel: Alors, c'est donc la disposition par laquelle la Régie de l'assurance automobile va refuser de délivrer un permis de conduire à une personne qui n'a pas acquitté le paiement des amendes pour les contraventions qu'elle a reçues.

M. Lalande: C'est cela, en excluant le

stationnement, cependant. Ce sont les infractions prévues au Code de la sécurité routière, excluant le stationnement.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le ministre, quand entendez-vous mettre en vigueur cette disposition?

M. Côté (Charlesbourg): le 1er janvier 1987.

Mme Harel: Il y a à ce moment intégration de l'informatique. Comment et par quel processus la régie va-t-elle être informée par le ministère de la Justice?

M. Lalande: Par le percepteur du ministère de la Justice, de façon informatique, oui. Nous avons développé des liens.

M. Côté (Charlesbourg): On s'en vient très sophistiqué. On est déjà allé au Trésor pour...

Mme Harel: On n'échappe déjà plus au Revenu.

M. Côté (Charlesbourg): ...un ordinateur avec beaucoup de bits, il faut que cela travaille.

Une voix: Des "bites and bits".

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 84 est adopté.

Droits et obligations des non-résidents

M. Côté (Charlesbourg): L'article 85, c'est une reformulation des articles 125 et 127 du code, qui se lit maintenant comme suit: "Un non-résident peut conduire un véhicule routier pendant une période d'au plus six mois consécutifs sans être titulaire d'un permis délivré par la régie, s'il satisfait aux exigences suivantes:

"1° il est titulaire d'un permis de conduire valide délivré par une autre autorité administrative accordant le même droit aux résidents du Québec;

"2° le permis de conduire délivré par cette autre autorité administrative l'autorise à conduire un véhicule de la catégorie qu'il conduit au Québec;

"3° il respecte les conditions dont son permis de conduire est assorti."

On a discuté antérieurement de la plaque d'immatriculation et on passe de 30 à 90 jours en termes de délai pour les résidents des autres provinces ou des États-Unis qui viennent au Québec. Maintenant, concernant le permis il y a six mois. Ce

sont des dispositions qui sont déjà contenues au code actuel qui sont reprises à l'article 85.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Avec un permis international, est-ce qu'on peut conduire? Est-ce que cela peut remplacer l'autre?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Le permis international est délivré sur la foi d'un permis régulier qui n'est pas sous l'effet d'une suspension ou d'une révocation; c'est à partir de cette base que le permis international est délivré. Essentiellement, on vise que tous les pays membres reconnaissent un permis uniforme et c'est pour cela que le permis international a été conçu.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Mais, qu'arrive-t-il à un type qui se promène ici au Québec, et qui est québécois, avec un permis de conduire international? S'il n'a pas l'autre, s'il a seulement le permis international, est-ce bon?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Non. C'est un problème d'application, évidemment, mais l'agent de la paix va exiger les deux permis, le permis d'origine et le permis international. (12 heures)

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Le permis d'origine étant préalable à l'obtention du permis international.

M. Vaillancourt: Cela vaut-il pour un étranger aussi?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Vaillancourt: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 85?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 85 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 86.

Mme Harel: M. le Président, avec le consentement de la commission et du ministre, j'aimerais revenir sur l'application de l'article 84. Ce sera donc le 1er janvier 1987.

On sait que l'objectif recherché certainement par la régie est de ne pas créer de situations qui puissent augmenter l'illégalité. C'est de ne pas créer de cas où des personnes seraient mises en situation d'être dans l'illégalité. Donc, par une disposition semblable, l'objectif est, par ailleurs, de faire en sorte que les amendes pour les contraventions à des dispositions du Code de la sécurité routière soient payées au Trésor public et la régie va retenir la délivrance du permis. Mais dans la mesure où on ne recherchait pas que des personnes conduisent sans permis, c'est-à-dire se mettent dans une situation d'illégalité parce qu'elles ne pourraient pas acquitter un paiement, est-il prévu qu'il puisse y avoir des paiements différés? Je pense, par exemple, au ministère du Revenu. Présentement, lorsqu'il y a eu défaut de s'acquitter du paiement de ses impôts, il y a quand même des ententes de faites et il peut y avoir des paiements différés. On ne va pas nécessairement fermer une entreprise; on va tenter de trouver un arrangement. Cela va autant pour l'individu que pour le commerce.

Dans le cas de la régie, faut-il comprendre que quelqu'un qui aurait un montant substantiel à acquitter devrait le faire en une seule occasion, sinon il pourrait ne pas se voir délivrer un nouveau permis? Auquel cas, cela pourrait augmenter les situations d'illégalité.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Avant de demander de répondre à M. Lalande sur le plan plus technique, il est bon de se rappeler que, dans le projet de loi 76, l'article 118 se lisait comme suit: "Les articles 18 et 72 ne s'appliquent qu'à l'égard d'une infraction commise après leur entrée en vigueur". Nous sommes informés, ce matin ou hier, que le ministère de la Justice préparait une proclamation pour le 1er janvier.

Mme Harel: Ce serait donc pour les infractions commises après le 1er janvier 1987. Mais ma question est la suivante: Tout en appuyant le principe du paiement des amendes, on peut certainement s'interroger à savoir si ce paiement est requis en un seul versement. Cela peut créer la situation inverse de celle qui est recherchée. Finalement, celle qui est recherchée, c'est un respect du Code de la sécurité routière, mais en obligeant à un seul versement, on pourrait mettre les gens en situation d'illégalité, c'est-à-dire de conduite sans permis, ne

pouvant pas acquitter des amendes en un seul versement, ce qui leur permettrait de se voir délivrer un permis.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Il est prévu, dans la loi 76, que c'est effectivement le rôle du percepteur de prendre de tels arrangements et, si quelqu'un ne respectait pas les arrangements cependant auxquels il s'est engagé, à ce moment-là, il y aurait une possibilité de suspension.

Mme Harel: Et les arrangements seront transiges avec le ministère de la Justice?

M. Lalande: Avec le percepteur des amendes du ministère de la Justice.

Mme Harel: En l'occurrence, le percepteur sera de quel organisme?

M. Lalande: C'est un fonctionnaire du ministère de la Justice désigné par le ministre de la Justice pour avoir le droit d'agir comme percepteur. Il y aurait un rôle central pour toutes les amendes.

Mme Harel: Centralisé à Québec?

M. Lalande: Non, non.

Mme Harel: Dans tous les districts judiciaires?

M. Côté (Charlesbourg): Le percepteur a plusieurs bras. D'accord!

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va, Mme la députée⁹

Mme Harel: Oui. Très bien, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 86.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 86, c'est une modification de forme tout simplement, parce qu'il y a un changement de numéro d'article: ce qui est 126 actuellement devient 86.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, est-ce que l'article 86 est adopté⁹

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 87.

M. Côté (Charlesbourg): Il en est de

même de l'article 87, qui était l'article 128 actuel et qui devient 87.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 87 est adopté⁹

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 88.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 88 est le 129 actuel. Il se lit comme suit! "Malgré les articles 85 et 86, le non-résident qui est titulaire d'un permis de conduire international peut conduire, pendant la période de validité de ce permis, les véhicules routiers que le permis sur la base duquel son permis de conduire international a été délivré l'autorise à conduire."

Le texte proposé précise, contrairement au texte actuel, que le permis de conduire international autorise la conduite des véhicules que le permis de conduire du pays du non-résident autorise.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va pour l'article 88⁹ Est-ce que l'article 88 est adopté⁹

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 89.

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas de l'article 89, c'est une modification de forme qui se lit maintenant comme suit: "Le titulaire d'un permis de conduire valide, délivré par une autre autorité administrative, qui s'établit au Québec peut, dans les 90 jours de son établissement, y conduire un véhicule de promenade sans obtenir un permis de la régie."

Le premier alinéa de l'article 132 du code actuel n'est pas repris, puisqu'il ne fait que répéter l'obligation d'être titulaire d'un permis de conduire pour être autorisé à conduire un véhicule routier. C'est le changement de forme qui est contenu à cet article.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Mais, M. le Président, est-ce qu'on ne trouve pas là réponse à la question qui était posée par le député d'Orford hier, à savoir si, quand on dit "le titulaire d'un permis de conduire" on parle d'un résident du Québec?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est-à-

dire qu'hier les questions du député d'Orford portaient sur l'immatriculation et non pas sur le permis. Nous sommes maintenant sur le permis.

M. Vaillancourt: C'est parce que je venais de la poser.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas. Je pensais qu'on faisait référence aux questions d'hier. Hier, c'était sur l'immatriculation. On est maintenant sur le permis.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va. Est-ce que l'article 89 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 90.

M. Côté (Charlesbourg): C'est aussi une modification de forme, puisque l'article 90 et l'article 133 du code actuel se lisent maintenant comme suit: "Le titulaire d'un permis de conduire valide délivré au Canada, par une autre autorité administrative peut, s'il s'établit au Québec, échanger sans examen ce permis contre un permis de conduire délivré par la régie, sur paiement des droits et des frais fixés par règlement et du montant fixé en vertu de l'article 151 de la Loi sur l'assurance automobile.

"Toutefois, ce titulaire ne peut échanger sans examen le permis autorisant la conduite d'un véhicule de commerce, d'un véhicule d'urgence, d'un taxi, d'un autobus ou d'un minibus."

À l'alinéa 2, il faut comprendre que c'est une reformulation qui supprime la mention de l'exception relative à un accord, car une disposition d'application générale est prévue pour permettre la possibilité d'exempter des personnes de l'application du code dans un accord, comme cela a été fait avec la France.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Est-ce que vous avez des ententes avec plusieurs États américains pour quelqu'un qui veut prendre son permis, avec son permis du Québec, dans un autre État?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Pour ce qui est du permis de conduire, il y a uniquement la France. On n'a pas d'entente avec les États-Unis. On l'a pour la plaque d'immatriculation. Au mois de mai dernier, lorsque M. Cuomo, de New York, est venu au Québec, il a insisté pour qu'il y ait des

accords de réciprocité que la régie a négociés. L'adoption du code dans sa forme actuelle, tel que présenté, nous permettrait de conclure des ententes éventuellement avec les États américains.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Ce qui veut dire que si quelqu'un se fait arrêter aux États-Unis pour une infraction au code de la route américain l'infraction n'est pas transmise au Québec pour perdre des points.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le cas actuel. On va le voir un peu plus loin dans le code: les accords de réciprocité nous permettraient de pénaliser l'individu qui commettrait une infraction sur le territoire, par exemple, de l'État de New York de la même manière que si elle était commise au Québec.

M. Vaillancourt: Est-ce qu'il y a une réciprocité dans le moment?

M. Côté (Charlesbourg): Non, il n'y en a pas. C'est ce vers quoi on tend. C'est la volonté à la fois de l'État de New York et du Québec de s'associer et aussi avec d'autres provinces du Canada.

M. Vaillancourt: Vous n'en avez pas du tout? Je pense que, dans les journaux, il y a environ un mois ou deux, on avait annoncé qu'il y avait une réciprocité avec l'État du Vermont.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Vaillancourt: Il n'y en a pas?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a deux distinctions. Pour ce qui est des permis, on est uniquement en accord formel, actuellement, avec la France. On est en négociation avec l'État de New York et le code nous permettra d'étendre cela à d'autres États que l'État de New York. Concernant l'immatriculation, il y a un certain nombre d'ententes avec des États américains dont le Vermont. L'entente à laquelle fait allusion le député d'Orford entre le Québec et le Vermont concernait la motoneige.

M. Vaillancourt: Peut-être. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Au deuxième alinéa, vous dites: le "titulaire ne peut échanger sans examen le permis autorisant la conduite d'un véhicule, etc." Quand je regarde les définitions, il y a plus de définitions que ce qu'il y a de compris là-dedans. Pouvez-vous m'assurer que tout est compris, que vous n'en avez pas échappé un dans tout cela? Vous avez la définition de "véhicule routier", je ne la retrouve pas dans ce que vous dites là.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que le député de Jonquière parle bien du deuxième alinéa de l'article 90?

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des véhicules d'urgence.

M. Dufour: Oui, oui, mais c'est parce que c'est plus que cela: "Toutefois, ce titulaire ne peut échanger sans examen le permis autorisant la conduite d'un véhicule de commerce..."

M. Côté (Charlesbourg): ...d'un véhicule de commerce, d'accord; véhicule d'urgence...

M. Dufour: Ce n'est pas d'urgence.

M. Côté (Charlesbourg): ...taxi, c'est ça.

M. Dufour: Véhicule d'urgence, taxi, autobus, minibus. Si je regarde toute la nomenclature qu'il y a là, est-ce que vraiment tout est compris, est-ce qu'on couvre bien tous les éléments dans cet article de loi?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Le principe général, c'est qu'on permet l'échange pour le véhicule de promenade...

M. Dufour: J'accepte cela.

M. Lalande: ...parce que le permis correspond grosso modo à celui de tous les États ou des provinces avec qui on veut faire des accords de réciprocité. Quand on tombe avec le véhicule de commerce ou le véhicule d'urgence, le taxi, l'autobus et le minibus, compte tenu que bien souvent les catégories de permis ne correspondent pas, alors, on ne pourrait pas faire d'échange. Entre autres, dans la plupart des provinces canadiennes, on fait une distinction entre les véhicules lourds et semi-lourds alors qu'au Québec la catégorie 21 permet d'englober tous les véhicules lourds. C'est parce qu'il n'y avait pas de correspondance exacte qu'on

ne le faisait pas.

M. Dufour: Même la motocyclette?

M. Lalande: Pardon?

M. Dufour: Même la motocyclette? Vous dites que véhicule de commerce englobe tous les véhicules qui ne le sont pas.

M. Lalande: Je voulais revenir à mon exemple.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 90 est adopté?

M. Dufour: Attendez, il n'a pas donné ma réponse.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse.

Une voix: Adopté.

Mme Harel: Est-ce que mon collègue de Jonquière...

M. Dufour: Non, il n'a pas fini. Parce que si ce n'est pas tout compris dans les...

M. Lalande: Je vous comprends de trouver cela assez compliqué... Il a fallu faire un dessin, d'ailleurs, pour se comprendre comme il faut. Le véhicule...

M. Côté (Charlesbourg): Comme cela, on ne peut pas se comprendre sans dessin.

M. Dufour: C'est à dessein que vous le demandez.

M. Lalande: Le véhicule routier comprend le véhicule d'urgence et le véhicule automobile. À l'intérieur du véhicule automobile, on comprend le véhicule de promenade. À l'intérieur du véhicule de promenade, on comprend le cyclomoteur et la motocyclette. Ce dont nous parlons, à l'heure actuelle, c'est cela, c'est l'échange qu'il y a concernant le véhicule de promenade.

M. Dufour: Si vous avez tout cela, cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 90 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 91.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une modification de forme puisque l'article 134

actuel devient l'article 91.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 91 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Est-ce que vous avez des méthodes pour vous assurer de la validité d'un permis? Supposons, par exemple, - je vais prendre le contraire - qu'on part de Québec, j'ai un permis d'automobile, je pourrais perdre mon permis ou je pourrais être en lieu de le perdre à cause des points de démerite, etc., je m'en vais dans un autre pays où vous avez des ententes de réciprocité, je m'en vais ailleurs. Est-ce que vous avez des moyens de contrôle pour savoir si ces permis sont vraiment en bonne et due forme, autrement dit?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous répondre qu'actuellement on est en culottes courtes, mais avec l'adoption du code et nos accords de réciprocité, on va être assez bien couverts partout et on va être capables de rejoindre tout le monde. Dans l'état actuel, la réponse est: On n'est pas capables de faire face à la musique, mais avec le code et nos accords de réciprocité, c'est un message particulier à ceux qui abusent de cette situation: Regardez-nous, on s'en vient.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 91 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 92. (12 h 15)

Mme Harel: À l'article 91, c'est le cas d'un titulaire d'un permis qui n'est pas le permis international. C'est cela, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 92 remplace le 135 et se lit comme suit: "Sur preuve qu'elles sont inscrites auprès du ministère des Relations internationales et qu'elles sont titulaires d'un permis de conduire valide délivré par leur pays d'origine ou par le pays où elles étaient en poste auparavant, les personnes suivantes, si elles n'ont pas la citoyenneté canadienne et qu'elles n'exercent aucune entreprise, charge ou emploi au Québec autre que leur fonction auprès du gouvernement ou de l'organisme qu'elles représentent, peuvent obtenir de la régie, sans examen, un permis de conduire correspondant à celui dont elles sont titulaires, pendant la durée de leur assignation, sur paiement des frais fixés par règlement et du montant fixé en vertu de l'article 151 de la Loi sur l'assurance

automobile:

"1° un fonctionnaire de carrière ou un membre de carrière du corps diplomatique ou du corps consulaire;

"2° un délégué commercial d'un pays et son adjoint;

"3° le président, un membre du secrétariat de l'Organisation de l'aviation civile internationale et les représentants et représentants suppléants des États membres de cette organisation;

"4° les conjoints des personnes visées aux paragraphes 1° à 3° et leurs enfants majeurs qui sont financièrement à leur charge et résident avec eux."

Le texte proposé ajoute une condition à l'égard des personnes énumérées à l'article 135 du code actuel: la preuve de l'inscription auprès du ministère des Relations internationales; alors que le paragraphe 5° indique que, parmi les enfants majeurs des personnes énumérées, seuls les enfants financièrement à leur charge sont considérés aux fins de l'article.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): Pour mon information, que veut dire "exercer une entreprise"?

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon (Rachel): La mention que la personne n'exerce aucune entreprise est pour restreindre cela aux personnes exerçant des fonctions diplomatiques.

M. Paradis (Matapédia): Exercer une entreprise, il me semble...

Mme Journeault-Turgeon: En fait, c'est relié à l'opération commerciale.

M. Paradis (Matapédia): Exploiter une entreprise, je comprends bien. Exercer une profession...

Mme Journeault-Turgeon: Ah bon! c'est sur le terme.

Une voix: La sémantique fait défaut.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon: Est-ce qu'on pourrait revoir la formulation?

M. Côté (Charlesbourg): Il semble que le mot "exploiter" ne soit pas français.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M, le Président, je ferai juste remarquer que, comme on veut couvrir à la fois l'activité qui est l'entreprise, la charge ou l'emploi, c'est bien difficile de trouver un verbe qui permette à la fois de couvrir ces trois activités, d'où l'usage du mot "exercer".

M. Paradis (Matapédia): On prend le verbe **et** on met le mot "et".

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: J'aimerais savoir s'il est de pratique courante que les personnes qui sont en poste diplomatique aient à s'inscrire auprès du ministère des Relations internationales.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

Mme Harel: Dans tous les pays, oui, mais en l'occurrence au Québec, est-ce de pratique courante également?

M. Vézina (Jean-P.): C'est de pratique courante également. En fait, ce qui existe ici, c'est ce qu'on pratique déjà. Il y a un service spécial à la régie pour les consuls et les étrangers.

M. Côté (Charlesbourg): Vous voyez, c'est l'expérience d'un ex-sous-ministre aux Affaires inter.

M. Vézina: Au Commerce extérieur.

M. Côté (Charlesbourg): Au Commerce extérieur.

Mme Harel: Ne relancez pas la chicane, là, vous!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière*

M. Dufour: Le paragraphe 4ⁿ que vous ajoutez: "les conjoints des personnes visées aux paragraphes 1^o à 3^o et leurs enfants majeurs", est-ce de coutume que ce soit inscrit dans les autres pays? C'est évident qu'il faut des permis de conduire, d'une place à l'autre, pour que quelqu'un conduise un véhicule automobile, mais les us et coutumes du pays... Est-ce qu'on s'assure quelque part qu'ils sont informés de ce qui se passe? Ces gens-là pourraient être arrêtés s'ils font une infraction.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande. M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Jonquière, il arrive que des consuls se déplacent avec des enfants qui sont majeurs, qui ont donc atteint 18 ans, qui sont financièrement à leur charge et qui vont demeurer chez leurs parents tout le temps que le consul va être ici au Québec. Alors, de fait, la loi n'était pas claire, à savoir si on pouvait leur émettre un permis québécois s'ils avaient d'abord et avant tout un permis de leur pays d'origine. On ne leur donne pas des permis sans qu'ils en aient un. On leur échange un permis pour un permis qu'ils avaient déjà. Jusqu'à maintenant on se demandait si on devait leur donner un permis, autrement dit, s'ils jouissaient des mêmes prérogatives que leurs parents. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a examiné ailleurs comment cela se passait et, de fait, ailleurs, ils sont couverts. Dans la plupart des pays qu'on a regardés, ils sont couverts, ils ont les mêmes avantages que leurs parents par rapport à l'automobile. C'est seulement cela qu'on a fait.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: On pourrait arriver avec la même discussion qu'hier. Les enfants majeurs, selon les informations que le ministre nous a données hier concernant l'âge requis pour conduire une automobile, dans certains pays, c'est 15 1/2 ans, mais dans la plupart c'est 16 ans, et, au Québec, on accepte 16 ans. Est-ce que la définition de la majorité est la même partout? Est-ce que c'est 16 ans, 17 ans, 18 ans? Moi, je pense qu'il y a quelque chose qu'on pourrait examiner un peu plus longuement. La majorité, pour le Québec, c'est 18 ans, mais ce n'est pas vrai au point de vue de la conduite automobile, c'est 16 ans.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Dans un premier temps, on me dit que c'est une règle internationale. C'est à la demande du ministère des Relations internationales qu'on a pris cette mesure. Dans la mesure où, dans son pays, l'individu pourrait avoir 13 ans et détenir un permis de conduire, ce qu'on fait, c'est qu'on échange les permis; il l'a automatiquement. Le droit qu'il a dans son pays d'origine, on l'étend ici pour une période limitée.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Pourquoi ne pourrait-on pas faire l'amendement suivant: et leurs enfants qui possèdent un permis de conduire valide? J'ai l'impression que ce serait beaucoup plus défini et plus clair que ce qui est écrit.

Majeur, cela ne veut pas dire qu'on a un permis.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: En fait, le problème ne se pose pas pour les enfants mineurs, parce qu'ils sont ipso facto à la charge de leurs parents. Donc, c'est un automatisme: s'ils ont un permis, s'ils ont 16 ans, 17 ans, on l'échange. Le problème se présentait pour ceux qui sont majeurs, qui ont 25 ans, par exemple, et qui ont décidé de prendre un congé sabbatique et de demeurer avec leurs parents tout le temps qu'ils vont être en poste au Québec. Le problème ne se présente pas pour les mineurs; il se présente pour ceux qui sont majeurs.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, il faut lire chacun des paragraphes, 1°, 2°, 3° et 4°, à la lumière du préambule qui détermine que ces personnes peuvent obtenir de la régie, sans examen, un permis de conduire correspondant à celui dont elles sont titulaires.

Une voix: C'est cela.

Mme Harel: Alors, ces personnes qui sont mentionnées dans les quatre paragraphes qui suivent sont déjà titulaires d'un permis de conduire.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 92 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 93.

Conditions attachées aux permis

M. Côté (Charlesbourg): L'article 93 divise l'article 77 actuel du code en deux alinéas de façon à ne pas viser la régie ou une autre personne autorisée par celle-ci lorsqu'on crée l'infraction à cet article.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 93 est adopté? Adopté. J'appelle l'article 94.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 94 est la reconduction de l'article 68 simplifié dans son libellé.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Ce n'est pas de la sémantique.

Mme Harel: Sur l'article 93.

M. Dufour: Oui. Si quelqu'un n'est pas capable de signer - cela arrive encore, malheureusement - qu'est-ce que vous faites?

Une voix: Il fait un X.

M. Côté (Charlesbourg): Il vote.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): J'allais dire qu'ils mettent un X et j'étais en train de m'informer du nombre de messieurs X à la régie. Dans ces cas, qu'arrive-t-il?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: À l'article 93 on dit que le permis doit porter la signature ou la marque d'identification de la régie. C'est celle de la régie qu'il doit porter. Voulez-vous dire le premier alinéa?

M. Dufour: "Le titulaire d'un permis doit le signer." Que fait-on si quelqu'un n'est pas capable de signer son nom?

M. Lalande: On n'a pas de cas. Je n'ai pas de cas qui ont été portés à notre connaissance. Il y a une marque quelconque qui est faite pour la signature. Il n'y a pas eu de poursuites à cause du fait que cela n'avait pas été signé parce que quelqu'un ne pouvait pas signer.

M. Côté (Charlesbourg): Il fait signer quelqu'un d'autre. On peut peut-être faire la recherche afin de savoir combien il y a de cas. Comme on oblige à signer le certificat, j'imagine que chacun se débrouille avec une connaissance qui va signer à sa place. Dans le cas de l'homme, très souvent, c'est son épouse qui signe.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

M. Dufour: C'est normal.

Mme Harel: Malgré qu'on constate qu'il y a toujours des analphabètes dans la société...

M. Dufour: Malheureusement.

Mme Harel: ...des analphabètes fonctionnels, plusieurs savent signer leur nom

sans pour autant être capable de lire tes journaux ou d'écrire des lettres.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous en étions à l'article 94.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président. C'est une modification de forme.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 94 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 95.

M. Côté (Charlesbourg): Tout comme l'article 95, M. le Président. Ce que nous avons dans sept lignes est maintenant dans trois lignes ou deux lignes et trois quarts. C'est donc une modification de forme.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le principe reste le même. C'est lorsqu'on vient à examiner les amendes que cela change.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 95 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 96

M. Côté (Charlesbourg): L'article 96 regroupe les articles 84 et 85 du code actuel et se lit maintenant ainsi: "Nul ne peut permettre l'utilisation par une autre personne de son permis. Nul ne peut utiliser le permis délivré à une autre personne". Je pense que c'est assez clair.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: C'est clair, mais, par exemple, quelqu'un qui se ferait voler son permis, est-ce que c'est obligatoire de le déclarer immédiatement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Vous me répandez oui tout de suite?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est oui.

M. Dufour: Est-ce inscrit quelque part?

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair. Oui, c'est inscrit à l'article 104, On va y arriver avant 13 heures.

M. Dufour: On fait de l'excès de vitesse, M. le ministre.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 96 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): D'après ce que j'ai pu comprendre des propos du député de Jonquière hier sur les limites de vitesse, quand la situation le permet, semble-t-il que...

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Touché.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 96 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 97.

M. Côté (Charlesbourg): C'est aussi une modification de forme puisque l'article 87 du code actuel devient 97 et se lit maintenant comme suit: "Le conducteur d'un véhicule routier doit avoir avec lui son permis". Il doit l'avoir, mais il a quand même la possibilité d'une période de 48 heures pour le produire.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Vous dites que, quand un type a une défectuosité mécanique avec son véhicule, il a 48 heures.

M. Côté (Charlesbourg): On parle du permis. De toute façon, on peut répondre tout de suite à la défectuosité mécanique visant la sécurité. Il aura aussi 48 heures pour faire faire les réparations.

M. Vaillancourt: Cela va être la même chose.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Adopté, M, le Président.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 97 est adopté. J'appelle maintenant l'article 98.

M. Côté (Charlesbourg): C'est du

flambant neuf, M. le Président. L'article se lit comme suit: "Le titulaire d'un permis doit respecter les conditions dont son permis est assorti." Cette disposition de droit nouveau permet de contrôler plus efficacement le respect des conditions apparaissant, le cas échéant, sur le permis de conduire. À titre d'exemple: obligation de porter des lunettes ou lentilles cornéennes, interdiction de conduire le soir et la nuit. Cette disposition reproduit une disposition se retrouvant actuellement dans la réglementation dans le but de créer une infraction à l'égard des contrevenants.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, ce qui m'étonne, c'est qu'il n'y avait pas d'infraction auparavant, si tant est que le ministre dit que c'est du droit nouveau. (12 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Ce n'était pas une infraction que de conduire sans le port de ses lunettes, si c'était une des conditions au permis?

M. Côté (Charlesbourg): C'était défendu, mais il n'y avait pas d'amende. Parfois, on nous accuse de trop en faire sur le plan réglementaire et pas assez sur le plan législatif. Dans ce cas-ci, on en fait sur le plan législatif. On ajuste nos lunettes.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 98 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 99.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'article 88 actuel qui fait mention expresse que l'obligation d'être assisté d'un titulaire d'un permis de conduire ne s'applique pas à la motocyclette ou au cyclomoteur. C'était une coquille, semble-t-il, qui maintenant est corrigée.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 99 est-il adopté?

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Excusez-moi, M. le Président. Y a-t-il un permis d'apprenti conducteur pour la motocyclette?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Il n'y en a pas à l'heure actuelle, mais c'est prévu qu'il y en aura un

dans le projet qui est proposé, compte tenu qu'il y a une possibilité dans le cours de formation qui est donné de pouvoir faire l'expertise sur la route, le cours sur la route, les pratiques sur la route. À ce moment-là, ça prendra un permis d'apprenti conducteur. On le verra un peu plus loin.

C'est un choix qui est donné, à une école de conduite, de former les motocyclistes pour l'aspect pratique en circuit fermé ou sur la route. Bien sûr, si c'est sur la route, il y aura des règles particulières au niveau de la réglementation, mais ce n'est pas une obligation, c'est un choix.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 99 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 100.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 100 reproduit essentiellement l'article 89 actuel sans aucune modification.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Quand vous dites "de guider les manoeuvres de l'apprenti conducteur et d'intervenir au besoin", qu'est-ce que cela veut dire? Je comprends que, dans le cas de l'automobile qui appartient à une école de conduite, il est facile pour le moniteur d'intervenir dans la conduite de l'automobile, mais, pour la personne autre, comment fait-elle pour intervenir? Va-t-elle lui sauter sur la jambe, va-t-elle lui sauter sur le bras?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Ce que l'on souligne, c'est que, d'abord dans une première phase, si c'est un apprenti conducteur, il doit être assisté par quelqu'un à ses côtés et celui qui est à côté doit être titulaire d'un permis et il doit être en état d'intervenir. Si ce titulaire de permis, pour un motif ou un autre, était hospitalisé, n'était pas en mesure physiquement d'intervenir s'il y avait des problèmes pour l'apprenti conducteur, c'est ce à quoi on se réfère. Qu'il soit titulaire d'un permis, mais également aussi en état d'intervenir.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est, évidemment, identi-

que à l'article 89, mais il n'en demeure pas moins que cela crée des obligations que l'on ne peut pas vérifier. Par exemple, on peut vérifier si la personne qui assiste l'apprenti conducteur a ou n'a pas un permis et est ou non en état de conduire, mais on ne peut pas contrôler ou sanctionner si elle intervient ou pas au besoin. Cela est vraiment, en fait, du droit pieux. Il n'y a pas d'obligation qui est créée parce qu'on ne peut pas la sanctionner.

M. Lalande: Pour prendre un exemple plus concret, la personne qui assiste, qui a un permis de conduire valide, qui est à côté et qui serait en état d'ébriété...

Mme Harel: Oui, certainement.

M. Lalande: ...ne pourrait pas intervenir. Ce que l'on veut dire, c'est que l'apprenti conducteur qui se ferait assister de quelqu'un qui est en état d'ébriété à côté de lui, malgré le fait qu'il a son permis de conduire, se verrait donner une contravention.

M. Dufour: C'est clair, c'est l'autre morceau...

Mme Harel: Je pense, M. Lalande, que vous venez de décrire la condition qui consiste à être en état de conduire un véhicule, mais être en mesure de guider les manoeuvres et d'intervenir au besoin?

M. Dufour: J'ai l'impression que vous avez raison.

Mme Harel: En fait, c'est un souhait.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Évidemment, il y a une distinction - on s'en rend compte en discutant - même si c'est la reproduction de l'article actuel. C'est clair que, lorsque vous êtes dans une automobile d'école de conduite qui a des mécanismes prévus...

Une voix: Des doubles manettes.

M. Côté (Charlesbourg): ...c'est cela, des double manettes, pour être capables d'intervenir, c'est une situation qui pourrait être couverte là, mais dans le cas d'un véhicule de promenade, effectivement, c'est un petit peu plus compliqué.

M. Lalande: Cela ne crée pas de problème.

Mme Harel: Cela ne crée pas d'infraction, M. le Président?

M. Lalande: Cela ne crée pas d'infraction, c'est l'application qui est peut-être un peu plus difficile, mais il n'y a pas de problème.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne sais si les gens de la régie pourraient nous dire combien de fois cette règle a été appliquée. Si cela n'a pas été appliqué...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Le principe de base, pour ce qui est de l'école, moi, je l'ai compris comme ça. Je me dis: Quand il y a des mots dans une loi, qu'ils soient appliqués ou non, à un moment donné, ce qui arrive, c'est que quelqu'un va sauter sur cela et va soulever des problèmes. C'est bien écrit et il y a toujours la règle de base qui dit que le législateur ne parle pas pour ne rien dire.

M. Côté (Charlesbourg): On va le suspendre, M. le Président; on va regarder et on y reviendra.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 100 est maintenant suspendu et j'appelle l'article 101. M. le député d'Orford, est-ce que c'est sur l'article 100?

M. Vaillancourt: C'est sur les permis de conduire. Disons qu'une personne qui ne détient pas de permis de conduire, mais qui sait conduire se trouve à être obligée de conduire à l'hôpital quelqu'un qui a bu ou qui a subi un accident ou d'aller le reconduire chez lui. Cette personne qui ne détient pas de permis de conduire, soit par négligence ou qui l'a laissé aller, et qui n'a pas d'automobile et se trouve à accompagner une autre personne qui a un permis de conduire, mais qui n'est pas capable de conduire son auto, est-ce que c'est prévu qu'elle peut conduire l'auto de celui qui n'est pas en état de conduire?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce n'est pas prévu. Je ne peux pas le prévoir, non plus. Cependant, je pense que cela va au jugement de celui qui doit appliquer le code; c'est une question de gros bons sens, dans des cas comme ceux-ci.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, le député d'Orford pose une question qui a été longue-

ment examinée par la Commission de réforme du droit criminel, qui vient de remettre son rapport à Ottawa, cette semaine, et qui, justement, recommande que soit introduit dans le Code criminel un amendement pour prévoir la nécessité de commettre une offense criminelle dans des cas d'obligation, en fait.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 101.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 101, M. le Président, se lit comme suit: "Le permis d'apprenti conducteur autorisant la conduite d'une motocyclette ne permet à son titulaire de circuler sur les chemins publics que lors d'un cours pour la conduite d'une motocyclette approuvé par la régie et en présence du titulaire du permis d'enseignement ainsi que lors d'un examen de compétence de la régie." Il n'y a pas de texte antérieur et c'est une disposition de droit nouveau. Le texte proposé adapte à la motocyclette la notion de permis d'apprenti conducteur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 101 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 102 et j'attire l'attention des membres de la commission sur le fait qu'il y a un amendement. Remplacer dans la première ligne de l'article 102 l'expression "dans les articles 98 à 101" par la suivante "dans les articles 97 et 100".

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, le texte amendé ne concerne que la référence aux articles qui prescrivent l'obligation d'avoir avec soi le permis visé. L'amendement vise à inclure l'article 97 où on prévoit l'obligation, pour le conducteur d'un véhicule routier, d'avoir avec lui son permis.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Évidemment, la définition du mot "permis" inclut le permis d'apprenti conducteur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 102 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 102, tel qu'amendé, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 103.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 103 se lit comme suit: "Le titulaire d'un permis illisible ou endommagé doit en demander le remplacement à la régie." Cette disposition de droit nouveau permet un contrôle plus efficace du respect de l'obligation d'être titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée à la conduite du véhicule.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Toujours pour essayer d'avoir une explication: par exemple, un permis pourrait être endommagé, mais non pas d'une façon majeure. De la façon dont l'article est écrit, il doit en demander le remplacement. Quelqu'un pourrait avoir des...

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait exactement référence à une partie du permis disparue.

Une voix: Déchirée.

M. Côté (Charlesbourg): Non seulement déchirée, mais disparue, dans le sens qu'elle pourrait être recollée si elle est déchirée.

Le Président (M. Saifit-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je pense bien, M. le Président, qu'il n'y a pas de problème quant au principe, mais quant à l'application. C'est, évidemment, lorsque cela crée une infraction, au moment où il y a une amende qui vient sanctionner le principe qu'il y a des difficultés. En l'occurrence, à la régie, tout est informatisé présentement. Est-ce que c'est au nom de la personne que l'inscription est faite? Par exemple, un agent de police demande le permis au conducteur qui le lui remet, mais dans un état où il n'est pas lisible. Comment l'agent peut-il identifier le conducteur? Par son nom?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Oui. Il y a des sources d'identification. C'est, justement, pour prévenir ce genre de situation que cet article a été rédigé.

Mme Harel: Quelles sont les sources d'identification?

M. Lalande: L'identification que le policier pourrait à ce moment-là demander par le Centre de renseignements policiers du

Québec qui est branché sur les fichiers de la régie. Avec la date de naissance de la personne et son nom, on peut retrouver tout son...

Mme Harel: Son pedigree.

M. Lalande: ...pedigree. Évidemment, il y a des codes d'accès. Ce sont seulement les policiers qui ont cet accès ou des personnes autorisées.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Donc, en pratique, le policier, avec la date de naissance, peut retrouver le pedigree de la personne. Le souci que vous avez, c'est que le permis soit lisible aux fins de vérifier que la date de naissance ou le nom donné soit conforme.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas "ou", c'est "et" le nom. Ce n'est pas uniquement un des deux. On pourrait avoir la même date de naissance et nous confondre au fichier. Cela prend à la fois la date de naissance et le nom. Si une partie du permis avait disparu, cela pourrait faire référence à la classe de permis que vous avez, aussi. C'est pour cela que les informations qui sont sur le permis, en règle générale, sont indispensables.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 103 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 104.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 104 remplace l'article 86 actuel. Il se lit comme suit: "Sur preuve qu'un permis est illisible ou endommagé, a été détruit, perdu ou volé, la régie en effectue le remplacement sur paiement des frais fixés par règlement." Le texte proposé ajoute la possibilité de remplacer le permis lorsque celui-ci est illisible.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 104 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 105.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 105 remplace l'article 100 du code actuel et se lit comme suit: "Une personne ne peut conduire un véhicule routier alors que son permis ou la classe de celui-ci l'autorisant à conduire un tel véhicule fait

l'objet d'une révocation ou d'une suspension ou que son droit d'obtenir un permis ou une telle classe fait l'objet d'une suspension.

"Toutefois, le titulaire d'un permis restreint peut conduire un véhicule routier dans l'exécution du principal travail dont il tire sa subsistance.

"Le présent article s'applique également à une personne dont le permis de conduire a été délivré par une autre autorité administrative que la régie, lorsque son permis a été suspendu ou révoqué ou lorsqu'elle fait l'objet d'une interdiction de conduire, même si elle est titulaire d'un permis de conduire international." C'est une modification de concordance de façon à tenir compte de l'introduction des possibilités de suspension ou de révocation d'une classe de permis.
(12 h 45)

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 105? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Peut-être quant au deuxième alinéa. "Toutefois, le titulaire d'un permis restreint peut conduire un véhicule routier dans l'exécution du principal travail dont il tire sa subsistance". N'y a-t-il pas d'autres conditions pour quelqu'un qui détient un permis restreint? Est-ce que ce n'est pas à l'intérieur d'heures définies, de jour? Non?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument pas. De toute façon, ce n'est pas appliqué. Ce n'est pas applicable non plus, car on a vu très souvent des gars traîner une scie mécanique dans leur coffre d'auto pour démontrer qu'il s'en allaient au travail. Ce n'est pas applicable.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, lorsqu'il y a conduite en état d'ébriété, lorsqu'il y a récidive plutôt car la première infraction pour conduite en état d'ébriété donne lieu à une amende?

M. Côté (Charlesbourg): La première infraction pour conduite en état d'ébriété, c'est un an de suspension du permis avec une amende de...

Mme Harel: Un an de suspension avec une amende. Mais pour la récidive?

M. Côté (Charlesbourg): Deux ans avec une amende augmentée.

Mme Harel: Deux ans de suspension.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Quand y a-t-il emprisonnement pour récidive? Pour la deuxième infraction, c'est 14 jours.

M. Côté (Charlesbourg): Pour la troisième, 90 jours.

Mme Harel: Oui, et là il y a suspension du permis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Pour la deuxième et automatiquement 14 jours d'emprisonnement. Un jugement est intervenu dernièrement à la Cour supérieure de l'Ontario qui invalidait les dispositions ontariennes en matière d'emprisonnement automatique comme celles que nous avons adoptées dans le cadre du projet de loi 60 au printemps dernier. Les mêmes dispositions adoptées en juin 1986 se retrouvaient en vigueur en Ontario et la Cour supérieure ontarienne a décidé d'invalider ces dispositions pour le motif qu'elles étaient discriminatoires en vertu de la Charte canadienne des droits et libertés, car elles n'assuraient pas un traitement égal dans tout le Canada, étant entendu que certaines provinces offraient un palliatif à l'emprisonnement qui était une cure de désintoxication.

J'ai entendu à l'une des émissions d'André Arthur un avocat de pratique privée de Québec faire état de ce jugement et considérer qu'il pouvait très bien donner lieu à des contestations ici même au Québec. Est-ce que cela a été porté à votre connaissance?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Certainement. D'après ce que je sais, deux autres provinces sont actuellement aux prises avec la même situation que le Québec et l'Ontario. Les procureurs généraux ont convenu de se rencontrer pour avoir une stratégie commune face à cette situation que l'on vit actuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce que, en regard de cette question, le ministre envisage de recommander à ses collègues la possibilité de rendre disponibles des cures de désintoxication pour les conducteurs qui récidivent après une première conduite en état d'ébriété? Il faut toujours rappeler que l'alcoolisme est d'abord une maladie.

M. Bissonnet: Cela ne veut pas dire

qu'une personne va admettre qu'elle est alcoolique.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jeanne-Mance.

M. Bissonnet: Cela ne veut pas dire qu'elle est en état d'ébriété, non plus.

Mme Harel: Je veux simplement rappeler au député de Jeanne-Mance que, dans certaines provinces canadiennes, le Code criminel prévoit, lorsqu'il y a conduite en état d'ébriété, qu'on puisse remplacer l'emprisonnement, après récidive, par une cure de désintoxication. C'est au choix de la personne déclarée coupable. C'est donc une sorte de déni de justice de ne pas avoir ce choix.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question d'alternative. J'ai eu l'occasion de discuter avec le Solliciteur général, dans au moins un cas, des alternatives à l'incarcération et tout cela. On a discuté de ces cas particuliers. Actuellement, le Groupe .08 est en discussion avec le Solliciteur général pour trouver des avenues. Du côté de la Régie de l'assurance automobile, nous menons actuellement une expérience pilote avec le CLSC de Baie-Comeau dans ces cas précis. Il y a donc évolution. Ce que nous souhaitons, c'est voir les effets bénéfiques de ces dispositions, pouvoir les étendre à d'autres endroits et peut-être avoir des endroits cibles. On sait qu'il y a des taux de délinquance plus élevés à certains endroits qu'à d'autres et cela paraît sur le nombre d'accidents.

Je ne voudrais pas insulter le député de Jonquière, mais je me souviens que, dans le bilan routier de 1985, si je ne m'abuse, à certains moments, les fins de semaine, c'était plus dangereux de circuler au Saguenay-Lac-Saint-Jean parce qu'on avait - et je dis cela de mémoire, quitte à me faire corriger si je n'ai pas les bons chiffres - la possibilité de se faire frapper une fois sur dix au Saguenay-Lac-Saint-Jean, alors que c'était une fois sur cent dans la région de Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: C'est peut-être aussi que le monde est plus en vie au Saguenay.

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être ou que, finalement, ceux qui en profitent pour être libertins pendant la semaine dans la région de Québec lâchent leur fou aussi dans leur région aussitôt qu'ils y sont retournés.

M. Dufour: On a des visiteurs aussi la fin de semaine.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela dit, est-ce que l'article 105 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 106.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 106 remplace l'article 102 et se lit comme suit: "Le propriétaire, le locataire ou la personne qui a le contrôle d'un véhicule routier ne peut laisser conduire ce véhicule par une autre personne dont le permis fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation ou dont le droit d'en obtenir un fait l'objet d'une suspension, sauf si cette dernière est titulaire d'un permis restreint et qu'elle conduit le véhicule dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance."

Alors, ce texte proposé vise aussi la personne qui a le contrôle d'un véhicule sans être le propriétaire ni le locataire de ce véhicule.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Jusqu'à quel point une personne ou le propriétaire du véhicule qui va le prêter peut-il être tenu responsable de la portée de cet article?

