



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 (1)

Le mercredi 3 décembre 1986 - No 29

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Table des matières

Remarques préliminaires	CAE-1451
Étude détaillée	CAE-1452
Champ d'application et définitions	CAE-1452
Immatriculation des véhicules	CAE-1459
Véhicules exemptés de l'immatriculation	CAE-1466
Obtention et renouvellement de l'immatriculation	CAE-1475
Conditions attachées à l'immatriculation	CAE-1478
Cession de véhicules routiers	CAE-1486
Dispositions pénales	CAE-1490
Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers	
Dispositions générales	CAE-1506
Dispositions particulières au permis d'apprenti	
conducteur et au permis de conduire	CAE-1515
Délivrance des permis	CAE-1515

Intervenants

M. Jean-Guy Saint-Roch, président
M. Maurice Richard, président suppléant

M. Marc-Yvan Côté
Mme Louise Harel
M. Réjean Doyon
M. Georges Vaillancourt
M. Francis Dufour
M. Henri Paradis

* M. Georges Lalande, Régie de l'assurance automobile
* M. Jean-P. Vézina, idem
* Mme Rachel Journeault-Turgeon, idem
* Mme Anne-Marie Bilodeau, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mercredi 3 décembre 1986

Étude détaillée du projet de loi 127

(Quinze heures vingt-et-une minutes)

Le Président (M. Saint-Roch): La commission de l'aménagement et des équipements entreprend maintenant ses travaux, soit l'étude détaillée du projet de loi 127, Code de la sécurité routière, suivie de celle du projet de loi 121, Loi concernant certaines rétrocessions de droits dont le gouvernement est devenu titulaire par expropriation avant le 1er avril 1976, pour poursuivre avec l'étude du projet de loi 144, Loi modifiant la Loi sur les transports.

Ceci dit, est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Il y a un remplacement: M. Rochefort (Gouin) sera remplacé par M. Garon (Lévis). C'est tout, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le secrétaire. Nous allons procéder, selon l'ordre qui nous a été donné, à l'étude détaillée du projet de loi 127, Code de la sécurité routière. Est-ce que vous avez des remarques préliminaires, M. le ministre?

Remarques préliminaires

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, compte tenu du fait qu'il y a 670 articles et compte tenu des principes qui ont déjà été discutés en deuxième lecture, chaque position a été exprimée. Je pense que, dans la mesure où il y aurait des questions d'ordre plus général que Mme la députée de Maisonneuve voudrait poser, on ferait bien de commencer dès maintenant. Comme l'étude de 670 articles, cela ne se fait pas en deux heures, commençons dès maintenant.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, d'abord quelques remarques, tout simplement pour souligner à nouveau au ministre ma collaboration et le plaisir que j'ai de le voir entouré à la fois du président de la Régie de l'assurance automobile du Québec et de son vice-président, que j'ai antérieurement eu l'occasion de bien connaître.

M. Côté (Charlesbourg): Je dois vous dire d'ailleurs, à ce sujet, qu'il a regretté

mon absence comme organisateur en 1981.

Mme Harel: Non, M. le ministre, je pense qu'il s'en félicite, bien au contraire.

Des voix: Ah! Ah! Ah!

Mme Harel: Beaucoup sont appelés à la vie politique et peu sont élus, finalement. Parmi ceux qui ne le sont pas, il y en a qui finissent pas s'en satisfaire. Ils n'ont pas le regret amer, ce qui me semble être le cas du vice-président en poste à la régie.

D'autre part, je voudrais juste vous dire que ce n'est pas un exercice futile que l'on va faire. Je crois que, même s'il y a eu énormément de temps, d'énergie, de talent, d'efforts consacrés, on peut toujours bonifier un projet de loi à partir des représentations qui nous sont faites. Je sais qu'ici même, dans cette salle, il y a des représentants du Groupement des assureurs automobiles, du Bureau d'assurance du Canada. Il n'est pas nécessaire d'y aller; on peut faire des représentations téléphoniques. Tout cela peut certainement servir à bonifier un projet de loi. Je pense en particulier à nos amis de l'industrie du taxi et à cet engagement de faire un examen attentif qui permettra d'aller au fond des choses sur toute cette question.