M. Côté (Charlesbourg): Cela vise une clientèle bien spécifique. Cela vise, selon ce qu'on me dit, les contremaîtres, ceux qui font le "dispatching" de véhicules pour des compagnies ou des flottes.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Cela peut être viser le noir et tuer le blanc, d'une certaine façon, parce que, tel que rédigé, cela a une portée générale et cela crée une infraction de responsabilité stricte. Il n'y a pas d'intention coupable. Cela peut être fait à l'insu total du propriétaire. Un exemple: vous êtes dans une cérémonie, vous êtes dans une activité familiale, vous êtes à un mariage, dans une fête, dans une réunion, dans une assemblée et s'il y a des organisateurs qui font du déplacement de victuailles ou de n'importe quelle sorte de marchandise et qui empruntent votre auto, cela crée une infraction de responsabilité stricte. Il faut quasiment que vous demandiez avant, pas seulement: As-tu ton permis de conduire, mais: Es-tu passible d'une suspension ou d'une révocation?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: En termes de droit, il y a la défense de diligence raisonnable à l'intérieur de cela. C'est le doute raisonnable qui va jouer à l'intérieur de cela, parce qu'on est en droit strict, une contravention stricte. Puisqu'on parle d'une "personne qui a le contrôle du véhicule", il faudra que l'on prouve hors de tout doute qu'elle a véritablement le contrôle du véhicule. C'est le cas du gérant de flotte ou de deux ou trois véhicules qui est la personne qui en a carrément le contrôle qui dit à l'autre: Vous devez prendre ce véhicule, vous devez utiliser ce véhicule, etc. Le propriétaire peut ne pas être du tout au courant de ce qui peut se passer; c'est toujours l'affaire du contremaître ou du gérant ou du second, si on veut, qui est véritablement la personne qui contrôle les sorties et les entrées des véhicules.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. Lalande, je vous rappelle qu'il y a trois désignations. Il y a "le propriétaire" qui ne peut laisser conduire ce véhicule par une autre personne, il y a "le locataire" ou "la personne qui a le contrôle", qui est la troisième personne. Quand vous faites référence au contremaître, vous vous référez à la troisième définition: la personne qui a le contrôle d'un véhicule. Je vous parle de la première personne: Le propriétaire ne peut laisser conduire un véhicule par une autre personne. C'est une infraction stricte. Donc, il a maintenant le fardeau sur ses épaules de quasiment vérifier. Satisfait-il à l'exigence de la disposition s'il s'informe et que la personne lui répond que tout est en ordre?

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau (Anne-Marie): En fait, comme c'est la preuve en matière pénale, c'est le Procureur général qui devra prouver, hors de tout doute raisonnable, que le propriétaire a commis l'infraction. Comme il s'agit d'une infraction suivant la règle générale, suivant l'arrêt Sault-Sainte-Marie de la Cour suprême, c'est une infraction de responsabilité stricte et non pas absolue. Cela veut dire que cela donne ouverture à la défense de diligence raisonnable. Le propriétaire qui, à son insu, a laissé conduire son véhicule sans qu'il en ait connaissance pourra présenter sa défense de diligence raisonnable. C'est la distinction à faire entre la responsabilité absolue où là il n'y a pas de défense à présenter et la responsabilité stricte, qui est la règle générale, qui est le

cas ici.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Cet article a été sciemment rédigé pour justement couvrir un propriétaire qui n'avait pas véritablement le contrôle, qui n'était pas au courant car il y a eu des abus en ce sens. C'est pour cela qu'on a vraiment voulu saisir la personne qui avait le contrôle du véhicule au moment où le "dispatching" a été fait.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 106 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 107 et j'attire l'attention des membres de la commission qu'il y a un papillon qui se lit comme ceci: Remplacer, dans les deuxième et troisième lignes du premier alinéa de l'article 107, les mots "doit retourner sans délai son permis à la régie" par les mots suivants: "doit, sur demande de la régie, lui retourner sans délai son permis".

Deuxièmement, remplacer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 107 par la suivantes "Sur la demande motivée de l'agent de la paix, la personne doit lui remettre immédiatement son permis".

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que le but de l'amendement vise à adoucir. Si dans un cas comme cela, si je comprends bien, il n'y a pas demande de la régie, il n'y a pas infraction. Il faut nécessairement qu'il y ait maintenant demande de la régie, donc, une constatation de la régie qu'il y a défaut.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Quand il y a suspension, elle commence au moment où la régie est en possession du permis ou à la minute où il a eu son avis?

M. Côté (Charlesbourg): Au moment où c'est signifié.

M. Dufour: Pas au moment où il l'a remis. Ce qui veut dire qu'il aurait pu, en ce temps...

M. Côté (Charlesbourg): ...étirer d'un mois ou deux et faire en sorte que peut-être trois points reviennent à son dossier.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: C'est pour permettre un

allègement par rapport à la situation actuelle où un conducteur est suspendu pour ne pas avoir eu sa preuve d'assurance. En vertu de la loi, on devrait suspendre immédiatement son permis de conduire; c'est la suspension qui s'applique immédiatement pour la personne qui conduit sans assurance.

Toutefois, elle peut y remédier en tout temps. Souvent elle a fait la preuve qu'elle n'avait pas son papier rose, dans le jargon, qu'elle n'avait pas sa preuve d'admissibilité. Le temps d'aller la chercher, elle avait une contravention. Donc, cela voudrait dire qu'elle doit retourner sa plaque et son certificat d'immatriculation immédiatement et, une journée plus tard, alors qu'elle nous fait la preuve maintenant qu'elle est assurée, il faudrait les lui retourner. On dit: Attendez; quand on vous fera la demande, vous nous la retournerez. On ne veut pas créer une infraction immédiatement, dès qu'une personne est suspendue. On veut que ce soit sur preuve que la régie a fait une demande de rapatriement, de renvoi de permis ou de plaque. C'est beaucoup plus équitable à l'endroit des individus.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Quand vous parlez de l'agent de la paix, ce n'est pas nécessairement la Sûreté du Québec, ce n'est pas nécessairement la police municipale.

Une voix: C'est la police municipale.

M. Dufour: C'est la police municipale. Je sais que dans cette démarche la police municipale fait du travail pour la régie, sans compensation. Cela devient onéreux pour les municipalités.

M. Lalande: C'est une disposition qui apparaît au projet de code, le transfert de 100 % du produit des amendes aux municipalités.

M. Dufour: Je m'excuse, quand je regarde l'article 107, ce n'est pas nécessairement la municipalité, cela peut être n'importe où au Québec. Quelqu'un peut avoir une révocation de permis pour une infraction qu'il a commise à Montréal ou à Québec. Vous demeurez - je peux le dire au ministre - à Charlesbourg. Cette personne pourrait avoir une suspension de permis. Elle pourrait aller chercher son permis à Charlesbourg, de la police municipale; ce pourrait être de la Sûreté du Québec aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, bien sûr.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Qui paie les frais encourus par la confiscation?

M. Lalande: C'est le titulaire du permis qui doit retourner...

Mme Harel: Vous signaliez tantôt que vous lui dites maintenant: Gardez-le et on vous le réclamera. Elle n'a plus à le retourner immédiatement, tel que c'est rédigé.

M. Lalande: Oui, tel que c'est rédigé à l'heure actuelle, la personne dont le permis de conduire ou l'immatriculation est suspendu doit le retourner immédiatement. Ce qu'on dit là, c'est: Attendez qu'on vous en fasse la demande, pour ne pas porter une contravention immédiatement.

Mme Harel: En cas de défaut seulement.

M. Lalande: En cas de défaut seulement.

Mme Harel: La demande est faite par écrit par la régie.

M. Lalande: Exactement.

Mme Harel: S'il y a défaut dans les délais...

M. Lalande: Oui, c'est toujours le délai de quinze jours qui s'applique.

Mme Harel: ...la régie peut demander à un agent de la paix de le confisquer.

M. Lalande: Exactement.

M. Dufour: Comme c'est l'agent qui a donné l'avis, une amende est prévue quelque part, j'en suis convaincu. Est-ce que la municipalité aura le fruit de l'amende ou des frais? Cela n'entre pas dans les frais de la régie. Les gens seront condamnés et ils seront obligés de payer les coûts que cela comporte. Ce n'est pas impunément qu'on dit qu'on ne remet pas le permis de conduire. Il y a une action qui se produit. Ce n'est pas seulement faire la démarche et dire: Donne-moi ton permis.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 107 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 107 tel qu'amendé est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Il est maintenant 13 heures et la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures cet après-midi.

(Suspension de la séance à 13 h 2)

(Reprise à 15 h 18)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux aux fins de poursuivre l'étude article par article du projet de loi 127, Code de la sécurité routière.

Au moment de la suspension des travaux, nous avons complété l'étude de l'article 107. J'appelle donc l'article 108. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Auparavant, M. le Président...

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Comme notre but est de répondre le plus exactement possible aux nombreuses questions qui sont posées, j'aimerais qu'on me permette d'apporter, pour les étrangers qui sont ici, un complément de réponse à une question qui a été posée ce matin sur les mineurs car nous en avons discuté. On m'informe que, dans le cas des mineurs, on peut émettre un permis de conduire, mais après un examen, sans obligation de leur part d'avoir suivi des cours de conduite automobile. C'est la correction qu'on devait faire si on veut que nos propos reflètent la vérité. L'article 108, M. le Président?

Le Président (M. Rochefort): Article 108.

M. Côté (Charlesbourg): Cet article est nouveau et il se lit comme suit: "Sur réception d'un permis dont une classe fait l'objet d'une suspension, la régie supprime sur ce permis la classe qui est suspendue et retourne sans délai le permis à son titulaire".

Cette disposition de droit nouveau précise les devoirs de la régie lorsqu'elle reçoit un permis dont une classe fait l'objet d'une suspension.

Le Président (M. Rochefort): L'article 108 est-il adopté?

Mme Harel: C'est l'obligation de la régie à l'égard du titulaire du permis. Adopté.

Le Président (M. Rochefort): L'article 108 est adopté. J'appelle l'article 109. M. le

ministre.

M. Côté (Chariesbourg): L'article 109 remplace l'article 92 et se lit comme suit: "La régie peut exiger que le titulaire d'un permis se soumette à un examen visé aux articles 67 ou 73 dans les cas suivants: 1° il a atteint l'âge de 70 ans; 2° son permis autorise la conduite d'un véhicule de commerce, d'un véhicule d'urgence, d'un taxi, d'un autobus ou d'un minibus; 3° il n'a pas subi d'examen depuis cinq ans; 4° elle a des motifs raisonnables de vérifier son état de santé ou son comportement de conducteur".

Quant aux commentaires, dans le cas du premier paragraphe, c'est une modification de forme. Dans le cas du deuxième paragraphe, c'est l'ajout de l'obligation visant le conducteur d'un véhicule d'urgence. On voudra peut-être faire comme ce matin et procéder par paragraphe. D'accord? Dans le cas du troisième paragraphe, le texte proposé ramène à cinq ans le délai mentionné au paragraphe 3° du texte actuel. C'était dix ans auparavant.

M. Lalande: Le but qui est visé de ramener de dix ans à cinq ans l'exigence, c'est-à-dire le pouvoir - c'est bien un "peut" et non un "doit" - d'examiner à nouveau la compétence de quelqu'un à conduire est relié à des aspects pratiques qu'on veut corriger. Des gens, comme on en a discuté ce matin, ont eu la classe 54 automatiquement. Or, les statistiques d'accidents nous prouvent que beaucoup d'accidents, 50 % des accidents qui arrivent sont des accidents sans collision où on prend carrément le décor. Donc, c'est un manque d'habileté à conduire ce type de véhicule, les motocyclettes. On voudrait non pas enlever les droits acquis à tout le monde mais permettre, au moins dans un délai de cinq ans, de convoquer ces gens-là pour les soumettre à un examen de compétence pour voir s'ils sont vraiment aptes à conduire.

M. Côté (Charlesbourg): Le paragraphe 4°, quant à lui, est la reconduction du deuxième paragraphe du texte actuel qui est supprimé et remplacé par le paragraphe 4° du texte.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, en fait, c'est peut-être la différence entre les paragraphes 3° et 4° qui reste un peu obscure. Si, au paragraphe 4°, la régie a des motifs raisonnables de vérifier l'état de santé ou le comportement de conducteur, cela couvre le cas de la classe 54 qui est sur le permis. Le paragraphe 3° se trouve alors à ouvrir un champ d'application énorme, discrétionnaire d'une certaine façon...

M. Lalande: Le paragraphe 4° actuel, quand on a des motifs raisonnables de croire que quelqu'un doit subir un examen de compétence, c'est à la suite d'un rapport médical ou si un policier nous dit: Il est arrivé un accident et on a tous les motifs de penser que le conducteur n'est pas apte à conduire un véhicule. À ce moment-là, il est référé à un médecin qui va l'examiner et on peut le soumettre à un examen de compétence ou un examen médical. Ce sont des cas ad hoc, précis.

Au paragraphe 3° c'est de façon générale. Aujourd'hui, dans l'état actuel du droit, à tous les dix ans on peut se permettre de demander à quiconque, quel que soit le permis de conduire de la classe où il est, de réviser sa compétence à conduire. On voudrait le ramener à cinq ans pour nous donner plus de latitude, dans le cas des gens de la classe 54, compte tenu de l'augmentation considérable des accidents, pour avoir le pouvoir, par exemple, de prendre la classe 54 et de dire: Tous les détenteurs de la classe 54, on vous soumet à une vérification de votre compétence à conduire. Donc, cela nous permettrait, sans attendre dix ans, de pouvoir le faire à tous les cinq ans au lieu d'à tous les dix ans.

Mme Harel: Avez-vous l'intention de faire cela, d'appeler, par exemple, toutes les classes 54 pour leur faire passer un examen?

M. Lalande: C'est l'intention qui est derrière ceci.

M. Côté (Charlesbourg): Mme la députée de Maisonneuve a une classe 54.

Mme Harel: Je suis convaincue que vous vérifierez sur votre permis de conduire et que vous en avez une vous-même. Votre intention étant d'appeler ceux qui, sur leur permis, ont une classe 54 pour un examen, si tant est qu'ils l'ont passé depuis plus de cinq ans, est-ce à dire qu'il faudrait passer cet examen uniquement pour la conduite de la motocyclette ou s'il faudrait passer l'examen...

M. Lalande: Ce n'est pas juste pour la motocyclette. Pour la classe 54 ou la classe que nous vous précisons... Et là on ne veut pas être discriminatoires et dire: C'est certain pour la classe 54 et toutes les classes 54. Évidemment, ils auront le choix. Peut-être que plusieurs personnes diront: Cela ne m'intéresse pas d'avoir la classe 54, donc, ils ne viendront pas. Mais, pour ceux qui souhaitent maintenir leur classe 54, cela se ferait au moment du renouvellement des permis, automatiquement, à tous les deux ans. Ce ne serait pas une demande générale d'un seul coup. Pour ceux de plus de cinq ans, à tous les renouvellements, à tous les

deux ans, on leur demanderait s'ils veulent maintenir leur classe 54 et de se présenter à la régie pour avoir un examen de compétence.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président, la régie nous avait déjà accordé le privilège, il y a deux ans, de se prévaloir de la classe 54, du droit de conduire une motocyclette. Là, on change les règles du jeu et on dit: Vous allez être obligé de passer un examen.

Le Président (M. Rochefort): M. Vézina,

M. Paradis (Matapédia): Pourquoi? Ne serait-on plus compétent? Pourquoi nous a-t-on donné ce privilège ou ce droit et qu'on nous le retire maintenant?

M. Vézina: M. le député de Matapédia, je fais d'abord une rectification. Ce n'est pas la régie, c'est bien avant cela que ça a été obtenu. C'était au moment où il y avait le Bureau des véhicules automobiles. C'était une espèce d'automatisme qui a été instauré où l'on demandait au moment du renouvellement: Est-ce que vous désirez conduire une moto? Si oui, cochez. Cela a été presque un automatisme. Alors, on se retrouve présentement avec énormément de conducteurs qui ne savent même pas qu'ils ont la classe 54 et qui ne savent même pas qu'ils ont l'autorisation de conduire une moto. On l'a vu ici et je pense que cela a été éloquent. Alors, on se demande un peu comment faire le ménage dans cela. Bien sûr, il y a peut-être d'autres voies de faire le ménage mais nous nous sommes dit que la meilleure façon c'était peut-être de demander aux gens s'ils voulaient conserver cette classe 54 et, d'abord, s'ils étaient au courant. Nous nous sommes dit qu'il y aurait la très grande majorité - comme probablement madame et moi-même - qui dirait: Non, écoute, je n'ai jamais conduit une moto et je n'en veux pas. Après cela, il faut organiser pour être capable de voir si effectivement les gens qui conduisent dans cette classe... Il y a beaucoup d'accidents de motocyclettes de personnes âgées, c'est-à-dire des personnes qui ont un âge certain et qui se sont tirées du jour au lendemain sur une motocyclette sans apprentissage alors que, pour conduire une motocyclette, il faut un apprentissage. On fait partie intégrante de la motocyclette ou du véhicule. C'est une protection qu'on veut donner aux automobilistes.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président, je me souviens très bien avoir reçu un permis de conduire où il était écrit: Si vous désirez... et cela m'avait été envoyé de façon systématique. J'avais compris à l'époque que si je ne le faisais pas je perdais ce privilège.

M. Vézina: Bien sûr.

M. Paradis (Matapédia): Aujourd'hui, on change les règles du jeu et on dit: C'était un automatisme. Et, même pour ceux qui ont voulu se prévaloir de cette clause, vous dites: Dorénavant, vous n'y avez plus droit.

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

M. Côté (Chariesbourg): M. le Président, je connais le sens pratique du député de Matapédia et, saisi de toute cette argumentation, je m'interroge moi aussi mais pas au point d'éliminer l'article. Mettons-nous en situation. Peu importe si vous avez obtenu à un moment donné ou à l'autre un privilège ou un droit de conduire une motocyclette sans nécessairement avoir passé tous les examens qui permettent la conduite d'automobiles de manière sécuritaire. Là, c'est le Code de la sécurité routière. Selon mes informations, tel qu'il est libellé ici, cela obligerait à un examen écrit et à un examen pratique. Moi, comme responsable de la Régie de l'assurance automobile, donc de l'application du Code de la sécurité routière, je n'aimerais pas cela voir demain matin n'importe qui conduire n'importe comment une motocyclette sur la route et tout croche. On peut convenir que les règles qui permettent l'obtention d'un permis de conduire, la connaissance du Code de la sécurité routière, donc l'examen écrit, c'est une chose. On l'a déjà du fait que nous ayons un permis. Par la suite, la connaissance de l'utilisation d'une motocyclette, donc la pratique, c'est une autre affaire. Je serais d'avis qu'à ce moment on puisse effectivement l'exiger aux cinq ans, quoique aux dix ans on peut toujours le faire. La Régie de l'assurance automobile existe depuis 1979, donc en 1989, si la Régie de l'assurance automobile le voulait, tout le monde dans la classe 54 pourrait, en vertu du texte actuel, "passer aux douanes". Dans ce sens, je pense qu'on devrait - si notre but est la sécurité publique - effectivement donner à la Régie de l'assurance automobile la possibilité de faire passer un examen pratique.

M. Paradis (Matapédia): Si je ne veux pas me soumettre présentement à cela, je dois m'acheter une motocyclette avant le 19 décembre.
(15 h 30)

M. Lalonde: Selon le libellé, quelle que soit la classe que vous ayez obtenue, si vous la détenez depuis au moins cinq ans, y compris la classe 54, vous pourriez être appelé. À l'heure actuelle, si vous détenez la classe 54 depuis dix ans, vous pourriez être appelé. On voulait prendre un nombre plus grand d'individus pour les soumettre à cela.

M. Côté (Chariesbourg): Ce n'est pas le fait que vous achetez une moto qui fait que vous avez le droit de l'utiliser, c'est le permis qui vous permet de l'utiliser. Ici, il s'agit du permis. Le fait d'acheter une moto avant le 31 décembre ne règlera pas le problème si le code s'applique à partir du 1er janvier.

M. Paradis (Matapédia): De quelle façon va-t-on régulariser cela? Pour tous ceux qui ont la classe 54 à ce moment-ci, de quelle façon la régie va-t-elle pouvoir - pour reprendre votre expression, M. le ministre - dédouaner ceux qui ont déjà cette classe 54 et voir quels sont ceux qui sont aptes ou inaptes à conduire?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question d'administration de l'exercice. Est-ce qu'on a le nombre de gens qui détiennent la classe 54? Combien y en a-t-il?

M. Paradis (Matapédia): Ce n'est pas une question fondamentale.

M. Côté (Chariesbourg): On me dit que, puisque le code est sous la responsabilité de la régie depuis décembre 1980, c'est en décembre 1990, de toute façon, avec le code actuel, que la Régie de l'assurance automobile pourra faire cette application. Il n'est pas question de retoucher au code de la sécurité tous les ans. 670 articles, on se paie cela une fois dans sa carrière politique, c'est assez, tout en pensant que les carrières politiques sont très courtes. À ce moment-ci, on en profite pour régler cette situation.

Le Président (M. Rochefort): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Celui qui a 21, qu'est-ce que cela veut dire?

M. Côté (Charlesbourg): 21, ce sont les véhicules lourds.

M. Vaillancourt: Pardon?

M. Côté (Charlesbourg): Les camions, les véhicules lourds.

M. Vézina: Autrefois, on avait "conducteur" et "chauffeur". Maintenant, cela n'existe plus; 21, c'est l'équivalent de "chauffeur" et, 42, c'est "conducteur".

M. Vaillancourt: On ne le perd pas avec ce projet de loi?

M. Vézina: Non.

M. Vaillancourt: J'ai conduit tout cela, ces bebelles-là.

M. Vézina: C'est la classe 54 qui est en cause.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela clôt cette discussion? Oui?

M. Vaillancourt: Avec 21...

Le Président (M. Rochefort): M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: ...est-ce qu'on peut conduire une moto?

M. Vézina: Non, c'est 54 pour conduire une moto.

M. Vaillancourt: Seulement 54.

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, vous vouliez ajouter quelque chose?

M. Côté (Chariesbourg): M. le Président.

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

M. Côté (Chariesbourg): Je pense qu'il n'est jamais trop tard pour s'instruire. Je constate qu'en demandant les chiffres du nombre de la classe 54 il y a de bonnes chances qu'à peu près tout le monde l'ait; il y en a 2 785 904. Cela veut dire que ce n'est pas applicable. On retire l'article, M. le Président. On conserve les dix ans, le système actuel. Il faut dire que, quel que soit le côté de l'assemblée qui intervient, il y a une ouverture d'esprit tout à fait extraordinaire pour la bonification du Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Rochefort): Des deux côtés de la table.

M. Paradis (Matapédia): Il faut bien comprendre, M. le ministre, que l'Opposition ne réside pas nécessairement en face de vous.

M. Côté (Chariesbourg): Je dois dire, M. le Président, que, depuis hier soir, je me rends compte que mes collègues de la majorité qui vont s'asseoir du côté de l'Opposition interviennent de manière beaucoup plus régulière pour contester certains articles.

Le Président (M. Rochefort): C'est ce que l'on m'avait dit, M. le ministre, et que je voulais venir constater de visu.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Côté (Chariesbourg): M. le Président, si vous aviez eu l'esprit aussi vif

que par le passé vous auriez pu dire que ces gens-là commencent déjà à s'exercer.

Le Président (M. Rochefort): Pour nous, c'est tellement implicite. On le voit chaque jour, en Chambre. Je ne pensais pas avoir besoin de le redire. Je vois que vous gardez votre vivacité d'esprit; c'est bien. Vous serez disponible rapidement pour faire la transition en temps et lieu.

M. Côté (Charlesbourg): Dans mon cas, je dois vous dire que j'ai vécu trois ans dans l'Opposition; je m'étais aperçu que vous étiez destiné à être où vous êtes.

Le Président (M. Rochefort): Vous avez l'air de vous ennuyer de votre côté.

Mme Harel: M. le Président... à l'ordre.

Le Président (M. Rochefort): La députée de Maisonneuve nous rappelle à l'ordre.

Mme Harel: Est-ce qu'il va y avoir un papillon?

Le Président (M. Rochefort): Juste une seconde, si vous le permettez. Qu'est-ce qui arrive avec l'article 109? Est-ce qu'on retire troisièmement?

M. Côté (Charlesbourg): Non. On a un papillon, M. le Président, qui va corriger la situation.

Le Président (M. Rochefort): Remplacer, au paragraphe 3^d de l'article 109, le mot "cinq" par le mot "dix". Est-ce que cet amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'article 109 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 110.

Points d'inaptitude

M. Côté (Charlesbourg): L'article 110, M. le Président, c'est une modification de forme puisque l'article 111 du code actuel devient l'article 110.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela va? Est-ce que l'article 110 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 111.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 111, c'est du droit nouveau. L'article se lit comme suit: "La régie administre, à l'égard des personnes déclarées coupables un système de points d'inaptitude correspondant à des infractions au présent code, établi par règlement, en vertu duquel elle révoque un permis ou suspend le droit d'en obtenir un." Cette disposition de droit nouveau édicte le pouvoir pour la régie d'administrer le système de points d'inaptitude correspondant à des infractions déterminées. C'est le principe. Cela s'inscrit dans la série, comme on a fait depuis ce matin; c'est dans le droit réglementaire actuellement et on l'inscrit dans la loi, le principe.

Le Président (M. Rochefort): Très bien, je vous en félicite! Est-ce que l'article 111 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 112.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 112 actuel est la reconduction de l'article 113. L'article 112 du nouveau code est l'article 113 du code présent. C'est une modification de forme.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela va? Adopté.

Mme Harel: Oui, adopté.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'article 113.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 113 se lit comme suit, M. le Président: "La régie tient un dossier et y inscrit, dès qu'elle en est informé conformément à l'article 112, le nombre de points d'inaptitude qui correspond à une infraction commise par une personne déclarée coupable." C'est la reconduction de l'article 112 du code actuel.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 114.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 114 est exactement le même, c'est le 114 du code actuel. Il stipule ceci: "Dès que le nombre total de points d'inaptitude inscrits au dossier d'une personne a atteint celui prescrit, la régie doit lui faire parvenir, à la dernière adresse qui lui a été fournie, un avis l'informant du nombre de points inscrits à son dossier et lui rappelant ses pouvoirs de révocation et de suspension."

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 115.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 115 se lit comme suit: "Le défaut par la régie de donner l'avis visé par l'article 114 n'entraîne pas la nullité d'un avis transmis ultérieurement et ne l'empêche pas d'exercer ultérieurement un pouvoir ou un devoir en vertu de la présente section, du chapitre III et du titre V."

Donc, le texte proposé ajoute deux renvois à celui que prévoit le texte actuel de manière à permettre à la régie d'exercer tous les devoirs et pouvoirs qu'elle détient relativement à l'administration du système de points d'inaptitude.

Mme Harel: Là vous allez nous expliquer de quoi il s'agit.

M. Lalande: C'est essentiellement la même chose qui est retrouvée, c'est simplement des renvois compte tenu du nouveau texte. C'est essentiellement la même chose en ce sens que le fait d'avoir oublié d'envoyer, après six, sept ou huit points d'inaptitude, un avis, la lettre d'avertissement si on veut, le fait de ne pas la recevoir n'invalide pas la révocation qui arriverait à douze points.

Mme Harel: Au fur et à mesure qu'on accumule les points d'inaptitude, vous envoyez une lettre d'avertissement...

M. Lalande: À partir de six.

Mme Harel: ...à partir de six. Je n'en ai jamais reçu. Cette lettre d'avertissement, le fait de faire défaut de l'envoyer, n'annule pas pour autant le total et le résultat.

M. Lalande: C'est cela. La révocation.

Mme Harel: À l'article 115, vous élargissez l'application au chapitre III et au titre V, je pense. Le chapitre III c'est sur les permis restreints et le titre V c'est la révocation et la suspension. Le défaut de la régie d'envoyer une lettre après une infraction au chapitre III et au titre V donne lieu à la même application?

M. Lalande: Oui, le fait de ne pas donner l'information au titre V, par exemple, relativement aux suspensions et révocations, c'est exactement ce dont nous parlons, des points d'inaptitude. Le fait de ne pas envoyer cet avis conformément au titre V... Dans le nouveau texte, on réfère au titre V et au chapitre III: le chapitre III concerne les dispositions particulières au permis restreint et le titre V fait référence aux révocations et suspensions. C'est dans ces cas-là, au fond.

Mme Harel: Nous sommes dans la section des points d'inaptitude et l'avis dont il est fait mention est un avis dans les cas de révocation et suspension. Ce dont je veux m'assurer simplement, c'est que, évidemment, il n'y a pas vraiment de déni de justice du fait que l'avis ne parvienne pas et que, ultérieurement, il parvienne. Évidemment, s'il n'y a pas avis ultérieur et qu'il y a exercice d'un pouvoir, il peut y avoir un problème. Je veux connaître le champ d'application, en d'autres termes.

M. Lalande: Vous avez, bien sûr, une possibilité d'appel de toutes ces dispositions. C'est simplement le fait d'avertir... Encore une fois, l'ancien texte faisait référence simplement à l'article 194. Ce à quoi nous faisons référence et qui veut dire exactement la même chose, c'est que le nouveau texte précise qu'au chapitre III on parle des dispositions particulières aux permis restreint et, au titre V, cela fait référence aux points d'inaptitude. En d'autres mots on traduit autrement, ce qu'on vise avec cet avis, c'est le cas des permis restreints et le cas des points d'inaptitude; c'est ce qu'on vient préciser là-dedans. Quand il s'agit de points d'inaptitude et de permis restreints, on dit que le fait de ne pas envoyer un avis n'invalide pas la suspension ou la révocation par la suite.

M. Côté (Charlesbourg): D'où l'importance de ce qu'on discutait antérieurement, du changement d'adresse. Un individu qui se fait arrêter assez régulièrement pourrait, en changeant d'adresse et en n'expédiant pas son changement d'adresse à la régie, ne jamais recevoir l'avis de six points et nous mettre en situation assez difficile du fait qu'on n'a pas transmis l'avis de six points.

M. Lalande: Remarquez qu'on ne peut pas oublier - enfin, techniquement...

Mme Harel: Je vais vous dire...

M. Lalande: ...d'envoyer un avis de révocation, parce que la personne va toutefois recevoir sa révocation...

Mme Harel: Elle a le droit d'aller en appel.

M. Lalande: Bien sûr. La personne va recevoir l'avis de révocation, elle a un délai de quinze jours pour s'y conformer et à la suite de cela... Si, évidemment, elle n'a pas reçu l'avis de révocation, il y a un droit d'appel en tout temps pour contester cette décision. Même si nous envoyions un avis à onze points, par exemple, que vous êtes sur le point d'être révoquée et que vous êtes révoquée, par la suite, effectivement, à

douze points, c'est seulement au moment de l'envoi et de la signification de cet avis de révocation que vous allez être révoquée. On dit simplement que les avis d'avertissement entre-temps ne viendront pas influencer le fait par la suite... Si quelqu'un reçoit une révocation parce qu'il a treize points d'inaptitude à son dossier, il ne pourrait pas invoquer le fait qu'il n'a pas reçu d'avis à huit points pour dire qu'il conteste à treize points. C'est simplement cela qu'on vient dire.

Mme Harel: C'est simplement cela mais c'est beaucoup, quand même, M. le Président, parce que cela peut vouloir dire qu'un chauffeur de taxi, par exemple... Je ne pense pas qu'il soit possible de monter dans un taxi à Montréal sans qu'on nous parle des points d'inaptitude. C'est le sujet: beau temps, mauvais temps, en tout temps!

M. Côté (Charlesbourg): Les voyageurs de commerce...

Mme Harel: Je n'ai pas vraiment l'occasion d'en rencontrer beaucoup dans mes activités, mais c'est possible... (15 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Pour la simple et bonne raison qu'il y a des gens qui font l'équation entre le millage parcouru et les points d'inaptitude. Le raisonnement est le suivant et il est fort simple. Peu importe la distance que vous parcourez, si vous respectez les limites de vitesse, vous ne perdez pas de point. C'est clair que celui qui en parcourt davantage est davantage exposé. Les lois sont là pour être respectées. C'est le cas d'individu qui parcourt 100 000 milles par année par rapport à un autre qui en parcourt 50 000 milles. On ne pourrait pas dire: On donne 24 points à celui qui en parcourt 100 000 et 12 points à celui qui en parcourt 50 000. La plus belle preuve de cela est l'utilité de ces lettres pour signifier à l'individu... Je pense que c'est un comportement humain, cela m'est même arrivé, dans le temps des élections partielles, alors que je voyageais beaucoup dans Mégantic-Compton, de me faire arrêter...

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que vous voyageiez souvent, à l'époque?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, absolument. Maintenant, je n'ai plus besoin de m'en préoccuper; c'est quelqu'un d'autre qui le fait pour moi. C'est d'ailleurs ce qu'a connu le député...

Le Président (M. Rochefort): Qui respecte les limites de vitesse, j'en suis certain.

M. Côté (Charlesbourg): C'est d'ailleurs

ce qu'a vécu lui-même le député de Gouin, quoique très brièvement, mais suffisamment longtemps pour lui donner le goût de revenir. Dans ce sens, effectivement, le fait que j'avais accumulé neuf points m'a incité à respecter davantage les limites de vitesse parce que je savais que les prochains allaient être ceux qui seraient fatals.

Mme Harel: Vous venez justement, M. le ministre, de confirmer que c'est utile et nécessaire d'obtenir même l'information sur le nombre de points d'inaptitude, d'obtenir l'avis, pour pouvoir établir une sorte de stratégie différente. Un chauffeur de taxi est quand même soumis à la pression de ses clients qui ont des attentes. Personnellement, j'ai déjà demandé à des chauffeurs de taxi...

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très sympathique aux chauffeurs de taxi, mais ils sont soumis à beaucoup de pressions, ces temps-ci. C'est de tous bords, de tous côtés. Il va falloir s'attacher pour être capable de passer à travers. Une chose est certaine, c'est que l'avis est effectivement nécessaire. Plaçons-nous dans la situation d'un individu qui, sciemment, n'aurait pas fait son changement d'adresse, qui n'aurait donc pas reçu l'avis des 6 points et qui, par la suite, se verrait suspendre son permis. Je pense que l'on se retrouve dans une situation où il y a vraiment mauvaise foi de la part de cet individu. Si on ne faisait pas ces amendements, on ne pourrait pas le pincer. On a toujours dit que ce que l'on voulait, c'est davantage pincer et faire mal à ceux qui sont des délinquants qu'à ceux qui ont un comportement normal.

Mme Harel: M. le Président...

M. Lalonde: Nos notes au commentaire prêtent peut-être à confusion. Pour vous éclairer davantage, c'est essentiellement le même droit; il n'y a rien de nouveau. Cela existait auparavant à l'article 116. Dans le texte, on dit: "le texte proposé ajoute deux renvois". Au fond, il faudrait dire "précise deux renvois". Ce serait plus précis. Dans ces cas-là, on renvoie, alors qu'avant c'était général. C'est exactement le même droit qui est là.

Mme Harel: Je veux simplement vous signaler que l'on peut quand même bonifier le droit antérieur et que le défaut par la régie peut être un défaut provoqué par le comportement frauduleux de la personne, mais aussi par... Il ne faut pas, dans des textes comme celui-là, protéger même, disons, la négligence bureaucratique et elle se trouve protégée.

M. Côté (Charlesbourg): Prenons un cas précis...

Mme Harel: Pourquoi être très performant quand on peut l'être moins?

M. Côté (Charlesbourg): ...Mme la députée de Maisonneuve. À partir du moment où vous avez une infraction, il y a un constat par un agent de la paix. Dès ce moment-là, il vous remet un billet. Aussitôt que vous recevez le billet, vous savez ce que vous perdez comme points ou ce que vous allez perdre éventuellement, dans la mesure où vous payez l'infraction, confirmant que vous êtes coupable. Assurément, à ce moment-là, il y a déjà une première information, donc, une première prise de connaissance de l'individu.

Vous savez, on a à faire face à des individus qui, avec la complicité d'avocats, il faut bien se le dire, utilisent tous les moyens possibles afin de prolonger le délai pour plaider devant les tribunaux, même quand ils sont parfaitement conscients d'être coupables. Leur seul but, c'est d'étirer le temps pour être capables de gagner trois autres points, de telle sorte que les trois vont disparaître avec les trois nouveaux. Ainsi, ils vont rester à onze, ce qui va leur permettre de garder leur permis. C'est un jeu qui engorge les tribunaux, finalement. C'est un jeu que nous devons tenter d'éviter. À partir du moment où vous avez perdu vos points, vous avez commis une infraction. Vous n'êtes pas coupable. Vous allez l'être à partir du moment où vous aurez payé et où ce sera reconnu par le tribunal. Ainsi, un individu peut se retrouver avec 15 ou 18 points d'inaptitude et ne pas perdre son permis tout simplement parce qu'il conteste les faits et gestes devant les tribunaux. C'est à ce genre de monde qu'on a affaire. C'est eux qu'on veut tenter de se donner les moyens d'attraper.

Mme Harel: On dit: en vertu de la présente section, Points d'inaptitude, en vertu du chapitre III, permis restreint, et en vertu du chapitre V, Révocation et suspension.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas chapitre, c'est titre. Titre V.

Mme Harel: Oui, titre. En vertu du titre V, qui est Révocation et suspension. Je veux bien comprendre. Cela veut dire que, dans les cas de révocation et de suspension, vous considérez que la régie peut ne pas donner l'avis et, ultérieurement, donner un avis qui vienne pallier le défaut d'avis dans le cas de la suspension. Est-ce bien cela?

M. Lalande: Oui. Pour préciser ce point, dans les vérifications que nous avons faites dans la constitution du cahier qui remonte à environ un mois, il n'y a pas d'exemple de cas, à notre avis, où il y a eu

une déficience dans l'envoi de la part de la régie. Il y a des gens qui contestent en disant: J'ai été révoqué, mais je n'ai jamais été avisé avant que j'allais avoir une révocation. Comme le disait le Petit Gibus dans "La Guerre des boutons": Si j'aurais su, j'aurais pas venu.

Ce qu'ils se disent à l'intérieur de cela... Dans tous les cas que nous avons vérifiés la Régie de l'assurance automobile avait envoyé l'avis. C'est un premier cas. L'autre, pour corriger... Cela a été bien étudié. On a fait le Code de la sécurité routière en 1981. Les gens qui savent qu'ils ont des points d'inaptitude qui s'en viennent - car ils le savent, ils ont été arrêtés par le policier - ne recevront pas la lettre. Ils vont la refuser pour toutes sortes de motifs: Je ne demeure plus à cette adresse, de sorte que vous n'êtes jamais capable de les rejoindre. Ce sont des clientèles bien particulières qui savent qu'il y a quelque chose. S'ils voient l'en-tête de la Régie de l'assurance automobile, c'est la dernière lettre qu'ils veulent recevoir, car ils savent ce qu'elle contient.

On ne voudrait pas qu'à cause de cela on soit obligé de retarder des suspensions et des révocations.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 116.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 116 se lit comme suit: "Le nombre de points d'inaptitude inscrits par la régie au dossier d'une personne devient nul lorsqu'il s'est écoulé deux ans depuis que la déclaration de culpabilité a été prononcée ou que le paiement a été effectué à l'égard de l'infraction reprochée". Adopté, M. le Président.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 117. Il y a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 117, un papillon.

Mme Harel: Je me rends compte, c'est une simple remarque... Ah! vous voulez l'appeler tout de suite⁹

Le Président (M. Rochefort): Non, allez-y.

Mme Harel: Les femmes sont en général de bons conducteurs. Ce sont les statistiques, d'ailleurs, qui le démontrent.

Effectivement, je n'ai pas une réalité concrète des points d'inaptitude, n'ayant jamais reçu d'avis à cet effet.

Le Président (M. Rochefort): Vous n'avez jamais reçu d'avis ou vous n'en avez jamais eu?

Mme Harel: Je n'en ai jamais eu non plus.

Le Président (M. Rochefort): Ah bon! Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Avez-vous changé d'adresse?

Mme Harel: Trop souvent, malheureusement.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est un amendement de forme puisque certains numéros d'article ont été déplacés. Le papillon vise à remplacer, dans la deuxième ligne de l'article 117, le nombre "186" par le suivant: "185".

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cet amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Quant au reste, c'est de la forme.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'article 117 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Dispositions particulières au permis restreint

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle donc l'article 118 pour lequel j'ai aussi un papillon. Même chose? Oui, allez-y, cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, c'est au même effet que le précédent papillon, M. le Président. C'est de la numérotation.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'amendement à l'article 118 est adopté?

Mme Harel: 118?

Le Président (M. Rochefort): L'amendement à l'article 118.

Mme Harel: L'amendement consiste à remplacer "186" par...

Le Président (M. Rochefort): Renumérotation.

Mme Harel: Oui, c'est toujours la question du permis restreint.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, puisqu'on va revenir à l'article 118 et j'ai quelques commentaires.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela dispose de l'amendement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Rochefort): Alors, l'amendement à l'article 118 est adopté. Article 118, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 118 se lit ainsi: "Un permis restreint peut être délivré par la régie à une personne dont le permis de conduire a été révoqué en vertu de l'article 185, sur ordonnance d'un juge de la Cour provinciale, lorsque cette personne démontre au juge qu'elle doit conduire un véhicule routier dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance."

M. le Président, le permis restreint peut être délivré à la suite d'une révocation de permis résultant de l'accumulation de points d'inaptitude. Le seul critère maintenu est que la personne doit conduire dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance. La période de validité du permis restreint correspond à la période pendant laquelle le titulaire du permis restreint ne peut obtenir le nouveau permis de conduire.

Le Président (M. Rochefort): L'article 118 tel qu'amendé,...

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Pourquoi seulement la Cour provinciale? N'y a-t-il pas la Cour des sessions de la paix également?

M. Lalonde: La Cour provinciale et la Cour des sessions de la paix, les deux cours.

Mme Harel: Mais à l'article 118, "Cour provinciale", est-ce que cela inclut la Cour des sessions de la paix?

M. Lalonde: Non, non. Il y a eu une erreur quelque part.

M. Côté (Charlesbourg): On limite: "ordonnance d'un juge de la Cour provinciale". Alors...

Mme Journeault-Turgeon: Oui, c'est une concordance avec l'article 119.

M. Lalande: À l'article 119, deuxième alinéa, on dit: "En l'absence d'un juge de la Cour provinciale (...) un juge de la Cour des sessions de la paix."

Mme Harel: Ah bon! D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Rochefort): L'article 118... Oui, allez-y.

Mme Harel: Je veux juste être bien certaine que l'article 185, c'est lorsque la régie révoque un permis restreint. Il y a déjà eu obtention d'un permis restreint, puis la régie le révoque.

M. Lalande: Non, c'est pendant...

Mme Harel: L'article 185.

M. Lalande: À l'article 186, c'est la révocation ou la suspension du permis par rapport aux points d'inaptitude. Pendant qu'il est sous l'effet d'une révocation, après avoir accumulé douze points d'inaptitude, c'est là que l'on délivre un permis restreint pour une durée qui ne peut pas être de plus de trois mois.

Mme Harel: L'amendement vise à remplacer l'article 186 par l'article 185. D'accord?

M. Lalande: Oui, d'accord.

Mme Harel: L'article 185, c'est la révocation du permis restreint par la régie. Donc, le titulaire a déjà eu une suspension. Il a ensuite eu un permis restreint et ensuite révocation. C'est le permis restreint qui est suspendu.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez raison, madame...

Mme Journeault-Turgeon: C'est un renvoi à l'article... C'est une rémunération. Les deux amendements que nous venons d'apporter ont été faits à la suite d'un déplacement de l'article 185. Alors...

Mme Harel: Alors, quand nous y arriverons, nous verrons que l'article 185 n'est plus l'article 185 tel que proposé.

Mme Journeault-Turgeon: Et l'article 186 est devenu l'article 185 par suite du déplacement de cet article 185 au projet.

Mme Harel: Parfait. Merci beaucoup.

Des voix: Pour comprendre, il faut lire

l'article 186.

Mme Journeault-Turgeon: Oui, exactement.

Mme Harel: C'est cela, parce que sinon on n'a aucune compréhension.

Mme Journeault-Turgeon: C'est très juste, madame.

Le Président (M. Rochefort): L'article 118 tel qu'amendé est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 119.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 119 se lit comme suit et c'est l'article 105 du code actuel: "L'ordonnance de délivrer un permis restreint est de la compétence d'un juge en chambre. Elle doit être demandée par requête présentée devant le tribunal du domicile ou de l'établissement du requérant et signifiée à la régie au moins dix jours avant la date fixée pour sa présentation.

"En l'absence d'un juge de la Cour provinciale dans le district où la personne entend présenter sa requête, celle-ci peut être présentée à un juge de la Cour des sessions de la paix.

"Le greffier et le personnel du greffe doivent prêter leur assistance pour la rédaction de la requête à la personne qui le demande."

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, je crois comprendre que le droit nouveau, c'est la signification à la régie. Par ailleurs, j'aimerais que l'on m'explique la distinction entre le domicile ou l'établissement. C'est quoi la différence? Quant à l'établissement, voulez-vous parler du négoce, du commerce ou de l'activité?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une plus grande ouverture qui est faite. Vous savez qu'en vertu du Code civil la notion de domicile tend à prouver l'intention de résider. C'est une ouverture plus grande.

Comme vous le savez, ce n'est pas ratione materiae mais ratione loci. Ce n'est pas de droit strict. Cela permet une attitude qui est plus ouverte à ce niveau-là. En d'autres mots, qu'un juge de la Cour provinciale ou de la Cour des sessions de la paix au Québec puisse se prononcer là-dessus, c'est cela au fond. Ce n'est pas de rigueur, au fond, pour ce qui est du territoire.
(16 heures)

Mme Harel: La signification d'au moins dix jours avant la date fixée pour la présentation, il n'y avait pas de signification à la régie? Alors, la Régie de l'assurance automobile obtenait la copie du jugement.

M. Lalande: Oui. La surprise était surtout pour le juge parce qu'il avait à disposer d'un dossier et il n'était pas au courant du dossier du conducteur. C'est probablement ce qui explique que 95 % des demandes de permis restreint étaient acceptés de la part des juges. Alors, là, au moins, le juge avant de se prononcer, à savoir s'il doit accorder un permis restreint ou pas, va être mis au courant du dossier du conducteur et la régie, dans les dix jours, va lui transmettre copie du dossier pour qu'il puisse en prendre connaissance avant de prendre une décision. Nous corrigeons une lacune qui est dénoncée par plusieurs.

M. Côté (Charlesbourg): Semble-t-il qu'un juge mieux informé est un juge qui a plus de jugement.

Mme Harel: C'est dans ce délai de dix jours que la régie devra transmettre tous les renseignements, mais la régie n'aura pas le pouvoir de retarder l'audition.

M. Lalande: Non.

Mme Harel: Très bien.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Donc, l'article 119 est adopté. J'appelle l'article 120.

M. Côté (Charlesbourg): L'article se lit comme suit: "Lorsqu'une requête lui est signifiée conformément à l'article 119, la régie doit transmettre au tribunal, avant la date fixée pour la présentation de la requête, tout renseignement qu'elle détient à l'égard du requérant relativement à l'application de l'article 121." Je pense que c'est ce dont on vient de parler.

Le Président (M. Rochefort): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 121.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 121, M. le Président. Cet article se lit comme suit: "Aucune ordonnance de délivrer un permis restreint ne peut être rendue et aucun permis restreint ne peut être délivré si:

"1° dans les deux ans qui précèdent la révocation qui donne lieu à la demande de permis restreint, le permis du requérant a déjà été révoqué ou son droit d'obtenir un permis a déjà été suspendu par suite d'une déclaration de culpabilité pour une infraction à l'une des dispositions du Code criminel visées à l'article 180 ou par suite de l'accumulation de points d'inaptitude, à moins qu'un pardon n'ait été obtenu..."

Je pense que, pour bien cheminer, on serait peut-être mieux de passer et d'adopter l'article paragraphe par paragraphe, M. le Président, compte tenu de l'article en question.

Le Président (M. Rochefort): Cela va. Alors, premier paragraphe.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, il y a déjà une condamnation au criminel.

Mme Harel: Alors, ce qui est visé à l'article 180 du Code criminel, M. le Président, est-ce la conduite en état d'ébriété?

M. Vézina: Et le délit de fuite.

Mme Harel: Et le délit de fuite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'infraction criminelle tout simplement.

Mme Harel: C'est l'infraction.

M. Lalande: C'est l'article 180 du Code de la sécurité routière qui fait référence aux infractions criminelles.

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être un délit de fuite, cela peut être la conduite en état d'ébriété, les onze qu'on a adoptés au printemps.

Mme Harel: Ou par suite de l'accumulation de points d'inaptitude.

M. Lalande: C'est cela. Ce qu'il y a de nouveau, en fait, c'est le pardon qui est amené là: à moins qu'il n'y ait un pardon. Évidemment, le pardon ne concerne que le criminel de sorte que, lorsqu'il y a un pardon, on annule tout. C'est comme s'il n'y avait rien eu. La loi sur le pardon...

Une voix: C'est en vertu de la Loi sur l'exécutif.

Mme Harel: Cette loi ne prévoit-elle pas que c'est après cinq ans de l'offense?

M. Lalande: Ce qu'on confirme dans cela, c'est une réalité. Quand un pardon est accordé, c'est comme si l'offense n'avait jamais existé. Donc, on en tient compte et

on l'intègre à l'intérieur du code pour plus de transparence.

Mme Bilodeau: Madame, cela vise les deux motifs de révocation des permis, à savoir la révocation pour infraction criminelle, dans un premier temps, et la révocation à cause de l'accumulation de douze points d'inaptitude, dans un deuxième temps. Maintenant, comme je l'expliquais hier, on a ajouté: à moins qu'un pardon n'ait été obtenu. C'est à la suite d'un examen de conformité avec la Charte des droits et libertés de la personne où, quand il y a un certain laps de temps qui a couru depuis la déclaration de culpabilité, il faut donner la chance d'inscrire un pardon qui aurait été obtenu en vertu de la Loi sur l'exécutif.

Mme Harel: Donc, c'est un cas de récidive. Il y a déjà eu révocation, il y a déjà eu suspension pour des motifs de points d'inaptitude ou encore pour infraction à une disposition du Code criminel. Il y a déjà eu révocation et suspension. Là, il y a obtention d'un permis restreint pour la première fois et il y a à nouveau offense - c'est ainsi qu'il faut le comprendre? - soit à une disposition du Code criminel ou il y a des points d'inaptitude.

Mme Bilodeau: C'est une question qui est reliée au travail.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que l'on vit actuellement, semble-t-il, dans certains cas, c'est que des gens qui ont été condamnés ou reconnus coupables pour délit criminel peuvent recevoir un permis restreint parce qu'ils ont eu des points d'inaptitude. C'est dans ces situations que l'on se retrouve, en plus.

Mme Harel: D'accord. Ce sera "consecution" et non "concurrent"...

M. Lalande: C'est exact.

Mme Harel: ...dans le sens où, finalement, ils allaient chercher un permis restreint devant le juge, compte tenu de la perte de leur permis de conduire à cause de points d'inaptitude. D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): "2° lors de sa révocation, le permis du requérant faisait l'objet d'une suspension;" C'est le cas que vous évoquiez tout à l'heure. Cela va? "3°", au moment de la présentation de la requête, le permis du requérant est révoqué par suite d'une déclaration de culpabilité pour une infraction à l'une des dispositions du Code criminel visées à l'article 180 ou le droit du requérant d'obtenir un permis est suspendu par suite d'une infraction aux dispositions du Code criminel visées à l'article 180 ou par

suite de l'accumulation de points d'inaptitude;"

Mme Harel: Il faut comprendre qu'aucun permis ne peut être délivré si, au moment de la requête d'un permis restreint...

Mme Bilodeau: S'il fait déjà l'objet d'une révocation soit en raison d'une infraction criminelle, soit en raison de l'accumulation de points d'inaptitude. Si vous voulez, il est déjà sous le coup d'une révocation.

M. Lalande: Pour bien comprendre ce qu'est un permis restreint, il faut dire qu'il n'y a qu'un seul permis restreint qui peut être donné en deux ans. Le permis restreint a une valeur éliminatoire. On peut en avoir seulement un. S'il y a deux révocations à l'intérieur d'un an, la deuxième fois on ne peut pas avoir de permis restreint. C'est important. C'est la première fois; en d'autres mots, vous avez droit à une chance, mais toujours dans le cadre du principal travail dont vous tirez votre subsistance.

Mme Harel: L'application actuelle, quelle est-elle?

M. Lalande: C'est celle-là.

Mme Harel: C'est celle-là?

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: C'est celle-là qui est maintenue. Est-ce que c'est ainsi depuis l'adoption de la loi 60 en juin dernier?

M. Côté (Charlesbourg): En 1976.

Mme Harel: En 1976?

M. Côté (Charlesbourg): En 1976? Oui.

Mme Harel: Le principe général est le suivant: Première offense, conduite en état d'ébriété, c'est un an de suspension; deuxième offense, c'est deux ans; troisième offense, c'est trois ans. On peut obtenir un permis restreint une seule fois.

M. Vézina: Jamais pour offense criminelle. Seulement pour des points d'inaptitude.

Mme Harel: Jamais pour offense criminelle, seulement pour des points d'inaptitude. Pour offense criminelle, on ne peut jamais obtenir un permis restreint?

M. Côté (Charlesbourg): Non. C'est que l'on a adopté au printemps.

Mme Harel: C'est cela.

M. Lalande: Cette disposition avait toujours existé même avant ceci. Que ce soit en vertu du Code criminel ou pour points d'inaptitude, c'était toujours un permis restreint qui était donné sur une période de deux ans. Ce que l'on a changé avec la loi 60...

Mme Harel: C'est dans l'espace d'un an.

M. Lalande: Non. Ce que l'on a changé, c'est que dans le cas du criminel, il n'y avait plus du tout de permis restreint alors qu'avant il y avait une possibilité d'avoir un permis restreint. Que ce soit en vertu de points d'inaptitude ou d'infraction criminelle, il n'y avait qu'un permis restreint. C'est cinq ans maintenant pour le cas d'une infraction criminelle.

M. Côté (Charlesbourg): La période de référence n'étant plus, dans le cas d'une infraction criminelle, de deux, mais de cinq ans.

Mme Harel: Donc, la période de référence, à ce moment-là, est beaucoup plus sévère.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: La période de référence, c'est pour obtenir...

M. Lalande: Une durée de cinq ans.

Mme Harel: ...un nouveau permis de conduire, non pas un permis restreint.

M. Côté (Charlesbourg): Mais on s'adresse...

Mme Harel: L'alcool au volant, c'est criminel.

M. Côté (Charlesbourg): C'est criminel, qu'on se le dise. Cela va? À l'alinéa 4°.

Mme Harel: On se demandait, M. le Président, ce qui se passe lorsque l'infraction a été commise avant l'adoption de juin, que l'offense a été commise avant et que la poursuite est entendue maintenant.

M. Vézina: On a vraiment appliqué la référence à compter de l'adoption du projet de loi 60. Avant cela, ce qui a été fait...

Mme Harel: Le projet de loi 60 ou 76?

M. Vézina: C'est le projet de loi 60. Le projet de loi 76 fait référence au non-paiement des amendes et le projet de loi 60 fait référence à...

Mme Harel: Tu aurais raison.

M. Côté (Charlesbourg): Soyez sûre qu'on ne se mêlera plus, parce que j'ai dit qu'en 1960, on avait pris le pouvoir et qu'en 1976, on l'avait perdu. Alors, on va avoir la bonne année de référence! Adopté, M. le Président?

Le Président (M. Rochefort): Quant à moi, oui.

M. Côté (Charlesbourg): L'alinéa 5°: "le permis restreint autoriserait la conduite d'un véhicule routier que le permis du requérant ne l'autorisait pas à conduire."

M. Vézina: Mme la députée, cet article apparaît peut-être un peu drôle, mais, dans les faits, ce qui se passe à l'heure actuelle, c'est que souvent la régie a un ordre de cour pour délivrer un permis restreint de chauffeur de taxi à un individu qui n'en a jamais eu.

Mme Harel: Cela s'est produit⁷

M. Vézina: Cela s'est produit et cela se produit encore, parce qu'il y a des cas, encore une fois, avec le processus qu'on a maintenant, où le juge va prendre connaissance du dossier et cela ne se produira plus. Mais cela se produit maintenant.

Le Président (M. Rochefort): Cela va⁷

M. Côté (Charlesbourg): Cela va. L'alinéa 6°: "le motif invoqué pour obtenir un permis restreint est relié à l'exploitation du transport par taxi et, au moment de la présentation de la requête, la classe du permis du requérant autorisant la conduite d'un taxi est révoquée ou son droit d'obtenir un permis de cette classe est suspendu par suite d'une déclaration de culpabilité pour un acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi".

Le Président (M. Rochefort): Cela va⁷ Non⁷ Mme la députée de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): Je peux peut-être lire la petite note que j'ai ici, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Cette disposition est ajoutée de manière à interdire au titulaire d'un permis d'apprenti conducteur la possibilité d'avoir un permis restreint, sinon le permis restreint accorderait plus de droits à son titulaire que ceux qu'il avait avant la révocation de son permis. Cela me semble...

Le Président (M. Rochefort): Vous êtes à l'alinéa 7°, sauf erreur?

M. Côté (Charlesbourg): Excusez-moi, M. le Président.

Mme Harel: Oui, c'est cela.

Le Président (M. Rochefort): Je cherchais un peu. Alinéa 6°.

M. Côté (Charlesbourg): J'allais trop vite. Excusez-moi, je vais vous lire la vraie note. On pourra disposer à la fois des alinéas 6° et 7°, puisque l'alinéa 7° tombe sous le sens.

Cette disposition de droit nouveau empêche une personne de conduire un taxi grâce à un permis restreint lorsqu'elle perd le droit de conduire un taxi par suite d'un acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi.

Mme Harel: Peut-on m'indiquer un exemple d'acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi?

M. Lalande: Pour ne pas prendre de risques, parce qu'il y a un jugement qui nous est signifié du tribunal où un juge nous dit que quelqu'un... On ne prend que le dispositif. Si c'est précisé au dispositif du jugement que la condamnation est reliée à l'exploitation du taxi ou au transport par taxi, c'est seulement à ce moment qu'on va appliquer cela. En d'autres mots, il faut que le juge précise dans son jugement que l'infraction ou l'offense qui a été commise est reliée à l'exploitation du taxi et plus que cela. C'est dans son jugement que le juge va ordonner la suspension de son permis de conduire pour cinq ans. Mais dans tous les cas où il y a place à interprétation, nous ne l'appliquons pas.

Mme Harel: Ce n'est pas pour infraction au Code de la sécurité routière?

M. Lalande: Non.

Le Président (M. Rochefort): Qu'est-ce que c'est? Donnez-nous donc un exemple.

Mme Harel: Ce n'est pas une infraction au Code criminel non plus.

M. Lalande: Je vais vous donner un exemple un peu spectaculaire, mais qui arrive également. On a eu un cas de viol dans un taxi. Or, le cas de viol dans un taxi est-il relié à l'exploitation du taxi? Le juge n'avait pas conclu cela, puisque, disait-il dans son dispositif, dans d'autres endroits, on aurait pu "performer" le même acte criminel. Donc, ce n'était pas lié à cela.

M. Côté (Charlesbourg): "Performer" le même acte?

M. Lalande: Dans le cas du taximètre, par exemple, c'est relié à l'exploitation du taxi, mais encore une fois, pour être bien précis, nous n'acceptons d'appliquer cette disposition que lorsque le juge le précise dans son jugement.

(16 h 15)

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): L'article 121, 7° nous avait été présenté, il y a quelques minutes*

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, cela tombait sous le sens. Pas plus de droit pour un permis. Alors, adopté.

Le Président (M. Rochefort): Cela va? L'article 121 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adapté.

Le Président (M. Rochefort): L'article 121 est adopté. J'appelle l'article 122.

M. Côté (Charlesbourg): Oui se lit comme suit: "Un permis restreint est valide à compter de sa date de délivrance jusqu'à la date à laquelle se termine la période qui suit la révocation ayant donné lieu à la délivrance du permis restreint et pendant laquelle le titulaire du permis restreint ne peut obtenir un nouveau permis de conduire."

Or, le code actuel, pour votre bonne compréhension, donne au juge le pouvoir de déterminer la période de validité d'un permis restreint jusqu'à un maximum de trois mois. Le texte proposé prévoit que la période de validité est celle où il ne peut obtenir un nouveau permis de conduire. La durée de cette période varie de trois mois à un an selon les antécédents en matière de révocation de la personne concernée. D'où l'importance de remettre au juge le dossier du conducteur.

Mme Harel: Pourquoi cette période ne pourrait-elle pas varier plus qu'un an?

M. Côté (Charlesbourg): De la révocation de permis?

M. Lalande: La première révocation du permis de conduire est pour trois mois. C'est pour cela qu'on dit: restreint jusqu'à un maximum de trois mois. Le code actuel... Je m'excuse, je vais reprendre cela.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, ce n'est pas dans le cas des actes criminels, alors que dans ce cas-ci, la

première révocation est de trois mois, la deuxième de six mois et la troisième d'un an.

Une voix: Mais non.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a jamais plus que trois. Alors, cela ne peut pas être plus qu'un an. C'est cela?

M. Lalande: Un permis restreint ne peut jamais être plus que trois mois.

Mme Harel: Le maximum est de trois mois. Le commentaire n'est certainement pas bon.

M. Lalande: Non, il n'est pas correct. C'est pour cela qu'il y a de la confusion.

Mme Harel: Non. Il n'est pas bon. En fait, vous dites dans l'article que vous voulez introduire dans le Code de la sécurité routière: C'est valide de la date de délivrance par le juge jusqu'à la date où se termine la période de révocation du permis qui amène d'ailleurs la délivrance du permis restreint. Vous dites que la date de révocation varie jusqu'à un an?

M. Côté (Charlesbourg): Non, non. On vient de se replacer sur nos pieds. Le commentaire n'était pas bon, mes commentaires non plus. Donc, on recule la bobine.

Comme un individu ne peut recevoir qu'un seul permis restreint, la révocation est de trois mois. Comme il ne peut pas en obtenir un deuxième, la peine ne peut pas être de six mois ou d'un an, puisqu'il ne peut en obtenir qu'un seul et que c'est trois mois. Donc, le commentaire n'était pas bon. L'article est bon, mais notre commentaire n'était pas bon. Alors, cela rectifie les faits sur ce sujet et c'est une suspension de trois mois. Donc, oubliez le commentaire.

Mme Harel: C'est cela. S'il y a une deuxième révocation...

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas.

Mme Harel: Il peut y avoir une deuxième révocation...

M. Côté (Charlesbourg): Une deuxième révocation, mais il n'y a pas d'autorisation d'avoir de permis restreint.

Mme Harel: Il n'y a pas de permis restreint. D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 123... Ah! Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Cela va

pour l'article 122?

Mme Harel: L'article 122 est adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. À l'article 123, il y a un papillon. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Le texte amendé... Dans la première ligne de l'article 123, l'expression "en vertu" par l'expression "en application".

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): L'amendement est adopté.

Mme Harel: Mais l'article...

Le Président (M. Rochefort): L'article 123 tel qu'amendé...

Mme Harel: Mais l'article 123 est de droit nouveau. L'article 123 n'existait pas dans le code actuel.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: L'article 12...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'était l'article 108.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela dispose de l'article 123 tel qu'amendé?

Mme Harel: C'est final et sans appel.

M. Lalande: Oui. Les articles 118 à 121, ce sont les conditions accordant un permis restreint et demandes de permis restreint, divulgation de renseignements à la cour par la régie et les cas ne permettant pas de délivrer le permis restreint. Au fond, on dit que le juge qui accorde le permis restreint, compte tenu que c'est un juge de la Cour des sessions de la paix ou de la Cour provinciale, sa décision d'accorder ou de ne pas accorder la demande est sans appel.

C'est un peu comme une décision des petites créances, au fond, c'est un cas qui est particulier. Le juge va analyser et, compte tenu que c'est un "privilège", entre guillemets, qui est accordé, on se dit qu'on ne voudrait pas démarrer tout le processus de l'appel à ce niveau-là.

Cela existe dans le texte actuel, c'est susceptible d'être davantage contesté puisque les juges des cours municipales peuvent aussi délivrer un permis restreint. Là, on le restreint seulement aux juges de la Cour des sessions de la paix ou de la Cour provinciale.

M. Bissonnet: Comme vous le dites, le

juge de la Cour des sessions de la paix, est-ce que c'est dans les causes criminelles?

M. Lalande: Non, de la cour. Le permis restreint, c'est seulement dans un cas de points d'inaptitude qu'il est accordé.

Alors, un juge de la Cour provinciale délivre le permis restreint et, en l'absence d'un juge de la Cour provinciale, c'est un juge de la Cour des sessions de la paix,

M. Bissonnet: D'accord.

M. Lalande: Pour garantir l'accès.

M. Bissonnet: Merci.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'article 123 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'article 124.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, on aurait un nouveau libellé de l'article...

Le Président (M. Rochefort): Avez-vous le texte?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Compte tenu du fait, M. le Président, que le juge en chef de la Cour provinciale, M. Gaston Rondeau, a eu des contacts avec nos gens et souhaitait un assouplissement du texte, le nouveau texte 124 se lirait comme suit: "Si, lors de la réception par la régie d'une ordonnance de délivrer un permis restreint, l'article 121 est applicable à la personne visée dans cette ordonnance, la régie doit en aviser le juge qui a rendu l'ordonnance. Celui-ci peut alors réviser cette ordonnance en donnant au requérant l'occasion de faire valoir ses observations."

Le Président (M. Rochefort): Avez-vous des explications à fournir, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, M. Lalande va fournir les explications.

Le Président (M. Rochefort): M. Lalande.

M. Lalande: Oui, si vous vous rappelez l'adoption du Code de la sécurité routière, en 1981, il y avait eu beaucoup de contestations de la part du pouvoir judiciaire qui disait qu'un juge qui rend une ordonnance pouvait voir son ordonnance révisée par un fonctionnaire de l'État parce qu'il y avait certaines exigences qui n'étaient pas respectées. Ce qu'on fait, c'est qu'on essaie de... Évidemment, il pouvait s'introduire des

faits nouveaux jusqu'à ce que le juge rende son ordonnance. Par exemple, quelqu'un aurait accumulé douze points d'inaptitude à son dossier et le juge, au moment de sa décision, n'aurait pas été au courant, Je m'excuse, il y aurait eu des faits nouveaux, en fait, qui auraient été appelés, d'une façon ou d'une autre, à l'intérieur de cela par exemple, il y aurait déjà eu une première révocation plus tôt. Alors, le juge ne le savait pas, il avait l'impression que quelqu'un n'avait jamais eu de révocation antérieurement, donc, il lui délivrait son permis restreint.

Le dossier arrivait à la Régie de l'assurance automobile et après la lecture de tout le dossier, on se rendait compte qu'il y avait déjà eu une révocation, de sorte que malgré l'ordonnance du juge on se disait: Cela n'a pas d'effet. Cela créait certains conflits, fort compréhensibles, d'ailleurs. Ce qui est proposé à ce stade-ci, c'est de dire: Bien sûr, il peut intervenir des faits nouveaux encore entre ceci et la décision du juge malgré que ce sera balisé par le fait que le juge aura le dossier du conducteur entre les mains. Mais, s'il s'introduisait quand même des faits nouveaux, malgré cela, on dit: On va informer le juge qu'il y a eu des faits nouveaux pour qu'il puisse réviser son ordonnance.

Mme Harel: C'est un respect de la magistrature. C'est bien cela? On sacrifie à l'efficacité le respect de l'autorité.

M. Côté (Charlesbourg): De l'institution.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Alors, l'article 124 tel qu'amendé est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): L'article 125?

M. Côté (Charlesbourg)! L'article 125, M. le Président, reproduit l'article 110 actuel du code sans modification.

Le Président (M. Rochefort): L'article 125 est-il adopté?

Mme Harel: Alors, il est donc interdit, même avec un permis restreint, de conduire en dehors des heures de travail malgré que le ministre lui-même convenait que l'application de cet article est très difficile, compte tenu qu'on peut travailler autant de la tête...

M. Côté (Charlesbourg): Le titulaire d'un permis restreint qui conduit un véhicule routier autrement que dans l'exécution du principal travail dont il tire sa subsistance... La raison fondamentale qui fait qu'on permet à un individu d'obtenir un permis restreint est le travail.

M. Lalande: Je vais vous citer un cas d'espèce. Dernièrement, un fonctionnaire de l'Assemblée nationale a pu avoir un permis restreint en déclarant que c'était pour se rendre à son travail, pour des cas de nécessité au niveau du travail. Le juge lui a accordé un permis restreint. Or, cet individu s'est fait intercepter à Chicoutimi et la police a conclu qu'il était un peu loin du lieu de son travail de sorte qu'elle lui a délivré une infraction. C'est ce genre de cas que l'on veut baliser. Lorsqu'on dit "du principal travail dont il tire sa subsistance", on précise que c'est pour se rendre à un endroit de travail et si on est pris ailleurs... C'est difficile d'application mais dans certains cas, cela apparaît tellement clair. D'ailleurs, cette décision n'a pas été contestée.

M. Côté (Charlesbourg): C'est plus clair. Autrement, ce n'est pas restreint.

Mme Harel: Bon.

Le Président (M. Rochefort): Bon, quoi?

Mme Harel: Cette explication.

M. Côté (Charlesbourg): On va restreindre nos commentaires et on va l'adopter, M. le Président,

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): C'est ce que vous m'incitez à faire. L'article 125 est adopté. J'appelle l'article 126.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 126 se lit comme suit: "Les articles 93, 95 à 98, 102 à 104 s'appliquent à l'égard du permis restreint compte tenu des adaptations nécessaires."

M. le Président, cette disposition de droit nouveau vise à s'assurer que le titulaire d'un permis restreint se voit assujéti aux conditions attachées au permis de conduire en général.

M. Lalande: Toute cette référence, quand on parle des articles 93, etc., c'est la signature du permis, c'est informer la régie du changement d'adresse, c'est ne pas permettre l'utilisation de son permis par une autre personne, avoir avec soi son permis, respect des conditions attachées au permis,

remettre le permis à un agent de la paix pour examen, demander le remplacement d'un permis illisible ou endommagé et la régie remplace un permis illisible, endommagé, détruit, volé ou perdu. En d'autres mots, c'est comme s'il avait un permis et toutes les stipulations s'appliquent.

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

Mme Harel: Adopté.

Dispositions particulières au permis d'école de conduite et aux permis d'enseignement

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'article 127.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 127, M. le Président, vise les écoles de conduite et se libelle ainsi: "Pour exploiter, moyennant rémunération, une école de conduite pour l'enseignement de la conduite d'un véhicule de promenade autre qu'un cyclomoteur, une personne doit être titulaire d'un permis d'école de conduite. Ce permis est délivré dans les cas prévus par règlement en fonction de sa catégorie et du nombre d'écoles de conduite sur le territoire d'une communauté urbaine ou régionale ou d'une municipalité régionale de comté." C'est une simplification de l'article 118 du code actuel.

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

Mme Harel: La question que je me pose, M. le Président, est la suivante: Où, dans le code, allons-nous examiner les écoles de conduite, non pas pour véhicules de promenade, comme c'est le cas à l'article 127, mais pour autres véhicules de commerce?

M. Lalande: Nous avons des dispositions particulières pour les permis d'écoles de conduite; nous verrons cela un peu plus loin.

Mme Harel: Plus loin?

M. Lalande: Oui, spécifiquement. On retrouvera cela dans le bout des licences avec les...

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Rochefort): L'article 127 est adopté. J'appelle l'article 128.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 128 se libelle ainsi, M. le Président: "Pour obtenir ou renouveler un permis d'école de conduite, le requérant doit être une personne physique qui agit pour son compte ou pour le bénéfice d'une corporation ou d'une société; il doit également satisfaire aux conditions et aux formalités établies par règlement.

"Toutefois, un permis d'école de conduite ne peut être délivré à une personne qui agit pour le bénéfice d'une institution d'enseignement dispensant des cours d'un niveau secondaire ou post-secondaire que dans les cas prévus par règlement en fonction du territoire d'une communauté urbaine ou régionale ou d'une municipalité régionale de comté."

C'est là aussi une simplification de l'article 118.

Mme Harel: Cela signifie que les écoles de conduite obtiennent un permis par... C'est-à-dire que le règlement qui permet de délivrer le permis établit des conditions. Parmi ces conditions, qu'en est-il pour les permis d'école de conduite sollicités par une personne qui agit pour le bénéfice d'une institution d'enseignement? Les conditions ne sont pas les mêmes? Le deuxième paragraphe.

M. Lalande: Les permis d'école de conduite sont délivrés à une personne physique qui, de façon générale, n'est pas une institution d'enseignement. C'est exclusif aux écoles de conduite privées. Les droits acquis sont quand même conservés à ceux qui opèrent déjà. Il y a cinq ou six commissions scolaires au Québec qui ont des permis d'école de conduite. On les maintient, on conserve leurs droits acquis. De même, on conserve les droits acquis pour les coopératives d'étudiants qui, dans le moment, ont déjà des permis pour fonctionner, mais toute nouvelle demande ne serait plus admissible.

Mme Harel: En fonction de ce deuxième paragraphe, est-ce que cela existait déjà dans le droit actuel?

M. Lalande: Dans le projet de loi 54, en 1985, pour les institutions d'enseignement, cela a déjà été restreint. Donc, le paragraphe actuel est reconduit. Concernant les coopératives d'étudiants, ce sera du droit nouveau.

M. Vézina: Cela a été un très long débat, à savoir si on devait permettre aux commissions scolaires ou non de donner des cours de conduite. Cela a été fait dans d'autres provinces; celles qui ont accepté ce régime se sont aperçues que les jeunes conduisaient de plus en plus tôt et que des cours de conduite n'étaient pas nécessairement des cours de sécurité routière. Tout au contraire, cela visait à passer les examens au bureau des véhicules automobiles de ces endroits.

Donc, la première raison qui nous a motivés à sortir cela des écoles comme telles, c'est la pression qui s'exerçait sur les parents et je pense encore une fois que c'était oui pour la promotion de la sécurité

routière, mais non pour des cours de conduite à l'école.

La deuxième raison: le secteur privé des écoles de conduite nous reprochait de laisser performer des gens qui leur faisaient une concurrence tout à fait déloyale parce qu'ils bénéficiaient des locaux gratuitement, ils bénéficiaient d'un marché captif, etc. Alors, ce sont deux raisons qui, en 1985, nous ont amenés à exclure les maisons d'enseignement, tout en gardant des droits acquis pour des écoles qui sont quand même dans des régions éloignées, là où il n'y a pas d'écoles de conduite privées, de toute façon. Ce sont les deux motifs qui nous ont amenés à choisir cette option.

Mme Harel: Et sont-elles nombreuses, les coopératives d'étudiants qui, actuellement dispensent des cours de conduite?

M. Lalande: Il y en a neuf.

Mme Harel: Neuf.

M. Lalande: Neuf, oui.

Mme Harel: Au niveau collégial ou...?

M. Lalande: Seulement au niveau collégial; il n'y en a pas au niveau secondaire.

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

Mme Harel: Cela va.

Le Président (M. Rochefort): Alors, l'article 128 adopté. Article 129?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 129 se lit comme suit: "Pour enseigner, moyennant rémunération, la conduite d'un véhicule de promenade autre qu'un cyclomoteur, une personne doit être titulaire d'un permis d'enseignement. Elle doit également être à l'emploi d'une école de conduite et agir sous la responsabilité de celle-ci." C'est une modification et une simplification de l'article 119 actuel.

Le Président (M. Rochefort): Adopté⁷

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Article 130?

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit, M. le Président: "Pour obtenir ou renouveler un permis d'enseignement, une personne doit avoir réussi les examens de compétence de la régie qui en établit les formalités, les modalités et le contenu.

"Cette personne doit également satisfaire aux conditions et aux formalités

établies par règlement." Là aussi, c'est une simplification de l'article 119.

Mme Harel: Alors, c'est la Régie de l'assurance automobile qui établit les tests d'admissibilité à l'enseignement dans les écoles de conduite.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le ministère de l'Éducation qui forme, mais c'est la Régie de l'assurance automobile qui donne les permis. D'ailleurs, cela soulève quelques petits problèmes en termes de référence parce que ce sont les centres de main-d'oeuvre qui réfèrent, si je ne m'abuse, les personnes qui pouvaient suivre des cours. Cela prenait absolument des personnes en chômage pour suivre ces cours et, éventuellement, donner des cours.

M. Lalonde: Dans le système québécois, la formation professionnelle relève du ministère de l'Éducation et la formation personnelle, la formation à la base, qui est le permis de conduire de base, relève du ministère des Transports, de la Régie de l'assurance automobile. La formation des moniteurs et des instructeurs, c'est de la formation professionnelle, donc, c'est de la compétence du ministère de l'Éducation. C'est là qu'ils doivent être formés.

M. le ministre fait référence au problème suivant: quelqu'un qui est actuellement un moniteur a de la difficulté à avoir accès à la formation d'instructeur parce que la seule voie pour y arriver c'est par l'assurance-chômage fédérale.

M. Côté (Charlesbourg): Quand on vise la sécurité du public ou la bonne information, je ne suis pas convaincu qu'on ait la bonne méthode, mais on va tenter de corriger un certain nombre de choses à ce sujet.

Mme Harel: C'était, j'imagine, parce qu'il y avait un financement fédéral-provincial qui assurait ce type de formation. C'est dans le cadre des modalités de la formation professionnelle dans l'entente signée entre le Québec et Ottawa.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 130.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 131, M. le Président?

Le Président (M. Rochefort): Excusez-moi, l'article 131. Oui, vous avez raison.

Mme Harel: M. le Président, est-ce qu'il serait possible d'ouvrir quelques minutes?

Le Président (M. Rochefort): J'en ai fait ouvrir une à l'arrière. On a senti un peu d'air frais.

Mme Harel: Vous ne pensez pas que, dans cinq articles, on pourrait arrêter pour cinq minutes.

Le Président (M. Rochefort): Dans cinq articles ou maintenant?

M. Côté (Charlesbourg): On peut arrêter maintenant. On peut suspendre cinq minutes.

Le Président (M. Rochefort): On va suspendre quelques minutes et on va aérer la pièce.

(Suspension de la séance à 16 h 37)

(Reprise à 16 h 47)

Le Président (M. Rochefort): À l'ordre! La commission reprend ses travaux. J'avais appelé l'article 131.

M. Côté (Charlesbourg): ...de l'article actuel. Ce sont les frais à payer pour l'obtention d'un permis.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 132.

M. Côté (Charlesbourg): Qui se lit comme suit: "Le titulaire d'un permis d'école de conduite et le titulaire d'un permis d'enseignement doivent respecter les conditions établies par règlement se rattachant à leur permis."

Cette disposition de droit nouveau vise à s'assurer que les conditions relatives aux permis d'école ou aux permis d'enseignement soient respectées. Ce que l'on vise, c'est effectivement de prendre les moyens pour les faire respecter - ce qui n'a pas toujours été facile jusqu'à maintenant, puisque l'on n'avait pas de règlement. Le règlement sera en vigueur le 1er janvier, puisqu'il sera à nouveau adopté par le Conseil des ministres, la semaine prochaine, après publication, de telle sorte que, le 1er janvier, toutes les écoles de conduite du Québec vont devoir jouer la même musique.

Mme Harel: Je reviens à ce que je disais hier, on est quand même toujours loin du contrôle parlementaire sur les règlements. Je relisais les propos de M. Scowen en matière d'adoption de loi, en matière régle-

mentaire. Qu'en termes savants tout cela est dit! Mais, finalement, les bonnes intentions sont peu appliquées.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que je suis entièrement de votre avis quant à la partie du rapport qui touche les règlements. Je pense que l'on n'est pas loin de partager la même opinion sur l'autre partie. Effectivement, il y a quand même une tentative de faite par la loi qu'a fait adopter M. Marx quant à tout ce processus. Il y aura certainement, je l'espère, la deuxième phase qui est celle proposée par le rapport Scowen dans ce cas. C'est sûr que le ministère des Transports serait l'un des ministères les plus visés, compte tenu de la réglementation. Comme depuis le début de l'année on a commencé à dépoussiérer, du moins à simplifier, toute une série de règlements chez nous, cela ne s'arrêtera pas avec l'année 1987, une année aussi importante sur ce plan. L'adoption du Code de la sécurité routière nous oblige à compléter un certain nombre de règlements pour qu'ils soient plus facilement applicables par rapport à ceux qui découlent du ministère des Transports.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 133.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il se lit comme suit: "Le titulaire d'un permis d'école de conduite doit tenir un registre et des fiches d'élèves dont les contenus sont déterminés par règlement."

Cette disposition de droit nouveau a pour but de contrôler les activités d'un titulaire d'un permis d'école de conduite et de permettre à l'élève de faire la preuve du cours qu'il a suivi et des résultats obtenus.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela dispose de l'article 133?

Mme Harel: Le titulaire de... Attendez, M. le Président.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'obligation de tenir un registre sur les faits et gestes, et les résultats des élèves.

Le Président (M. Rochefort): Cela va?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. L'article 134.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 134 se lit comme suit: "Le titulaire d'un permis d'école de conduite doit permettre, aux heures d'ouverture de cette école, à une personne désignée par la régie: 1^o de visiter

tout local utilisé pour l'exploitation de l'école; 2^o d'examiner les registres, les fiches des élèves et les contrats relatifs aux activités de l'école; 3^o d'obtenir copie de tout document relatif à l'exploitation de l'école; 4^o d'assister aux cours de conduite. Sur demande, la personne désignée par la régie doit présenter un document attestant sa qualité."

Il n'y a aucune modification, sauf à l'alinéa 2^o, M. le Président, qui vise à obliger la personne effectuant l'inspection pour la régie à s'identifier. On veut s'assurer que ce n'est pas un compétiteur qui vient chercher les questions d'examens de la régie.

Mme Harel: Puisque dans le texte actuel du code cette disposition existait, est-ce qu'une telle visite est faite par la régie?

M. Lalonde: C'est exact. Comme vous le soulignait le ministre, l'arrêté en conseil 1563 de 1971 avait beaucoup de lacunes dans l'application. C'est que les visites se soldaient souvent simplement par une visite, alors que désormais, ce sera une visite qui pourra compter et on pourra vérifier de façon beaucoup plus précise. Comme il vous l'expliquait également, pour se conformer à la Charte des droits et libertés de la personne, la personne qui va faire les vérifications doit s'identifier.

M. Dufour: M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: J'ai l'impression qu'on est très exigeant pour les gens à qui la loi s'adresse. Par contre, la régie garde toujours certaines décisions et on doit les demander tout le temps. Je vais vous expliquer ce que je veux dire. C'est la différence entre la façon dont on se traite et dont on traite les autres.

Je regarde l'article 134 qui est devant nous, après l'alinéa 4^o, le dernier alinéa: "Sur demande, la personne désignée"... Pourquoi ne serait-ce pas une obligation au lieu de "sur demande"? Une personne pourrait ne pas le demander ou ne pas se rendre compte et lui demander son permis et décider d'assister au cours. Il dit: Je fais partie de la régie. Alors, au lieu de "sur demande", ce serait "la personne désignée par la régie doit présenter un document attestant sa qualité".

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, adopté.

Le Président (M. Rochefort): Vous êtes d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui, je suis

d'accord avec cela. On supprime les mots "sur demande" et c'est "la personne désignée par la régie doit présenter un document attestant sa qualité".

Le Président (M. Rochefort): Donc, il y a un amendement de biffé au dernier alinéa de l'article 134, les mots "sur demande".

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est cela.

Le Président (M. Rochefort): L'amendement est-il adopté? L'article 134, tel qu'amendé, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle...

Mme Harel: Il faut constater, M. le Président, que la présence du député de Jonquière nous permet de faire de la bonne législation.

Le Président (M. Rochefort): Un législateur émérite.

M. Côté (Charlesbourg): Il est sur demandel

Le Président (M. Rochefort): L'article 135, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit: "Avec l'approbation préalable de la régie, le permis d'école de conduite peut être transféré dans les cas prévus par règlement." C'est la reconduction de l'article 123 du texte actuel.

Mme Harel: M. le Président, est-ce que cette disposition du code actuel a déjà été utilisée?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Pour transférer des permis?

M. Lalande: Oui, bien sûr.

Mme Harel: Ce sont des permis qui se vendent? Est-ce que le fait de geler des permis pour deux ans en augmente la valeur?

M. Côté (Charlesbourg): Je dois dire qu'actuellement, semble-t-il, cela ne vaut pas cher, compte tenu du nombre. Le fait de les geler peut certainement avoir une influence sur le degré de rentabilité des écoles et, par conséquent, sur la valeur. Il semble bien que l'on soit très loin de la rentabilité, puisque l'on est passé de 270 écoles de conduite, il y a environ deux ans, à 400 maintenant.

Mme Harel: En deux ans⁷

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'en donnant cette mesure de gel, de moratoire sur les permis, on pourra exiger davantage des écoles de conduite; c'est un peu cela, le but. Finalement, les conditions sont très claires: Il y a moratoire, mais en tout temps le moratoire sera levé si la qualité de l'enseignement se détériore et même plus, si l'on constate que la qualité de l'enseignement ne s'améliore pas, puisque la condition de base était que les prix coupés actuellement avaient une influence néfaste sur la qualité de l'enseignement. Je suis prêt à courir le risque, même si je ne suis pas totalement convaincu, de lever le moratoire n'importe quand si la qualité de l'enseignement n'augmente pas. Avec le règlement qui va être en application le 1er janvier, on s'est donné des pouvoirs. À nous, maintenant, de vérifier encore mieux, de manière beaucoup plus serrée les écoles de conduite.

M. Dufour:: Avec l'article 135, on admet que le permis d'école appartenant à un individu ou à un groupe est devenu un droit monnayable ou presque. C'est comme un commerce. Cette école a été établie avec l'approbation, la permission de la régie. Si elle est vendue ou s'il y a un transfert, c'est que les gens veulent laisser le commerce. Autrement, ce serait plus facile pour quelqu'un, il pourrait dire: Je veux avoir un permis... Vous m'avez dit que c'est gelé.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, on a gelé le nombre de permis.

M. Dufour: D'accord. Règle générale ou dans des conditions normales d'activité, une personne pourrait dire: Je fonde ma propre école. Donc, je n'ai pas à acheter... La compétition va la tuer; cela pourrait être cela. Tandis que par cet article de loi on donne un droit supplémentaire à un individu puisque c'est vrai que vous avez accepté qu'il fonde une école, qu'elle fonctionne, mais cela ne lui donne pas ipso facto le droit de vendre ses actifs, cela ne lui donne pas non plus un droit de valeur parce qu'il administrerait une école.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est que c'est comme n'importe quel commerce. Dans ce cas-ci, bien sûr que la vertu des écoles de conduite, c'est de donner des cours basés sur la sécurité routière. La vertu a ses buts et, dans ce cas-là, les buts de la vertu, c'est aussi de faire de l'argent. Je pense que c'est tout à fait normal, c'est commercial. Il ne faut pas qu'il y ait incompatibilité entre le but de faire de l'argent et celui que nous poursuivons à la régie de qualifier, de bien informer et de bien préparer ceux qui vont prendre la route demain.

Ce n'est pas nouveau; cela existe déjà.

Placez-vous dans la situation où un propriétaire d'école de conduite décéderait demain matin. Il faut au moins une possibilité que son commerce soit vendu.

M. Dufour: M. le ministre, qu'est-ce qui arriverait si la régie ne donnait pas la permission de transférer ce commerce? En supposant que ce serait...

M. Côté (Charlesbourg): Si on répond aux conditions du règlement, on est obligé de le transférer. Donc, ce n'est pas discrétionnaire.

M. Dufour: Si vous me dites que ce n'est pas discrétionnaire, cela va.

Mme Harel: C'est-à-dire que l'émission d'un permis doit tenir compte des conditions qui sont émises.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Sinon, il peut y avoir un mandamus.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Lalonde: En fait, ce qui est précisé à l'article 24 du règlement proposé sur les écoles de conduite, c'est que le permis d'école de conduite peut être transféré lorsque son titulaire en fait la demande écrite et lorsque le nouveau requérant satisfait aux conditions d'obtention prévues à la section II, c'est-à-dire les conditions générales de délivrance d'un permis. (17 heures)

Quand il répond à ces conditions, nous n'avons pas le choix, il faut transférer.

M. Côté (Charlesbourg): On a rétabli le dialogue au niveau de Maisonneuve, M. Johnson.

Mme Harel: Il n'avait vraiment jamais été interrompu parce que cela avait été trop court.

M. Côté (Charlesbourg): Voulez-vous dire que c'était partiel?

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 135 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 136.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 136 se lit comme suit: "Les articles 93, 95, 96, 103, 104 et 107 s'appliquent à l'égard du permis d'école de conduite et du permis d'enseignement,

compte tenu des adaptations nécessaires."

Cette disposition de droit nouveau étend au titulaire du permis d'école de conduite et d'enseignement certaines obligations applicables au détenteur du permis de conduire, telle l'obligation de signer le permis ou de le remplacer s'il est endommagé.

Comme on a adopté le principe dans des articles précédents, je pense que c'est un principe qui se répète ici pour les écoles de conduite.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 136 est adopté. J'appelle maintenant l'article 137.

Dispositions pénales

M. Côté (Charlesbourg): L'article 137 est presque la reconduction de l'article 136 actuel et il se lit comme suit: "Quiconque contrevient à l'article 97, au deuxième alinéa de l'article 100 ou à l'article 103 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 30 \$ à 60 \$."

Le commentaire est le suivant: L'article 97 du projet de loi équivaut à l'article 87 du code actuel, le deuxième alinéa de l'article 100 équivaut au deuxième alinéa de l'article 89 du code actuel et l'article 103 du projet est de droit nouveau; il oblige le titulaire d'un permis illisible à le remplacer et il y a le réajustement de l'amende.

C'est un peu dans la même ligne de pensée que ce que nous avons adopté précédemment concernant le permis d'un conducteur et nous sommes au niveau du permis d'une école de conduite.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui. On va, M. le Président, aborder le chapitre des dispositions pénales. On a une quinzaine d'articles ou plus qui font tous référence à des articles, mais on ne sait pas exactement quelle est, finalement, l'infraction qui est commise et pour laquelle il y a ce montant d'amende. Simplement, si à chaque fois on nous le signalait... Parce que même dans les notes, on ne la retrouve pas.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, oui.