Avant de terminer, je veux vous demander ce qui en est du dépôt du règlement concernant le projet de loi 144. Si j'ai bien compris l'adjoint au leader du gouvernement, le projet de loi 144 sera appelé après le projet de loi 127 et le projet de loi 121. Il pourrait donc être appelé dans les jours qui précèdent Noël. Ce qui fait que si on attend l'étude article par article du projet de loi 144 pour prendre connaissance du projet de règlement, il peut se révéler que le souhait qu'on formulait d'avoir un peu de temps pour "refroidir" l'examen du règlement ne soit pas possible.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que - d'abord dans un premier temps pour reprendre cela point par point - effectivement nous abordons l'étude article par article du projet de loi dans l'esprit, bien sûr, de le rendre le plus parfait possible. Les gens de la régie ont fait un travail phénoménal de consultations. On sait que cela demande des heures de travail interminables pour en arriver à ce que nous connaissons aujourd'hui. Ils sont fort

conscients aussi que des intervenants présents ici aujourd'hui et d'autres qui l'ont fait par voie téléphonique ou par contacts personnels, ont souhaité certaines bonifications, selon les intérêts qu'on défend aussi, il faut bien le dire. C'est normal, c'est le système qui le veut ainsi. C'est aux hommes politiques de prendre les décisions qui s'imposent lorsqu'il y aura à trancher.

Mme Harel: Et aux femmes aussi!

M. Côté (Charlesbourg): Et aux femmes aussi. Je finis toujours par ne pas savoir où me loger, tantôt à l'Assemblée lorsque j'en mets trop du côté de la femme, je me le fais reprocher, quand je l'oublie, je me le fais reprocher aussi. On va finir par trouver un juste milieu.

Mme Harel: C'est un terrain glissant!

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Dans ce sens, je pense que toute suggestion raisonnable va être étudiée sur-le-champ dans la mesure où on peut apporter des améliorations. Je pense que les gens de la régie sont aussi très ouverts pour trouver des consensus et on en trouve chaque jour. Dans ce sens-là, M. le Président, soyez assuré de notre entière collaboration, autant que sur le dossier des taxis où cela a été très clair, en deuxième lecture, que s'il y a une possibilité de bonifier le projet de loi, on le fait avec grand plaisir.

Quant au projet de loi 144, je peux peut-être répéter publiquement ce que j'ai dit en privé hier à Mme la députée de Maisonneuve de sorte qu'il n'y ait pas d'équivoque. Effectivement, de la loi 144 découle un règlement qui revêt une importance primordiale. Nous avons eu des consultations hier et nous attendons, d'ici à demain, des résultats de ces consultations auprès de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec. Certaines modifications pourront être apportées, sinon on ne consulte pas. Dans ce sens, demain, le conseil plus élargi de l'APAQ va faire des recommandations. Nous allons décider à la lumière de cela et on pourra déposer un projet de règlement qui sera notre canevas de travail. En conséquence, j'imagine que vendredi on pourrait peut-être déposer le règlement, sinon au plus tard lundi, de telle sorte que vous ayez le temps de travailler sur le règlement pour qu'on puisse en discuter honorablement. Voilà.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? Ce n'est pas le cas. Est-ce qu'on est prêt à procéder article par article? J'appelle maintenant l'article no 1.

M. Côté (Charlesbourg): Paré, M. le

Président!

Étude détaillée

Le Président (M. Saint-Roch): L'article no 1.

Mme Harel: M. le Président.

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

Champ d'application et définitions

Mme Harel: Il n'y a pas d'article équivalent dans le code qui est en vigueur présentement, n'est-ce pas? C'est un nouvel article...

M. Côté (Charlesbourg): Pour établir les règles, M. le Président, je dois vous dire que le ministre ne prétend pas être le spécialiste. Il prétend seulement, être un homme politique. Avec votre permission, je laisserai donc la parole, plus souvent qu'à leur tour, à ceux qui me supportent, à M. le président ou à M. le vice-président, pour donner les réponses, car je suis convaincu qu'elles seront beaucoup plus pertinentes que celles que le ministre pourrait apporter.

Mme Harel: Voici ma question. Évidemment, c'est un nouveau chapitre qui s'intitule "Champ d'application" et que l'on retrouve pour la première fois dans le code. J'aimerais simplement savoir du ministre ou de ses adjoints si notamment le mot "véhicules" que l'on retrouve à l'article 1 comprend aussi la bicyclette?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le vice-président, pour le bénéfice du **Journal des débats**, est-ce que vous auriez l'amabilité de vous identifier, s'il vous plaît? On ne le fera qu'une fois, au début.