Mme Harel: On pourrait alors dire, par exemple, l'article 103 fait référence à...

M. Côté (Charlesbourg): C'est la signature du permis,

Mme Harel: Ah! la signature du permis!

Permis illisible. On reprend un peu comme pour la plaque d'immatriculation.

M. Côté (Charlesbourg): C'est plutôt le même principe qui se répète. C'est l'article 103 qui...

Mme Harel: M. le Président, je voudrais juste vérifier si mon collègue de Lévis peut intervenir dans cette commission. J'avais demandé au secrétaire de la commission de...

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, si je peux me permettre, au nom de mes collègues et de l'Opposition...

Le Président (M. Saint-Roch): S'il y a consensus.

M. Côté (Charlesbourg): Même si cela n'a pas été fait de manière formelle, je pense que le fait d'être élu donne le droit de parole et on est très heureux d'avoir la collaboration du député de Lévis autour de cette table. Nous allons l'informer...

Mme Harel: Il a des expériences en matière de... Comment dit-on?

Une voix: De conduite.

Mme Harel: Non, pas de conduite... Il a des expériences en matière de déplacements d'automobiles...

M. Côté (Charlesbourg): Je pensais que c'était en matière d'inconduite automobile.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, il y a consensus?

Mme Harel: ...de touage d'automobiles dont il aimerait parler...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Mme Harel: ...pour éviter des problèmes semblables à la population.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M Garon: J'ai une question générale. Je trouvais qu'avant de commencer le chapitre V, les dispositions pénales... On voit que le Code de la sécurité routière, le nouveau code, pose beaucoup de questions et établit beaucoup de conditions à remplir pour les conducteurs et pour la qualité des automobiles dans lesquelles les conducteurs vont rouler, la condition des automobiles et la condition dans laquelle vont être également, avec toutes les autres lois qui ont été adoptées, les conducteurs. Cependant, il n'y a rien dans toutes ces lois pour aviser le ministère des Transports quand les routes

font défaut, quand il y a des trous, quand il y a des "man holes" qui sont trop bas. Cela soulève des questions de sécurité importantes. C'est ce qui me frappe là-dedans: il y a des obligations. Des causes d'accidents, il y en a autant, à mon avis, dans des chemins comme, par exemple, quand on arrive au pont de Québec. Le dessin, quand on sort, par exemple, du vieux pont de Québec pour entrer sur le boulevard Laurier, l'ingénieur qui a fait ce plan, cela ne prenait pas une 500 watts, parce qu'il faut couper tout le monde. Cela n'a pas de bon sens.

M. Côté (Charlesbourg): Là-dedans comme ailleurs, il y a ce qu'on appelle communément des "Q-tips", des deux watts!

M. Garon: Je voulais demander au ministre...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M. Garon: ...étant donné que, dans le Code de la sécurité routière, on ne trouve pas de dispositions comme celles-là, s'il va y avoir une contrepartie pour le ministre d'être très attentif aux demandes qui vont concerner la sécurité routière, qui vont être des obligations du ministère en termes d'éclairage de routes ou en termes de trous, de "man holes", de trous d'homme qui ne sont pas à la bonne hauteur. Quand vous entrez là-dedans, vous cassez quasiment vos essieux.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas un problème nouveau. C'est un problème qu'on vit et qui, dans bien des cas, est un problème de conception, de mauvais drainage qui fait qu'il y a un affaissement ou toute une série de problèmes qu'on rencontre. Dans bien des cas, il y a aussi des problèmes de conception très importants qu'on peut appeler les points noirs, conception de mauvaises courbes, de mauvais degrés.

J'ai fait relever chez nous - ce n'est pas facile de les obtenir - les points noirs du réseau routier qui peuvent être déterminés par la fréquence des accidents sur certains points. C'est clair que, lorsqu'on parle de l'exemple particulier d'un "man hole", il peut être défectueux aujourd'hui de par l'affaissement. Ce n'est pas nécessairement un défaut de conception. C'est peut-être un défaut de surveillance des travaux en termes de qualité de matériaux employés à ce moment. C'est une autre histoire. Il y a des défauts de conception. Chez nous, on est à revoir au niveau du génie un certain nombre de choses. L'année 1987 devrait amener un certain nombre de correctifs et on pourra peut-être tirer des leçons très importantes du rapport Quesnel sur l'aventure du pont de la Sainte-Marguerite qui recommandait une vérification

des données comptabilisées pour la structure d'un pont de la double vérification finalement, avant même d'aller en construction ou en appel d'offres.

Cette mesure pourrait facilement être applicable également dans tous les projets de génie, qu'ils soient faits de l'intérieur du ministère ou qu'ils soient faits de l'extérieur, pour inverser auprès d'une équipe de spécialistes la double vérification avant d'aller en conception. On pourrait corriger une série d'erreurs qui se produisent sur ce plan.

Au chapitre du code actuel, il y a quand même une disposition nouvelle qui est introduite concernant la signalisation lors de travaux. C'est une des causes majeures d'accidents, puisqu'il n'y a pas de signalisation avancée, ou très peu, ou elle n'est pas respectée du tout. Il y a donc des mesures aux articles 291 et suivants qui visent à punir de manière très sévère des entrepreneurs, ou même le ministère, qui ne feraient pas une signalisation adéquate à ce moment-ci.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M. Garon: La Régie de l'assurance automobile a maintenant tous les cas d'accidents, j'imagine, avec toutes les adresses d'accidents. S'il y avait une compilation - je ne sais pas si cela existe, je me pose la question - maintenant qu'il y a l'informatique, de tous les accidents qui ont lieu, pas seulement sur une année, mais de différentes années et les points où ont lieu les accidents... Supposons qu'on se rend compte qu'à un endroit il y a une dizaine d'accidents par année. On se dirait alors qu'il y a peut-être quelque chose qui ne va pas. Comment cela se fait-il que les gens font des accidents là plutôt qu'ailleurs?

Alors, immédiatement, avec ces compilations que l'informatique permet et qui n'existaient pas auparavant, quand on écrivait à la mitaine, au crayon, il devrait être possible de faire des relevés en compilant toutes les données sur toutes les adresses d'accidents. Cela doit être facile aujourd'hui avec le genre...

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, M. Vézina...

M. Garon: ...pour fournir cela au ministère des Transports, pour qu'il y ait annuellement une analyse des points où ont lieu les accidents.

M. Côté (Charlesbourg): ...m'informe qu'il y a deux ou trois ans on avait fait, à cette même commission, le dépôt de ces statistiques sur certaines routes. Je dois vous dire que, dans la programmation du

ministère, en termes d'interventions, l'élément sécurité guide les priorités d'intervention. Effectivement, il y a certains travaux qui sont fait annuellement pour tenter de corriger des endroits très dangereux où il y a un grand nombre d'accidents. Mais je ne peux pas vous affirmer aujourd'hui qu'il y a un lien très étroit entre la régie, à ce sujet-là, et le ministère des Transports. Je pense que d'affirmer que c'est vrai, ce serait mentir. Mais comme il n'est jamais trop tard pour commencer, c'est une bonne occasion aujourd'hui pour s'y obliger. Ce constat pourrait même être déposé à l'Assemblée nationale, ou paraître dans le rapport annuel de la Régie de l'assurance automobile chaque année. J'imagine que cela est possible.

M. Lalande: Dans la foulée du ministre...

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: ...Il y a effectivement eu cette compilation de toutes les informations qui nous viennent, avec un historique qui est acceptable, de quelques années. Nous avons la précision; nous avons trouvé des endroits où il y avait - c'est ce qu'on explique par les points noirs - un problème de mesure des accidents. Le système actuel qui est utilisé par la direction du génie au ministère des Transports est le système Mercator. Celui-ci était assez précis pour les routes rurales et les autoroutes, mais très peu précis à l'intérieur des villes parce que MerGator est bon au kilomètre près, mais il n'est pas précis au 100 pieds près. Le système Mercator est en train d'être corrigé. Nous aurons des instruments beaucoup plus précis en termes de mesure, de sorte qu'on ne se trompe pas de rue lorsqu'on indique l'endroit d'un accident.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté⁷

Mme Harel: ...on va reprendre l'article 137.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 137.

Mme Harel: Donc, l'article 137, c'est le permis illisible et le défaut de signer le permis. C'est une amende analogue à celle qui est prévue dans les cas de défaut pour la plaque d'immatriculation.

M. Lalande: Actuelle. À l'heure

actuelle, c'est l'amende...

Le Président (M. Saint-Roch): M. Latande.

M. Lalande: ...de 25 \$ à 50 \$ et celle qui est prévue est de 30 \$ à 60 \$.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 137 est adopté. J'appelle maintenant l'article 138.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 138, M. le Président. "Quiconque contrevient au premier alinéa de l'article 93 - qui se lit comme suit: Signature du permis, c'est la signature du permis - ou à l'article 95 - c'est informer la régie d'un changement d'adresse - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 60 \$ à 100 \$."

Mme Harel: M. le Président...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: ...peut-être peut-on demander à quoi on fait référence dans les articles 93 et 95.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, l'article 93, c'est la signature du permis et l'article 95, c'est l'indication du changement d'adresse. Auparavant, le minimum était 50 \$, à 100 \$. On relève le minimum à 60 \$ mais le plafond est le même, soit 100 \$.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aurais une question. Au chapitre 5, combien ont rapporté l'ensemble de ces amendes l'an dernier ou cette année? Pour l'an dernier, on doit avoir les données. Combien pense-t-on que les nouvelles pénalités vont rapporter?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que ce n'est pas nécessairement le chapitre 5, mais...

M. Garon: L'ensemble de la loi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est 30 000 000 \$.

M. Garon: Cela a rapporté 40 000 000 \$...

M. Côté (Charlesbourg): C'est 30 000 000 \$.

M. Garon: ...l'an passé.

M. Côté (Charlesbourg): En 1985.

M. Garon: On calcule que cela va...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Peut-être une correction. C'est pour 1983 parce que pour l'année 1985, il y a eu certains ralentissements de l'application.

Une voix: Moins que cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'était moins. C'est approximativement 30 000 000 \$.

M. Garon: Et les montants anticipés⁷

M. Côté (Charlesbourg): Environ 20 % d'augmentation. De 20 % à 30 %.

M. Garon: Parce que vous considérez que l'amende, étant beaucoup plus élevée, va avoir un effet dissuasif.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, aussi.

M. Garon: C'est pour cela que l'augmentation ne sera pas proportionnelle⁷

M. Côté (Charlesbourg): C'est ça.

M. Garon: Vous anticipez un effet dissuasif aussi fort que cela.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que j'y croie - peut-être que je me tromperai - parce que je regarde mon propre comportement. Quand on touche à mon portefeuille, cela me dissuade de faire des choses que normalement, j'aimerais bien faire. Je n'ai pas les moyens de les faire. Si cela est vrai pour moi, c'est vrai pour bien du monde, ne serait-ce que l'exemple du radar sur une autoroute. S'il n'y a pas de radar, vous pouvez aller à une vitesse qui excède possiblement la limite, mais à la vue d'un radar, le réflexe est automatique. Vous tentez de ralentir pour au moins éviter de vous faire arrêter.
(17 h 15)

Je pense qu'effectivement certains individus, avec les amendes que l'on connaît actuellement, trouvent plus avantageux de payer, par exemple, pour ne pas avoir porté la ceinture de sécurité; de payer l'amende qui est moins chère, dans le cas d'une surcharge, que le profit que l'individu gagne à transporter une charge plus lourde; de payer l'amende concernant le non-paiement de l'assurance parce que cela coûte moins cher de payer l'amende que de payer l'assurance. Il y a toute une série de

mesures dont on a vu les critères hier - je les ai distribués d'ailleurs - qui ont guidé le nouveau barème des amendes.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce que vous venez d'expliquer, c'est que le conducteur essaie plus de ne pas se faire prendre que de...

M. Côté (Charlesbourg): Que de respecter....

M. Garon: Je voulais un peu dire cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à peu près cela. Si on veut être honnête, c'est à peu près cela. Cela ressemble pas mal à cela. C'est pour cela que les mesures que l'on adopte dans le code font en sorte que la crainte peut devenir le début de la sagesse.

M. Garon: Autrefois, on disait en grec: Tô Théou phobos arkhè sophias, la crainte de Dieu est le commencement de la sagesse. Je ne sais pas si la crainte du ministre... Ah! Ah! Ah!

Des voix: Ah! Ah! Ah!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): En tout cas, une chose est certaine, c'est que la crainte du ministre n'occasionnera pas de largesses.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: La crainte peut aussi donner lieu au déploiement d'une imagination nouvelle pour éviter la punition: par exemple - on n'en est pas là dans l'étude des dispositions pénales que nous faisons, mais on y reviendra plus tard - quant au port de la ceinture de sécurité. Vous venez vous-même d'en parler, cela peut plutôt donner le comportement qui consiste à se mettre la ceinture autour du bras sans l'attacher complètement, de façon à donner le change à un policier. L'objectif recherché qui est un objectif de sécurité ne se trouve pas atteint pour autant.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas très confortable autour du bras. Si on avait un accident, on sauverait seulement le bras.

Mme Harel: M. le ministre, je dois vous dire que...

M. Garon: Je ne suis pas certain que

l'on sauverait le bras.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

Mme Harel: Il demeure que c'est un comportement qui peut résulter tout simplement de la crainte de la punition quand, au fond, on n'a pas vraiment acquiescé intimement, personnellement, aux raisons qui militent en faveur de l'obligation de porter la ceinture de sécurité. Je dois vous dire que je connais personnellement des personnes qui, à la vue d'une voiture de police, se mettent cela autour du bras en se disant: De toute façon, je vais m'en tirer. Cela ne vient pas pour autant vraiment remplir l'objectif que vous recherchez.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je pense que vous avez raison de soulever ce point. C'est ce qui fait que l'on a augmenté, non pas de façon exagérée, les amendes, de façon qu'elles puissent agir sur ce comportement. Il faut bien se le dire et se le répéter, il y a 50 % des gens qui la portent au Québec, par rapport à 60 % ailleurs. Lorsqu'on compare les degrés d'amende d'ici et d'ailleurs, malgré le fait que les gens d'ailleurs aient un comportement beaucoup plus - j'allais dire civilisé, ce n'est pas le terme exact - discipliné, ils ont quand même des degrés d'amende qui se comparent sensiblement à ceux du Québec.

Mme Harel: De toute façon, on va y revenir. On va peut-être...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 138 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Mme Harel: Oui. Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 139.

Mme Harel: Les dispositions pénales que nous examinons présentement sont des dispositions qui s'appliquent - je le dis surtout pour la gouverne de mes collègues - dans le cas du permis de conduire, en fait, de toutes les infractions qui peuvent être rattachées...

M. Côté (Charlesbourg): Tous les permis.

Mme Harel: Tous les permis.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 139.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 139 se

lit comme suit: "Quiconque contrevient à l'article 98 - qui concerne le titulaire d'un permis qui doit respecter les conditions dont son permis est assorti - ou au premier alinéa de l'article 102 - qui veut que l'on remette le permis à l'agent de la paix - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Ce qu'on voit, dans les amendes qui sont imposées, et surtout celle-ci, par rapport aux autres, c'est que c'est la première fois. Avant, il n'y avait aucune amende.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est faux.

M. Dufour: Là, on y va...

M. Côté (Charlesbourg): Non. Il y avait une amende...

M. Dufour: Il me semble que vous avez dit cela ce matin.

M. Côté (Charlesbourg): ...de 50 \$ à 100 \$. On part de 50 \$ à 100 \$ et de 100 \$ à 200 \$ comme maximum.

Mme Harel: C'est la même amende qui est prévue lors du refus de présenter sa plaque d'immatriculation.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une certaine logique dans la loi.

M. Dufour: Mais cela double?

Mme Harel: Oui.

M. Dufour: Ce ne sont pas les 20 % qui s'appliquent.

M. Côté (Charlesbourg): Non. On a parlé de 20 % et c'est plutôt 30 %. C'est la moyenne, 30 %, alors forcément, il y en a qui seront plus et d'autres moins. Comme dans le cas précédent, cela passait de 50 \$ à 60 \$. C'est pour avoir une certaine uniformité, de l'amende à payer pour le même genre d'infraction.

M. Dufour: Il me semble que ce matin vous nous aviez dit que pour le titulaire d'un permis avec des espèces de restrictions, un permis avec des restrictions...

M. Côté (Charlesbourg): Un permis restreint, avec des restrictions.

M. Dufour: ...il n'y avait pas d'amende de prévue. Autant que mon souvenir est

exact.

M. Côté (Charlesbourg): Un individu qui conduirait un véhicule...

M. Dufour: Vous avez dit que c'était défendu, qu'il était obligé de le respecter, mais qu'il n'y avait pas d'amende, autant que ma mémoire est bonne.

M. Côté (Charlesbourg): Non, il y avait des amendes, mais je pense que...

M. Lalande: Il y a une possibilité de 48 heures pour corriger... On donne un avis de 48 heures pour modification dans ces cas. Si tu ne modifies pas dans les 48 heures, l'amende s'applique, une amende correspondante.

Mme Harel: Dans le cas justement de l'article 139, que l'on étudie présentement, les 48 heures sont prévues là aussi.

M. Dufour: Bien non, celui qui ne peut conduire le soir ou difficilement, s'il est pris en défaut, va attendre 48 heures et il va faire jour.

M. Lalande: À l'article 102, on dit: Remettre son permis pour examen à un agent de la paix. À ce moment-là, il n'y a pas de 48 heures, évidemment. Si le policier lui demande de lui remettre son permis et qu'il refuse de le lui remettre, on le lui donne.

Mme Harel: Et s'il ne l'a pas avec lui?

M. Lalande: S'il ne l'a pas avec lui, on lui donne 48 heures pour aller le chercher.

M. Côté (Charlesbourg): Mais il doit le présenter quand même. L'infraction, à ce moment-ci, c'est de refuser de le remettre, alors que celui qui a un 48 heures accepte de le remettre, mais il prend le délai de 48 heures puisqu'il ne l'a pas en sa possession.

M. Dufour: Ma collègue a la même opinion que moi. Ce matin, on a étudié l'article 98 qui disait: Le titulaire d'un permis doit respecter les conditions dont son permis est assorti. À ce moment-là - je fais encore appel à ma mémoire - vous nous avez bien dit que c'était vrai, il faisait une infraction, mais il n'y avait aucune amende de prévue.

M. Côté (Charlesbourg): Au niveau des lunettes et des verres de contact.

Mme Harel: Vous disiez qu'actuellement, qu'en usage présentement, il n'y avait pas d'infraction. Il y avait une infraction générale, mais il n'y avait pas d'infraction

spécifique, maintenant. "Auparavant", c'est dans le texte actuel. Le "auparavant" est avant...

M. Côté (Charlesbourg): C'était dans le règlement, mais cela vient dans la loi.

Mme Harel: Ah! Mais dans le règlement, il y avait une infraction quand même.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Une infraction générale, mais qui était passible d'une amende.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Est-ce que c'était passible d'une amende?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, elle était réglementaire.

Mme Harel: L'infraction ne se trouvait pas dans la loi, mais dans le règlement.

M. Côté (Charlesbourg): Elle était dans le règlement et on l'inscrit dans la loi. C'est cela, la différence. Votre mémoire ne vous avait pas fait défaut, elle était bonne, c'était une question de règlement. Finalement, c'était une question de contact, de verres de contact.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Article 140?

M. Côté (Charlesbourg): Quiconque contrevient à l'un des articles: 65 - c'est le permis de classe appropriée - 74 c'est le permis de la Commission des transports du Québec - 94 - plus qu'un permis - 96 - utilisation d'un permis de conduire par d'autre3 - 99 - un apprenti conducteur doit être assisté, ce dont on a discuté tout à l'heure - au premier alinéa de l'article 100 - qui est suspendu, on l'a suspendu, c'est selon ce qui lui arrivera - ou à l'un des articles 101 ou 133...

Une voix: À l'article 133, le titulaire d'un permis d'école de conduite doit tenir un registre.

M. Côté (Charlesbourg): ...commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 200 \$ à 300 \$.

On me dit que l'article 100 - on vient peut-être de débrouiller tout ça - était suspendu parce qu'il n'y avait pas d'infraction. Cela rejoint peut-être le manque d'information qu'on avait ce matin.

M. Dufour: Ce n'est pas pour ça qu'on

l'avait suspendu, M. le ministre. On s'était rendu compte qu'à un moment donné il y avait comme des voeux pieux. C'était de guider les manoeuvres de l'apprenti conducteur et d'intervenir au besoin.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez raison.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que cela dispose de...

Mme Harel: Ce sont là des infractions de même niveau selon la régie.

M. Lalande: La liste, au fond, pour vous permettre de mieux voir l'article, c'est de posséder un permis de la classe appropriée et avoir entre 18 ans et 70 ans pour conduire certains véhicules de conduite; posséder un seul permis de la même classe; permettre l'utilisation de ce permis par une autre personne, etc. Le titulaire d'un permis d'apprenti conducteur doit être assisté d'un titulaire de permis de conduire. Le titulaire d'un permis d'apprenti conducteur de moto peut utiliser son permis seulement pour le cours de conduite et le titulaire d'un permis d'école de conduite doit tenir un registre. C'est de même nature.

M. Dufour: S'ils sont de même nature comme infraction, est-ce qu'il y a un assortiment de points d'inaptitude qui pourrait se greffer à ça en plus?

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Non, aucun point. Il pourrait avoir un dossier? Non plus?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Le paiement de l'infraction fait automatiquement que tu redeviens...

M. Dufour: Non, pas nécessairement.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-là.

M. Dufour: Oui, dans ce cas-là, mais quelqu'un qui fait un excès de vitesse, même s'il paie l'amende, il a des points d'inaptitude aussi. Donc, ma philosophie, mon approche globale par rapport à ce paragraphe, c'est qu'il faut avoir un choix d'amendes. Si elles sont trop élevées, dans le fond il y a juste une classe de gens qui sont capables de payer les amendes trop élevées. On devrait peut-être mettre les amendes moins fortes, mais mettre la sanction plus forte ailleurs.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre dans le processus, c'est qu'avant même d'être sur la route pour perdre des points d'inaptitude il faut que la personne

réponde à un certain nombre de choses. Il faut qu'elle se qualifie. Quand tu arrives sur la route... Ce n'est pas le fait que tu aies un permis qui fait que tu vas faire une infraction, c'est de l'utiliser et de contrevenir aux lois et règlements.

Mme Harel: Oui, parce qu'il est possible qu'il n'y ait aucune infraction, excès de vitesse ou autre infraction au Code de la route,

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Adopté, M. le Président?

Le Président (M. Rochefort): J'attends un signe.

Mme la députée de Maisonneuve?

Mme Harel: Adopté, M. le Président.
(17 h 30)

Le Président (M. Rochefort): Article 141?

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'un des articles 107 - qui stipule de remettre un permis qui fait l'objet d'une suspension - ou 129 - qui est un permis d'enseignement - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$", alors qu'actuellement c'est de 200 \$ à 500 \$.

M. Dufour: Est-ce que vous approchez l'infraction de quelqu'un qui refuse de remettre son permis? Il y a un peu une action criminelle vis-à-vis du droit.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Et vous acceptez de l'absoudre parce qu'il a payé. Cette personne va payer une amende.

Mme Harel: C'est la révocation.

M. Dufour: Oui, la révocation, mais il va payer une amende en plus.

Mme Harel: S'il ne retourne pas son permis.

M. Dufour: Il y a deux peines, à mon point de vue.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, M. Lalonde ou M. le ministre pourrait-il nous expliquer si, dans le cas de l'application de l'article 141, il y a révocation déjà ou suspension du permis en vertu d'un jugement. Ce n'est pas simplement un avis écrit de la régie. Il y a eu jugement de révocation.

M. Lalonde: Dans tous les cas, il faut bien comprendre que la Régie de l'assurance automobile, dans les suspension et révocation de permis, c'est après une décision judiciaire ou après un plaidoyer de culpabilité quand quelqu'un paie son amende, qu'il accepte, qu'il reconnaît qu'il est coupable. Une fois qu'il est révoqué, donc qu'il n'a plus le droit de conduire. Je pense que c'est une infraction qui est grave de ne pas retourner son permis de conduire parce qu'il pourrait être tenté de l'utiliser à nouveau alors qu'il est sous l'effet d'une révocation ou d'une suspension.

Mme Harel: Donc, il y a une décision judiciaire* Ce n'est pas simplement une décision administrative de la régie, une décision qui pourrait parfois être entachée, disons-le, en fait, je ne sais trop, non pas d'irrégularité, mais d'une... Comment pourrions-nous le dire?

M. Côté (Charlesbourg): ...

Mme Harel: D'une rapidité intempestive. Il y a une décision judiciaire. Il y a eu un plaidoyer de culpabilité et la personne dont le permis est révoqué ou suspendu fait défaut de le retourner à la régie. Il se promène encore avec son permis dans ses poches. Est-ce que c'est cela?

M. Lalonde: Et il y a une autre balise. C'est à la demande de la régie en plus. La régie le lui aura demandé. Non seulement il aura été suspendu, mais on le lui aura demandé et il refuse de le remettre et c'est à ce moment-là que la sanction...

M. Côté (Charlesbourg): Cela commence à être grave un peu, là.

M. Dufour: Oui, à l'exception que vous reconnaissez que la personne va payer l'amende et qu'elle ne sera pas passible de prison. Si elle paie, il n'y a pas de prison. C'est la restriction que j'ai.

Mme Harel: Mais si elle ne paie pas, il n'y a pas de prison non plus.

M. Dufour: Il y aura une saisie-arrêt.

M. Côté (Charlesbourg): Non. Si elle ne paie pas, il n'y a pas de prison non plus.

M. Dufour: Mais le jugement de cour va faire que cela va se payer.

Mme Harel: Le jugement de cour, c'est de lui enlever son permis.

M. Dufour: Oui, mais la deuxième "shot". Il faut qu'il aille quelque part pour payer 300 \$ à 600 \$.

Mme Harel: Écoutez! Il pourrait toujours y avoir, j'imagine, outrage au tribunal. Si un tribunal décide qu'il y a révocation ou suspension, que la personne ne remet pas le permis....

M. Lalande: De façon très précise, il y a toujours la Loi sur les poursuites sommaires qui s'applique. À défaut de paiement, la prison. C'est général quand on ne paie pas, mais ce n'est peut-être pas la situation qu'on recherche. C'est l'alternative à l'emprisonnement. Là, on dit simplement: C'est de payer l'amende, voilà. Vous êtes en infraction, on prend toutes les dispositions pour faire payer l'amende. Bien sûr, on peut ajouter plus. Quelqu'un qui est déjà sous l'effet d'une révocation, on ne peut pas lui révoquer son droit à nouveau, mais on va lui suspendre son droit d'obtenir. On va allonger le délai s'il ne le fait pas.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Le seul point qui me chicote, c'est l'amende. Je ne dis pas que c'est correct ce qui se passe. J'ai l'impression que quelqu'un doit remettre son permis, etc. Je regarde avec gros bon sens s'il y a moyen d'expliquer, en tout cas, un peu ma réaction à cela. On dit: Les gens doivent être tous égaux devant la loi. Donc, il y a des gens qui ont un peu plus de moyens que d'autres. Il y en a qui peuvent profiter de cela pour s'opposer. Ils vont causer un peu plus de trouble. Ils ne sont pas plus intelligents pour cela. Mais, au bout de la course, ils disent: Moi, je vais payer et ce n'est pas plus grave que ça. La personne qui a moins de moyens financiers, à quoi s'expose-t-elle? C'est évident que la régie ne la laissera pas aller comme ça. La cour va insister pour se faire payer. Je ne sais pas comment...

M. Côté (Charlesbourg): On ne peut pas mettre l'amende avec le pourcentage du revenu de l'individu. On aurait des problèmes.

M. Dufour: Non, mais admettons ensemble que les gens qui ont un peu plus de revenus peuvent agir différemment par rapport à... Parce que, aujourd'hui, quand on parle des amendes, de combien étaient ces amendes avant?

M. Côté (Charlesbourg): Elles étaient de 200 \$ à 500 \$ et elles passent de 300 \$ à 600 \$.

M. Dufour: De 200 \$...

Mme Harel: M. le Président...

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce que je me trompe si je crois qu'il n'y a pas d'emprisonnement maintenant en cas de défaut de paiement d'amende au Québec? Il y a des peines compensatoires ou des travaux communautaires, mais il n'y a plus d'incarcération. La société n'a plus les moyens d'incarcérer des gens qui ne paient pas leur amende. Ce sont des travaux communautaires ou des peines compensatoires. C'est une peine compensatoire en travaux communautaires.

M. Côté (Charlesbourg): Le problème, c'est que cela coûtait plus cher de les garder en dedans que la peine.

M. Dufour: Quand on pouvait les mettre en dedans. Des fois, on n'était pas capable, pas d'espace.

Le Président (M. Rochefort): Cela dispose de l'article 141⁷ Adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Article 142.

M. Côté (Charlesbourg): Article 142: "Quiconque donne sciemment un renseignement faux ou trompeur lors de la demande d'un permis commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$." Avant, c'était de 200 \$ à 500 \$. Vraiment des cas de fraude.

M. Lalande: Lorsque l'intention coupable doit être prouvée. Le doute raisonnable.

Mme Harel: Il faut qu'il y ait preuve qui soit portée devant le tribunal.

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

Mme Harel: Oui. Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Article 143.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient au premier alinéa de l'article 105 - qui dit qu'une personne ne peut conduire un véhicule routier alors que son permis ou la classe de celui-ci l'autorisant à conduire un tel véhicule fait l'objet d'une révocation ou d'une suspension ou que son droit d'obtenir un permis ou une telle classe fait l'objet d'une suspension - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$, si son permis ou son droit d'en obtenir un fait l'objet d'une révocation ou d'une suspension

pour un motif autre que ceux visés à l'article 180" - qui est la révocation du permis ou la suspension du droit d'en obtenir un pour offense criminelle. C'est le même niveau d'augmentation à la fois du plancher et du plafond de 100 \$,

Mme Harel: De quelle infraction s'agit-il à l'article 143⁹ Ce sont des infractions criminelles? Délit de fuite et toutes ces infractions?

M. Lalande: À l'article 105.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 105, c'est la conduite d'un véhicule lorsque le permis est révoqué ou suspendu ou que son droit d'en obtenir un est suspendu. L'article 180, c'est la révocation du permis ou la suspension du droit d'en obtenir un pour offense criminelle. Vraiment, on est dans le...

Mme Harel: C'est conduire sans permis, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Conduire lorsque son permis est suspendu ou révoqué, indépendamment du motif, que ce soit pour des points d'inaptitude ou que ce soit pour des offenses criminelles. C'est distingué.

Mme Journeault-Turgeon: Pour un motif autre - la fin de l'article 143 - que ceux visés à l'article 180. Pour des motifs autres qu'une suspension ou une révocation à la suite...

Mme Harel: Et, à l'article 144, on verra lorsqu'il s'agira d'une infraction criminelle.

Mme Journeault-Turgeon: L'amende est plus importante.

Mme Harel: À l'article 143, on pourrait dire que cela pourrait être conduire sans permis lorsqu'il y a eu une révocation pour inaptitude.

M. Côté (Charlesbourg): Pour inaptitude, c'est cela.

Mme Harel: C'était déjà, dans le texte actuel, de 200 \$ à 500 \$.

M. Côté (Charlesbourg): De 200 \$ à 500 \$.

Le Président (M. Rochefort): L'article 143 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Article 144.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 144, c'est l'objet de l'article 180: "Quiconque contrevient au premier alinéa de l'article 105 - qu'on a vu tout à l'heure - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$, si son permis ou son droit d'en obtenir un fait l'objet d'une révocation ou d'une suspension conformément à l'article 180." À ce moment, ce sont des offenses criminelles.

Mme Harel: Est-ce qu'on doit comprendre que c'est la même amende que celle qui existe présentement?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Exactement, de 600 \$ à 2000 \$.

M. Lalande: Il y a concordance avec le Code criminel aussi et le juge peut aller jusqu'à 2000 \$. On s'ajustait. Le juge peut...

M. Dufour: Il est mieux de saisir l'auto.

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Article 145.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'article 106..."

Le Président (M. Rochefort): M. le ministre, on a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Vous avez raison, M. le Président. L'article 145 se lirait maintenant comme suit: "Quiconque contrevient à l'article 106 - qui parle de l'interdiction de laisser conduire un véhicule routier par une personne dont le permis est révoqué ou suspendu - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$, si le conducteur du véhicule est passible de l'amende visée à l'article 143."

Mme Journeault-Turgeon: C'est la personne qui conduit pendant une révocation pour un motif autre que criminel.

M. Côté (Charlesbourg): ...et de 600 \$ à 2000 \$, si le conducteur du véhicule est passible de l'amende visée à l'article 144 pour l'offense criminelle.

Une voix: Cela avait été adopté par le projet de loi 60.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est encore une fois la consécration des peines. C'est-à-dire qu'il peut être passible de l'amende pour points d'inaptitude qui s'ajoute à l'amende, il peut être passible de l'amende pour conduite sans permis.

Mme Journeault-Turgeon ...distincte si on laisse conduire quelqu'un qui n'a pas de permis, mais à la suite d'une révocation pour des infractions criminelles ou si on laisse conduire quelqu'un qui n'a pas de permis mais à la suite d'une révocation pour des points d'inaptitude.

Quiconque contrevient à l'article 106 - c'est l'infraction de laisser conduire quelqu'un - est passible de 300 \$ d'amende.

Mme Harel: Excusez-moi.

Mme Journeault-Turgeon: Quand on dit: quiconque contrevient à l'article 106, c'est l'infraction de laisser conduire; si la voiture est conduite, si le conducteur est passible d'une amende qui est visée à l'article 143. C'est le cas de la révocation pour des motifs autres que l'infraction criminelle; et, si on laisse conduire la voiture par quelqu'un qui fait l'objet d'une révocation pour des infractions criminelles, c'est l'article 144, l'amende est de 600 \$ à 2000 \$.

M. Lalande: On fait une concordance. Dans un premier temps on dit: si vous conduisez vous-même votre véhicule, alors que votre permis est suspendu ou qu'il est révoqué pour points d'inaptitude, c'est de 300 \$ à 600 \$. Si vous conduisez alors que votre permis est révoqué pour une infraction criminelle, c'est de 600 \$ à 2000 \$. La même chose s'applique si vous permettez à quelqu'un de conduire alors que vous savez que son permis est sous l'effet d'une révocation. Les mêmes règles s'appliquent à l'un ou à l'autre, que vous le fassiez vous-même ou que vous le fassiez faire par quelqu'un d'autre.

Mme Harel: Là, M. le Président, toute la question c'est d'interpréter: alors que vous savez qu'il était sous le coup d'une révocation.

Une voix: D'un incident.

Mme Harel: Tout cela, c'est donc un fardeau de la preuve qui est sur les épaules...

M. Côté (Charlesbourg): ...de la couronne.

Mme Harel: Dans ce cas précis quel est

le montant de l'amende actuelle⁷

M. Côté (Charlesbourg): De 500 \$ à 2000 \$.

Mme Harel: De 500 \$ à 2000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Lalande: À l'heure actuelle, c'est de 500 \$ à 2000 \$.

M. Côté (Charlesbourg): De 500 \$ à 2000 \$.

M. Lalande: Et là, c'est de 600 \$ à 2000 \$.

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

M. Côté (Charlesbourg): On n'exige pas encore de payer sur le champ.

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): On n'exige pas encore de payer sur le champ.

Le Président (M. Rochefort): Ce sera dans le prochain projet de loi?

M. Dufour: Non, mais il va payer sur le chemin parce qu'il va être dans le chemin après cela. C'est le ministre qui va être payé; il va payer sur le chemin parce qu'il va être dans le chemin après.

M. Côté (Charlesbourg): Non, mais le but véritable c'est de permettre au gars, au moins d'être encore dans le chemin.

Une voix: À la personne.

M. Côté (Charlesbourg): À la personne.

Le Président (M. Rochefort): L'amendement 145 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): L'article 145 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Rochefort): J'appelle l'article 146. On a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): Qui se lit comme suit: "Remplacer l'article 146 par le suivant: "Quiconque utilise pour conduire un véhicule routier un document qui peut être confondu avec un permis délivré par la régie

ou par une autre autorité administrative compétente commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$.". Alors, dans ce cas-ci, il est clair que c'est de la falsification.

Une voix: C'est une falsification de permis.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. C'est une falsification de permis et l'amende actuelle est de 500 \$ à 2000 \$; on passe de 600 \$ à 2000 \$.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté, alors l'amendement à l'article 146 est adopté. Est-ce que l'article 146 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. L'article 147. Encore un papillon, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. "Remplacer dans la première ligne de l'article 147 l'expression: "à l'un des articles 132 ou 134" par la suivante: "au premier alinéa de l'article 127 ou à l'un des articles 132 et 134.". (17 h 45)

Mme Journeault-Turgeon: C'est une modification technique, tout simplement, qui reporte ce qui était prévu à l'article 146 à l'intérieur de l'article 147 pour créer un espace qu'on a utilisé pour le nouvel article 146.

Le Président (M. Rochefort): Adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Cela concerne toujours les écoles de conduite?

M. Côté (Charlesbourg): Les écoles de conduite.

M. Dufour: Il me semble qu'il y a des lois dans lesquelles... Je comprends que l'automobile, c'est important et c'est dangereux, etc. Mais est-ce que, dans d'autres métiers, dans d'autres groupes, les amendes s'apparentent un peu à cela? Pour quelqu'un qui, par exemple, ouvrirait une école ordinaire sans permis du ministère de l'Éducation, est-ce qu'il y a des amendes? Il pourrait y avoir des écoles clandestines, il pourrait y avoir des métiers, par exemple, des gens qui exercent la coiffure dans des conditions qui ne sont pas sanitaires - le

danger pour la santé publique est là aussi - est-ce que cela ressemble un peu à cela?

M. Lalande: Il y a cependant, M. le député, une correspondance avec les recycleurs de pièces d'autos, comme les commerçants qui font le commerce de pièces d'autos, avec les commerçants aussi qui en vendent, les concessionnaires de voitures... C'est une même amende qui correspond à celle-ci. Ce n'est pas simplement pour les écoles de conduite, c'est un permis, c'est une licence d'opérer... Cette licence, quel que soit le commerçant, s'y apparente.

M. Dufour: Ce que j'essayais d'amener, ce sont des points de comparaison avec d'autres activités qui se font de façon clandestine - parce que c'est un peu de la clandestinité aussi - et ma question était à savoir si vraiment les amendes ont des points de comparaison avec d'autres activités qui se passent dans d'autres domaines, dont un en particulier qui s'appelle la santé.

Supposons, par exemple... Les comparaisons ne sont jamais exactes... Si quelqu'un pouvait...

Mme Harel: Une clinique.

M. Dufour: Si quelqu'un pouvait faire marcher une clinique sans permis, est-ce que les amendes seraient similaires? Parce que là, il n'a pas le choix: Le minimum, c'est 600 \$, le maximum, c'est 2000 \$; j'imagine que, quand il récidive, cela augmente jusqu'à 2000 \$.

M. Lalande: Les montants de ces amendes ont été fixés après concertation et discussions avec les partenaires. Par exemple, l'Association des écoles de conduite du Québec, l'Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile du Québec, les gens pour les pièces d'automobiles qui sont l'association des concessionnaires... la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, l'association qui s'occupe du recyclage des pièces d'auto... Ces gens, ces partenaires avec qui nous avons discuté longuement se sont dits qu'il fallait qu'il y ait une amende, un minimum qui est substantiel et qu'autrement, cela équivaldrait à quelqu'un qui peut agir sans permis. Ce sont les discussions que nous avons eues, mais nous n'avons pas fait de correspondance avec l'enseignement ou l'éducation, par exemple.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière, avez-vous complété?

M. Dufour: Est-ce que les montants de ces amendes sont vraiment pour répondre à cette nouvelle philosophie qui veut qu'on ne puisse plus emprisonner quelqu'un pour des

coûts? Dans le fond, cela équivaut presque à... Je ne sais pas... Pour un individu, les coûts qu'il va avoir à payer. Imaginez-vous 2000 \$ ou disons 1600 \$ ou 800 \$ pour quelqu'un qui gagne sa vie... 600 \$, c'est 600 \$ net qu'il a réussi à économiser et qu'il enlève à quelque parti. Ce sont des montants qui sont...

M. Lalande: Nous faisons référence à des entreprises: c'est quelqu'un qui ouvre une école de conduite ou quelqu'un qui a un garage ou quelqu'un qui a une entreprise de recyclage. On a fait une distinction quand c'est l'individu même, par exemple. L'amende pour l'enseignant va être de 300 \$ à 600 \$; pour l'enseignant, ce sera moins que pour l'école de conduite.

M. Dufour: Je comprends tout de même qu'il faut faire attention au mot "entreprise". Les entreprises, les PME, c'est 80 % du Québec. Elles ont en-deça de cinq employés et il en tombe 80 % dans les cinq premières années... Je trouve cela "plate", mais...

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que ce qu'il faut comprendre, c'est que ce paiement va passer dans les frais de la compagnie.

Une voix: Un cours de conduite, c'est 200 \$.

Le Président (M. Rochefort): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il y a sans doute deux éléments à examiner, le premier étant qu'il vaut mieux comparer un commerce - puisqu'une école de conduite est un commerce - avec l'équivalent qui serait, par exemple, la conduite sans permis dans le cas d'un taxi. Quelle est l'amende prévue? Finalement, on est dans un domaine où le défaut d'avoir un permis renvoie à l'obligation que fait l'État de suivre des cours de conduite avant de passer un permis devant la régie. Il y a une intervention législative de l'État qui rend obligatoire le cours de conduite avant d'obtenir le permis de conduire. C'est une manne inespérée qui est offerte, d'une certaine façon. Je ne pense pas qu'il y ait d'autre enseignement, au Québec, où l'on oblige l'obtention du cours avant d'aller... À ce moment-là, il y a une clientèle qui est captive. C'est certain que l'État détermine une clientèle captive et offre à ses écoles de conduite une clientèle captive, en contrepartie de quoi, il peut devenir très alléchant d'ouvrir une école, vu qu'il y a une clientèle qui, par nécessité, va devoir passer par des cours.

M. Côté (Charlesbourg): Et ajoutez...

Mme Harel: À ce moment-là, si

l'amende n'est pas suffisante...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: ...c'est évident qu'il peut y avoir inéquité à l'égard des écoles qui, elles, paient le permis. Il peut en résulter que c'est moins cher de payer l'amende que d'obtenir un permis, même avec le gel des permis pour deux ans.

M. Côté (Charlesbourg): Si je suis la logique du député de Jonquière, au moment où l'on a parlé du gel, il disait que les permis allaient prendre de la valeur.

M. Dufour: Oui, mais il ne faut pas oublier une chose par exemple, c'est que pour la personne qui va aller passer son examen ou qui va aller demander son permis de conduire, normalement, il faut que ce soit à une école reconnue. Quel serait l'avantage pour quelqu'un de donner des cours ou de maintenir une école clandestine? Je ne comprends plus. Cela m'embête un peu. Le cours n'a aucune valeur, il n'est pas possible d'avoir...

Le Président (M. Rochefort): D'avoir des permis.

M. Dufour: Oui. Quel est le but que l'on recherche à travers tout cela? On va chercher des gens coupables qui ne sont pas coupables. Je ne le sais pas.

M. Lalande: Pour répondre à votre question, pour bien se situer, une école de conduite qui fonctionnerait sans permis... Il y en a qui le font à l'heure actuelle. À l'heure actuelle, c'est beaucoup plus payant de fonctionner sans permis d'école de conduite, parce que la seule pénalité, c'est celle qui est donnée à la suite d'un jugement sur poursuite sommaire qui vient bien des mois après. Dans un premier temps, celui qui fait affaire sans permis... Il faut s'assurer que ceux qui enseignent sont compétents pour enseigner. N'importe qui n'ayant pas de permis, par définition, pourrait l'être moins en tout cas. La première étape, c'est de 600 \$ à 2000 \$. La deuxième étape, si vous contrevenez encore à ceci, il y a une possibilité de suspendre le permis de fonctionnement pour trois mois. S'il y a récidive, c'est de six mois et une autre récidive, c'est un an. Il y a l'amende dans un premier temps, ensuite, ce sont les suspensions.

Comme vous l'avez souligné, ce sont des petites et moyennes entreprises dont il est question. On ne veut pas fermer les portes la journée où elles le font, sauf qu'on les avertit. Le premier coup de semonce, c'est l'amende, le deuxième, c'est la suspension, le troisième, c'est la suspension

de six mois et ainsi de suite.

Le Président (M. Rochefort): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Ce que j'essaie de faire valoir, c'est que quelqu'un qui veut avoir un permis, c'est déjà dans la loi, doit avoir suivi un cours à une école. Prenons l'exemple de quelqu'un qui a suivi un cours. Il va à la régie et dit: Je voudrais avoir mon permis. J'imagine que la personne de la régie va dire: Oui, votre nom, votre adresse. Est-ce que vous avez suivi un cours? Il faut une preuve de ce cours. La personne de la régie va regarder ce cours et va dire: Quelle école vous a donné ce cours? Vous avez un certificat, vous avez suivi un cours, mais cette école n'est pas reconnue. Comment la personne va-t-elle avoir son permis si l'école n'est pas reconnue?

M. Lalande: Une école de conduite qui est active - encore une fois, c'est pour cela que c'est important de pénaliser et de vraiment maintenir... - doit donner un cautionnement qui va fluctuer de 20 000 \$ à 100 000 \$, selon le nombre d'élèves inscrits. Si l'école est réglementaire, à ce moment-là, on va payer, effectivement, il va falloir rembourser. Pour les écoles qui ne sont pas dans le réseau, c'est comme le problème, par exemple, d'acheter une voiture d'un simple citoyen au lieu de l'acheter d'un garagiste. En l'achetant chez un garagiste, vous avez une protection. Cela nous apparaît assez important de protéger au moins ceux qui se conforment à la loi.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'amendement à l'article 147 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Est-ce que l'article 147 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 148.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque emploie pour enseigner la conduite d'un véhicule de promenade autre qu'un cyclomoteur une personne qui n'est pas titulaire d'un permis d'enseignement, commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$".

Actuellement, cette amende est de 500 \$ à 2000 \$. C'est toujours l'entreprise qui est visée.

Mme Harel: Pour un titulaire, il doit

passer les conditions et les examens.

M. Côté (Charlesbourg): Les cours, les examens et être référé par le Centre de la main-d'oeuvre, dans le cas du chômage, comme on l'évoquait tout à l'heure.

M. Lalande: Quelqu'un qui emploierait une personne n'ayant pas sa licence de moniteur ou d'instructeur en conduite automobile.

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 149.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à une disposition réglementaire dont la violation constitue une infraction en vertu du paragraphe 22° de l'article 616 - c'est la réglementation concernant les écoles de conduite - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$, s'il s'agit d'un titulaire de permis d'enseignement, et de 600 \$ à 2000 \$, s'il s'agit d'un titulaire d'un permis d'école de conduite."

C'est ce que M. Lalande évoquait tout à l'heure, la distinction entre l'individu et la personne morale.

Le Président (M. Rochefort): Adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. J'appelle l'article 150.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque utilise sciemment, dans l'exploitation d'une école de conduite, tout ou partie de l'examen préparé par la régie pour évaluer la compétence de ceux qui désirent obtenir un permis de conduire, commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$."

Si cet article est adopté, je vous proposerais qu'on suspende pour le souper.

Le Président (M. Rochefort): Vous n'avez pas de question? J'en ai une, M. le ministre. Vous allez m'excuser. Si je comprends bien, les formulaires d'examen de la régie varient peu et, en conséquence, ils deviennent presque un document largement connu et des situations pourraient se produire où l'essence du cours de conduite serait comment réussir son examen puisqu'on a déjà le formulaire. Est-ce exact?

M. Côté (Charlesbourg): Actuellement, dans certaines écoles de conduite, le but n'est pas de donner l'enseignement sur

l'ensemble du Code de la sécurité, mais davantage un enseignement qui permette de répondre aux questions de la Régie de l'assurance automobile pour passer l'examen.

Il est de commune renommée que certaines écoles se sont permis d'aller récupérer une, deux, trois ou quatre questions d'individus qui retenaient la question, la transmettaient, et construisaient ainsi le cours en fonction de ces questions. Je ne sais pas à quelle fréquence on change les examens, mais...

Le Président (M. Rochefort): Est-ce qu'il existe plus qu'un formulaire, d'abord?

M. Lalande: Il y a dix ensembles d'examens qui sont brassés informatiquement régulièrement. Toutefois, il y en a des brillants qui viennent à bout d'avoir la clé de correction. Il y en a d'ailleurs qui vendaient des clés de correction. C'est de plus en plus difficile, mais plus on innove, plus cela suit en arrière aussi.

Le Président (M. Rochefort): D'accord. Quand vous dites que vous avez dix ensembles, avec l'opération de l'ordinateur, cela donne plus de dix types de formulaires.

M. Lalande: Oui, beaucoup plus.

Le Président (M. Rochefort): Combien? Qu'est-ce que c'est à l'oeil, l'ordre de grandeur?

M. Lalande: Peut-être dix fois le nombre.

Le Président (M. Rochefort): Environ 100.

M. Lalande: Oui, environ. Cependant, vous comprendrez que c'est difficile, car il faut équilibrer. L'indice de difficulté doit être le même, quel que soit le "set" ou le kit qu'on utilise.

Le Président (M. Rochefort): Est-ce que l'article 150 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Il demeure que c'est difficile de dire carrément que quelqu'un ne s'en sert pas.

M. Lalande: C'est pour cela que le mot "sciemment" y est; "Quiconque utilise sciemment", cela veut dire qu'il faut faire une preuve d'intention coupable hors de tout doute raisonnable.

M. Dufour: Mais vous avez en plus, j'Imagine - cela fait longtemps que j'ai passé un examen - encore le test sur la route.

M. Côté (Charlesbourg): Vous en avez passé un le 2 décembre 1985.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Oui, mais celui sur la route, j'espère qu'il existe encore.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Vous en avez passé un le 2 décembre 1985.

M. Dufour: Avec succès.

M. Côté (Charlesbourg): Ah oui!

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Côté (Charlesbourg): Hors de tout doute.

M. Dufour: Vous avez donc encore le test sur la route qui détermine si la personne possède au moins les éléments essentiels.

M. Lalande: Pour déterminer si elle est apte à conduire.

M. Dufour: Quand quelqu'un fait passer cet examen, il doit être tenté durant les cours, ou avec ses cours, de passer des questionnaires qui ressemblent un peu à ceux de la régie. Comment déterminerez-vous qu'il ne s'est pas servi de ce qu'il savait?

M. Lalande: Ce qu'on veut vraiment, c'est écarter ceux qui ont la clé de correction et qui donnent les réponses à l'examen, en d'autres mots. C'est ce que l'on veut, écarter ceux qui viennent copier, faire du plagiat de l'examen et qui le distribuent à leurs élèves de sorte que ces derniers n'apprennent que les réponses de l'examen théorique, au fond.

Le Président (M. Rochefort): L'article 150 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Rochefort): Adopté. Sur ce, nous suspendons nos travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 h 13)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend donc maintenant ses travaux pour poursuivre l'étude du projet de

loi 127, Code de la sécurité routière.

Au moment de la suspension, nous en étions à l'article 151. M. le ministre.

Obligations particulières des commerçants et des recycleurs

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, vous allez le remarquer, c'est la preuve évidente d'une simplification de l'article 22 actuel qui se retrouve dans l'article 151, dans le Code de la route, effectivement. On remonte au temps de César, au temps du Code de la route. Nous sommes à l'article 151 qui se libelle ainsi: "Pour faire le commerce de véhicules routiers, une personne doit être titulaire d'une licence de commerçant délivrée par la régie, sur paiement de frais fixés et aux conditions et formalités établies par règlement."

Cette disposition vise à reconduire l'obligation qui existe au paragraphe 1 de l'article 22 du Code de la route pour tout commerçant de véhicules routiers de détenir une licence. Ce rapatriement a pour but de ne pas garder indéfiniment en vigueur les articles du Code de la route qui traitent de ces sujets. Le texte proposé prévoit que le montant des frais est fixé par règlement au lieu d'être fixé dans la loi, comme c'est le cas actuellement. Cette façon de procéder permet plus de souplesse lorsqu'il faut procéder à des changements dans ce cas-là.

Une voix: Envoyez-en pas trop!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a une intervention? Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 151?

Mme Harel: Le commerce de véhicules routiers, est-ce que c'est une autre façon de parler des... Non pas des garagistes, non.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Seulement des commerçants.

Mme Harel: Des commerçants. Ce sont les commerçants de véhicules neufs autant qu'usagés.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Il est bien heureux que vous soyez assise à la place du député de Jonquière.

Une voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 151? Est-ce que l'article 151 est adopté⁹

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 152.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai le droit d'apprécier le travail de mademoiselle.

M. le Président, l'article 152 remplace l'article 22 et se lit comme suit: "La personne qui demande une licence de commerçant doit fournir à la régie un cautionnement.

"Ce cautionnement garantit au propriétaire d'un véhicule routier volé, vendu par le commerçant, le remboursement du prix que ce propriétaire a payé à l'acheteur du véhicule pour en recouvrer la possession sur revendication comme chose volée. Le commerçant et la caution sont tenus solidairement au remboursement du prix payé par le propriétaire.

"Ce cautionnement garantit également l'exécution d'un jugement ou d'une transaction mettant fin à une poursuite civile intentée en vertu de la Loi sur la protection du consommateur (L.R.O., chapitre P-40.1) entre un consommateur et un titulaire de licence."

M. le Président, je vais avoir un commentaire quelque part; c'est une modification de forme.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 152? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Merci, M. le Président. Quelle est la nature de ce cautionnement? Quel est le montant qui doit être payé.

M. Lalande: Le montant dont nous avons discuté sera axé sur le chiffre d'affaires et le nombre de véhicules; il n'est pas encore déterminé, mais il y a eu des évaluations. Cela pourra fluctuer probablement entre 20 000 \$ - encore une fois cela se ressemble assez entre les écoles de conduite - et peut-être 100 000 \$ selon le chiffre d'affaires.

Mme Harel: Présentement n'y a-t-il pas un cautionnement requis de la part des commerces⁷

M. Lalande: Oui. Si un commerce vend des véhicules de promenade, il y a un cautionnement fixé à tel montant qui varie encore si on y vend des autobus ou des véhicules lourds. Cela prête à discussion à l'heure actuelle et on voudrait beaucoup plus l'axer en fonction du chiffre d'affaires des commerces plutôt que selon les catégories de véhicule.

Mme Harel: C'est assez vétuste, en fait, les catégories de véhicule. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article

152 est adopté. J'appelle maintenant l'article 153.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 153, M. le Président, se lit comme suit: "Pour faire le commerce de véhicules routiers mis au rancart, de pièces provenant de ces véhicules ou de carcasses de véhicules ainsi que pour faire le commerce de remettre en circulation des véhicules routiers qu'elle monte avec les pièces ou les véhicules reçus, une personne doit être titulaire d'une licence de recycleur délivrée par la régie, sur paiement des frais fixés et aux conditions et formalités établies par règlement."

Cette disposition de droit nouveau, a pour but d'obliger le recycleur à être titulaire d'une licence pour exploiter son commerce. Le recycleur reçoit des véhicules routiers et des pièces de véhicule routier, il revend des carcasses de véhicules routiers ou remet en circulation des véhicules. Pour ces raisons, il est tout aussi important de l'assujettir à l'obligation de détenir une licence et de fournir un cautionnement pour couvrir des réclamations basées sur le vol de véhicules ou sur des créances nées de jugements intentés par un consommateur contre le recycleur, en vertu de la Loi sur la protection du consommateur.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Présentement, pour un recyclage, c'est un terme élégant, il n'est pas nécessaire d'avoir une licence d'exploitation?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: La seule nécessité qui était prévue au Code de la route, encore une fois, disposition qui n'avait pas été abrogée, compte tenu du vide juridique, c'était la nécessité que ces gens tiennent un registre mais sans licence, de sorte qu'on ne sait pas qui est recycleur et qui ne l'est pas. Cette demande bien articulée d'astreindre les recycleurs à une licence de commerçant, comme les autres, nous provient de l'Association des recycleurs de pièces d'autos et camions Inc., qui souhaite mettre un peu d'ordre à l'intérieur des "scrap yards".

Le Président (Saint-Roch): Est-ce que l'article 153 est adopté?

Mme Harel: Cette association de recycleurs, elle comprend plusieurs commerces?

Le Président (Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Oui. La majorité des gens

qui font le recyclage des pièces d'auto, 80 % environ, font partie de cette association. Il y a des échanges entre eux pour maintenir une certaine qualité et tous les échanges de commerce qu'il peut y avoir entre les recycleurs de pièces d'auto.

Mme Harel: M. le Président, peut-être pourrions-nous savoir si la régie est au courant du nombre d'autos volées chaque année qui sont remises en circulation? Je ne sais pas si on connaît tout le circuit des autos qui sont remises en circulation après avoir été volées, mais le nombre d'autos volées est-il rapporté à la régie?

Le Président (Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Oui, c'est rapporté. Je regrette, nous n'avons pas l'information exacte. Ce qu'on peut vous dire cependant en ce qui concerne le Canada, c'est que nous avons le championnat des autos volées et que nous avons également le championnat de la faible récupération des autos volées. Ceci est en bonne partie dû à ce problème qui se passe à l'intérieur des établissements de recyclage de pièces d'auto. L'Ontario et la plupart des provinces, d'ailleurs tous les États américains, se sont prévalus de telles dispositions. Pour certains, c'est la Loi sur la protection du consommateur, ce sont les offices qui s'occupent de ce genre de contrôle et, au Québec, il a été déterminé que ce sera la Régie de l'assurance automobile. Cela rejoint l'accord de l'Office de la protection du consommateur, de même que de l'association des recycleurs.

Mme Harel: Avez-vous fait des études qui peuvent démontrer qu'il peut y avoir une réduction du nombre d'autos volées, du fait qu'elles ne peuvent plus être remises en circulation?

M. Lalande: Nous en sommes convaincus, c'est pourquoi la disposition est proposée. Au fond, essentiellement, les commerçants de pièces d'auto devront nécessairement avoir une place d'affaires qui n'est pas une place flottante où on apprend seulement par les journaux que quelqu'un tient commerce. Il devra avoir une place d'affaires avec des équipements, c'est-à-dire au moins un garage où on tient feu et lieu. Il devrait y avoir un cautionnement et plus que cela, l'ensemble des pièces d'autos devront être identifiées, les pièces majeures par exemple: le moteur ou la transmission du véhicule ou les ailes du véhicule. Elles devront être identifiées nommément, avec la référence de la provenance de ces pièces. Le numéro de série du véhicule d'où elles proviennent devra aussi être identifié. C'est la façon de bien s'assurer qu'on n'a pas des moteurs qui nous arrivent tout faits et qui

sont remontés sur un autre véhicule. C'est à tout le système de fraude, de crime organisé auquel on touche, avec les autos.

Le Président (Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: Il y a plusieurs autres mesures, madame, qui visent justement à ne plus briser la chaîne de l'enregistrement des véhicules. On a vu précédemment que maintenant il ne sera plus possible d'enlever une identification sur un moteur. Il ne sera plus possible aussi, pour les gens qui mettent leur voiture au rancart, de ne pas nous aviser qu'elles sont au rancart. Si bien que, maintenant, on va pouvoir prévenir leur remise en route par l'entremise des recycleurs. C'est une série de mesures, ajoutées à des mesures administratives comme l'informatique sur l'ensemble du réseau, qui va permettre, je pense, d'améliorer la situation eu égard aux vols d'automobiles au Québec.

Le Président (Saint-Roch): Est-ce que l'article 153 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 154.

M. Côté (Charlesbourg): C'est toujours du droit nouveau. Il se lit ainsi: "La personne qui demande une licence de recycleur doit fournir à la régie un cautionnement.

"Ce cautionnement garantit:

"1° au propriétaire d'un véhicule routier volé, vendu par le recycleur, le remboursement du prix que ce propriétaire a payé à l'acheteur du véhicule pour en recouvrer la possession sur revendication comme chose volée;

"2° au propriétaire d'un véhicule routier volé, qui a été démantelé ou vendu en pièces détachées par un recycleur, le remboursement du prix de ce véhicule, évalué au moment, du vol, sur réclamation en justice;

"3° l'exécution d'un jugement ou d'une transaction mettant fin à une poursuite intentée en vertu de la Loi sur la protection du consommateur entre un consommateur et un titulaire de licence.

"Dans le cas visé au paragraphe 1^{er}, le recycleur et la caution sont tenus solidairement au remboursement du prix payé par le propriétaire."

Finalement, cela a pour but d'assurer la même sécurité entre le recycleur et le consommateur que le commerçant et le consommateur.

Mme Harel: Le paragraphe 3° s'applique à quelle transaction?

M. Lalande: Si un recycleur était condamné, par exemple, la caution s'appliquerait à ce moment-là dans une condamnation contre le recycleur qui ne serait pas solvable pour payer la totalité du jugement. La caution s'appliquerait à ce moment-là.

Mme Harel: Il faut lire au paragraphe 3°: "un titulaire de licence." C'est le recycleur?

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: Pourquoi l'usage de l'appellation "titulaire de licence" plutôt que recycleur?

M. Lalande: Que recycleur⁷

Mme Harel: Oui.

Mme Journeault-Turgeon: C'est...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon: ...une formule qui voulait une uniformité de terminologie avec le titulaire de permis, qu'on a utilisée tout au long de la section.

Mme Harel: Quand on dit "le recycleur et la caution sont tenus solidairement au remboursement du prix payé par le propriétaire", cela s'applique au paragraphe 1. Alors, évidemment, c'est dans le cas où le propriétaire s'est fait voler son véhicule, le retrouve en possession tranquille, légitime de quelqu'un qui l'a acheté de bonne foi d'un recycleur qui le lui a vendu frauduleusement ou peut-être de bonne foi, c'est indifférent, et le rachète donc du nouveau propriétaire de bonne foi, à ce moment-là, il se retrouve à être remboursé du prix d'achat.

M. Lalande: C'est cela.

Mme Harel: C'est cela. Dans le dernier paragraphe, pourquoi le recycleur et la caution sont tenus solidairement⁷ Qui est la caution si ce n'est pas le recycleur?

M. Lalande: Enfin, le recycleur, c'est le commerçant lui-même, celui qui exploite l'entreprise de recyclage. La caution est un tiers à côté qui va cautionner au cas où le recycleur serait incapable de payer ou deviendrait insolvable et dans les cas de condamnation, que la caution puisse rembourser la personne ou le propriétaire qui est lésé, l'acheteur de bonne foi, évidemment.

Mme Harel: Finalement, la caution est une caution...

M. Lalande: Un tiers.

Mme Harel: ...financière.

M. Lalande: C'est exact.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 154 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 155.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 155 se lit comme suit: "Le recycleur doit tenir un registre contenant les renseignements suivants:

"1° le numéro d'identification de tout véhicule routier qu'il reçoit, la description de ses pièces majeures et leur identification par le numéro d'identification du véhicule;

"2° la description et l'identification, par le numéro d'identification du véhicule d'où elle provient, de toute pièce majeure qu'il reçoit détachée d'un véhicule;

"3° la date d'acquisition de tout véhicule routier et de toute pièce majeure ainsi que les noms et adresse de la personne de qui il les a reçus.

"Sont considérés comme pièces majeures d'un véhicule: 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."

Cette disposition, comme le disait tout à l'heure, M. Vézina, vise à obliger le recycleur à identifier les pièces majeures qu'il reçoit et celles qui proviennent de véhicules qu'il met en pièces par le numéro du véhicule d'où elles proviennent. Cette obligation est essentielle pour assurer le contrôle du parc automobile, puisque la seule obligation de décrire les pièces ne permet pas ce contrôle.

Mme Harel: Est-ce qu'il se pourrait qu'un registre comme celui-là soit informatisé pour qu'il soit efficacement utilisé?

M. Côté (Charlesbourg): C'est exact.

Mme Harel: Est-ce que vous entendez que les recycleurs s'informatisent?

M. Lalande: Non, à l'heure actuelle, comme je vous le disais tout à l'heure, la seule obligation au Code de la route, c'est de tenir un tel registre. Ils ont déjà cette obligation de tenir un registre. Sauf que, comme on ne sait pas qui est un recycleur, elle est complètement inapplicable et elle n'est pas appliquée. On ne sait pas qui l'est. Désormais, il y aura d'abord une licence au

départ qui va permettre d'identifier qui est recycleur. Eux devront forcément tenir un registre selon la façon qu'ils voudront le faire.
(20 h 30)

D'ailleurs, ils connaissent déjà l'existence d'un registre, on le spécifie, mais ce n'est pas... Nous serons informatisés pour savoir qui est un recycleur et qui ne l'est pas, pour être capables de donner en tout temps qui a une licence qui est valide et celui qui ne l'a pas, mais le registre et le contrôle du registre devront être faits par l'agent de la paix ou par des inspecteurs, des préposés aux établissements accrédités, qui feront cette vérification en tout temps et demanderont le registre. Donc, ils seront capables de déceler si les pièces qui apparaissent au registre sont celles qu'on retrouve dans la cour.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est une question que je voulais vous poser. Par qui se fait l'application de ces dispositions? Vous dites: des préposés aux établissements.

M. Lalande: ...accrédités chez nous, donc, nos inspecteurs à la Régie de l'assurance automobile. De la même façon, un peu, qu'on fait la vérification des livres des écoles de conduite, que nous le faisons sur les commerçants à l'heure actuelle, là aussi, on fera cette vérification et quand on a des motifs raisonnables de penser qu'il y a quelque chose de pas très catholique qui se fait, l'intervention de l'agent de la paix à ce moment se fait et, bien sûr, nous intervenons...

Mme Harel: Ils sont au nombre de combien les...

M. Lalande: ...à la suite d'une plainte de l'Office de la protection du consommateur.

Mme Harel: Ils sont au nombre de combien les préposés aux établissements accrédités?

M. Lalande: Je ne pourrais pas vous le dire, à l'heure actuelle, parce que nous devons augmenter quelque peu l'effectif, compte tenu de cette nouvelle obligation, mais ce sont environ 400 recycleurs qu'on estime que nous aurons au Québec. Il faudra augmenter en conséquence notre effectif pour être capable de couvrir cette nouvelle responsabilité.

Mme Harel: Mais avec le prix de la licence, j'imagine.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce

que l'article 155 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Mais recycler, cela veut dire remettre en fonction? Un marchand de rebuts, c'est de cela qu'on parle ici? Quelqu'un qui a des rebuts, c'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Des pièces détachées. Une voiture, par exemple, qui fait l'objet d'un accident, il y a encore des parties qui peuvent être utilisables.

M. Lalande: En bon français, c'est "scrap yard", on parle de "scrap yard", des cours de "scraps".

M. Dufour: C'est plus que des pièces détachées. Au paragraphe 1°, vous dites: "le numéro d'identification de tout véhicule routier qu'il reçoit". Donc, il peut le recevoir d'un morceau et il peut le recevoir en pièces.

M. Lalande: En pièces.

M. Dufour: Mais, en plus, vous faites l'obligation à la personne qui vend de se rapporter aussi.

M. Côté (Charlesbourg): D'avoir un registre.

M. Lalande: Oui.

M. Dufour: La personne qui vend est obligée de rapporter, par exemple, sa licence.

M. Lalande: On l'a vu au départ.

M. Dufour: C'est un peu la discussion que j'essayais de faire, de maintenir ou de tenir avec vous hier.

M. Lalande: On l'a vu, quand il y a une perte totale d'un véhicule qui est mis au rancart, on revient à cela. Quand quelqu'un, une compagnie d'assurances, par exemple, déclare une perte totale, pour toutes sortes de motifs, quand il a l'obligation de rapporter à la Régie que ce véhicule est devenu maintenant une mise au rancart, si ce véhicule, on ne peut pas le rebâtir, le remonter, le recycler, donc, à ce moment-là, le numéro d'identification du véhicule doit être détruit. C'est cela qu'on dit. S'il est remonté, ce véhicule, à partir de toutes pièces, il y aura un nouveau numéro de série qui sera apposé et ce nouveau numéro de série, c'est la Régie de l'assurance automobile qui va le délivrer.

M. Dufour: Vous avez deux façons d'appeler les gens qui font cela: des commerçants et des recycleurs. Des

recycleurs ne sont pas nécessairement des gens qui transforment des pièces, ils pourraient prendre une pièce, l'avoir en main et la revendre telle quelle. Par exemple, quelqu'un cherche un pare-brise. Il l'enlève de l'auto et le donne. Il ne recycle rien dans le fond, il fait juste de la récupération et change... Cela s'appelle un recycleur.

M. Lalande: C'est un terme commun, enfin, qui...

M. Dufour: Ce sont des subtilités de la langue française.

M. Lalande: Remarquez, nous avons recopié ce qui se fait, c'est l'association des recycleurs de pièces d'autos et de camions. C'est une appellation qui est bien connue dans le milieu, c'est l'appellation française, aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 155 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 156.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je lirai donc l'article 156 en incluant le papillon, puisque avant que le député de Jonquière me demande de l'éliminer sur demande, on va l'éliminer dès maintenant. L'article 156, pour être logique avant ce qu'on a fait antérieurement, se lit comme suit: "Le recycleur doit, à la demande d'un agent de la paix ou d'un employé de la Régie spécialement désigné à cette fin, lui permettre de vérifier, aux heures d'ouverture de son établissement, son registre ainsi que les véhicules routiers et les pièces majeures qu'il a en sa possession.

"L'employé doit présenter un document attestant sa qualité." C'est une question de contrôle.

M. Dufour: Encore dans la Charte des droits et libertés de la personne, la plupart du temps, ce qu'on marque, c'est: à des heures raisonnables. Là, vous allez aux heures d'ouverture seulement. Ne convenez-vous pas, M. le ministre, que, pour quelqu'un qui a à surveiller le commerce comme tel, que pour une raison ou pour une autre, le recycleur ait des pièces qui sont en sa possession... D'une façon ou d'une autre, il peut être receleur sans s'en rendre compte, mais il y a toujours une obligation par rapport à l'individu. Et quand vous parlez des heures d'ouverture, il pourrait se passer des choses entre l'heure d'ouverture et de fermeture.

M. Côté (Charlesbourg): C'est justement

la question que je posais à M. Lalande. Un agent de la paix qui a des motifs raisonnables peut toujours intervenir avec un mandat.

M. Dufour: J'oublie toujours le projet de loi 92 mais dans la nouvelle loi, il y a une façon de le dire et ce n'est pas tout le temps... Quelqu'un, par exemple, a le droit de faire de l'inspection s'il est sur un chemin public. S'il n'est pas sur un chemin public, vous ne pouvez pas, et c'est dans les heures raisonnables. Donc, en pleine nuit, cela va vous prendre presque la preuve formelle pour y aller sans cela vous allez attaquer...

M. Lalande: Évidemment, dans le premier jet que nous avons fait, on voulait avoir le droit d'intervenir à toute heure...

M. Dufour: Heure raisonnable..

M. Lalande: ...et on s'est conformés à la loi 92, le test de conformité. Ce n'était pas compatible avec la charte. Cela voudrait dire qu'en tout temps, des préposés qui n'ont pas de motif pourraient, même aux heures raisonnables... C'était ce qu'on avait utilisé et on nous a demandé de la corriger en ce sens. Quand on n'a pas de motif d'intervenir, on ne devrait pas déranger les gens en tout temps.

M. Dufour: On a eu de bonnes discussions là-dessus et je me posais la question à savoir ce qui est raisonnable et ce qui ne l'est pas.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne pose aucun problème pour nous. Si le député de Jonquière fait la proposition d'inclure "à toute heure raisonnable"...

M. Dufour: Je fais la proposition.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y a pas d'objection.

M. Dufour: Ce serait: Le recycleur doit, à la demande d'un agent de la paix ou d'un employé de la régie spécialement désigné à cette fin, lui permettre de vérifier, à toute heure raisonnable, son établissement, son registre... Cela devient conforme au projet de loi 92 et à la Charte des droits et libertés de la personne.

M. Côté (Charlesbourg): Ils peuvent voler la nuit peut-être plus facilement que le jour, c'est clair.

M. Dufour: C'était pour surveiller, par exemple, les gens qui font le commerce du tabac. Il y a un paquet de choses...

M. Côté (Charlesbourg): Compte tenu du fait que M. Lalande nous évoquait, avant votre arrivée, que nous étions les champions des voleurs d'automobiles, on a de l'ouvrage à faire.

M. Dufour: Cela peut arriver, un oubli, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

M. Dufour: Un moteur dans la poche!

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce que...

M. Dufour: Il faudrait lire l'amendement pour voir s'il est clair.

Le Président (M. Saint-Roch): On est en train de le préparer, M. le député de Jonquière.

M. Côté (Charlesbourg): M. le président de la régie, M. Vézina, me fait remarquer qu'à l'article 134, on avait maintenu et adopté, au niveau des écoles de conduite, "aux heures d'ouverture"...

Une voix: Je corrigerais l'article 134.

M. Dufour: Je le corrigerais aussi.

Mme Harel: M. le Président, c'est simplement parce que dans une école de conduite...

M. Dufour: Ce n'est pas tout à fait la même chose.

Mme Harel: ...il serait assez douteux que...

M. Dufour: Mais ils peuvent détruire...

Mme Harel: ...les activités frauduleuses puissent avoir lieu à des heures déraisonnables.

M. Dufour: Ils ont plus d'expérience, eux.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il faut être prudents, compte tenu des cas qu'on a eus à Montréal où les permis se vendaient 600 \$, 700 \$ ou 900 \$ sans que personne n'ait passé de cours. Probablement qu'ils ne faisaient pas cela de jour. Je pense qu'on devrait peut-être, M. le Président, faire en sorte que...

Le Président (M. Saint-Roch): On peut le rouvrir juste après.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait!

Mme Harel: Je crois qu'on ne facilite

pas vraiment le travail de ceux qui nous enregistrent présentement ou de celui qui nous enregistre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas une habitude.

Mme Harel: Ah oui!

M. Dufour: Ce n'est pas grave.

Mme Harel: Des propos décousus.

M. Côté (Charlesbourg): Je suis ici depuis 1973 et ce jeune homme en a vu passer des vertes et des pas mûres.

M. Dufour: C'est surtout en 1976. En 1985, j' imagine... Des rouges et des pas mûres.

M. Côté (Charlesbourg): Des rouges et des pas mûres. Cela a pris neuf ans avant que ça mûrisse.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement à l'article 156 se lirait comme ceci: Remplacer, à la troisième ligne de l'article 156, les mots "aux heures d'ouverture de son établissement" par "à toute heure raisonnable". Deuxièmement, remplacer le deuxième alinéa par le suivant: "L'employé de la régie doit présenter un document attestant sa qualité." Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 156 amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 157. Si vous me le permettez, M. le ministre, s'il y a consentement, nous allons rouvrir l'article 134 pour introduire l'amendement suivant: L'article 134 est modifié par le remplacement, dans la deuxième ligne du premier alinéa, des mots "aux heures d'ouverture de cette école" par les mots "à toute heure raisonnable". Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 134 amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Je rappelle maintenant l'article 157.

M. Côté (Charlesbourg): Qui se lit comme suit, M. le Président: "Un commerçant ou recycleur qui vend un véhicule routier monté par un recycleur doit remettre à l'acheteur un certificat de vérification mécanique indiquant que le véhicule satisfait aux exigences du présent code." Compte tenu que l'élément vérification mécanique est un élément extrêmement important de la réforme du Code de la sécurité routière, il va de soi que ce droit nouveau soit inclus à ce moment-ci.

M. Dufour: Ce qui pourrait...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: ...dire que quelqu'un qui vend, mais qui n'a pas la...

M. Côté (Charlesbourg): La vérification mécanique ne pourrait pas recevoir le certificat d'immatriculation.

M. Dufour: Mais il pourrait... La personne qui vend va garantir, mais il peut aller dans un garage compétent. Il se fait donner un certificat.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un mandataire de la régie qui va pouvoir faire l'évaluation mécanique.

M. Dufour: D'accord.

Mme Harel: M. le Président, c'est donc...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: ...le défaut de remettre le certificat de vérification mécanique qui ferait que l'acheteur ne pourrait pas obtenir la plaque...

M. Côté (Charlesbourg): Immatriculée, c'est cela.

Mme Harel: On va retrouver cela à un autre article, j'imagine.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Adopté, M. le Président?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 157 est adopté. J'appelle maintenant l'article 158.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 158 se lit comme suit: "Il est interdit à une personne d'offrir en vente

ou de vendre un véhicule routier dans une faire, dans un marché, à l'encan ou à une vente publique autre que celle faite sous l'autorité de la loi, à moins que cette personne ne se conforme aux exigences suivantes:

"1° fournir à la régie un cautionnement, selon le montant fixé par le ministre des Transports, à l'effet de garantir à son acheteur qu'elle est le propriétaire de ce véhicule et à l'effet de garantir au propriétaire d'un véhicule volé, vendu par elle, le remboursement du prix que ce propriétaire a payé à l'acheteur du véhicule pour en recouvrer la possession sur revendication comme chose volée;

"2° obtenir de la régie un permis pour vendre publiquement ce véhicule, délivré sur paiement des frais fixés et aux conditions et formalités établies par règlement.

"Dans le cas visé au paragraphe 1° du premier alinéa, le propriétaire peut réclamer en son nom, du vendeur et de sa caution, le prix qu'il a payé à l'acheteur."

M. le Président, le texte proposé supprime l'obligation de remettre le permis de vente à l'acheteur.

Le Président (M. **Saint-Roch**): M. le député de Jonquière.

M. **Dufour**: Je ne sais pas si vous avez eu des plaintes. Il arrive assez régulièrement, surtout depuis quelques années, deux ou trois ans, qu'il y a des ventes - je n'appellerais pas cela une vente de marché aux puces parce que ce sont de grosses puces - mais il arrive assez souvent que des propriétaires d'automobiles décident d'aller dans des stationnements de centres commerciaux ou à l'intérieur d'un autre centre et, là, ils font des ventes sous pression ou avec des... Quand c'est l'ensemble des vendeurs qui font cela, en tout cas... Ils vont d'une ville à l'autre. Ce n'est pas nécessairement dans la même municipalité, mais vous n'avez jamais eu de plaintes de la part des vendeurs qui...

M. **Côté (Charlesbourg)**: Oui.

M. **Dufour**: ...seraient de nature... En tout cas, je ne sais pas s'il y a un dommage qui est causé... Il y a sûrement un dommage parce qu'il y a un "écrémage" du marché qui se fait rapidement et cela fausse un peu les règles des vendeurs d'automobiles qui sont obligés d'avoir des garages et des bâtisses.

(20 h 45)
Le Président (M. **Saint-Roch**): M. Lalande.

M. Lalande: Effectivement, vous avez raison. Il y a eu beaucoup de plaintes de gens qui, à l'occasion de foires ou d'encans, vendaient des véhicules et, par la suite, il s'avérait que ces véhicules étaient volés. Or,

le vendeur dit: "Je ne suis qu'un intermédiaire"; l'encanteur prétend qu'il n'est qu'un intermédiaire dans la vente de sorte qu'il ne garantit jamais la propriété du véhicule qu'il va vendre. Ce qu'on les oblige à faire, à ce stade-ci, c'est qu'avant d'avoir le droit de vendre des véhicules dans des encans, ils doivent recevoir de la régie un permis mobile, un permis temporaire pour le temps de la vente et, en même temps qu'ils demandent ce permis, qu'ils aient aussi un cautionnement, qu'une tierce personne vienne garantir que le véhicule n'est pas volé. C'est la même chose que s'ils étaient des commerçants.

De cette façon, on est convaincu que le consommateur va être mieux protégé. Il acquerra un véhicule et il aura la caution pour intervenir s'il se révèle, par la suite, que ce véhicule est un véhicule volé.

M. **Dufour**: Mais, en fait, cela n'a pas pour but d'empêcher un vendeur d'automobiles régulier qui vend des automobiles neuves d'aller d'un endroit à un autre. Ce sont comme des encans.

M. **Côté (Charlesbourg)**: Même le ministère des Transports va être soumis à cela dans ses encans annuels.

M. **Dufour**: Ah, oui, c'est ce qu'ils font. Même les municipalités qui ont des automobiles, comme Montréal.

Le Président (M. **Saint-Roch**): M. le député de Matapédia.

M. **Paradis (Matapédia)**: Oui, M. le Président, à moins d'avoir mal saisi, M. le député de Jonquière faisait référence à plusieurs vendeurs d'automobiles regroupés sous différentes bannières qui font de la vente au détail dans des centres commerciaux ou qui se regroupent à un moment donné pour le faire. Eux ont le droit n'est-ce pas? Ils ne sont pas soumis par cette loi.

M. Lalande: Ils sont soumis à la licence régulière de commerçant et qu'ils utilisent un endroit ou l'autre pour vendre des véhicules ne présente pas d'inconvénient. Là, on fait référence à ce que le député de Jonquière disait à propos des grosses puces, des marchés aux puces, où quiconque décide qu'il est un encanteur pour les autres et recueille des véhicules un peu partout. On vient de se placer en concordance avec l'Ontario. Je pense que c'est important de le souligner à ce stade-ci. C'est très difficile d'acquérir un véhicule en Ontario, sauf si on passe par des encanteurs qui sont licenciés. Tous ces encanteurs qui ne peuvent pas faire affaire en Ontario viennent dans l'Outaouais ou dans d'autres régions du Québec, pour

l'écoulement, si je peux dire, de ces véhicules-là qui sont plus ou moins catholiques. Enfin, l'enregistrement est plus ou moins catholique.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 158 est-il adopté?

Une voix: Adopté.
J'appelle maintenant l'article 159.

Mme Harel: Évidemment, cela ne couvre pas une personne qui vend son propre véhicule routier. Cela couvre la vente...

M. Lalande: ...de celui qui fait le commerce.

Mme Harel: ...de celui qui fait le commerce. L'article est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.
J'appelle maintenant l'article 159.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 159 se lit comme suit; "Les licences et le permis délivrés en vertu du présent titre contiennent les renseignements déterminés par règlement et sont valides pour la période déterminée par règlement." Cette disposition de droit nouveau prévoit que les normes secondaires concernant les licences et les permis sont prévues par règlement. Un autre.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Comme on parle de licence et de permis est-ce qu'il y a un article - je n'ai pas tout cela en mémoire - qui oblige le commerçant à exposer son permis à un endroit visible?

M. Lalande: Oui, c'est dans les conditions.

M. Dufour: C'est dans les conditions. C'est par règlement.

M. Lalande: Oui, c'est exact.

M. Dufour: Je ne l'avais pas vu dans la loi.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 159 est adapté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 160.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 160 se lit comme suit: "Les cautionnements prévus au présent titre doivent être fournis pour le montant fixé par règlement et selon la

forme, les modalités et aux conditions établies par règlement.

"Il est mis fin à ces cautionnements aux conditions établies par règlement."

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce qu'il y a déjà un projet de règlement qui est en voie de rédaction à la Régie de l'assurance automobile du Québec?

M. Lalande: Les prémisses ont été déposées de la part de l'Association des recycleurs de pièces d'auto et des commerçants et ce sera un règlement qui, à bien des égards, va ressembler au règlement sur les écoles de conduite qui, lui, est à maturité.

Alors, c'est le même type de fonctionnement; les prémisses ont été déposées mais la rédaction des articles n'est pas encore faite.

Mme Harel: Le règlement sur les écoles de conduite sera mis en vigueur dès le 1er janvier.

M. Côté (Charlesbourg): Le 1er janvier 1987.

Mme Harel: Celui qui portera sur les recycleurs, vraisemblablement, serait prépublié...

M. Lalande: Voyez-vous, si ces parties-là ou une partie du Code de la sécurité routière, par hypothèse, entraient en vigueur le 1er janvier 1987, pour un règlement - là, je peux passer la parole à Me Turgeon - il faut calculer un délai, sauf erreur, de cinq mois ou de 19 semaines, avant qu'il puisse être en vigueur.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon: On a un délai minimum de 19 semaines, je pense, pour le processus réglementaires la préparation du règlement, l'examen par le bureau des règlements, le dépôt du texte, la prépublication et la publication du règlement. C'est un délai minimum de 19 semaines, selon qu'il y a publication, prépublication ou non, cela peut aller jusqu'à plus de 20 semaines.

M. Côté (Charlesbourg): Autrement dit, on leur donne un avis de six mois.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 160 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 161.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 161 se lit comme suit. "Le titulaire d'une licence ou d'un permis délivrés en vertu du présent titre doit respecter les conditions établies par règlement se rattachant à sa licence ou son permis."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 161 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): C'est la même logique qu'on a connue dans d'autres cas similaires auparavant.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 161 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 162.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit: "La régie doit refuser de délivrer une licence ou un permis si le commerçant, le recycleur ou la personne visée à l'article 158 ne satisfait pas aux conditions de délivrance de la licence ou du permis." L'article 158 est celui de la vente en foire.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Les conditions de délivrance seront établies par règlement, est-ce exact? Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 162 est adopté. J'appelle l'article 163 et il y a un papillon.

M. Côté (Charlesbourg): Le papillon vise à remplacer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 163. "Sur la demande motivée de l'agent de la paix, la personne doit lui remettre immédiatement sa licence." C'est de la concordance avec ce qu'on a fait à l'article 39.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Est-ce que cela veut dire qu'on enlève le bout de phrase "après l'avoir informé"?

M. Côté (Charlesbourg): Cela fait sauter le bout de phrase: "La personne doit remettre immédiatement sa licence à l'agent de la paix qui, après l'avoir informée des motifs, lui en fait la demande." Pour bien se

comprendre, l'article se lirait comme suit: "Une personne dont la licence fait l'objet d'une suspension doit retourner sans délai celle-ci à la régie."

"La régie peut demander à un agent de la paix de confisquer la licence de toute personne qui refuse ou omet de se conformer à cette exigence. Sur la demande motivée de l'agent de la paix, la personne doit lui remettre immédiatement sa licence."

M. Dufour: Il n'est donc pas question dans cet article de: "après l'avoir informée des motifs", comme prévu au premier article. Cela me fait penser un peu au cinquième amendement aux États-Unis; avant d'arrêter quelqu'un, on est obligé de lui faire une mise en garde. L'agent de la paix lui dit: Vous allez me donner votre licence. Il va lui répondre: Vous allez me donner des raisons. Là, vous enlevez cette obligation. Il n'est pas obligé de dire la raison, si ce n'est pas marqué... motivé. Cela peut être motivé pour l'agent et pas nécessairement pour la personne qui reçoit la demande. Je ne suis pas sûr de cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, ma première question concernant cette disposition, c'est de savoir quand il peut y avoir des motifs de suspension d'une licence?

M. Lalonde: On va les voir aux articles 207 et suivants,

Mme Harel: D'accord. 207 et suivants, alors on y reviendra à ce moment-là. Une fois qu'on aura examiné les motifs de suspension, la demande sera motivée par l'agent de la paix en vertu de ces motifs de suspension que nous examinerons à partir de l'article 207. Il ne pourrait pas y avoir une motivation autre que celle prévue au code lui-même. Il faut que ce soit un motif prévu par la loi.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais, si je comprends, il a déjà été informé. On dit "Une personne dont la licence fait l'objet d'une suspension doit retourner sans délai celle-ci à la régie."

Mme Harel: On va le voir plus loin, cela.

M. Côté (Charlesbourg): La régie peut demander un agent de la paix. La régie intervient à partir du moment où l'individu n'a pas remis sa licence.

M. Lalonde: La régie vous informe que votre licence est suspendue pour tel et tel motifs qui apparaîtront aux articles 207 et

208. Si la licence de cette personne est suspendue, elle doit nous la retourner. Si quelqu'un ne retourne pas cette licence, c'est à ce moment-là que l'agent de la paix va intervenir.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, je ne veux pas faire un débat juridique si on ne l'entreprend pas. La demande est motivée; il faut que le motif invoqué le soit dans ceux qui sont décrits aux articles...

M. Côté (Charlesbourg): Aux articles 207 et le suivant.

Mme Harel: ...207 et 208.

M. Dufour: Oui, mais à l'exception que l'agent n'est pas obligé. La demande est motivée, bien sûr, je ne nie pas cela, mais la personne à qui il s'adresse, il faut penser que c'est une personne spéciale.

M. Côté (Charlesbourg): Il a déjà été avisé avant même que l'agent n'intervienne.

M. Dufour: Il pourrait lui répéter.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais là...

M. Dufour: J'imagine qu'il va le faire, mais il n'est pas obligé.

M. Côté (Charlesbourg): Ce que j'avais compris de votre question, qui était justifiée, c'est la situation dans laquelle on pourrait se retrouver où un agent fait la révocation, va le chercher et n'informe même pas la personne de la raison. Cette étape est franchie par l'avis qu'expédie la Régie de l'assurance automobile à l'individu, et le motif.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 163 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 163 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Dispositions pénales

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 164.

M. Côté (Charlesbourg): Le nouvel article 164 se lit comme suit...

Le Président (M. Saint-Roch): Il y a un

papillon à l'article 164.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une reformulation, M. le Président. "Quiconque contrevient à l'article 163 - celui que l'on vient de voir - commet une infraction et est passible en outre des frais d'une amende de 300 \$ à 600 \$." C'est ce que l'on verra tantôt; il y a un déplacement.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Est-ce que l'amendement à l'article 164 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 164 tel qu'amendé est adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 165.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il se lit comme suit: "Le recycleur qui contrevient à l'un des articles 155 ou 156 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$."

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va?

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 155, c'est le registre et à l'article 156, c'est le contrôle.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 165 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 166. Il y a un papillon à l'article 166.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Le nouvel article 166 se lirait comme suit: "Quiconque contrevient à l'un des articles 151, 153, 157, 158 ou 161 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$."