M. Lalande (Georges): Mon nom est Georges Lalande, je suis le vice-président de la Régie de l'assurance automobile.

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

M. Lalande: Pour répondre à cette... Je vous en prie.

M. Côté (Charlesbourg): Cela ne dépend pas de vous, c'est parce que le président a interpellé M. Lalande comme M. Lalonde. J'ai dit que si cela demeurerait Lalonde, cela pourrait faire un virage.

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

M. Lalande: L'article 1 est une nouvelle disposition au Code de la sécurité routière.

Dans le texte actuel, cette disposition se retrouve dans presque tous les articles. Cette disposition préliminaire nous permet de dire que le code s'appliquera aux divers axes que l'on souligne à l'intérieur de l'article 1. Quant aux véhicules, bien sûr, cela comprend tous les véhicules. Cela s'applique aussi sur un chemin public.

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

M. Vézina (Jean-P.): Le terme véhicule revient à l'article 4, madame, où on a le détail de tous les véhicules qui sont compris.

Mme Harel: N'y a-t-il pas eu de représentations de la part de l'Union des municipalités pour qu'il y ait un pouvoir d'ordonnance aux municipalités notamment dans le cas des véhicules tout terrain? Qu'en a-t-il été de cette question?

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

M. Côté (Charlesbourg): J'ai rencontré la table Québec-municipalités lundi dernier. Les véhicules tout terrain étaient l'un des sujets à l'ordre du jour. J'ai signifié que la loi nous permettrait de faire un règlement relatif aux véhicules tout terrain, que notre règlement s'apparenterait beaucoup à celui sur la motoneige, mais qu'il aurait juridiction là où la régie a juridiction; c'est-à-dire qu'au moment où il y a une traverse, il n'était pas question que la régie commence à appliquer un règlement, soit sur les terres publiques, soit sur les terres privées, car ce n'est pas applicable.

Nous avons convenu à la table Québec-municipalités de nous revoir sur ce dossier après les fêtes, au début de 1987, compte tenu de l'expérience qui a été menée ailleurs au Nouveau-Brunswick, qui est menée dans les Territoires du Nord-Ouest et dont il faut s'inspirer, et du Comité canadien sur les véhicules tout terrain, car c'est un problème non seulement au Québec, mais partout; c'est un problème de comportement. On souhaite ardemment, dans un premier temps, que ce règlement ait les mêmes effets bénéfiques d'encadrement qu'avec la motoneige et je pense que ce besoin est ressenti partout au Canada. C'est un peu dans ce sens que les discussions vont continuer chez nous et avec la table Québec-municipalités également.

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

Mme Harel: Les municipalités n'ont-elles pas demandé, à cette occasion, d'avoir la compétence pour faire adopter un règlement municipal concernant le territoire de la municipalité? En fait, si j'ai bien compris ta réponse du ministre, les municipalités veulent

que le Code de la sécurité routière prévoit de telles dispositions et qu'elles n'aient pas à les prévoir elles-mêmes, par règlement ou par ordonnance.

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

M. Côté (Charlesbourg): Selon ce que je sais dans le dossier, il y a eu une volonté très manifeste dans tout le Québec de la part de différents intervenants pour qu'il y ait une réglementation concernant les véhicules tout terrain. On est fort conscient que ce que nous faisons, et ce que nous ferons avec le règlement que j'espère pouvoir faire adopter dans les plus brefs délais après les fêtes, c'est une première étape, exactement de la même façon qu'on l'a fait dans le cas de la motoneige.

Il est clair que, sur des terrains privés, cela demeure toujours des terrains privés. Il reste, par la suite, des terres publiques. Que je sache, à moins que M. Vézina puisse révéler d'autres faits, il n'y a pas eu de contact particulier à ce sujet à la Régie de l'assurance automobile. Je dois vous dire que, à la table Québec-municipalités, les discussions de lundi dernier ont été tout de même très brèves, puisque les responsables n'étaient pas là et qu'on a convenu de se revoir après les fêtes.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 2.

Mme Harel: Je voudrais demander au rédacteur du projet de nous expliquer le sens et la portée de l'expression "en vertu d'un titre assorti d'une condition ou d'un terme qui lui donne le droit d'en devenir propriétaire". C'est une location? Une location à long terme? Pour plus d'un an. Dans le présent code, il y avait déjà, à l'article 2, une disposition de cette nature.