M. Lalonde: C'est l'obligation, lors de la vente d'un véhicule recyclé, d'avoir un certificat de vérification mécanique et le respect des conditions attachées à la licence de commerçant et de recycleur.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 151, c'est le titulaire d'une licence de commerçant.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 166 est adopté? Mme la députés de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce que c'est là un quantum d'amende qui correspond à celui des écoles de conduite?
(21 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Oui...

Une voix: C'est sûr qu'on fait beaucoup confiance aux règlements.

Mme Harel: Finalement, c'est la même amende pour le défaut d'obtenir une licence que pour le défaut de ne pas tenir registre.

M. Lalande: C'est cela, et de remettre cette licence. On dit: Vous êtes suspendus et vous ne remettez pas la licence, c'est la même peine que si vous n'aviez pas du tout de licence.

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 166 amendé est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Des voix: Adopté.

Obligations en cas d'accident

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 167.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit, M. le Président: "Pour l'application du présent titre, un accident est un événement au cours duquel un dommage est causé par un véhicule routier en mouvement." Il remplace l'article 144 actuel. La notion de mouvement du véhicule a été ajoutée pour se conformer à la pratique actuelle des policiers.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il semble que ce soit là une modification assez substantielle. Vous avez certainement pris connaissance des représentations du Groupement des assureurs automobiles qui font valoir que l'article 167 définit un accident en exigeant que le véhicule routier soit en mouvement et que cette modification peut avoir un impact sur la définition d'accident causé par une automobile dans la Loi sur l'assurance automobile et sur le règlement des sinistres en vertu de la convention d'indemnisation directe.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): L'intention qui est derrière cet article modifié est d'éliminer - parce que, quand on dit "en mouvement", règle générale, c'est sur une route - tous les problèmes de voiture dans les stationnements de centres commerciaux, toute une série de problèmes ou de réclamations.

M. Dufour: Le "hit and run". Cela m'est déjà arrivé trois fois.

M. Lalande: Dans les cas de délit de fuite, cependant, on doit toujours rapporter.

M. Dufour: Ce n'est pas "pognable".

M. Lalande: Ce sera toujours rapporté. Dans les cas de blessures corporelles, on rapportera toujours. Ce sont simplement les doigts écrasés dans les portières de voitures qui sont sur un stationnement d'un centre commercial où la police doit, de toute façon, ou autrement, faire un rapport d'événement. On ne demande pas obligatoirement... Cela demande beaucoup de ressources de la part des policiers pour faire ces constats d'accidents qui sont à peu près insignifiants. Ce qu'on nous demande, c'est que vraiment on fasse un constat d'accident, que ce soit sérieux de le faire.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président, j'ai des réserves là-dessus. Si, sur la route, il y a une automobile qui est arrêtée et une qui, évidemment, est en mouvement et qui cause l'accident, est-ce que les deux sont en mouvement? Bien sûr, après l'accident, j'imagine que oui, il va y avoir un impact quelconque et les deux vont se retrouver en mouvement, mais ce n'est pas clair. S'il y avait un juriste quelconque qui disait: Il faut que ce soit en mouvement, cela veut dire quoi? Je ne suis pas sûr qu'on...

M. Côté (Charlesbourg): Cela en prend seulement un en mouvement. Je compte bien.

M. Paradis (Matapédia): À un centre commercial, il peut y en avoir un seul en mouvement aussi.

M. Côté (Charlesbourg): On parle d'un doigt qui est écrasé dans une porte. L'exemple qu'on a donné en ce qui a trait à un centre commercial, c'est le gars qui s'écrase le doigt dans la porte.

M. Paradis (Matapédia): D'accord, Mouvement veut dire qu'il y a un impact causé par un véhicule en mouvement. D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Vous savez... Le gars qui est très prudent, en ouvrant un peu plus la porte qu'il le devrait, peut heurter la voiture qui est dans le stationnement voisin.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: On parle de véhicules routiers en mouvement, mais il pourrait y avoir un accident avec blessures. Par exemple, un cycliste heurte une automobile. La porte ouvre, le cycliste entre dans la porte, il se blesse, etc. Est-ce que cela serait couvert, d'après la loi?

M. Lalande: Oui, on le verra un peu plus loin où c'est précisé que, dans les cas de blessures corporelles, les cas de délits de fuite doivent être rapportés. C'est simplement quand il n'y a que des dommages matériels, par exemple si une portière, comme le dit le ministre, vient frapper une autre portière à côté, qu'on n'oblige pas la police à s'y rendre, à faire un rapport et à le transmettre à la Régie de l'assurance automobile.

M. Dufour: Un "hit and run" sur un stationnement, quand une auto est frappée.

M. Côté (Charlesbourg): Délit de fuite.

M. Lalande: Là, c'est un délit de fuite et il doit le rapporter.

M. Dufour: On n'en "pogne" pas souvent de ceux-là.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf qu'à ce moment-là, une plainte est portée par la victime du délit de fuite. Effectivement, vous avez raison de dire qu'on n'en prend pas souvent.

M. Dufour: Je suis convaincu que 98 % des cas ne sont pas rapportés à cause de cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 167 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 168.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 168 se lit ainsi: "Le conducteur d'un véhicule routier impliqué

dans un accident doit rester sur les lieux ou y retourner immédiatement après l'accident et fournir l'aide nécessaire à toute personne qui a subi un dommage." C'est une modification de forme, puisqu'on retrouve cette disposition à l'article 145 du code actuel.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: "Fournir l'aide nécessaire à toute personne qui a subi un dommage", donc, qui a subi un dommage. De la façon dont c'est écrit, est-ce la personne qui a subi le dommage ou son véhicule? Cela pourrait être son véhicule. Je ne pense pas qu'elle ait besoin d'aide. On peut avoir un constat et se séparer "good-bye". Mais ici, c'est écrit "doit rester sur les lieux ou y retourner" - il y a une question de coût qui est impliquée - "et fournir l'aide nécessaire à toute personne qui a subi un dommage". C'est possible que la personne n'ait pas besoin d'aide. Cet article s'applique-t-il à la personne?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Si la personne n'a pas besoin d'aide... Ici, il est bien spécifié que c'est l'aide nécessaire. Donc, s'il n'y a pas nécessité d'aide...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je pense que le qualificatif "nécessaire", même si le dommage n'est pas qualifié, cela peut être autant un dommage matériel que corporel. Même si c'est un dommage matériel, à ce moment-là, une aide peut être nécessaire. Si, par exemple, la personne ne parle pas la langue ou ne sait pas écrire correctement, cela peut être une aide si le mot "nécessité" a une interprétation large. Mais qu'entendez-vous par "impliqué"? Quelle interprétation donnez-vous au mot "impliqué"?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Le plus bel exemple qu'on veut couvrir avec cela, c'est un individu qui se ferait frapper. L'individu serait blessé et le véhicule continuerait. Il y a un délit de fuite à ce moment-là. Il peut être poursuivi en vertu du Code criminel - un "hit and run" criminel - mais aussi en vertu du Code de la sécurité routière avec cette disposition. Elle existe déjà. C'est juste une modification de forme.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: "Qui est impliqué", cela n'est pas nécessairement "qui a causé". Dans le délit de fuite, on pense habituellement au conducteur qui a causé l'accident et qui se sauve, tandis que là, c'est quelqu'un qui est impliqué seulement. Il est possible qu'il n'ait pas été la cause de l'accident et qu'il en subisse les contrecoups. Il faut qu'il ait été impliqué alors. Il ne s'agit pas simplement qu'il ait été observateur.

M. Lalonde: Disons qu'il faut qu'il ait été impliqué dans l'accident. Comme le diraient certains, qu'il ait été "impacté" par accident, "impacté" entre guillemets.

Le Président (M. Saint-Roch): Ou qui s'est fait lutter. Est-ce que l'article 168 est adopté? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je ne veux pas allonger nos débats mais je vous parlais hier d'un accident qui est survenu sur la route 20 et d'une personne qui a eu la vie sauve uniquement grâce au port de la ceinture. Elle me racontait avoir eu la collaboration de camionneurs qui se sont arrêtés, qui, même s'ils n'étaient pas impliqués, s'ils n'étaient nullement concernés, sont allés immédiatement la déprendre au moment où elle était en très mauvaise posture, qui l'ont attendue, qui l'ont ramenée à Québec - elle trouvait cela exceptionnel - et qui l'ont attendue longuement! Ce sont quand même des personnes qui gagnent leur vie en étant rapides habituellement. Alors, c'est quand même exceptionnel.

M. Côté (Charlesbourg): Cela arrive assez souvent. Même le ministre des Transports pourrait vous raconter son expérience du mois d'avril sur le pont Mercier où je faisais la circulation avec José Ledoux. On est arrivé près d'une voiture qui a fait un carambolage devant nous et on a aidé les dames à sortir de la voiture. Alors, il faut le faire, le ministre des Transports qui arrive sur les lieux de l'accident, c'est assez exceptionnel.

Une voix: Les hommes, vous les avez laissés là?

Mme Harel: Est-ce que le pont Mercier est un point noir à la Régie de l'assurance automobile?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une série de points noirs.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que ceci fait l'adoption de l'article 168?

Mme Harel: Étiez-vous en hélicoptère à ce moment?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Pour bien comprendre, j'ai voulu vivre l'expérience sur terre, avec José Ledoux, dans une voiture, et, vendredi, il y a deux semaines, j'ai vécu l'expérience en hélicoptère, du haut des airs, de façon à être capable de faire la différence quand on a les deux pieds sur la terre et les deux pieds dans les airs.

M. Dufour: À quand sur la mer?

Mme Harel: Avec qui l'avez-vous fait dans les airs?

M. Côté (Charlesbourg): Avec Leckner, de CJAD, et, la prochaine fois, au mois de février, ce sera en avion avec un autre chroniqueur de qui nous avons une collaboration tout à fait exceptionnelle au ministère des Transports. Ces chroniqueurs nous ont soumis des solutions qui sont de nature à améliorer sensiblement la circulation à Montréal sans que cela coûte très cher.

M. Dufour: Il ne vous reste plus qu'à aller sur mer.

M. Côté (Charlesbourg): Sur mer, cela va flotter.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 168 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 169.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 169 se lit comme suit: "Lors d'un accident au cours duquel une personne a subi un dommage corporel, le conducteur d'un véhicule routier impliqué dans l'accident doit faire appel à un agent de la paix." C'est une modification de forme, puisque cela existe à l'article 145 du code actuel.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Cela semble que ce soit une obligation irréversible comme telle. Il n'y a pas toujours des policiers disponibles, ce ne sont pas toujours des dommages très élevés. Il y a aussi le constat à l'amiable qui est une formule utilisée et, de la façon que c'est écrit là, je me sentirais un peu coupable de...

M. Côté (Charlesbourg): C'est une blessure corporelle. C'est bien cela: "Lors

d'un accident au cours duquel une personne a subi un dommage corporel..."

M. Dufour: ...

Mme Harel: On ne sait pas les conséquences. C'est parce qu'un dommage corporel, sur le coup, peut apparaître bénin, mais on ne connaît pas les conséquences qui peuvent en résulter.

M. Dufour: La personne pourrait savoir seulement le lendemain quels dommages elle a subis. Cela veut dire qu'elle peut prétendre toujours, chaque fois qu'il y a un accident, de faire venir un agent de la paix.

Mme Harel: Non. Là, il faut qu'il y ait un dommage corporel.

M. Dufour: Oui, mais je vous pose la question: C'est quoi un dommage corporel? C'est tout ce qui peut susciter un changement sur une personne ou un individu immédiatement. Donc, un cou bleu pourrait être un dommage corporel, parce qu'il n'était pas bleu avant.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut se dire, c'est que c'est quand même utilisé avec discernement et la personne qui serait victime de cette infraction pourrait toujours se défendre. C'est à la couronne de prouver que... Le fardeau de la preuve incombe toujours à la couronne. C'est clair que, dans ces cas, on veut protéger les victimes. C'est certainement une minorité par rapport à ceux qui ont des accidents, mais de cela peut dépendre des vies. C'est clair que c'est ce que cela vise.
(21 h 15)

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 169 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. C'est très intéressant ce que me dit M. Vézina.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a 20 % des réclamations à la Régie de l'assurance automobile où il n'y a pas de constat policier. Cela place quand même dans une situation pas facile. Ces 20 % de réclamations à la régie représentent quand même des sommes extrêmement importantes. On joue avec l'argent des citoyens à la Régie de l'assurance automobile. Ce n'est pas trop facile. Le constat policier permettrait de régler peut-être plus rapidement certains cas.

Mme Harel: Évidemment...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: ...il y avait déjà cette obligation...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...dans le code actuel, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: Malgré cette obligation, il y a 20 %, nous dit-on, d'accidents où il y a des dommages corporels qui ne sont pas rapportés. Mais la régie continue quand même à indemniser, même s'il n'y a pas d'agents de la paix...

M. Côté (Charlesbourg): Sauf que cela prend des enquêtes de la régie par la suite, alors que le fait est passé, qu'une preuve pouvait être récupérée sur le champ lors de l'accident. Il serait beaucoup plus facile d'en faire la démonstration que de reconstituer par la suite, par les enquêteurs de la régie, toute cette preuve.

Mme Harel: Oui, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas la régie qu'on vise à protéger là-dedans, c'est définitivement la personne qui est victime. Imaginez-vous le délai! On a des plaintes, de temps en temps, d'individus qui se plaignent que cela prend du temps à régler leur affaire. Cela prend du temps aussi à constituer la vraie preuve. Dans ce sens-là, je pense qu'on se donne une chance de régler le dossier de certains individus au lieu que cela traîne pendant X temps.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il faut reconnaître que, dans la pratique actuelle, l'opinion est dans le sens que, lorsqu'il y a un accident, on essaie de s'arranger sans avoir à faire venir un policier. C'est contraire aux habitudes antérieures. C'est une habitude nouvellement acquise, ce réflexe lorsqu'il y a une collision ou un accident de ne pas nécessairement faire venir un policier. Je sais bien que, personnellement, je n'aurais pas cette réaction. Mon réflexe serait, quoi qu'il arrive, de faire venir un policier parce que je me dis que le rapport de police va toujours prévaloir sur n'importe quelle autre interprétation. Mais, ce n'est pas ce qu'on incite les gens à faire. On incite les gens à ne pas faire venir la police maintenant avec les constats à l'amiable.

M. Dufour: Les policiers aussi se débarrassent. Ils ne veulent pas.

M. Vézina: Si vous me le permettez, madame...

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: ...je pense que... Les policiers nous disent encore...

M. Dufour: Ils ne veulent pas.

M. Vézina: ...que le constat à l'amiable fonctionne très peu et que les gens ont encore l'habitude, même pour un simple accident, de faire venir les policiers. Les policiers nous disent que c'est la pratique encore très...

Mme Harel: Répandue.

M. Vézina: Par ailleurs...

Mme Harel: Je suis certaine.

M. Vézina: ...les groupements d'assureurs sont aussi d'accord pour dire que le constat à l'amiable n'a pas fonctionné comme ils auraient espéré qu'il fonctionne. On n'a pas de statistiques qui nous permettent de dire: Le constat à l'amiable, c'est tant de cas. Mais je vous dis les opinions des uns et des autres.

Mme Harel: D'accord. Mais vous, M. Vézina, vous êtes président de la régie. Incitez-vous au constat à l'amiable ou si vous pensez qu'il ne faut pas prendre de risque et faire venir un agent de la paix? Vous dites: dans un simple accident. Quelle est l'évaluation qu'on fait d'un simple accident? Quand on est soi-même impliqué dans un accident, cela ne devient plus simple.

M. Vézina: D'accord, madame...

Mme Harel: On ne sait pas nécessairement les séquelles qu'il y aura ou pas. Des personnes que je connais, qui ont vécu des accidents, qui ont fait des constats à l'amiable, l'ont souvent regretté, parce qu'elles ont eu des séquelles quelques jours plus tard.

M. Vézina: Madame, notre position là-dessus, c'est d'avoir les informations les plus complètes par rapport aux accidents, pas juste sur le plan des réclamations, mais sur le plan des statistiques aussi. Alors, notre position est reflétée un peu dans les propositions du Code de la sécurité routière stipulant que, pour des dommages corporels, on doit faire venir un agent et pour des

dommages matériels aussi. On va voir pour quel montant. Mais aussi, pour des dommages matériels, parce que, de fait, c'est notre façon d'avoir une connaissance de ce phénomène, effectivement, et ensuite, d'avoir les bonnes façons d'agir sur le phénomène.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article...

Mme Harel: Évidemment, il y a peut-être aussi des critiques contre les différents corps policiers. À Montréal, ils ne se déplacent pas nécessairement. C'est une autre réalité...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 169 est adopté?

M. Dufour: Il y a un coût à cela.

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 170. Il y a un papillon à l'article 170, qui se lit comme suit: "Insérer, dans la deuxième ligne de l'article 170, après les mots "doivent fournir à l'agent de la paix", les mots suivants: "qui se rend sur les lieux de l'accident".

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article se lirait ainsi: "Le conducteur d'un véhicule routier impliqué dans un accident doit fournir à l'agent de la paix qui se rend sur les lieux de l'accident ou à la personne qui a subi un dommage ses nom et adresse, le numéro de son permis, les nom et adresse du propriétaire inscrit au certificat d'immatriculation du véhicule et le numéro apparaissant sur la plaque d'immatriculation."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Cela ne va pas plus loin que cela? Il me semble que l'agent demande aussi le numéro de la police d'assurance. Il va plus loin que cela quand il y a un accident. C'est tout d'un même paquet; c'est d'un bloc. Il me semble que cela se fait tout en même temps. Vous allez peut-être me dire que c'est dans deux articles différents, mais, au fond, cela se produit en même temps.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas-ci, ce qu'il demande, c'est le permis et le certificat d'immatriculation.

M. Dufour: Les agents de la paix vont plus loin que cela quand nous avons un accident. Ils nous demandent aussi le numéro de notre police d'assurance. Je ne sais si on est obligé ou non de le donner, mais, en tout cas, j'ai eu des...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Ils demandent effectivement le certificat d'assurance, la preuve rose.

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Il faudrait l'ajouter, à ce moment-là.

M. Dufour: C'est un oubli.

M. Côté (Charlesbourg): Finalement, de la manière dont je le lis, selon l'interprétation que l'on en fait - c'est pour cela que c'est bon d'en discuter - pour obtenir le certificat d'immatriculation, il faut être assuré. Donc, il faut fournir la preuve que l'on est assuré. Donc, en demandant le permis et le certificat d'immatriculation, normalement, la personne est déjà assurée, sauf celle qui - elles sont de plus en plus nombreuses, il faut l'admettre - s'assure pour le temps d'obtenir le certificat d'immatriculation et qui annule la police d'assurance après.

M. Dufour: Donc, on serait d'accord pour ajouter...

M. Côté (Charlesbourg): Pour l'ajouter.

M. Dufour: ...que, sur demande, la personne pourrait fournir aussi la preuve qu'elle est assurée et le nom... Je pense que c'est de nature à améliorer...

M. Côté (Charlesbourg): Oui, l'attestation d'assurance.

M. Dufour: ...l'attestation...

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît L'amendement à l'article 170 se lit comme ceci: "1° Insérer dans la deuxième ligne de l'article 170, après les mots "doit fournir à l'agent de la paix", les mots suivants: "qui se rend sur les lieux de l'accident" et 2° insérer dans la quatrième ligne de l'article 170, après le mot "véhicule": "l'attestation d'assurance ou de solvabilité prévue par Loi sur l'assurance automobile". Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 170 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 171.

M. Côté (Charlesbourg): Attachez bien votre ceinture, M. le Président, l'article 171 est libellé comme suit: "Le conducteur d'un véhicule routier qui est impliqué dans un accident avec un animal pesant plus de 25 kilogrammes, un véhicule routier inoccupé ou un autre objet inanimé, doit, lorsque le propriétaire du bien endommagé ou une personne qui le représente ne peut être rejoint sur les lieux de l'accident ou à proximité, communiquer sans délai avec le poste de police le plus près, afin de rapporter l'accident et de fournir les renseignements prévus à l'article 170." C'est une demande des corps policiers, puisqu'il pourrait y avoir un chat impliqué dans un accident et cela nécessiterait un rapport de police tel qu'on le connaît aujourd'hui. Pourquoi 25 kilogrammes? Cela va prendre un gros chien, un chevreuil ou une vache. Il semble que ce soit pour faciliter un peu le travail des policiers.

Le Président (M. Saint-Roch): La technique de pesée, M. le ministre, va être fournie dans la réglementation?

M. Côté (Charlesbourg): Soyez sûr qu'elle va faire le poids.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article... M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Supposons, par exemple, que quelqu'un circule sur un chemin de campagne, où il y a un animal errant, un petit animal. Soixante livres, ce n'est pas encore gros. Il faut qu'il se rapporte le plus tôt possible, ou le lendemain. Comment est-ce écrit?

M. Côté (Charlesbourg): Sans délai.

M. Dufour: Sans délai, d'accord, auprès du poste de police le plus proche.

M. Côté (Charlesbourg): Alors qu'actuellement, c'est même le chat d'une livre ou une livre et quart. Comme nous fait remarquer M. Lalonde, à juste titre d'ailleurs, si par exemple quelqu'un frappait une vache ou un orignal sur le boulevard Talbot, ce qui arrive assez souvent, et décidait de continuer son chemin en laissant

la bête là, c'est très dangereux pour les autres véhicules.
(21 h 30)

M. Dufour: Il y a la protection des animaux, aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Dufour: La protection des animaux aussi. Il ne faut pas...

M. Côté (Charlesbourg): Aussi.

M. Dufour: ...les laisser souffrir pour rien.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, est-ce qu'on peut assurer un animal? Je ne fais pas partie des personnes qui ont des animaux domestiques. Maintenant, on voit même des restaurants pour animaux, à Montréal. Il y a déjà des hôpitaux. J'imagine qu'il doit y avoir des assurances pour les animaux.

M. Vaillancourt: Oui, il y en a.

Mme Harel: Oui? S'il y a des assurances, tantôt vous parliez d'un chat... Un chat qui aurait une grande valeur et qui se ferait frapper par un véhicule, le conducteur impliqué n'aurait pas à rapporter finalement...

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Comme le ministre vous l'a souligné, c'est essentiellement un but de sécurité routière, quand on frappe un objet inanimé ou un animal. Un chat qui reste sur la route, même s'il a une grande valeur, ne serait probablement pas la cause d'un autre accident. Tandis qu'un chevreuil qui reste étendu sur la route peut en être la cause.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Il faut dire, M. le ministre, que, cet automne - il n'y a pas eu d'accident, mais il aurait pu y en avoir un - un soir où il pleuvait beaucoup, un cultivateur poussait ses animaux. Ce n'était pas bien éclairé, c'était en pleine campagne. Qu'est-ce que l'on fait dans ces cas-là? Je n'avais plus de sang dans les veines après avoir passé, mais il aurait été trop tard s'ils avaient été sur la route, j'en aurais frappé. Je ne pouvais pas les voir, ce n'était pas possible. Il faisait noir, c'était entre chien et loup. Je me suis aperçu que le gars n'avait même rien pour signaler qu'il y avait quelque chose sur la route.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): J'aimerais laisser parler M. Lalande. Il a eu des contacts avec l'UPA. Cela pose certains problèmes.

M. Lalande: L'UPA nous avait signifié l'intérêt de modifier les règles relatives à l'heure de la nuit et à l'heure du jour, justement, pour permettre que les animaux traversent plus tard. On les fait traverser à toute heure. Il y a des précisions qui indiquent qu'il doit y avoir quelqu'un pour indiquer que l'on fait traverser des animaux. On ne peut pas les faire traverser la nuit.

M. Dufour: On pourrait bien dire que ce soir-là il aurait été en infraction. Il n'y avait même pas quelque chose qui permettait de se rendre compte qu'il y avait quelqu'un. Je ne voyais même pas l'individu.

M. Lalande: On va voir ces spécifications dans la circulation.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Louis-Hébert.

M. Doyon: M. le Président, dans le cas d'un accident avec un véhicule inoccupé, en admettant que le propriétaire du véhicule inoccupé se présente sur place, est-ce que le policier ou quelqu'un peut lui demander une preuve d'assurance, à ce moment-là? Est-ce qu'on peut l'exiger à n'importe quel moment, même s'il est inoccupé?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que l'on a réglé cela il y a à peu près cinq minutes. On a ajouté au certificat d'immatriculation et au permis l'exigence de fournir l'attestation d'assurance.

M. Doyon: Pour les deux véhicules impliqués, même s'il y en a un qui est inoccupé, en n'importe quel moment? Excellente initiative de votre part.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 171 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 172.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est la reconduction de l'article 147 qui se lit comme suit: "Le propriétaire d'un véhicule routier complètement détruit par suite d'un accident doit, sans délai,

aviser la régie de cette destruction."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Dans les faits ou dans la pratique, la plupart du temps les véhicules sont assurés. La compagnie d'assurances ne fait-elle pas cette démarche? Par exemple, supposons que je suis impliqué dans un accident et que mon automobile est complètement détruite. La première chose que je vais faire, ce n'est pas de penser à la régie, n'oubliez pas cela. Je ne penserai pas à la régie, surtout s'il n'y a pas de dommages corporels. Même là, ma première idée, la première chose que je ferais, ce serait d'appeler mon assureur. Je ne sais peut-être pas que je dois avertir la régie que mon auto est détruite, mais je suis convaincu que l'agent d'assurances le sait.

M. Lalande: La façon dont cela fonctionne est la suivante: en vertu de votre contrat, vous êtes assuré et, au moment où le véhicule est détruit, il est rétrocédé à l'assureur. C'est l'assureur qui devient le propriétaire du véhicule. Le propriétaire du véhicule doit faire rapport. Donc, cela s'adresse essentiellement à la compagnie d'assurances.

M. Dufour: Ah bon! D'accord.

M. Lalande: Cela s'adresse aussi à quelqu'un qui, par hasard, ne serait pas assuré.

M. Dufour: Cela aurait été le moindre de mes soucis pour la première semaine sûrement.

M. Côté (Charlesbourg): On va le voir à l'article 174 aussi relativement à l'assureur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 172 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 173.

M. Côté (Charlesbourg): "L'agent de la paix qui se rend sur les lieux d'un accident doit, dans les huit jours, informer la régie de cet accident, en lui transmettant un rapport dont la forme et le contenu sont déterminés par règlement". Je pense que c'est normal, un délai de huit jours; c'est le même qu'actuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière,

M. Dufour: Tout cela, sans aucune

compensation pour la municipalité, quand c'est un policier municipal.

M. Côté (Charlesbourg): Lorsqu'on verra les amendes tantôt, il y a un progrès sensible à ce niveau.

M. Dufour: Parce qu'on pourrait avoir, peut-être pas 100 %...

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être davantage. Je comprends les...

M. Dufour: Vous allez faire indirectement ce que vous ne faites pas directement. Je comprends que vous allez me dire que, dans le cas des municipalités, elles vont se payer directement, car elles vont procéder. C'est pour ce qui est fait. Quand elles le font pour la régie, à ce moment-là, ce n'est pas directement pour la municipalité. Alors, il n'y a pas de contrepartie à cette action.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut dire que cela fait partie du travail du policier.

M. Dufour: Sauf que c'est un policier municipal.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Mais on a cheminé, vous allez le voir lorsqu'on aura adopté le code. Encore une fois, on permet davantage aux municipalités que ce qu'on leur permettait jusqu'à ce jour. Donc, environ 2 000 000 \$ additionnels vont se retrouver dans les coffres des municipalités, selon ce qu'on peut évaluer actuellement, et peut-être davantage. C'est une progression.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: La sécurité publique n'est pas municipale.

M. Dufour: La police municipale est payée par la municipalité.

Mme Harel: Oui, mais la sécurité est publique.

M. Dufour: Oui, mais, comme tout le monde ne défraie pas les coûts de la police municipale... Je sais ce que cela produit. Le rôle de la police municipale, au départ, est de faire appliquer les règlements municipaux; deuxièmement, prendre les responsabilités qui vont plus largement, et c'est vrai pour tous les policiers municipaux. Vous savez toute la discussion qui se fait autour de cela.

Je ne le soulèverais pas s'il n'y avait rien dans tout cela. Je suis sûr que le problème qui se pose - il y a des coûts importants pour une municipalité - c'est que les municipalités doivent défrayer des coûts supplémentaires car les policiers ne font pas

que le constat de l'accident, ils ne font pas que remplir le rapport d'accident, ils doivent en plus, lorsqu'il y a poursuite, se présenter en cour et faire appliquer la loi jusqu'à la fin, du début à la fin. Cela représente des coûts énormes et importants pour la municipalité.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. Vézina me fait remarquer à juste titre qu'avec le "no fault" il n'y a pas de poursuite d'accident. Alors, il n'a pas à se présenter en cour.

M. Dufour: Hum! Je n'en suis pas trop sûr. Là, par exemple, je...

Mme Harel: Non, c'est-à-dire...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le député de Jonquière a raison s'il fait allusion à des infractions au Code de la sécurité routière, mais pas lorsqu'il traite des accidents matériels.

M. Dufour: Matériels, mais s'il y a des dommages corporels...

Mme Harel: S'il y a des délits de fuite, s'il y a d'autres infractions, oui. S'il y a des infractions autres que les accidents.

M. Lalande: Oui, mais c'est essentiellement de protection publique. Il est essentiel et ce n'est pas pour les besoins de la régie qu'ils sont transmis. La régie est là pour servir des clients. Elle est là simplement comme support, car le rapport de l'accident sera transmis à un endroit central qui s'appelle la Régie de l'assurance automobile, de sorte qu'on pourrait retrouver quiconque aurait, lors d'un accident, commis un délit de fuite. C'est la seule occasion qu'on a de retrouver des véhicules à un endroit précis, les rapports d'accidents qui sont colligés à la Régie de l'assurance automobile. Rien n'empêche un individu d'aller chercher son rapport d'accident dans une municipalité et de payer ce rapport d'accident à la municipalité, de sorte que la municipalité pourrait se rembourser en partie avec cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, dans les nouvelles dispositions qui prévoient que la municipalité retiendra 100 % des amendes, quant aux dispositions pénales qu'on a vues jusqu'à maintenant, à défaut d'avoir un permis ou une plaque d'immatriculation illisible, la plaque d'immatriculation, en sera-

t-il de même pour ce type d'amende? Pour toutes les amendes du Code de la sécurité routière?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: C'est cela, pour toutes les amendes du code. En fait, l'essentiel, le but fondamental, quand c'est un policier d'une municipalité qui constate une infraction, toutes les amendes constatées par ce policier sont retournées à la municipalité.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je vais vous poser une question immédiatement. Est-ce que le policier va avoir l'obligation de faire son action en vertu de la loi, bien sûr, pour la municipalité?

Je vais vous rapporter un fait: Actuellement, il y a des règlements municipaux, des règlements et une loi provinciale. Je connais une municipalité où il y a eu des moyens de pression par les policiers et, au lieu d'émettre le billet en vertu du règlement de la municipalité, ils le faisaient en vertu du code provincial.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a aussi l'inverse où le code...

M. Dufour: Vous me dites que vous allez le faire, vous allez le permettre alors que ce n'était pas permis; mais j'avais raison.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais il y a aussi l'inverse qui s'est produit. Des municipalités, des villes ont copié le Code de la sécurité routière pour poursuivre en fonction du Code de la sécurité routière sur le plan municipal, du règlement municipal au lieu du Code de la sécurité routière, pour être capables de ramasser la totalité de l'argent.

M. Dufour: Ce n'est pas Jonquière. Pas de danger qu'on fasse cela!

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 173 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 174.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 174 se lit comme suit: "L'obligation d'informer la régie d'un accident incombe à l'assureur qui a été avisé de celui-ci, lorsque cet accident n'a pas été porté à la connaissance d'un agent de la paix."

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 174 est-il adopté? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Selon le principe général, c'est l'agent de la paix et à défaut de l'agent de la paix, c'est l'assureur.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, dans la mesure où l'agent de la paix n'est pas allé constater l'accident sur les lieux.

M. Dufour: Est-ce que cela l'oblige - cela pourrait l'obliger, selon cet écrit; cela ne l'oblige pas, à mon sens - d'avertir aussi l'agent de la paix qu'il y a eu un accident?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Historiquement, plusieurs intervenants au moins doivent, dans certaines occasions, informer la régie du même événement. Quand il y avait un accident à un chemin de fer, le responsable du chemin de fer devait faire rapport de l'accident, l'assureur faisait rapport, la police faisait rapport et tout cela, c'était la même chose. On se dit simplement: On a besoin seulement d'un rapport à la régie. Si l'agent de la paix n'a pas fait ce rapport, l'assureur doit le faire.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 174 est adopté. J'appelle maintenant l'article 175.

M. Côté (Charlesbourg): "Le coroner qui a procédé à une investigation ou à une enquête sur un accident doit transmettre une copie de son rapport à la régie."

C'est uniquement le deuxième alinéa de l'article 148 du code actuel qui est reproduit.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Quels sont les cas où le coroner intervient? Il n'intervient pas sur les lieux de l'accident, il intervient à la suite de l'accident, j'imagine?

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être, par exemple, dans le cas d'un accident d'un autobus scolaire où il y a un décès, comme actuellement pour un cas à Québec.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 175... M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je remarque quand même

que ces coroners qui font des rapports - et ils les rendent publics, assez souvent ou la plupart du temps - font un certain nombre de recommandations qui ne vont nulle part. J'ai vu un coroner faire un examen et dire qu'il n'y avait rien qui pouvait avoir causé un accident; la vision était bonne, il n'y a rien qui s'est produit, mais il faisait quand même des recommandations. Je n'ai rien compris mais j'ai dit: ce doit être moi qui ne suit pas correct. Il a fait des recommandations mais je ne sais pas pourquoi. Il n'y avait rien, il ne pouvait déceler absolument aucune faute de la part de la municipalité.

M. Lalande: Historiquement, vous avez raison que le coroner, toute la loi du coroner pouvait donner cette application, mais elle a été revue de fond en comble. La nouvelle loi est en application depuis à peu près un an. Espérons que ce que vous dénoncez sera corrigé par la Loi sur les coroners.

M. Dufour: Elle faisait comme la commission de police qui donne des coups de fouet, mais avec rien au bout.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 175 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 176.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit: "L'agent de la paix et l'assureur ne sont pas tenus de faire rapport à la régie lorsque l'accident n'a causé que des dommages matériels dont le montant est inférieur à 500 \$ et qu'il n'a donné lieu à aucun délit de fuite."

Ce qu'il faut voir ici, c'est qu'on a haussé... On est passé de 250 \$ à 500 \$, à la demande des policiers. Il semble que ce soit beaucoup plus pratique. C'est l'usage qui le veut.

(21 h 45)

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: 250 % et 500 \$, j'imagine que c'est inscrit là pour enlever du travail aux policiers et la régie n'est pas nécessairement intéressée non plus. Mais quand on examine les coûts pour les gens qui font de la réparation d'automobile, à 40 \$ et plus de l'heure - cela change tous les mois, cela fait quelques mois que je suis allé au garage - 500 \$ c'est presque juste pour l'ombre de l'auto qui a touché l'autre auto.

M. Côté (Charlesbourg): Un, c'était regardé.

M. Dufour: 500 \$, cela me semble tellement minime. À toutes fins utiles, cela veut dire que la police est obligée de tout faire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est à la demande de la police. Lorsqu'on regarde ce qui se fait dans les autres provinces, sauf l'Ontario qui est rendu maintenant à 750 \$, on est dans le deuxième peloton de tête avec 500 \$. Il faut dire que ce fut fixé à 250 \$ en 1971.

M. Vézina: 1961.

M. Côté (Charlesbourg): 1961. Alors les 250 \$ de 1961...

M. Dufour: C'est plus que 500 \$.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: C'est pas mal plus que 500 \$.

M. Côté (Charlesbourg): 500 \$, mais en tout cas...

Mme Harel: Les "déductibles" dans les polices d'assurance, sont de combien habituellement?

M. Dufour: 250 \$.

Mme Harel: Pensez-vous que ce fut établi en fonction, est-ce que le "déductible" avait une relation avec le montant des dommages?

M. Vézina: En 1961, les "déductibles" étaient bien plus près de 100 \$ que de 250 \$. Maintenant, c'est 250 \$ et cela tend vers les 500 \$.

Mme Harel: Est-ce que c'est une incitation?

M. Vézina: Non, ce n'est pas une incitation, parce que, en fait ce que font les automobilistes, c'est qu'ils voient combien ils doivent payer de plus pour avoir 250 \$ au lieu de 500 \$. Quand ils s'aperçoivent qu'ils paient 100 \$ pour prendre un risque de 250 \$, il y en a qui vont à 500 \$. C'est surtout cela qui compte.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 176 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député.

M. Doyon: Est-ce qu'il y aurait de grosses objections à ce que ce soit augmenté

à 750 \$, tout de suite? Est-ce que cela serait exagéré?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Comme nous a souligné le ministre, pour la très grande majorité des provinces canadiennes cela se situe à environ 500 \$. L'appréciation du quantum est très difficile. Nous avons essayé d'examiner toutes sortes de moyens d'évaluer un accident qui pouvait être significatif. Toutes sortes d'hypothèses ont été proposées, notamment celle que le véhicule soit immobilisé à la suite de l'accident, etc. Divers États américains ont essayé, mais finalement c'est toujours le quantum et c'est l'avis du policier qu'entre 750 \$ et 500 \$, c'est très difficile quand il y a un accident, d'être capable de le fixer. Cela veut simplement dire qu'on veut permettre que ce soit un accident qui est au moins significatif, que ce ne soit pas simplement une égratignure comme on dit, ou de la peinture qui est un peu amochée sur un véhicule qu'on soit obligé de rapporter, ce qui n'est absolument pas significatif.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Louis-Hébert.

M. Doyon: Oui, je comprends très bien l'idée, sauf que ce qu'il faudrait savoir, c'est quand les quantums des autres provinces ont été fixés. Ce qui me met sur la piste c'est premièrement le fait que l'Ontario s'est rajusté dernièrement? ils sont à 750 \$. Le BAC me faisait valoir qu'à 750 \$ il n'y avait pas d'abus, que les quantums qui étaient demeurés à 500 \$ dans les autres provinces avaient été fixés depuis un certain temps. Nous, nous sommes en train de nous rajeunir, nous augmentons les amendes, nous nous rajustons partout et nous ne ferons plus cette démarche avant un certain temps. L'Ontario a pris la peine récemment de se mettre à 750 \$ et les autres provinces qu'on prend pour modèle traînent la patte un peu; elles n'ont pas eu l'occasion de se rajuster. Nous pourrions peut-être le faire à ce moment-ci pour avoir une loi qui soit vraiment moderne à tous points de vue, non seulement en ce qui concerne les amendes, mais aussi quant à ce que cela coûte. À 500 \$, tel que le faisait valoir le député de Jonquière, cela ne prend pas un gros froissement d'aile.

Une voix: Il y a deux autos.

M. Doyon: Et il y a deux voitures d'impliquées. Alors cela ne prend pas grand-chose. Il me semble qu'à 750 \$ on serait comme l'Ontario. Les provinces sont peut-être à 500 \$, sauf que cela a été fixé il y a

un certain temps. Je le souligne.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, c'est 500 \$ par auto. S'il y a deux autos impliquées, on me dit que c'est 1000 \$.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je suis obligé de vous dire que l'article - je pense que le député de Louis-Hébert est à peu près du même avis - se lit comme suit: "L'agent de la paix et l'assureur ne sont pas tenus de faire rapport... lorsque l'accident n'a causé que des dommages matériels..." L'accident, ce n'est pas avec soi-même, c'est évident que c'est avec les deux, donc, pour moi les 500 \$, c'est pour les deux.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: D'après le texte actuel et la façon dont c'est interprété, cela n'a jamais été contesté, cela est applicable pour chaque véhicule. Lorsque pour un véhicule on constate, à l'heure actuelle, des dommages de 250 \$ et plus, on fait un rapport pour ces 250 \$ et plus. C'est l'interprétation qu'on en fait.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. Vézina me signifie à ce moment-ci un point qui est extrêmement important et je lui demanderais, peut-être, de nous le préciser pour que ce soit connu de la commission afin que la sagesse puisse régner sur notre décision.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Vézina.

M. Vézina: La Régie de l'assurance automobile a hérité du fonds d'indemnisation, qui était autrefois entre les mains des assureurs privés et, à partir de ce fonds, la régie paie encore pour des dommages matériels lorsqu'il y a délit de fuite et que la victime n'a pas d'assurance-responsabilité. De fait, on paie à partir d'un "déductible" de 250 \$. En montant à 500 \$, je pense que nous allons être obligés de changer le "déductible" et ne plus payer en bas de 500 \$, parce qu'on n'aura pas de rapport d'accident. Comment allons-nous être obligés d'enquêter chaque fois? Si bien que, si on porte le montant à 750 \$, on va être obligé aussi de porter le "déductible" à 750 \$ et là je pense qu'effectivement, c'est beaucoup trop.

Le Président (M. Saint-Roch): Or,

l'article 176 est adopté?

Mme Harel: C'est le maximum parce que cela va avoir un effet sur les "déductibles".

M. Dufour: À ce moment-là, je serais tenté de dire: descendons à 250 \$.

En tout cas, des délits de fuite, j'en ai subis trois fois, je vous le dis, je n'ai pas aimé cela aucune fois.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 176 est-il adopté? J'appelle maintenant l'article 177.

Dispositions pénales

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'un des articles 172 ou 174 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$."

Finale­ment, le niveau d'amende demeure le même. L'article 172: "Le propriétaire d'un véhicule routier complètement détruit par suite d'un accident doit, sans délai, aviser la régie de cette destruction." Et, l'article 174 sur la compagnie d'assurances.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 177 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 178.

M. Côté (Charlesbourg): "Quiconque contrevient à l'un des articles 170 ou 171 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 200 \$ à 300 \$", alors qu'auparavant, c'était de 200 \$ à 500 \$. L'article 170, c'était pour le permis de conduire, le certificat d'immatriculation et maintenant l'attestation. Et, l'article 171, c'est tout ce qui est en haut de 25 kilos.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, l'on doit comprendre que les 48 heures jouent aussi dans le cas prévu à l'article 170. Les 48 heures jouent aussi, s'il y a défaut de fournir les informations pour les raisons...

M. Côté (Charlesbourg): Le nom et l'adresse, il n'y a pas de problème, il peut les fournir, mais le reste des pièces, on s'imagine que c'est logique que les 48 heures soient...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Tout à l'heure, on a étudié l'article sur les animaux, maintenant on regarde le cas de celui qui ne se rapporte pas à la police. Et si quelqu'un tue un animal sauvage, est-il encore obligé de payer? Est-ce qu'il y a un coût pour cela?

M. Côté (Charlesbourg): Un animal sauvage?

M. Dufour: Oui. Admettons, par exemple, un orignal? Je sais qu'il y a un temps c'était obligatoire. Il perdait la viande, il payait une amende, et...

M. Côté (Charlesbourg): Je vous le dis de mémoire pour avoir été critique au ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche à un moment donné, je ne mettrais pas ma réputation sur l'information que je vous donne, mais je pense que l'information maintenant, c'est que l'individu prend la responsabilité de ses dommages et reçoit la moitié de...

Mme Harel: ...

M. Côté (Charlesbourg): Non. De la bête, de la viande...

M. Dufour: Cela "toffe", un orignal.

Une voix: Ils les donnent à...

M. Dufour: Il n'y a pas d'amende pour la...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 168 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 178.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 178?

Mme Harel: À l'article 178, il y a une vérification, à savoir si, avant le paiement de l'amende, il y a les 48 heures. C'est une simple question de concordance.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'était pas prévu, mais c'est pour cela que la vérification est utile, on va l'ajouter le moment venu, j'imagine.

Mme Harel: Oui, c'est 580... 575, oui, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): C'est clair que dans la mesure où il ne produit pas son nom et son adresse qui sont demandés, cela ne va pas, mais, dans le cas de l'attestation de l'assurance, du permis de conduire et du certificat, c'est cela, c'est une concordance avec le reste.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce

que l'article 178 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 179: "Quiconque contrevient à l'un des articles 168 - qui signifie que le conducteur d'un véhicule routier impliqué dans un accident doit rester sur les lieux ou y retourner immédiatement après l'accident et fournir l'aide nécessaire à une personne qui a subi un dommage - ou 169 - qui dit que lors d'un accident au cours duquel une personne a subi un dommage corporel, le conducteur d'un véhicule routier impliqué dans l'accident doit faire appel à un agent de la paix - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 600 \$ à 2000 \$."

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Évidemment, M. le Président, c'est rédigé de façon à laisser entendre que le conducteur du véhicule qui est impliqué n'a pas subi de traumatisme, qu'il est dans une situation où quelqu'un a subi un traumatisme corporel, mais il est possible que le conducteur ait lui-même subi un traumatisme tel qu'il soit en état de choc et pas vraiment en état. Il faut qu'il y ait une preuve quand même avant de lui imposer 2000 \$.

M. Lalonde: Il faut qu'il soit condamné en conséquence.

Mme Harel: Il faut qu'il soit condamné; donc, le fardeau de la preuve est sur les épaules...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, de la couronne.

M. Dufour: Des fois, il est mieux d'embarquer pour aller se faire soigner le plus vite possible avant d'attendre l'agent de la paix, mais ils avertissent le plus vite possible.

M. Lalonde: D'ailleurs, comme le souligne Mme la députée de Maisonneuve, c'est la défense qui est employée et qui est acceptée dans la plupart des cas.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 179 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Révocation et suspension de permis

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 180.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est une modification de forme et c'est l'article 95 du code actuel qui est reproduit et qui se lit ainsi: "Lorsqu'une personne est déclarée coupable d'une infraction prévue au sous-paragraphe a) du paragraphe (1) ou aux paragraphes (3) ou (4) de l'article 233, au paragraphe (1) de l'article 236, à l'article 237, au paragraphe (5) de l'article 238, aux paragraphes (2) ou (3) de l'article 239 du Code criminel ou lorsqu'elle est déclarée coupable d'une infraction prévue aux articles 203, 204 ou 219 de ce code si cette infraction est commise avec un véhicule routier, son permis est révoqué et le juge qui prononce la déclaration de culpabilité doit en ordonner la confiscation pour qu'il soit remis à la Régie.

"Lorsque la personne n'est pas titulaire d'un permis, son droit d'en obtenir un est suspendu."

Puisqu'on vient de parler d'infractions, ce sont les quatorze, je pense, qu'on a adoptées au printemps qui sont: négligence criminelle causant la mort, négligence criminelle causant des lésions corporelles, homicide involontaire, délit de fuite, conduite dangereuse, conduite ou garde avec facultés affaiblies, refus de subir le test de l'ivressomètre, conduite ou garde avec plus de 0,08 d'alcool dans le sang, conduite durant interdiction, conduite dangereuse causant des lésions corporelles, conduite dangereuse causant la mort, facultés affaiblies avec lésions corporelles, facultés affaiblies avec mort.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.
(22 heures)

M. Dufour: Il y a eu, dernièrement, une espèce de contradiction entre deux directives où les policiers pouvaient faire passer un test pour l'alcool, un test ALERT - c'est cela? Je ne sais pas comment cela fonctionne, mais il semblerait, d'une part qu'il ne serait pas obligatoire et d'autres disent que c'est obligatoire. À vos yeux ou d'après la loi ici, le policier fait ce test qui est un test moins compliqué que le vrai test d'alcool...

M. Lalande: Le test de Borkenstein. Le test complet, c'est-à-dire souffler dans la "balloune", c'est le test de Borkenstein qui doit être fait à répétition et dans un endroit qui est un poste de police.

M. Dufour: D'accord. Avec un expert. Mais la police est sur le bord de la route ou quelque part et elle peut dire: Vous allez souffler. Est-ce qu'elle a le droit d'obliger?

M. Lalande: Bien sûr. Je pense que, selon ce que le Solliciteur général nous a précisé, c'est maintenant légal d'utiliser le

système ALERT.

M. Dufour: Est-ce que quelqu'un qui refuse de le faire est passible... Je sais qu'on fait beaucoup de droit nouveau de ce temps-ci, mais est-ce qu'il peut l'obliger?

M. Lalande: Oui, bien sûr. C'est tout le sens de l'application de cet article. C'est quand le policier a des motifs raisonnables et probables de croire que quelqu'un est en état d'ébriété qu'il peut le soumettre à l'appareil de Borkenstein, encore une fois le test complet. Le test ALERT permet de mieux identifier, c'est un outil qui lui permet d'avoir de meilleurs motifs de croire qu'il est sous l'effet de l'alcool. S'il refuse de se soumettre, il est condamné de la même façon que s'il avait plus que 0,08. Le refus de se soumettre au test équivaut au fait d'avoir plus que 0,08 d'alcool dans le sang.

Mme Harel: C'est une infraction criminelle?

M. Lalande: Oui. C'est toujours une infraction criminelle.

M. Dufour: Je trouve que c'est peut-être un peu excessif dans le sens où quelqu'un pourrait, pour une raison ou une autre, s'il n'est pas à 0,08... Il pourrait être à 0,02 ou 0,00. Il pourrait dire: Écoutez un peu, je suis un honnête citoyen et... Il y a eu une cause en Ontario, je pense que c'est à la Cour suprême, qui a dit: Vous avez le droit de faire cela. Je prends un exemple qui a eu lieu, il y a pas tellement longtemps, sur la route 20, à l'entrée de la ville de Montréal, où systématiquement, tous les conducteurs ont été passés au test et quelqu'un l'a refusé. Je pense que vous avez peut-être raison, mais je vous donne raison partiellement en disant: C'est criminel, il a refusé de souffler. Mais je pense que, si on voulait vraiment la condamner, il faudrait que la personne soit amenée au poste et qu'elle subisse le test là.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela qui se passe.

M. Dufour: Donc, le test ALERT n'est pas... Cela peut être un...

M. Côté (Charlesbourg): C'est un premier barrage.

M. Dufour: Un premier barrage, mais ce n'est pas...

M. Côté (Charlesbourg): Il donne une indication que telle personne devrait aller passer le vrai test et que telle personne devrait continuer son chemin.

M. Dufour: Si quelqu'un refuse en disant: Je refuse, ce n'est pas suffisant pour dire: Là, vous avez commis une infraction criminelle.

M. Lalande: Sans ALERT - mettez cela de côté - la situation actuelle sans cela, le policier qui pense qu'une personne est en état d'ébriété - vous avez vu, on les fait marcher sur une ligne, par exemple - a le droit d'exiger que cette personne le suive au poste pour passer l'appareil. S'il refuse de le suivre, c'est là que ça va devenir une infraction. Mais la preuve qui est admissible devant les tribunaux, c'est la preuve de Borkenstein. Vous comprenez? C'est pour cela qu'il doit aller jusque là.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas le fait de ne pas passer le test ALERT qui crée l'infraction, mais davantage le refus de passer l'autre ou finalement, le constat après avoir passé l'autre.

M. Dufour: Il y a sûrement des cas qui sont sub judice. J'en connais un où un procureur a refusé de souffler. Ha! Ha! Ha! Il manquait de souffle. C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 18... Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Nous aurons sans doute à revenir sur la question des tests et... C'est bien ce qu'on appelle en anglais les "road blocks", c'est-à-dire que les...

M. Dufour: Je pense que j'ai dit quelque chose... Pour les fins du **Journal des débats**, ce n'est pas un procureur de la couronne du gouvernement. Cela va? Je m'excuse.

Le Président (M. Saint-Roch): La remarque est notée, M. le député de Jonquière. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, le député de Jonquière faisait référence à ces points de vérification de la sobriété des conducteurs. Aux États-Unis, il y a eu différentes expériences qui ont été menées. Certaines l'ont été depuis un bon nombre d'années. Le résultat d'une expérience, entre autres, révélait qu'en l'espace de trois mois - cela avait lieu dans le Maryland - il y avait eu une augmentation de 287 % des arrestations dans les "sobriety check points". Cela a été contesté en cour et il a été décidé, après coup, qu'il fallait que la loi prévoie spécifiquement la légalité de ces façons de procéder. Est-ce qu'ici il y a une loi qui le prévoit?

M. Côté (Charlesbourg): On est allé en

Cour suprême, semble-t-il, cela a validé les points de vérification.

M. Lalande: Les barrages routiers...

Mme Harel: Parce que les barrages routiers provoquent énormément de ressentiment, cela est évident. Le ministre a certainement eu des représentations comme j'en ai eu, moi, de gens qui appellent disant: On est dans un État policier, c'est épouvantable. Parce que, évidemment, la symbolique d'un barrage routier où on est soi-même presque mis en cause crée toute une atmosphère, cela est évident.

M. Côté (Charlesbourg): Et toute une publicité aussi. Cela a des effets de communication et d'éducation...

Mme Harel: Plus importants que des amendes?

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous donner un exemple. Dans un autre cas, on a fait des barrages policiers pour vérifier les véhicules lourds, aux frontières du Québec, à quelques reprises. Les résultats ont été assez spectaculaires et la publicité qui entoure ces opérations fait en sorte que le début de la sagesse commence à s'installer chez certains. Dans le cas de ces barrages, il est clair qu'il y a quelques aspects qui peuvent être négatifs, mais le but recherché est d'éliminer de la route ceux qui ne sont pas en état de conduire. Je pense que cela ne vise pas l'individu qui est correct, cela vise l'individu qui n'est pas en état de conduire et pourrait causer des accidents à ceux-là mêmes qui sont arrêtés en même temps comme lui au barrage. Qu'on se le dise!

M. Lalande: L'alcool au volant, c'est criminel.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 180 est adopté?

Mme Harel: Adopté. Le ministre en parle facilement, parce qu'il a un chauffeur.

M. Dufour: Bien oui, c'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que le ministre n'a plus le temps de consommer.

Mme Harel: Est-ce qu'on doit comprendre que, même s'il consomme peu, cela peut provoquer beaucoup d'effets?

M. Côté (Charlesbourg): De ces temps-ci, oui.

M. Dufour: Le problème, ce n'est peut-être pas d'adopter les lois, c'est de les faire

respecter et d'avoir le personnel pour le faire. Quand on connaît tout ce qui se passe, c'est compliqué. Le problème des citoyens au fond, ce n'est pas qu'ils soient arrêtés ou qu'ils soient surveillés, c'est que ce n'est pas toujours appliqué de la même façon. Cela veut dire que, s'il y a toujours la même application, il n'y a pas de discrimination et que c'est toujours comme cela. Il y a beaucoup de municipalités que je connais bien où le règlement de la circulation était très appliqué. Puis, quand les conducteurs d'automobile arrivaient, ils se disaient: Là, il faut faire attention, parce qu'on arrive... Pour une ville que je ne veux pas nommer, qui s'appelle Arvida, ils se disaient: Là, il y a des policiers ici et on va se faire surveiller. Tout le monde arrivait normalement et, quand cela se sait, cela suit, mais il ne faut qu'il y ait discrimination.

M. Côté (Charlesbourg): Je pourrais facilement lancer un débat philosophique avec le député de Jonquière et lui rappeler que je ne suis pas de ceux qui pensent comme Jean-Jacques Rousseau que l'homme naît bon et que c'est la société qui le corrompt. Je pense qu'il y a des limites et, dans ce sens-là, il faut que je le dise: On légifère toujours pour la minorité...

M. Dufour: On est sur la même longueur d'onde.

M. Côté (Charlesbourg): On ne légifère pas pour la majorité. Quant à l'application des lois et règlements, je partage entièrement les énoncés du député de Jonquière qui dit qu'effectivement il n'y a pas nécessairement la présence qu'il faut sur les routes pour appliquer de manière uniforme les lois et règlements. Moi, je me suis toujours dit personnellement et donné comme défi: Avant d'exiger des corps policiers l'application des lois et règlements, il faut d'abord que nous fassions notre ménage dans notre propre cour pour que chacun puisse le comprendre et être capable de l'appliquer, et ne pas exiger de quelqu'un qui fait des enquêtes criminelles de connaître la totalité du Code de la sécurité routière pour l'appliquer. Je dois vous dire que lorsqu'on aura fini cette étape on aura des choses à annoncer quant à l'application du Code de la sécurité routière.

J'ai eu de nombreuses rencontres avec le Solliciteur général, j'en ai eu avec le ministre du Revenu, avec la Régie de l'assurance automobile, la CSST et l'Agriculture; il y a neuf intervenants au niveau de l'application des lois et règlements en ce qui a trait à la sécurité sur les routes à travers le Québec.

Il y a une nécessité de concerter les efforts, de faire des opérations et de mettre l'accent là où il faut le mettre pour arriver,

éventuellement - je vous l'ai dit à plusieurs reprises, je suis loin d'être contre cela - à une police de la route qui, elle, aura une pleine connaissance et une formation pour appliquer le Code de la sécurité routière. Cela pourrait être aussi des gens de la Sûreté du Québec, mais qui ne vont faire que cela.

La prochaine étape, quand on aura fini cela, sera de s'occuper du reste pour que cela soit appliqué et on va mettre le même effort dans l'application que dans la bonification du code actuel.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 180.

Mme Harel: C'est une déclaration qui, je pense, date du 12 mars 1986.

M. Côté (Charlesbourg): Autour de cette date, c'était eux alentours de ma fête, oui.

Mme Harel: "...envisage de mettre sur pied une police de la route", c'est bien cela? Oui. Alors, ce serait pour le début de 1987?

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention. Je ne l'ai pas annoncé, j'ai dit que moi, personnellement, je favorisais l'implantation d'une police de la route avec tout ce que cela comporte. Lorsque le rapport Doyon sera publié, cela donnera une idée de ce qui est perdu au Québec en termes de revenus par la non-application des lois et règlements, ce qui est très fabuleux comme montant.

À ce niveau, j'ai dit: Le but, c'est que cela se fasse. Quant au moyen, pour ma part, je favorise un corps de police de la route parce que l'expérience ailleurs a prouvé que c'était efficace. D'autres favorisent autre chose. L'important, c'est que cela se fasse. On ne pourra pas exiger des policiers de la Sûreté du Québec qui, dans la plupart des cas, se sentent plus à l'aise, plus respectés dans le rôle d'enquêteurs que de gars qui vont coller des "tickets"... Il y a bien du monde à travers le Québec qui serait bien heureux d'avoir la "job" de coller des "tickets". Il y a bien des jeunes qui sortent de l'Institut de police de Nicolet qui, actuellement, accepteraient des postes comme ceux-là et seraient capables de le faire.

Je pense qu'à ce niveau-là - je l'ai dit et je le redis - je vais continuer de me battre. On n'aura pas fait tout ce travail de préparation et de bonification de nos lois pour qu'elles ne soient pas appliquées. Effectivement, il va se passer des choses dès le mois de janvier. On a eu plusieurs rencontres jusqu'à maintenant avec une concertation des neuf organismes ou ministères visés. Beaucoup de travail a été

fait. Il y a des rencontres déterminantes qui vont se faire en janvier et, s'il faut une expérience pilote de six mois ou un an pour justifier un certain nombre de choses, on va le faire. Dans ce sens, l'année 1987 sera une année déterminante quant aux décisions à prendre à ce niveau.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: C'est bien sûr, là on parle d'une possibilité de faire une police de la route, et on dit qu'il y a des gens qui seraient heureux de pouvoir faire ce travail. Il ne faut pas se faire d'illusions non plus. D'après l'expérience que j'ai - elle n'est pas unique mais elle est dans le domaine car j'ai travaillé avec beaucoup de policiers - les policiers n'aiment pas donner des contraventions. Même pour se trouver un emploi, je dis d'avance au ministre qu'ils vont le faire mais qu'après un certain temps, et rapidement, ces gens-là vont... Ils subissent des pressions de l'extérieur. Je pense que c'est un phénomène normal. Je ne les accuse pas. Je constate, par exemple, que c'est très dur pour des gens de coller des contraventions» On prend toujours les gens en tort. C'est humain. Ils ont la réaction des individus, ils ont soit des menaces, quelquefois ils frappent des gens qui sont près d'eux, c'est toute la... Il va falloir qu'on trouve un moyen, quant au policier, de le resituer dans un cadre parce que c'est presque inhumain.
(22 h 15)

Je vais vous raconter une expérience que l'on a faite au Saguenay—Lac-Saint-Jean et qui n'était pas légale, à mon avis. C'était "Attachez vos ceintures". La régie n'en a pas parlé et les gens non plus. Je n'aurais pas voulu avoir une contravention la veille ou l'avant-veille, parce que je n'avais pas attaché ma ceinture, car des gens auraient pu démontrer hors de tout doute qu'il y avait une discrimination certaine.

Les policiers, pour se donner une belle image probablement et avec raison, ont dit: On va faire l'opération "Attachez vos ceintures". Ils ont pris à peu près 380 personnes en deux jours dans une ville et il y en avait autant ailleurs. Cela faisait pas mal de gens qui ne s'attachaient pas. Au lieu d'émettre une contravention - voici le problème que je soulève - le policier leur remettait un papier en leur disant: Allez faire un tour au village de la sécurité routière de Chicoutimi. Vous allez faire un test d'accident quand vous n'êtes pas attaché - vous savez, le siège, le simulateur. Ils n'avaient pas d'amende. Donc, ils ont pris un paquet de gens. S'ils faisaient cela régulièrement, s'ils faisaient cela dix fois dans l'année, tout le monde s'attacherait. Mais les policiers n'aiment pas cela, donner des billets

de circulation, ils n'aiment pas donner des billets de stationnement et, règle générale, ils se fatiguent vite vite.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que j'ai donné l'exemple, à deux reprises, du radar, sur la route, qui diminue sensiblement la vitesse des gens. Il faut comprendre que c'est une présence accrue et cela rend plus prudents les conducteurs; c'est clair.

M. Dufour: Vous le savez vous aussi. En tout cas, comme ex-maire, je peux dire que l'on se chicanait avec les policiers pour qu'ils aillent faire de la surveillance au radar. C'était à qui n'irait pas. Je pense que, si l'on mettait seulement des câbles sur la route, ce serait déjà une incitation à la diminution de la vitesse.

M. Côté (Charlesbourg): Vous voulez que l'on câble les autoroutes?

M. Dufour: C'est l'expérience que l'on a vécue et je ne pense pas que ce soit différent dans d'autres endroits.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 181.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit: "Toute déclaration de culpabilité pour une infraction visée à l'article 180 entraîne une révocation du permis ou une suspension du droit d'en obtenir un distincte pour chaque déclaration.

"Toutefois, une déclaration de culpabilité pour plus d'une infraction prévue à l'article 257, au paragraphe (5) de l'article 238 ou au paragraphe (2) ou (3) de l'article 239 du Code criminel n'entraîne qu'une seule révocation du permis ou une seule suspension du droit d'en obtenir un, lorsque les infractions se rapportent à un même événement."

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: En fait, il y a un abus qui se dégage de la loi actuelle et qui fait que, pour un même événement de même nature, quelqu'un qui, par exemple, aurait plus que 0,08 % d'alcool dans le sang et un chef d'accusation pour facultés affaiblies serait condamné pour facultés affaiblies et pour plus que 0,08 %. C'est la même chose, mais, dans un cas, la mesure est subjective et, dans l'autre, elle est objective. Pour ce même événement de même nature, deux sanctions étaient rattachées. Comme ce n'est pas véritablement cela que l'on visait, on a essayé de faire qu'il n'y ait qu'une seule sanction, parce qu'il s'agit effectivement d'avoir été en état d'ébriété une seule fois et non deux fois. D'ailleurs, il y a un juge-

ment de la Cour suprême qui n'est pas exactement de ce genre, mais qui s'y apparente, c'est l'arrêt Scolnick qui a été rendu, qui fait que, pour un même événement de même nature, une seule sanction soit créée et non deux. Cela devenait totalement injuste et c'est ce que nous corrigeons à l'heure actuelle pour se conformer au jugement de la Cour suprême et aussi au bon sens.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 181 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 182.

M. Côté (Charlesbourg): "La révocation d'un permis ou la suspension du droit d'en obtenir un prévue à l'article 181 est maintenue même si la personne déclarée coupable d'une infraction criminelle bénéficie d'une ordonnance de libération conditionnelle ou inconditionnelle."

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Cela voudrait donc dire que ce serait dans le cas d'une récidive où il y a emprisonnement. Pour qu'il y ait libération conditionnelle, il faut qu'il y ait eu nécessairement emprisonnement. Il faudra donc que ce soit une récidive, c'est-à-dire qu'il faut que ce soit un deuxième délit.

M. Lalonde: C'est exact.

Mme Harel: À ce moment-là, s'il y a libération conditionnelle, ce n'est pas parce qu'il y a libération conditionnelle que, pour autant, la révocation est suspendue.

M. Lalonde: Là, on fait une distinction entre le pardon et la libération conditionnelle. Dans le cas du pardon, on vient tout nettoyer et effacer. Dans ce cas-ci, la libération conditionnelle n'amène pas une annulation de la suspension ou de la révocation.

Mme Harel: Cela doit être le cas actuellement.

M. Lalonde: Oui, c'est le cas à l'heure actuelle.

Mme Harel: C'est la pratique, j' imagine.

M. Lalonde: Oui, c'est la pratique, mais nous l'avons précisé à l'intérieur du...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, on me fait valoir que, lorsqu'il y a libération inconditionnelle, le contrevenant qui est libéré est réputé ne pas avoir été condamné à l'égard de l'infraction. On dit: "Toutefois, les règles suivantes s'appliquent". Je n'ai pas eu le temps de lire les règles suivantes.

Mme Bilodeau: Je vais vous l'expliquer.

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Les libérations conditionnelles qu'on appelle communément la sentence suspendue sont prévues par l'article 663 du Code criminel. Le juge dit à la personne: Je suspens la sentence que j'aurais dû vous donner aujourd'hui si vous gardez la paix pendant un an ou trois ans. Quant aux libérations inconditionnelles, je vous réfère à l'article 662 du Code criminel.

L'article que vous venez de me lire fait seulement mention qu'il n'aura pas d'inscription dans son casier judiciaire à ce moment-là. Ce n'est pas noté. Quand c'est inconditionnel, c'est une libération sans condition. Par exemple, la personne ne sera pas obligée de se rapporter à un officier de probation, comme dans le cas de la libération conditionnelle. Dans ce cas, il y a toujours culpabilité, mais elle n'est pas inscrite au casier judiciaire. C'est comme cela qu'il faut comprendre la disposition.

Mme Harel: Le contrevenant est réputé ne pas avoir été condamné.

Mme Bilodeau: C'est dans cette optique.

Mme Harel: Il pourrait y avoir un verdict de libération inconditionnelle dans les cas prévus à la loi 60.

Mme Bilodeau: Ce ne sont pas toutes les infractions criminelles que le ministre vous a mentionnées tantôt qui sont admissibles à une libération inconditionnelle. Cela fait beaucoup plus référence à des infractions criminelles, donc, la conduite les facultés affaiblies serait admissible ainsi qu'un refus de passer l'ivresse-mètre, mais certainement pas de causer des lésions corporelles ou la mort alors qu'on conduit avec les facultés affaiblies.

Mme Harel: Cela veut dire que, même dans le cadre des dispositions adoptées dans la loi 60 en juin dernier, qui prévoit après une récidive un emprisonnement automatique, il pourrait y avoir libération inconditionnelle,

selon les motifs pour lesquels...

Mme Bilodeau: Oui, le Code criminel le prévoit, comme je vous le dis, dans certains cas d'infraction où le juge pourrait libérer sans condition la personne, c'est-à-dire qu'elle est trouvée coupable, mais elle n'a pas de sentence, si vous voulez.

Mme Harel: Je pensais que c'était - comment dit-on⁷ - pas de responsabilité stricte... Je croyais que ce qui avait été adopté dans le cadre de la loi 60 s'appliquait automatiquement, qu'il ne pouvait y avoir un verdict différent. S'il y a eu conduite en état d'ébriété, par exemple, pour une deuxième reprise - c'est un cas de récidive - après qu'il y a déjà eu une révocation dans un premier cas, dans le deuxième cas une peine d'emprisonnement est prévue, n'est-ce pas?

M. Lalande: Oui.

Mme Bilodeau: Oui.

Mme Harel: Elle est automatique.

Mme Bilodeau: Exactement.

M. Côté (Charlesbourg): De quatorze jours.

Mme Harel: Le juge pourrait, à ce moment-là, prononcer un verdict de libération inconditionnelle.

Mme Bilodeau: En cas de récidive? Je n'en suis pas certaine, il faudrait que je vérifie.

Mme Harel: Oui, une sentence suspendue.

M. Lalande: On est dans l'application du Code criminel. C'est la décision du juge de la Cour des sessions de la paix qui aura à se prononcer. L'essentiel et le but visé, c'est que, dans le cas de pardon, bien sûr, on ne l'applique pas, mais, dans tous les autres cas, la suspension sera maintenue, même si quelqu'un est libéré de façon inconditionnelle ou si c'est une sentence suspendue.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, c'est à la demande du ministère de la Justice que cet article 182 a été...

Mme Harel: Ajouté.

M. Côté (Charlesbourg): ...libellé tel qu'il est actuellement.

Mme Journeault-Turgeon: Le texte prévoyait précédemment une ordonnance de libération tout simplement et on nous a

demandé de préciser, d'ajouter libération inconditionnelle.

Mme Harel: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Est-ce que l'article 182 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 183.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 183, c'est l'article 95.1 actuel qui devient 183 et qui se lit comme suit: "Lorsqu'une personne est déclarée coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi, la classe de son permis autorisant la conduite d'un taxi est révoquée et son droit d'obtenir un permis de cette classe est suspendu pour cinq ans, à moins qu'un pardon n'ait été obtenu.

"Le juge qui prononce la déclaration de culpabilité doit ordonner la confiscation de ce permis pour qu'il soit remis à la régie."

C'est une disposition qui existait déjà.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: J'ai une question concernant cet article. C'est à propos d'un propriétaire de taxi. En fait, le permis de taxi est accordé à la personne mais c'est aussi pour le véhicule parce qu'il vend le véhicule qui a le permis⁷.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

M. Dufour: Non, je vais essayer de vous dire où je veux aller avec cela.

M. Lalande: Pour conduire un véhicule-taxi, il y a un permis de conducteur pour la classe taxi, soit la classe 31. C'est quelqu'un qui a un véhicule de promenade, qui a au moins un an d'expérience et qui réussit les tests de taxi. C'est différent du permis de taxi et c'est différent du "pocket number" qu'on appelle dans le jargon. Là, ce qu'on vise, c'est essentiellement le droit de conduire un taxi, un véhicule-taxi, le droit de la personne d'être un conducteur de véhicule-taxi. C'est seulement du permis de conduire que l'on parle.

M. Dufour: C'est assez clair. Cela veut dire que quelqu'un qui est propriétaire d'un taxi et qui serait pris pour un délit criminel perd son permis, mais il pourrait engager quelqu'un pour conduire le véhicule, surtout pour la famille.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 183 est adopté?

Mme Harei: Adopté.

Le Président (M. Sain->Roch): J'appelle maintenant l'article 184.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le suivant: "Lorsque la personne déclarée coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi n'est pas titulaire d'un permis d'une classe autorisant la conduite d'un taxi, son droit d'en obtenir un est suspendu pour cinq ans, à moins qu'un pardon n'ait été obtenu."

Mme Harel: Comment peut-on être...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: ...déclarée coupable d'un acte criminel relié à l'exploitation du transport par taxi sans pouvoir soi-même conduire le taxi. Pour les actes reliés à l'exploitation du transport on faisait référence au "meter" à la fraude...

M. Côté (Charlesbourg): Au taximètre.

Mme Harel: ...au taximètre plutôt.

M. Lalande: C'est celui qui conduit sans permis.

Mme Harel: C'est celui qui conduit sans permis.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Oui, oui.

M. Dufour: Mais il n'y pas d'amende.

M. Côté (Charlesbourg): Non. La question était: Comment celui qui ne conduit pas peut-il être accusé d'un acte criminel? C'est le taximètre. Alors, ce n'est pas nécessairement la personne qui conduit sans permis.

Mme Harel: C'est donc le propriétaire, qui n'est pas nécessairement le conducteur, qui n'a pas nécessairement un permis?

M. Lalande: Quelqu'un qui serait sous l'effet d'une révocation de son permis de conduire de la classe 31, par exemple, n'a pas le droit de conduire un véhicule-taxi mais, s'il conduit quand même un véhicule-taxi, on lui suspend son droit pour cinq ans. Cela fait qu'on ajoute en plus. C'est cela qu'on veut dire. On ne peut pas le lui révoquer une deuxième fois, mais on peut lui suspendre son droit d'en obtenir un pour une période de cinq ans.

Mme Harel: Par exemple, s'il y a eu

des points d'inaptitude, qu'il y a eu révocation...

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: ...à ce moment-là, s'il est déclaré coupable, en plus, d'un acte criminel...

M. Lalande: C'est cela.

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Est-ce que l'article 184 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Une voix: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 185, il y a...

Le Président (M. Saint-Roch): À l'article 185, j'ai un papillon qui supprime l'article 185. Or, l'article 185 est donc retiré.

M. Côté (Charlesbourg): D'ailleurs, on avait plus tôt, en début d'après-midi, une référence à cet article.

Une voix: On la laisse tomber.

Mme Journeault-Turgeon: M. le Président, c'est une modification tout à fait technique. C'est que l'article 185, tel qu'il apparaît au projet, est relocalisé dans la section III, Autre révocation, parce que le sujet n'est pas relié directement au contenu de la section I. On a vidé l'article 185 et c'est l'article du projet qui était numéroté 186 qui devient l'article 185, ce qui explique les changements de numérotation qu'on a faits aujourd'hui lorsqu'il y avait des renvois à l'article 185. Alors, l'article 185 contient la substance de l'article 186, et l'article 186, avec la substance de l'article 185, est relocalisé avant l'article 187, à l'intérieur de la section Autre révocation. L'intitulé est corrigé également pour devenir Autres révocations.
(22 h 50)

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? L'amendement est fait. L'article 185 est-il adopté?

Mme Harel: Article 185, la suppression. Adopté.

Points d'inaptitude

Le Président (M. Saint-Roch): La suppression. Adopté. J'appelle maintenant l'article 186 et il y a un papillon, qui se lit comme suit: "Renommer, à la section II du

chapitre I du titre V, l'article 186, lequel se lira: "185. Dès que le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier d'une personne est égal ou supérieur à celui prévu par règlement, la régie doit révoquer le permis de cette personne ou suspendre, si elle n'est pas titulaire d'un permis, son droit d'en obtenir un."

Deuxièmement, remplacer l'intitulé Autre révocation qui précède l'article 187 par le suivant Autres révocations. Ajouter, après l'intitulé Autres révocations et avant l'article 187, le suivant: "186. La régie doit révoquer le permis restreint d'une personne si, après la date où il a été délivré, le droit de cette personne d'obtenir un permis a été suspendu."

Mme Haret: On fait confiance à Mme Turgeon, c'est tout à fait technique, les déplacements.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 186 amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 187.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 187 se lit comme suit: "Dès qu'une personne a atteint l'âge de 70 ans, la classe de son permis autorisant la conduite d'un véhicule de commerce effectuant un transport de biens pour lequel un permis de la Commission des transports du Québec est requis, d'un véhicule d'urgence, d'un taxi, d'un autobus ou d'un minibus est révoquée." Même chose qui existe actuellement, on ajoute "véhicule d'urgence" et la différence avec ce qu'on a déjà éliminé de 16.18, qu'on a inclus d'ailleurs, ce n'est pas le plancher, c'est le plafond.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: J'aimerais savoir de la régie s'il y a eu des problèmes. On légifère, c'est sûr qu'on est ici pour légiférer, alors on légifère. On est comme dans une sorte de dynamique. C'est une spirale. Être ici sans légiférer, cela serait une sorte d'inactivité.

M. Côté (Charlesbourg): Il faut quand même justifier notre existence aussi.

Mme Harel: La question est: Pourquoi légiférer? Quels sont les motifs pour lesquels on a décidé que c'était à 70 ans? J'ai mon

père qui a soixante-neuf ans. Je dois vous dire qu'il fait au moins 12 km de ski de fond par jour, qu'il est dans une forme certainement meilleure que la mienne. Je dis: Pourquoi 70 ans? Est-ce qu'il y a eu des problèmes qui ont amené la régie à dire: La sécurité routière commande une loi ou des dispositions à cet effet?

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: C'est une question de fond qu'on a évidemment regardé. Sans répondre directement à la question, c'est à peu près une règle qui est acceptée partout, dans tous les pays. En Amérique du Nord, en tout cas, de façon certaine. Cela ne répond pas au fond de la question.

Mme Harel: Le président des États-Unis en a un peu plus.

M. Lalande: Peut-être qu'il ne serait pas souhaitable qu'il conduise un véhicule d'urgence, par exemple.

Mme Harel: Il serait peut-être urgent qu'il soit remplacé!

M. Lalande: Voici ce que nous disons à ceci. Effectivement, il y a un test qui va se faire devant la Cour suprême, concernant la discrimination en raison de l'âge de 70 ans. Pour le moment, toutes les règles sont faites à 70 ans. Le motif est essentiellement médical. C'est que, semble-t-il, d'après nos ophtalmologistes et nos optométristes, à l'âge de 70 ans et plus, se développent de façon assez rapide des problèmes de vision et toutes sortes d'autres problèmes, de réflexes par exemple. Cela a été la notion générale qui nous a amenés à ne pas permettre aux gens de cet âge de conduire. Remarquez qu'en pratique nous n'avons jamais eu de contestation à la Régie de l'assurance automobile. Habituellement, à 70 ans, les gens ne se promènent plus avec des véhicules d'urgence ou des taxis.

Mme Harel: Il n'y a jamais eu de contestation?

M. Lalande: À ma connaissance, il n'y a jamais eu de contestation à la Régie de l'assurance automobile.

M. Dufour: Je pense que c'est un métier qui est dur.

M. Lalande: Je pourrais même ajouter, Mme la députée de Maisonneuve, que M. Michel Chartrand, qui est bien connu, est

tout à fait d'accord avec cette disposition selon laquelle, à 70 ans, on peut exiger un certificat médical, etc., mais pas avant 70 ans.

Mme Harel: On verra bien quand il aura atteint ses 70 ans.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Il n'y a jamais eu de cas de gens qui ont dépassé 70 ans?

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

M. Dufour: Il n'y a eu aucun cas de gens qui ont demandé, après 70 ans...

M. Lalande: En tout cas, en ce qui me concerne, parce que c'est ma fonction, je regarde avec un soin particulier tous les dossiers médicaux, quelque 200 000 dossiers au Québec. Jusqu'à maintenant, je n'ai pas eu connaissance d'un cas où l'on a contesté l'âge de 70 ans.

M. Paradis (Matapédia): M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Matapédia.

M. Paradis (Matapédia): Une personne qui serait propriétaire d'un certain nombre de taxis... Est-ce que cela veut dire que cette personne aurait le droit de se servir d'un véhicule utilisé pour le transport par taxi pour ses fins personnelles?

M. Lalande: Oui. C'est un cas qui s'est présenté. Cependant, quand le véhicule n'est pas utilisé pour le transport par taxi, elle ne peut pas s'en servir pour transporter des gens moyennant rémunération, mais elle peut évidemment utiliser le véhicule pour ses propres besoins.

M. Paradis (Matapédia): À ce moment-là, M. Lalande, cela peut devenir difficile de savoir quand il y a des personnes dans son véhicule qui paient ou qui ne paient pas.

M. Lalande: Comme disait le Bourgeois gentilhomme: Voilà qui fait que votre fille est muette, monsieur!

Des voix: Ah! Ah! Ah!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 187 est adopté?

M. Dufour: Oh! Les tirades!

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Une remarque, M. le Président. Lors d'une rencontre qui a précédé l'étude du projet de loi, M. Lalande disait que l'esprit qu'il voulait introduire concernant l'évaluation des personnes qui devaient perdre leur permis était que l'on ne devait plus évaluer leur maladie, mais leur état de santé, que ce n'était plus la maladie qui allait dicter de façon rigide et absolue la conduite de la régie, mais l'état de santé qui devait être évalué et pour lequel la régie va demander avec raison une discrétion. Pourquoi n'en est-il pas ainsi pour l'âge? Si cela vaut pour la maladie, cela vaut autant pour l'âge. Vous avez considéré à la régie, avec raison, je crois, que vous ne pouviez pas appliquer de façon trop rigide le critère que telle maladie doit résulter en une perte du permis et que c'est l'état de santé qui devait être évalué.

M. Lalande: Si, de façon bien individuelle, il est relié à un conducteur ou à une personne donnée, je suis tout à fait d'accord avec vous. La norme est générale à ce stade-ci et...

Mme Harel: M. le Président, je vais vous faire savoir pourquoi je suis préoccupée par cela. Les hommes vivent en moyenne jusqu'à 72 ans au Québec, mais les femmes jusqu'à 78 ans. On a des chances...

Des voix: Ah! Ah! Ah!

M. Dufour: Elle dit cela avec un sourire sadique. Elle va finir par nous avoir.

Mme Harel: ...de pouvoir exercer plus longtemps...

Le Président (M. Saint-Roch): C'est de la discrimination.

M. Lalande: Il y a des centaines, des gens qui ont 100 ans, qui ont leur permis de conduire, dont deux femmes.

Une voix: Elles ont leur permis de conduire?

M. Lalande: Elles ont leur permis de conduire et elles ont 100 ans.

Mme Harel: C'est encourageant.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 187 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 188.

Suspension de l'immatriculation, des permis et des licences

M. Côté (Charlesbourg): Article 188.

"La régie peut suspendre l'immatriculation d'un véhicule routier dans les cas suivants:

"1° l'immatriculation a été obtenue sur la foi de renseignements faux ou inexacts;

"2° le propriétaire néglige ou refuse de soumettre le véhicule à une vérification mécanique ou de fournir le certificat de vérification mécanique qui lui a été délivré;

"3° un certificat de vérification mécanique atteste que le véhicule présente une défectuosité mineure qui n'a pas été réparée dans le délai prévu à l'article 528;

"4° le propriétaire néglige ou refuse de fournir à la régie un renseignement qu'elle lui demande en vertu du présent code;

"5° le propriétaire est débiteur de la régie à l'égard de cette immatriculation".

Les quatrième et cinquième paragraphes seraient nouveaux, semble-t-il, plus la vérification mécanique.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Comment quelqu'un peut-il être débiteur à la régie à l'égard de l'immatriculation? Il me semble qu'il faille payer avant d'avoir l'immatriculation.

M. Côté (Charlesbourg): Un chèque sans provision.

M. Dufour: Seulement dans ce cas?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 188 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 189.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit: "La régie doit suspendre l'immatriculation d'un véhicule routier dans les cas suivants:

"1° lorsque la Commission des transports du Québec dans un cas prévu à l'article 35 de la Loi sur les transports lui ordonne de retirer la plaque et le certificat d'immatriculation du véhicule;

"2° le propriétaire du véhicule ne détient pas le contrat d'assurance de responsabilité requis en vertu de la Loi sur l'assurance automobile;

"3° un certificat de vérification mécanique atteste que le véhicule présente une défectuosité majeure".

L'article 35 de la Loi sur les transports, puisqu'on y fait référence, se lit comme suit: "La commission peut, lorsqu'elle est informée qu'un transporteur met en

danger la santé ou la sécurité publique, ordonner à la Régie de l'assurance automobile du Québec de retirer les plaques et le certificat d'immatriculation du véhicule qu'elle désigne. Toutefois, elle ne peut émettre un tel ordre sans avoir donné au transporteur un avis du délai pendant lequel il peut être entendu. Même si le transporteur ne se fait pas entendre dans ce délai, la commission doit entendre au moins son enquêteur".

Selon mes informations, cela ne s'est jamais fait. Par contre, lorsqu'on analysera la Loi sur les transports, on remarquera que des dispositions permettront à la Commission des transports du Québec de ne pas le renouveler automatiquement. Ce n'est pas le fait de payer qui fera que le permis sera automatiquement renouvelé, mais la Commission des transports aura un rôle plus important à jouer quant au renouvellement des permis.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Dans le cas présent, ce n'est pas lors de l'émission d'un permis, mais c'est l'immatriculation qui est en cause.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, c'est l'immatriculation; c'est-à-dire qu'on l'attrape quand on peut. C'est à peu près ce que cela veut dire. Au moment de son immatriculation, on est sûr qu'il va se présenter. De la même manière, c'est avec le permis de conduire qu'on peut maintenant obliger un individu qui n'a pas payé toutes ses infractions à les payer.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: On parle de suspension dans deux articles. Il y a des problèmes mécaniques majeurs et mineurs. "Mécanique", cela veut dire ce qui fonctionne. Est-ce que des feux arrière d'automobile, c'est mécanique? (22 h 45)

M. Lalonde: Oui, mais c'est une défectuosité mécanique mineure et dans ce cas il y a un "peut", il n'y a pas un "doit". Et, dans ce cas-ci, à l'article 189, c'est "doit suspendre", donc il s'agit que ce soit une défectuosité telle que le véhicule ne peut pas rouler. Ce sont, par exemple, des problèmes de pneumatiques, de pneus, des problèmes de suspension, de freinage ou de direction du volant, de la timonerie. Or, ce sont ces cas particuliers et, dans notre règlement sur la vérification mécanique, nous avons l'identification bien claire des défectuosités majeures par rapport aux défectuosités mineures.

M. Dufour: Mais...

M. Lalande: Dans la plupart des cas de déficiences mineures, sinon dans tous les cas, il y a un délai de 48 heures pour permettre d'y remédier.

M. Dufour: Là, je comprends que dans les deux articles, 189 et 190, c'est inscrit "doit" à un endroit et, à un autre endroit, c'est "peut". Mais, quand on pose des questions et qu'on étudie les projets de loi, on dit: Pourquoi inscrivez-vous "peut" et non "doit"? On nous dit: Le mot "peut" veut dire "doit". Là, il y a une technicité complètement différente; moi, en tout cas, je vais devenir mêlé.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Journeault-Turgeon.

Mme Harel: Vous avez beaucoup de professeurs de droit différents.

M. Dufour: Je ne le sais pas, mais il me semble qu'on légifère ici, c'est toujours à l'Assemblée nationale, et je vous donne ma parole - je me le suis fait chanter pas seulement une fois - lorsque c'est inscrit "peut" et qu'on dit: Pourquoi n'écrivez-vous pas "doit"? on nous répond que "peut" veut dire "doit". Et, vous autres, vous allez dans une philosophie que je comprends mieux. À un moment donné, vous dites "doit" et, dans l'autre, c'est "peut", mais là cela veut dire vraiment ce que cela veut dire. Ce n'est plus une question juridique.

Non, mais on se fait servir cela régulièrement. Ce sont les mêmes législatures.

M. Côté (Charlesbourg): On met "doit" parce qu'on le peut!

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière, après la réponse politique, la réponse juridique. Me Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon: Le "peut" laisse une discrétion alors que le "doit" crée vraiment une obligation.

M. Dufour: Je vais vous enregistrer, madame, et je vais vous citer parce que je vais avoir l'occasion de le faire, sûrement.

M. Côté (Charlesbourg): ...le droit.

M. Dufour: Oui. Et je peux le faire.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 189 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 190.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 190, M. le Président, va aiguiser certainement votre patience. Il se lit comme suit: "La Régie peut suspendre un permis ou une classe de celui-ci lorsque le titulaire de ce permis:

"1° refuse de se soumettre à un examen médical ou optométrique ou omet de lui remettre le rapport d'un tel examen;

"2° selon un rapport médical ou optométrique, est atteint d'une maladie, d'une déficience ou se trouve dans une situation qui, suivant les normes médicales et optométriques établies par règlement, sont relativement incompatibles avec la conduite d'un véhicule routier correspondant au permis de la classe qu'il possède;

"3° selon un rapport médical ou optométrique, est atteint d'une maladie, d'une déficience ou se trouve dans une situation non visée dans les normes médicales et optométriques établies par règlement mais qui, d'après l'avis d'un membre du Comité consultatif médical et optométrique, sont incompatibles avec la conduite d'un véhicule routier correspondant au permis de la classe qu'il possède;

"4° refuse de se soumettre à un examen de compétence ou y subit un échec;

"5° le permis ou la classe visée ont été obtenus sur la foi de renseignements faux ou inexacts;

"6° néglige ou refuse de fournir à la Régie un renseignement qu'elle lui demande en vertu du présent code;

"7° est débiteur de la Régie à l'égard de ce permis."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Juste le paragraphe 1^o, il me semble que la Régie ne devra pas faire un effort très grand pour avoir la même information; "refuse de se soumettre à un examen médical ou optométrique" - je comprends cela - ou omet de lui remettre le rapport d'un tel examen", c'est que le rapport de l'examen médical pourrait être obtenu directement du médecin qui a fait l'examen, n'est-ce pas?

M. Lalande: Secret professionnel, c'est la responsabilité de quelqu'un qui dit: Je veux avoir... Il y a une déficience médicale, c'est sa responsabilité pleine et entière et son droit et son privilège de dire: C'est moi qui vais demander qu'on avise la Régie de l'assurance automobile.

M. Dufour: Mais je sais, par exemple, qu'on a accès assez facilement à des dossiers. Il y a des procurations qui peuvent être signées facilement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 190 est adopté? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le "peut" laisse de la discrétion à la régie, discrétion dans le cas où elle doit évaluer le rapport médical.

M. Côté (Charlesbourg): Dans ce cas, le "peut" est assurément à l'avantage de la personne, alors que le "doit" devrait être une exécution immédiate.

Mme Harel: Cela donne la possibilité à la régie d'évaluer si une autre classe peut satisfaire à ces conditions, plutôt que d'enlever complètement, d'un façon absolue, le permis.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 190 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté, J'appelle maintenant l'article 191.