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

M. Lalonde: Il y a deux articles, celui qui est très bien révélé c'est que le locataire à long terme est assimilé au propriétaire, celui qui va louer un véhicule plus d'un an est assimilé au propriétaire, donc avec toutes les exigences, les obligations et les droits qui y sont rattachés. De même, on prévoit aussi que celui qui va devenir propriétaire en vertu d'un contrat de vente, par exemple, avec une compagnie de finance qui supporte, etc., est assimilé comme étant le propriétaire à l'intérieur de

cela. En d'autres mots, il n'est pas nécessaire qu'il ait payé complètement le véhicule pour être considéré comme propriétaire, pour autant qu'il y ait un titre qui le lie à cela.

Mme Harel: C'est essentiellement le même texte que l'article 2?

M. Lalande: Exactement.

Mme Harel: D'accord. Très bien.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 3.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une reformulation de l'article qui est l'article 39 actuel du code, qui devient l'article 3.

Mme Harel: Alors, c'est l'article 39 du présent code.

M. Côté (Charlesbourg): Du présent code.

Mme Harel: C'est la même formulation? Vous dites que c'est une...

M. Côté (Charlesbourg): Reformulation.

Mme Harel: Reformulation.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Quel effet a-t-il? Est-ce que cela modifie la portée?

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

M. Lalande: Non, cela n'en modifie pas la portée, cela clarifie simplement le fait que le propriétaire d'un véhicule qui commet une infraction, sera toujours responsable pendant qu'il est propriétaire du véhicule ou qu'il est locataire à long terme, par exemple, ceci pour éviter que, si quelqu'un commet une infraction alors qu'il a la location du véhicule, après la période de location, quinze jours ou un mois ou deux mois plus tard, ce soit le nouveau locataire ou le nouveau propriétaire qui soit pris à payer la contravention qu'il a reçue, alors que l'autre était propriétaire. C'est pour bien s'assurer que celui qui commet une infraction au moment où il est propriétaire ou locataire à long terme va en assumer toutes les conséquences.

M. Côté (Charlesbourg): Si je peux me

permettre, Mme la députée de Maisonneuve, j'ai déjà vécu l'Opposition: Je sais ce que c'est que de travailler avec des ressources limitées par rapport au pouvoir qui est toujours très bien encadré. Je sais que vous l'avez vécu, quoique très brièvement...

Mme Harel: C'est assez éloquent, d'ailleurs, cet après-midi.

M. Côté (Charlesbourg): Quoique vous l'ayez vécu très brièvement, j'ai presque envie de vous offrir les cahiers qui nous guident et qui nous donnent certains commentaires, et de vous en remettre une copie pour être capable de procéder... Je pense que cela pourrait éviter - non pas que les questions ne soient pas pertinentes - certaines questions, puisque les explications vous seraient fournies. On pourrait peut-être même en faire des copies additionnelles pour mes collègues, de telle sorte que tous les membres de la commission soient suffisamment informés. De ce précédent, je ne veux pas en faire une règle pour chacun des projets de loi qui viendront, mais au moins dans ce cas-là, je pense que ce serait utile pour tout le monde.

Mme Harel: Nous l'accepterions avec satisfaction.

Une voix: Reconnaissance.

Mme Harel: Satisfaction. Je pense que c'est plutôt vous qui allez avoir de la reconnaissance si cela accélère les travaux.

M. Côté (Charlesbourg): Merci, madame. Je crois que cela permet d'avoir un éclairage...

Mme Harel: Je crois que ce n'est pas non plus un précédent gouvernemental, parce que le ministre de la Justice, qui doit faire souvent de la législation un peu complexe, procède de la même façon.

M. Côté (Charlesbourg): Je ne le savais pas. Comme vous le voyez, cela me fait doublement plaisir.

Une voix: Très magnanime!

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve, est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'article 3?

Mme Harel: Évidemment, cela n'a pas l'interprétation d'une infraction commise par quelqu'un qui emprunterait le véhicule sans la permission ou l'autorisation du propriétaire. C'est simplement une infraction commise par le propriétaire lui-même.

Le Président (M. Saint-Roch): M.

Lalande.

M. Lalande: C'est cela.

Mme Harel: D'accord.

M. Lalande: C'est celui qui est inscrit au registre de la régie comme propriétaire.

M. Doyon: À titre d'information, cela ne couvre pas les gens qui louent une voiture pour un très court laps de temps, à ce moment-là.

M. Côté (Charlesbourg): Long terme.

M. Doyon: Seulement le long terme.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est le long terme; on commence par un an et plus.

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

Mme Harel: Adopté,

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 4.