M. Côté (Charlesbourg): Droit nouveau. "La régie doit suspendre un permis ou une classe de celui-ci lorsque le titulaire de ce permis, selon un rapport médical ou optométrique, est atteint d'une maladie, d'une déficience ou se trouve dans une situation qui, suivant les normes médicales et optométriques établies par règlement, sont absolument incompatibles avec la conduite d'un véhicule routier correspondant à ce permis ou à la classe visée." Ici c'est le "doit" au lieu du "peut", alors il y a obligation formelle.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Supposons que quelqu'un ait une classe - je ne connais pas les classes - mettons une classe 20 et qu'il y ait des classes plus basses. Quelqu'un a un permis de conducteur de taxi et son état de santé fait qu'il ne peut plus conduire un taxi; par contre il pourrait conduire un véhicule de promenade. Est-ce que par cet article la personne doit ipso facto se soumettre à d'autres examens ou bien si la régie va lui dire: On va te confisquer ton permis de taxi, mais tu peux conduire une automobile de promenade?

M. Lalonde: C'est la règle habituelle. Le cas que vous soumettez est tout à fait clair. Pour conduire un véhicule-taxi, on a une exigence médicale beaucoup plus grande que pour un véhicule de promenade, de sorte que cela arrive régulièrement. Conduire un véhicule d'urgence aussi prend des exigences médicales plus grandes. Il arrive qu'on ne

puisse pas donner à quelqu'un la classe 31, comme vous le suggérez, mais on lui donnera la classe 42. Il y a des exigences bien précises dans le guide médical pour chaque classe de permis.

M. Dufour: Quelqu'un qui voudrait savoir pourquoi il est refusé, est-ce que vous êtes obligé de lui fournir l'information?

M. Lalonde: Oui, on donne cette information. On doit le faire. La décision doit être motivée. On dit pourquoi on ne lui permet pas de l'avoir. Il y a un droit d'appel.

M. Dufour: Il a accès au dossier, mais est-ce qu'il a le droit à tout son dossier? Cela peut être motivé en disant: Monsieur, je vous informe que vous ne pouvez pas avoir tel permis, parce que nous jugeons que votre état de santé ne répond pas à certains critères en vertu de tel règlement. C'est une information et je pense que là vous êtes justifié de dire: On vous a informé. Mais est-ce que vous allez plus loin que cela en disant: Vous ne répondez pas à tel critère, etc.?

M. Lalonde: C'est cela,

M. Dufour: Vous allez aussi loin que cela.

M. Lalonde: Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 191 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 192 et il y a un papillon à 192 qui se lit comme ceci: Remplacer le paragraphe 2 de l'article 192 par le suivants "2° pour une période de trois mois, si la suspension en vigueur au moment où la personne a commis l'infraction avait été imposée en vertu de l'un des articles 190, 191, 194, 196, 197, 200 à 202".

M. Côté (Charlesbourg): C'est une correction technique.

Mme Journeault-Turgeon: Ouï, c'est une petite coquille qu'on corrige parce qu'on se référerait au premier alinéa de l'article 191, alors que cet article n'a qu'un seul alinéa. On se réfère maintenant à l'article 191, et, pour rendre conforme les autres articles, on enlève le "ou" pour utiliser la virgule après 194 dans l'énumération des articles, tout simplement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions? Mme la députée

de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce qu'on n'a pas examiné une disposition un peu semblable cet après-midi? Mme Turgeon, on n'a pas examiné une disposition un peu semblable cet après-midi?

Mme Journeault-Turgeon: Dans les cas de révocation pour la période de trois mois⁹

Mme Harel: Non, c'était, je pense, l'article 80, c'était le cas où le permis avait été révoqué, dans le cas d'une suspension, tandis que maintenant on étudie le cas d'une révocation; c'est cela la différence⁹

Mme Journeault-Turgeon: C'est la conduite pendant la révocation, exactement, l'article 192.

Mme Harel: Tandis qu'à l'article 80 c'était la conduite pendant la suspension. Cet après-midi, on a légiféré sur la suspension et maintenant ce serait sur la révocation.

Mme Journeault-Turgeon: L'article 80 vise...

M. Lalande: C'était dans le cas de la délivrance des permis et maintenant on est sur les suspensions des permis. C'était dans les cas de délivrance. C'est au moment de donner le permis et maintenant on est dans les suspensions du permis.

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

Mme Harel: Est-ce qu'il y a une différence avec le texte actuel?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est "paragraphe 1°" de l'article 191 qu'on enlève. On enlève "paragraphe 1°" de l'article 191, parce qu'il n'y a pas de paragraphe 1° à l'article 191. C'était une coquille.

Mme Journeault-Turgeon: Dans l'amendement.

Mme Harel: Dans l'amendement, d'accord.

M. Côté (Charlesbourg): L'amendement étant adopté, on peut revenir à l'article 192, qui maintenant se lit comme suit...

Le Président (M. Saint-Roch): Excusez, M. le ministre, est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Oui, l'amendement est adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le

ministre.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsqu'une personne a été déclarée coupable d'une infraction au premier alinéa de l'article 105, la régie doit suspendre son permis ou son droit d'en obtenir un:

"1° pour une période identique à la période de sanction la plus longue qui prévalait à l'égard de cette personne en vertu des articles 76 ou 79 au moment où elle a commis l'infraction;

"2° pour une période de trois mois, si la suspension en vigueur au moment où la personne a commis l'infraction avait été imposée en vertu de l'un des articles 190, 191, 194, 196, 197, 200 à 202."

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, je voudrais simplement dire que d'une certaine façon il n'y a rien de pire qu'un langage juridique, parce qu'on a l'impression vraiment d'être dans une sorte de bingo où on ne sait plus à quoi les articles font référence. Dans la réalité des choses, il y a des gens qui vont angoisser en mettant en application cet article qui, si je comprends bien, est de consécution de peine. C'est cela⁷

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon: Cet article prévoit la sanction lorsqu'il y a conduite pendant révocation ou suspension.

Mme Harel: Et la sanction⁷

Mme Journeault-Turgeon: La sanction est que la régie doit suspendre pour une période identique à la période de sanction la plus longue.

Mme Harel: Oui.

Mme Journeault-Turgeon: C'est quelque chose qui s'ajoute déjà. Puisqu'on est déjà en période...

Mme Harel: Selon le cas, si c'est pour un an, si c'est pour deux ans, si c'est pour trois ans, si c'est pour cinq ans. C'est cela⁷ Cela peut aller jusqu'à cinq ans. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 192 est adopté. J'appelle maintenant l'article 193.

M. Côté (Charlesbourg): "La suspension imposée en vertu de l'article 192 ne prend effet que lorsque toute période de sanction qui prévalait à l'égard de ta personne en vertu des articles 76 ou 79 est terminée ou

que toute suspension imposée en vertu de l'un des articles 190, 191, 194, 196, 197, 200 à 202 est levée, selon le cas.

"Toute nouvelle suspension imposée en vertu de l'article 192 subséquentement à une première ne prend effet que lorsque la première période de suspension se termine."

Une voix: C'est vraiment la consécution des peines.

M. Lalande: L'article 76 fait référence au criminel, l'article 79 aux points d'inaptitude, 190 et 191 font référence au médical, 194 et 196, aux amendes et 197, 200 à 202, aux accidents sans assurance.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Vous associez ou faites une analogie entre les points d'inaptitude et une cause criminelle. Les points d'inaptitude, ce n'est pas toujours criminel. Ce n'est pas aussi haut que le criminel. Quelqu'un pourrait avoir...

M. Côté (Charlesbourg): Ce ne l'est pas.

M. Dufour: Cela ne l'est pas, mais vous l'associez au point de vue de la consécution. Vous le traitez comme s'il était criminel. (23 heures)

Mme Harel: C'est la suspension. La suspension est différente selon qu'il s'agit d'une infraction criminelle ou de points d'inaptitude. Mais tout cela mis bout à bout pourrait théoriquement faire que quelqu'un ne pourrait jamais conduire parce que, les peines étant successives, elles s'ajoutent les unes aux autres. Cela c'est le principe de l'addition des peines.

M. Côté (Charlesbourg): Si jamais on finissait par rencontrer quelqu'un qui va subir toutes ces peines de manière consécutive...

Mme Harel: Vaut mieux qu'il ne soit pas sur la route.

M. Côté (Charlesbourg): Voilà:

M. Dufour: Quelqu'un pourrait avoir, par exemple, deux cas parce que sans cela l'article ne voudrait rien dire.

M. Lalande: Je vous en soumettrai un où on a ajouté toutes les peines consécutives: on était rendu à six ans et demi où il ne pourrait pas conduire.

M. Dufour: Six ans.

M. Lalande: Six ans et demi en tout et partout, six ans et quelques mois. Parce qu'il

continuait à conduire pendant une révocation, cela se rajoutait jusqu'à temps que la police décide de le suivre d'un plus près pour l'empêcher de conduire.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 193?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 193 est adopté?

Mme Harel: Oui, adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 194.

M. Côté (Charlesbourg): Il se lit comme suit: "La régie doit suspendre le permis d'une personne lorsqu'elle reçoit l'avis prévu à l'article 63.20 de la Loi sur les poursuites sommaires.

"Cette suspension demeure en vigueur tant que la régie n'a pas reçu l'avis prévu à l'article 63.21 de cette loi". C'est une modification de forme, M. le Président, puisque c'est la reconduction de l'article 96.1 du code actuel. Dans ce cas, ce n'est pas la loi 60, mais c'est 76.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. M. Lalande, il y a quelques minutes, a cité le cas de quelqu'un qui, manifestement, contrevient au Code de la sécurité routière et qui pouvait perdre son permis de conduire pour six ans et demi, jusqu'à ce que les policiers décident de le suivre plus attentivement. C'est exactement ce que je pensais et je faisais part à mon collègue, pendant la suspension, que d'une certaine façon tout dépend de l'application. Avec toutes les dispositions qu'on vient d'adopter et celles qui sont à l'étude, je disais à mon collègue: Il n'y a personne qui est parfait. Si tant est que sur chacun d'entre nous il y avait une sorte d'éclairage qui chercherait à surveiller nos faits et gestes de façon à nous incriminer, je pense bien que personne ne pourrait résister.

C'est évident qu'on est dans une société où, si les policiers municipaux ou quiconque, dans des cas: Je ne sais pas, pensons, par exemple, à ce qui arrive dans Charlevoix, et disons-nous que cela pourrait dégénérer en une sorte d'attention soutenue sur certaines personnes qui, immanquablement, pourrait même donner lieu à une sorte de déni de justice, d'abus.

Mon collègue me passait un article de

ce mois-ci de la revue "Relations" qui s'intitule "Pouvoirs discrétionnaires" et qui disait: Nous admettons qu'une certaine flexibilité dans l'application de la loi garantisse efficacement la paix sociale à laquelle nous sommes attachés. Selon l'expression d'un politologue, nous déléguons à l'État le monopole de la terreur. Pourtant, partout, toujours, les pouvoirs discrétionnaires sont une arme à double tranchant. Si, dans certaines circonstances, ils donnent un visage plus humain aux textes de loi qui ne peuvent tout prévoir, ils peuvent aussi s'avérer dangereusement arbitraires et déformer l'image de la justice telle que nous aimons à nous la représenter.

D'une certaine façon, c'est peut-être ce qui amène, malgré tout, malgré qu'ils ne soient pas majoritaires, un courant à craindre des lois qui multiplient les interventions. Contrairement aux policiers de la route qui sont formés à cette fin, les policiers municipaux, d'une certaine façon, peuvent appliquer de façon bien différente la loi.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Sauf qu'on n'a pas besoin de loi pour avoir ce comportement. Bien des policiers n'ont pas de base légale et pourront avoir exactement la même attitude. Cela dépend un peu de la formation du policier. Pour cela, je pense que l'Institut de police du Québec à Nicolet a relevé le niveau, mais, comme vous l'avez si bien dit tout à l'heure, tout le monde a des faiblesses et même - j'imagine - certains policiers à l'occasion. Souhaitons que ce soit le moins souvent possible.

Mme Harel: La sévérité des lois peut entraîner l'effet exactement inverse de ce qui est recherché, c'est-à-dire qu'une loi est sévère pour être plus appliquée et la sévérité enclenche un processus qui fait qu'elle est moins appliquée.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour cela qu'on est modéré.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 194 est adopté?"

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 195.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 195 se lit comme suit: "Lorsque la période de validité d'une immatriculation ou d'un permis se termine avant la fin de la période de la suspension dont cette immatriculation ou ce permis faisait l'objet, le droit d'obtenir une immatriculation ou un permis est alors

suspendu pour la durée de la période de suspension non expirée." C'est une modification de forme.

Mme Harel: M. le Président, à l'heure où nous sommes, les mots n'ont plus l'air d'avoir un sens.

Une voix: Non, je ne trouve pas.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que dans le cas du député de Matapédia il y a remède à tout.

M. Paradis (Matapédia): C'est cela. Déformation professionnelle.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 195 est adopté. J'appelle maintenant l'article 196.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un exercice de lecture, M. le Président. L'article 196 se lit comme suit: "Lorsque la régie est informée que des dommages pour un montant excédant 500 \$ ont été causés dans un accident et qu'il ne lui est pas démontré à sa satisfaction que le propriétaire d'un véhicule routier impliqué dans l'accident détenait au moment de l'accident le contrat d'assurance de responsabilité requis en vertu de la Loi sur l'assurance automobile pour ce véhicule, sauf dans les cas où l'assurance de responsabilité n'est pas obligatoire en vertu de cette loi, elle suspend le permis ou le droit d'obtenir un tel permis du propriétaire et du conducteur de ce véhicule, de même que l'immatriculation de tout véhicule routier immatriculé au nom de l'un ou de l'autre ainsi que leur droit d'obtenir une immatriculation.

"Les suspensions prévues au premier alinéa ne doivent pas être imposées ou doivent être annulées lorsqu'il est démontré à la satisfaction de la régie qu'au moment de l'accident le véhicule non assuré était légalement stationné, en la possession d'un tiers l'ayant eu par vol ou l'ayant pris sans permission, ou en possession d'un tiers pour remisage, réparation ou transport, ou que seul ce véhicule ou les effets mobiliers qu'il contenait ont subi des dommages dans l'accident.

"À l'égard du conducteur, les suspensions prévues au premier alinéa ne doivent pas être imposées ou doivent être annulées lorsqu'il est démontré à la satisfaction de la régie qu'au moment de l'accident il était propriétaire d'un véhicule routier pour lequel il détenait le contrat d'assurance de responsabilité requis en vertu de la Loi sur l'assurance automobile."

La régie doit suspendre le permis de

conduire ou le permis d'apprenti-conducteur d'une personne si elle est visée dans les articles 152...

Une voix: Cela, c'est le texte actuel.

M. Côté (Charlesbourg): Excusez, cela allait tellement bien. Il manquait seulement un 1.

M. Dufour: Mme la députée de Maisonneuve avait raison de dire qu'à une certaine heure les mots ne veulent pratiquement plus rien dire, nonobstant ce que j'ai vu.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire que dans mon cas il n'y en pas de remède.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Dans quel cas cela n'est pas obligatoire d'avoir l'assurance de responsabilité?

M. Lalande: C'est la preuve de solvabilité qu'il y a à certains égards en vertu de la Loi sur l'assurance automobile. On peut avoir une preuve d'assurance ou bien déclarer qu'on est suffisamment solvable pour payer. Il y a quatre ou cinq cas, comme des municipalités par exemple qui vont se prévaloir de cette disposition de la Loi sur l'assurance automobile et qui vont dire: On fait une preuve de solvabilité qui est de 50 000 \$, je crois. La ville de Montréal vient de nous envoyer sa preuve de solvabilité.

M. Dufour: Savez-vous pourquoi les municipalités font cela? C'est parce qu'il y a eu des abus dans les primes. Je ne suis pas sûr que ce ne soit pas le temps que quelqu'un se penche sur cela et regarde comment on pourrait le faire. Il faut faire attention. Les municipalités ne sont pas élastiques. Comme le gouvernement, il semble qu'elles aient également des contraintes financières et qu'elles doivent... Malheureusement, on voit aujourd'hui des municipalités aux prises avec des engagements de 50 ou de 60 ans. J'en connais une qui, si elle fermait ses livres demain, a 60 ans d'engagements. C'est présumer que les gens vont vivre plus vieux que 70 ans.

M. Côté (Charlesbourg): 78.

M. Dufour: C'est quelque chose!

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 196 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Le dernier alinéa, je crois, crée une nouvelle situation.

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'on dit, c'est: De plus, ce dernier alinéa est le prolongement logique de la règle énoncée au deuxième alinéa de l'article 85 de la Loi sur l'assurance automobile, disant que le contrat d'assurance de responsabilité doit garantir aussi le propriétaire assuré contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité lorsqu'il conduit l'automobile d'un tiers.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Au deuxième alinéa, vous dites: "...le véhicule non assuré était légalement stationné, en la possession d'un tiers l'ayant eu par vol ou l'ayant pris sans permission..." Est-ce que, du fait que c'est écrit ainsi, d'abord, le véhicule non assuré doit être légalement stationné⁹ "...en la possession d'un tiers l'ayant eu par vol ou l'ayant pris sans permission, ou en possession d'un tiers pour remisage...", car, seulement "légalement stationné", il me semble qu'il n'y a plus de lien.

Mme Journeault-Turgeon: Excusez-moi. Je répondais à une autre question.

M. Dufour: Vous dites que "le véhicule non assuré était légalement stationné". Ce n'est pas suffisant. Il faut qu'il y ait une autre cause, si je lis bien. Il était légalement stationné et, en même temps, il était en la possession d'un tiers l'ayant eu par vol. Cela pourrait être une condition. Il était légalement stationné par quelqu'un qui l'a pris sans permission. Cela va⁷

Mme Journeault-Turgeon: C'est une autre situation.

M. Dufour: Une autre éventualité.

Mme Journeault-Turgeon: Ou une autre situation possible.

M. Dufour: Ou en possession d'un tiers pour remisage, réparation ou transport.

Mme Journeault-Turgeon: C'est l'une ou l'autre des situations.

M. Dufour: L'une ou l'autre. Mais que signifie pour vous "légalement stationné"?

Mme Journeault-Turgeon: "Le véhicule était légalement stationné"?

M. Dufour: Oui, "légalement stationné". Vous dites que les suspensions ne s'appliquent pas si le véhicule non assuré était légalement stationné.

M. Lalande: Pas dans le milieu de la route, par exemple. Il était stationné aux endroits où il est prévu de se stationner.

Mme Joumeault-Turgeon: On le verra dans les...

M. Lalande: Si vous avez une contravention parce que vous êtes stationné au mauvais endroit, c'est "illégalement stationné". Quand on ne donne pas de contravention, c'est normalement parce que vous êtes légalement stationné.

M. Dufour: Autrement dit, quand il y a un constat d'accident, la personne qui fait le constat pourrait appliquer les normes et dire: Votre véhicule, monsieur, n'était pas stationné comme il faut. Là, tout s'applique, en tout cas,

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Nous verrons au code, par la suite, d'autres dispositions où l'on précise la façon de stationner et où l'on peut immobiliser un véhicule. Il y a des spécifications qui font qu'on peut immobiliser un véhicule de façon légale et de façon illégale. Nous verrons ces dispositions un peu plus tard dans les règles de circulation et de stationnement.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il y a suspension du permis pour le propriétaire et le conducteur. L'article fait la distinction entre le propriétaire et le conducteur. Pourtant, c'est le véhicule qui est assuré. Ce n'est pas la personne, dans le cas de l'assurance automobile.

M. Lalande: Oui, mais au permis de conduire que vous avez, il y a une part d'assurance et une part de droit. Cet article est le même qu'on applique pour quelqu'un qui est impliqué dans un accident sans assurance, qui n'est pas assuré. Après lui avoir demandé de faire la preuve, avec les délais et tout cela, on constate qu'il n'était pas assuré; il y a à ce moment-là une suspension de l'immatriculation...

Mme Harel: Quand vous dites qu'il n'est pas assuré, vous voulez dire qu'il n'est pas assuré par un assureur privé pour les dommages matériels.

M. Lalande: Exactement.

Mme Harel: Donc, c'est pour l'automobile.

M. Lalande: C'est cela.

Mme Harel: D'accord. C'est donc l'automobile qui est assurée. (23 h 15)

M. Lalande: Vous avez raison.

Mme Harel: Oui.

M. Lalande: Dans cette perspective, on suspend le permis de conduire de la personne et on suspend l'immatriculation de tous les véhicules faite au nom de ce propriétaire. Ce qui arrive, c'est que, s'il n'est pas assuré, c'est la Régie de l'assurance automobile, en vertu d'un fonds spécial, qui va payer et prendre les arrangements par la suite avec l'individu.

Mme Harel: Je comprends cela, mais pourquoi le conducteur? Vous dites: "elle suspend le permis..." C'est à la 10e ligne.

M. Lalande: Oui, parce que c'est un conducteur qui conduit un véhicule qu'il sait ne pas être assuré.

Mme Harel: "...et du conducteur de ce véhicule..." Le conducteur est distinct du propriétaire.

M. Lalande: Exact.

Mme Harel: Il conduit...

M. Lalande: Il faut toujours faire la preuve qu'il conduit un véhicule qu'il sait ne pas être assuré.

Mme Harel: Qu'il sait ne pas être assuré, oui.

M. Lalande: Cela vise le cas précis des "joy-rides", qu'on appelle, des gens qui peuvent prendre un véhicule qui est immobilisé sur des blocs. On remet les roues et on part. On sait que ce véhicule n'est pas assuré et on se promène avec ce véhicule. Ce sont ces cas bien précis qui sont visés.

Mme Harel: D'accord. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 196, adopté. Article 197?

M. Côté (Charlesbourg): "La régie ne doit lever une suspension imposée en vertu de l'article 196 que si la personne concernée lui fournit une garantie conforme à l'article 198 de satisfaire à tout jugement susceptible de découler de l'accident ou une preuve

d'exonération, d'acquittement ou d'entente de paiement par versements réguliers jugée satisfaisante à l'égard de toute réclamation découlant ou susceptible de découler de l'accident jusqu'à concurrence du montant applicable.

"Lorsque le créancier ayant conclu une entente visée au premier alinéa avise la régie qu'il y a eu interruption des versements, celle-ci doit remettre en vigueur la suspension qu'elle avait levée à la suite de cette entente."

M. Lalande: Quand on a remédié à l'assurance, qu'on s'est assuré à nouveau et qu'on a fait la preuve que les dommages qu'on a causés ont été indemnisés ou payés, on remet en vigueur...

M. Côté (Charlesbourg): S'il y a interruption à nouveau, à ce moment-là, on suspend son...

Mme Harel: C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 197 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 198?

M. Côté (Charlesbourg): "La garantie de satisfaire à tout jugement découlant de l'accident doit être d'un montant jugé suffisant pour satisfaire à toute réclamation découlant ou susceptible de découler de l'accident mais ne dépassant pas:

"1° pour les accidents survenus entre le 1er octobre 1961 et le 28 février 1978, la somme de 35 000 \$ en outre des intérêts et des frais, déduction faite des dommages matériels à autrui au montant de 200 \$;

"2° pour les accidents survenus à compter du 1er mars 1978, le montant visé à l'article 87 de la Loi sur l'assurance automobile.

"Pour l'application du présent article, la régie peut exiger un rapport de l'évaluation des dommages découlant de l'accident et déterminer sous quelle forme une garantie peut lui être fournie."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Quand vous parlez d'une somme de 35 000 \$, c'est pour des dommages matériels ou bien si c'est pour des dommages corporels?

M. Lalande: Ce sont toujours des dommages matériels.

M. Dufour: Ce sont toujours des

dommages matériels. Si c'étaient des dommages corporels, cela pourrait être beaucoup plus élevé que cela.

M. Lalande: Ah oui! C'est complètement autre chose. C'est le régime d'État qui s'applique, l'indemnisation sans égard à la faute.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 198 est adopté? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je ne comprends pas vraiment l'usage qui est fait de l'article 198. Quel est l'usage qui est fait de l'article 198? À l'article 196, on dit que la régie peut lever une suspension si la personne fournit une garantie conforme à l'article 198. Cette garantie, est-ce que c'est celle d'être capable d'honorer des réclamations allant jusqu'à 35 000 \$, si l'accident est survenu avant 1978?

M. Lalande: C'est exact. C'est cela. Ce sont des arrangements qu'on prend avec la régie, à ce moment-là.

Mme Harel: Bon. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 198, adopté. Article 199?

M. Côté (Charlesbourg): "Sauf disposition contraire d'une loi, la personne visée à l'article 198 n'est plus tenue de fournir une garantie si:

"1° la prescription de la réclamation est acquise;

"2° elle a fourni une preuve de paiement des dommages causés lors de l'accident;

"3° elle a été libérée, par jugement définitif, de toute responsabilité pour les dommages découlant de l'accident."

Finalement, c'est l'article 157 actuel qui est reproduit à l'article 199.

Mme Harel: C'est parce que le 28 février 1978 c'est la mise en vigueur de la Loi sur l'assurance automobile et les personnes qui n'étaient pas assurées, qui avaient été jugées responsables d'accidents survenus auparavant...

M. Côté (Charlesbourg): Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 199 est adopté. J'appelle l'article 200.

M. Côté (Charlesbourg): Article 200: "Sur réception d'un avis à cet effet du créancier concerné, la régie suspend le permis, l'immatriculation du véhicule routier ou le droit de les obtenir du débiteur qui n'a

pas satisfait, dans le délai d'exécution, à un jugement qui prononce au Canada une condamnation définitive:

"1° d'au moins 100 \$ pour dommages corporels ou d'au moins 200 \$ pour dommages aux biens d'autrui, découlant d'un accident survenu entre le 1er octobre 1961 et le 28 février 1978;

"2° d'au moins 250 \$ pour dommages aux biens d'autrui, découlant d'un accident survenu entre le 1er mars 1978 et le (indiquer ici la date précédant la date d'entrée en vigueur du présent code);

"3° d'au moins 500 \$ pour dommages aux biens d'autrui, découlant d'un accident survenu à compter du (indiquer ici la date d'entrée en fonction du présent code)." D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Quand on regarde la façon dont les lois sont appliquées dans d'autres domaines, c'est assez rare qu'un organisme gouvernemental - et cela pourrait être un organisme public ou privé - puisse prendre des actions aussi grandes pour des si petits montants en cause. Par exemple, il y a dans le cours normal des choses des gens qui ne paient pas, par exemple, leur épicerie. Même si le créancier dit à un autre épicier: Il me doit 100 \$ d'épicerie, je te défends de lui vendre pour 100 \$ d'épicerie parce que moi, il ne m'a pas payé... C'est un pouvoir qui me semble grand que l'on accorde à un organisme pour de petits montants. Remarquez bien que pour la personne en cause c'est important, mais pas plus que pour le gars qui se fait faire un "hit and run" et qui est pris avec son problème. Les montants en cause ne sont pas élevés et il peut faire exercer l'action par un tiers.

Mme Harel: C'est sûrement une raison connue à l'État qui justifie cette disposition et nous allons l'entendre dans quelques minutes.

M. Dufour: Quelle est la philosophie qui sous-tend cet article?

M. Côté (Charlesbourg): Comme l'État parle, M. Lalande.

Le Président (M. Saint-Roch): M. Lalande.

M. Lalande: Je peux timidement émettre une hypothèse. C'est bien sûr que l'on parle de la sécurité du public. Il ne s'agit pas, comme d'ailleurs l'a souligné Mme la députée de Maisonneuve, de se faire justice à soi-même. Quelqu'un qui ne paierait pas son dû à l'épicier ne pourrait pas être empêché d'acheter tant et aussi longtemps

que ce n'est pas constaté par un jugement. Or, dans bien des cas, quelqu'un a été déclaré coupable par jugement et doit payer tant. Alors, ce sont les règles qui s'appliquent et les règles que nous appliquons sont reliées à la sécurité publique; c'est de ne pas permettre à quelqu'un qui n'est pas assuré, en d'autres mots, de pouvoir circuler sur les routes. C'est important parce qu'on peut créer des dommages. La conséquence à cela est que, si vous avez indûment circulé sur les routes, vous ne pouvez pas rester impunis, c'est-à-dire que, tant et aussi longtemps que vous n'aurez pas acquitté votre dû, on vous empêchera de circuler sur les routes. Bien sûr que c'est l'État qui indemnise. De 1961 à 1978, c'était par le fonds d'indemnisation auquel contribuaient tous les assureurs privés et depuis 1978 c'est maintenant l'État qui doit indemniser ces gens qui ne sont pas assurés.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: C'est peut-être vrai, mais par contre quelqu'un qui se fait voler, c'est vraiment un acte criminel. Un vol avec violence. La personne peut ne pas être indemnisée. Si elle est protégée par des assurances, elle sera payée. Si elle n'est pas protégée, elle vient de perdre. L'État va trouver une façon de punir l'individu, mais la personne ne sera pas compensée. Est-ce assez élevé pour compenser les montants*7 Oh! Il semble que je m'en vais sur un terrain glissant.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je pense, à ce moment-là, que le Fonds d'indemnisation des victimes d'actes criminels interviendrait s'il y avait vol.

M. Dufour: S'il n'y a pas de violence, s'il s'agit d'un vol pur et simple, un vol de biens dans une maison ou dans une propriété⁹

M. Lalande: Au fond de tout cela, comme le suggère ma collègue, c'est la protection de la victime que nous avons à l'intérieur de ceci.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

M. Dufour: Il y a le langage parlé et il y a le langage mimé.

Une voix: On a relié les liens entre...

M. Dufour: Un vrai chef d'orchestre! Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maiaonneuve.

Mme Harel: C'est donc dire que maintenant, pour moins de 500 \$, par exemple dans le cas où la personne qui n'a pas d'assurances a causé un accident par sa négligence et où il y a eu un jugement définitif de moins de 500 \$, vous n'intervenez pas. Il faut que ce soit pour plus de 500 \$.

M. Lalande: Maintenant, on intervient à 250 \$.

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 200 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 201.

M. Côté (Charlesbourg): "La suspension visée à l'article 200 demeure en vigueur:

"1° pour les accidents survenus entre le 1er octobre 1961 et le 28 février 1978, tant que le débiteur n'a pas satisfait à la condamnation jusqu'à concurrence de 35 000 \$ en outre des intérêts et des frais, déduction faite des dommages aux biens d'autrui jusqu'à concurrence de 200 \$;

"2° pour les accidents survenus à compter du 1er mars 1978, tant que le débiteur n'a pas satisfait à la condamnation jusqu'à concurrence du montant prescrit à l'article 87 de la Loi sur l'assurance automobile;

"3° pour les accidents visés aux paragraphes 1° et 2°, tant que le débiteur n'a pas conclu une entente avec son créancier, à la satisfaction de la régie, à l'effet d'effectuer le paiement par versements réguliers.

"Dans le cas visé au paragraphe 1°, la régie doit, sur réception d'un avis du créancier indiquant l'interruption des versements, remettre en vigueur la suspension qu'elle avait levée à la suite de l'entente". Il n'y a rien là.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Pour répondre au troisième point concernant le paiement par versements réguliers, si quelqu'un est sur les dépôts volontaires et s'il a une limite de remboursements, pour satisfaire à la loi - je pense qu'on ne peut dire que c'est un criminel parce qu'il est sur les dépôts volontaires, il a toutes sortes de raisons, entre autres celle de vouloir payer ses obligations - il paiera des petits montants réguliers par des versements réguliers selon

la loi. Comment interpréteriez-vous cela dans cet article?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, je laisse à l'État le soin de s'exprimer.

Le Président (M. Saint-Roch): Qui sera le porte-parole de l'État? Me Bilodeau,

M. Côté (Charlesbourg): C'est la question du dépôt volontaire.

Mme Bilodeau: La loi prévoit que la Régie de l'assurance automobile peut conclure une entente avec le débiteur. Elle est subrogée aux droits du créancier et elle conclut une entente avec le débiteur, qui peut se faire par versements, jusqu'à ce qu'il satisfasse au jugement prononcé contre lui.

M. Dufour: Donc, la régie pourrait se satisfaire d'une entente signée qui se conforme à...

Mme Bilodeau: Je vous réfère au paragraphe 3° de cet article.

M. Dufour: Le versement ne serait peut-être pas suffisant.

Mme Bilodeau: Des ententes sont conclues, selon la capacité financière du débiteur, avec la Régie de l'assurance automobile, sur les versements.
(23 h 30)

M. Dufour: Il se pourrait qu'il gagne sa vie aussi avec son automobile.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 201 est adopté? Adopté. J'appelle maintenant...

Mme Harel: C'est une modification de forme? C'était déjà en vigueur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 201 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 202.

M. Côté (Charlesbourg): Article 202. "Lorsque la régie a effectué un paiement pour satisfaire à un jugement, elle ne peut délivrer ou remettre en vigueur un permis ou une immatriculation, tant que le débiteur ne lui a pas remboursé le montant total déboursé avec intérêts ou n'a pas convenu avec elle d'un paiement par versements.

"Dans ce dernier cas, la régie doit

remettre en vigueur la suspension qu'elle avait levée, s'il y a interruption des versements."

Mme Harel: Je pense que le député de Jonquière trouve là réponse à la question qu'il posait...

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Harel: ...précédemment concernant la loi Lacombe. Il y a entente, à ce moment-là, pour qu'il y ait un versement échelonné.

M. Dufour: Quand vous parlez des intérêts...

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Conquière.

M. Dufour: ...est-ce que ce sont des intérêts légaux ou des intérêts fixés annuellement? Est-ce que c'est prévu quelque part dans vos règlements?

Mme Bilodeau: C'est toujours au taux légal, 5 %.

M. Dufour: 5 %?

Mme Bilodeau: C'est le taux légal qui est toujours à 5 %.

M. Dufour: C'est cela. Vous avez répondu à ma question. Je vous demandais si c'était le taux légal ou le taux fixé annuellement.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 202 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 203.

Permis d'école de conduite et permis d'enseignement

M. Côté (Charlesbourg): "La régie peut suspendre un permis d'école de conduite ou un permis d'enseignement si son titulaire ne remplit plus les conditions se rattachant à ce permis ou s'il néglige ou refuse de se conformer à une demande de la régie ou d'une personne désignée par elle faite en vertu du présent code." On le retrouve à l'article 124 actuel, 1° et 2°.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 203 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

J'appelle maintenant l'article 204.

M. Côté (Charlesbourg): "La régie doit suspendre un permis d'école de conduite ou un permis d'enseignement:

"1° pour trois mois, si son titulaire est déclaré coupable d'une infraction visée aux articles 146 à 150, alors qu'il avait déjà été déclaré coupable, au cours des deux années qui précèdent cette infraction, d'une infraction visée à ces articles;" qu'est-ce que c'est, de 146 à 150?

M. Lalande: L'article 146, c'est l'obligation d'un titulaire d'un permis d'école de conduite pour exploiter moyennant rémunération une école. L'article 147, c'est le non-respect des conditions attachées au permis d'école de conduite et d'enseignement. L'article 148, c'est l'interdiction d'employer, pour enseigner, une personne qui n'a pas de permis d'enseignement. L'article 149, c'est le non-respect du règlement sur les écoles de conduite. L'article 150, c'est l'utilisation, par une école, des examens de la régie pour évaluer les conducteurs qui désirent obtenir un permis.

M. Côté (Charlesbourg): "2° pour six mois, si son titulaire est déclaré coupable d'une infraction visée aux articles 146 à 150 alors qu'il avait déjà été déclaré coupable, au cours des deux années qui précèdent cette infraction, de deux autres infractions visées à ces articles;

"3° pour douze mois, si son titulaire est déclaré coupable d'une infraction visée aux articles 146 à 150, alors qu'il avait déjà été déclaré coupable, au cours des deux années qui précèdent cette infraction, de plus de deux autres infractions visées à ces articles.

"Pour l'application du présent article, il ne doit pas être tenu compte d'une déclaration de culpabilité pour laquelle un pardon a été obtenu." Dans le cas de 2^o et 3^o, ce sont des récidives.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Le titre de la section, c'est "Permis d'école de conduite et permis d'enseignement". J'examine chaque article, à moins que je me trompe, à moins que l'heure se fasse sentir, le poids des heures et des ans, c'est du titulaire qu'on parle; on ne parle pas de l'école.

M. Lalande: C'est le titulaire d'un permis d'école de conduite ou le titulaire d'un permis d'enseignement. Celui qui fait la demande pour un permis d'école de conduite, c'est celui qui est propriétaire.

M. Dufour: Je reprends: Est-ce que cela

empêche l'école de fonctionner si le titulaire est pris?

M. Lalande: C'est exact.

M. Dufour: Le permis est rattaché à la personne.

M. Lalande: C'est cela.

M. Dufour: Alors, un permis d'école de conduite n'est pas pour l'individu.

M. Côté (Charlesbourg): Il est rattaché à la personne, mais il est transférable à une autre personne, comme on l'a vu précédemment.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 204 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 205.

M. Côté (Charlesbourg): "La régie doit suspendre un permis d'école de conduite ou un permis d'enseignement pour une période additionnelle d'une durée correspondant à la période initiale de suspension de trois, six ou douze mois, si le titulaire d'un tel permis continue d'exploiter une école de conduite ou d'enseigner la conduite d'un véhicule de promenade alors que son permis est suspendu en vertu respectivement des paragraphes 1°, 2° ou 3° de l'article 204." Cela fait un peu référence à des questions que posait le député de Jonquière en après-midi sur une école de conduite qui se serait vu suspendre son permis et qui donnerait quand même des cours.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Est-ce que la situation d'avoir à suspendre après une première suspension s'est déjà présentée?

M. Lalande: C'est du droit récent, pour ne pas dire du droit nouveau. Ce sont des dispositions qui remontent au projet de loi 54, au printemps 1985, mais elles n'ont jamais été appliquées, compte tenu que c'était un pouvoir lié à un règlement. Comme le règlement n'est pas encore en vigueur - il le sera bientôt - on n'a pas appliqué les règles de suspension.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: On a parlé d'enseigner la conduite d'un véhicule de promenade. Cela veut-il dire que la personne est à l'intérieur

de l'automobile?

M. Lalande: Non, l'enseignement peut être un enseignement théorique comme un enseignement pratique.

M. Dufour: Oui, mais pourquoi...

M. Lalande: L'enseignement théorique, c'est dans une classe...

M. Dufour: Vous dites: "continue d'exploiter une école de conduite" et vous poursuivez avec "ou d'enseigner la conduite d'un véhicule de promenade". Pourquoi spécifiez-vous le véhicule de promenade? Cela pourrait être aussi...

M. Lalande: Parce que cela doit être le véhicule de promenade. Le cours obligatoire n'est que pour le véhicule de promenade. Cela ne pourrait pas être un véhicule lourd ou autre. Il a le droit d'enseigner la conduite automobile d'un véhicule de promenade. Cela fait référence à l'enseignant et l'autre fait référence au propriétaire de l'école de conduite.

M. Dufour: Vous dites "continue d'exploiter une école de conduite". Si l'école de conduite est seulement pour les véhicules de promenade, pourquoi revenez-vous en disant: "ou d'enseigner la conduite d'un véhicule de promenade"? Si c'est implicite ou compris que l'école de conduite est pour les voitures de promenade, pourquoi ajoutez-vous ce mot ou ce bout de phrase? Cela ajoute quoi?

Mme Harel: C'est la différence entre permis d'enseignement et le permis d'école.

M. Dufour: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va. Est-ce que l'article 205 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 206.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsque la période de validité d'un permis d'école de conduite ou d'un permis d'enseignement se termine avant la fin de la période de la suspension dont ce permis faisait l'objet, le droit d'obtenir un tel permis est alors suspendu pour la durée de la période de suspension non expirée."

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il y a plusieurs dispositions qui vont régir les écoles de conduite. C'était

dans le projet de règlement, ces dispositions; elles n'ont pas encore été mises en vigueur mais elles le seront en janvier 1987.

M. Côté (Charlesbourg): Le 1er janvier.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 206 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 207.

Licence de commerçant et de recycleur

M. Côté (Charlesbourg): "La régie peut suspendre:

"1^o une licence de commerçant ou de recycleur si son titulaire ne respecte plus les conditions se rattachant à cette licence;

"2^o sur recommandation du président de l'Office de la protection du consommateur, la licence d'un commerçant ou d'un recycleur qui a été déclaré coupable d'une infraction en vertu de la Loi sur la protection du consommateur, à moins qu'un pardon n'ait été obtenu."

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Pourquoi n'est-ce pas: La régie "doit" suspendre? On dit au 1^o: "une licence de commerçant ou de recycleur si son titulaire ne respecte plus les conditions se rattachant à cette licence". Donc...

Le Président (M. Saint-Roch): Mme Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon: Il y a peut-être une information que je peux vous donner par rapport à la Loi sur la protection du consommateur. C'est le lien avec le fait que le président puisse suspendre. Alors, on a gardé la même approche ici.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Dans la dernière ligne, je crois que pour le "n'est été", c'est "ait".

Une voix: Oui, c'est juste.

M. Côté (Charlesbourg): A été obtenu.

Mme Harel: C'est un subjonctif. Il y a bien des problèmes avec le subjonctif au Québec.

Une voix: C'est dans le texte imprimé.

Mme Harel: Ah! c'est dans le texte imprimé, Mme Turgeon, je travaillais avec le

texte...

M. Dufour: C'est: "n'ait été obtenu".

Le Président (M. Saint-Roch): "N'ait été", oui.

Mme Journeault-Turgeon: C'est qu'on a préparé le texte des commentaires avant et on y a apporté quelques corrections.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article... M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je n'ai peut-être pas été assez explicite. Je reviens à l'alinéa 1^o: "une licence de commerçant ou de recycleur si son titulaire ne respecte plus les conditions se rattachant à cette licence". Pourquoi y a-t-il un conditionnel et pourquoi est-ce "peut"? S'il ne respecte plus les conditions s'y rattachant... En fait, c'est une licence de commerçant et de recycleur dans le cadre du Code de la sécurité routière, ce n'est pas dans le cadre d'un commerce ou d'une épicerie, c'est vraiment dans le cadre de cette loi. Pourquoi êtes-vous permissif à ce moment-ci?

M. Lalande: C'est pour permettre une certaine souplesse et une certaine discrétion. Dans les cas, par exemple, où on aurait oublié de changer l'adresse, on va accorder un certain délai pour ne pas être... Si c'était un "doit", on serait bêtement obligé de suspendre simplement pour quelque chose qui n'est vraiment pas significatif.

M. Dufour: Je comprends votre explication, mais vous voulez tout de même garder une certaine latitude. Vous nous dites, et c'est indiqué très clairement dans la loi et c'est ainsi que cela va se passer, quand vous nous donnez l'explication: Quand on l'applique, ce n'est pas tout à fait comme cela.

M. Côté (Charlesbourg): Ce n'est pas cela. Il est mis en demeure et, s'il ne s'exécute pas, à ce moment il est...

M. Lalande: Vous retrouverez, à l'article suivant, les conditions catégoriques où l'on doit suspendre. Là, c'était pour permettre une certaine latitude.

M. Dufour: Je vous fais confiance.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 207 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 208.

M. Côté (Charlesbourg): "La régie doit suspendre une licence de commerçant ou de recycleur: 1° pour trois mois, si son titulaire est déclaré coupable d'une infraction visée à l'article 164, alors qu'il avait été déclaré coupable, au cours des deux années qui précèdent cette infraction, d'une infraction visée à cet article;". L'article 164, c'est...

M. Lalande: L'obligation de détenir une licence de commerçant, une licence de recycleur, l'obligation de détenir un permis lors de la vente à une foire, un encan, etc. C'est le fait de détenir un permis.

M. Côté (Charlesbourg): "2° pour six mois, si son titulaire est déclaré coupable d'une infraction visée à l'article 164, alors qu'il avait déjà été déclaré coupable, au cours des deux années qui précèdent cette infraction, de deux autres infractions visées à cet article;

"3° pour douze mois, si son titulaire est déclaré - on est dans l'escalier - coupable d'une infraction visée à l'article 164, alors qu'il avait déjà été déclaré coupable, au cours des deux années qui précèdent cette infraction, de plus de deux autres infractions visées à cet article;

"4° pour une période additionnelle d'une durée correspondant à la période initiale de suspension de trois, six ou douze mois, si le titulaire d'une telle licence continue d'exploiter son commerce alors que sa licence est suspendue en vertu respectivement des paragraphes 1°, 2° ou 3°.

"Pour l'application du présent article, il ne doit pas être tenu compte d'une déclaration de culpabilité pour laquelle un pardon a été obtenu".

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Le code aura des dents, en tout cas, en ce qui concerne les commerçants et les recycleurs, n'est-ce pas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Dans le même cas, ce n'est pas la première fois qu'on voit cette disposition. On l'a vu dans d'autres cas aussi. Il y a toujours une gradation dans le cas de récidive.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 208 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 209.

M. Côté (Charlesbourg): "Lorsque la période de validité d'une licence de commerçant ou de recycleur se termine avant la fin de la période de la suspension

dont cette licence faisait l'objet, le droit d'obtenir une telle licence est alors suspendu pour la durée de la période de suspension non expirée."

M. Dufour: Il n'a pas le droit de réclamer le coût de sa licence.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 209 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, est-ce que vous pourriez considérer qu'il est minuit?

Le Président (M. Saint-Roch): S'il y a consentement des deux côtés, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne maintenant ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 23 h 45)