Mme Harel: À l'article 4, est-ce que ce n'était pas dix occupants? On va le retrouver sans doute dans ce que vous avez remis. C'était dix personnes. Maintenant, on retrouve le nombre de neuf occupants, "moins de neuf occupants", c'est dans, le cas d'un minibus, c'est bien cela? Il faut lire la définition comme démarquant le minibus de l'autobus, à partir du nombre neuf. Pourquoi neuf et non pas dix?

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

M. Lalande: Une confusion survenait avec le conducteur et les passagers. En parlant d'occupants, il nous apparaissait clair que cela comprenait aussi le conducteur. C'est le nombre d'individus à l'intérieur d'un véhicule. La notion d'occupant apparaissait beaucoup plus claire à ce moment-là. Souvent, on argumentait ceci: J'ai neuf ou dix passagers et, en plus de cela, il y avait le conducteur.

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

Mme Harel: Quand on reprend l'article 4, M. le Président, on voit que c'est un article de définitions. Ce sont des définitions que l'on va retrouver tout au long de l'étude du projet de loi. On peut tout de suite se rendre compte qu'on ne retrouve plus un

certain nombre de définitions qui étaient dans l'ancien code.

Mme Journeault-Turgeon (Rachel): Exactement, ce sont des...

Mme Harel: Vous avez fait du ménage, c'est cela?

Mme Journeault-Turgeon: Oui...

Mme Harel: Vous avez fait du gros ménage.

Mme Journeault-Turgeon: ...ne s'appliquait qu'à une section en particulier, pour des facilités de consultation de la loi.

Mme Harel: On me fait valoir qu'il y a des définitions qui auront quand même une importance certaine comme celle du mot "recycleur", qu'on ne retrouve pas dans l'article 4 qui est l'article de définition. Le mot "recycleur", vous avez cru nécessaire de ne pas le définir?

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, madame, juste pour les besoins du **Journal des débats**, est-ce que vous auriez l'obligeance de vous identifier, s'il vous plaît?

Mme Journeault-Turgeon: Mon nom est Rachel Journeault-Turgeon de la Régie de l'assurance automobile.

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

Mme Journeault-Turgeon: Vous ne retrouverez pas certaines définitions dans l'article des définitions parce que ces définitions ne servaient, à titre interprétatif, que pour une section particulière de la loi. Dans l'article 1, on retrouve les définitions qui, de façon générale, servent à l'interprétation du code. Celle de "recycleur" n'apparaît pas là.

Mme Harel: Comme celle de "véhicule de loisir", par exemple.

Mme Journeault-Turgeon: Celle de "véhicule de loisir" n'est pas là non plus.

Mme Harel: Est-ce qu'on va en retrouver la définition dans la section qui traite...

Mme Journeault-Turgeon: L'expression "véhicule de loisir" n'est pas définie dans le code. Il y a un pouvoir réglementaire qui permet d'établir des normes concernant les véhicules de loisir et ce sera précisé à l'intérieur du règlement.

Le Président (M. Saint-Roch): M.

Lalande.

M. Lalande: C'est pour faire le lien avec ce que l'on disait tout à l'heure au sujet des véhicules tout terrain. Au fond, c'est un pouvoir de faire un règlement qui est dans la loi. C'est l'outil qui a été choisi. Il est imparfait, mais il a été choisi pour être capable de commencer à développer un règlement sur les véhicules tout terrain, sur les véhicules de loisir donc, etc.
(15 h 45)

Si vous me le permettez, pour bien préciser - ces définitions, on va vivre avec elles pendant toute l'étude du code - pour bien comprendre le schéma, si je pouvais vous en faire un, d'une part, le véhicule routier comprend tous les véhicules qui sont à l'intérieur du code. À l'intérieur de cela, vous avez le véhicule automobile qui est un véhicule d'un occupant et plus. À l'intérieur du véhicule automobile, vous avez le véhicule de promenade qui est d'un à neuf occupants. À l'intérieur du véhicule de promenade, vous avez le cyclomoteur et la motocyclette. Tout cela s'imbrique. Dans le véhicule automobile aussi, vous avez le véhicule de commerce et, dans le véhicule, vous avez également les autobus qui sont de dix occupants et plus et les minibus qui sont de huit occupants ou plus, mais le minibus doit être de type fourgonnette. Ce n'est pas simplement le nombre d'occupants à l'intérieur, c'est aussi la configuration du véhicule. Le taxi est à l'intérieur du véhicule automobile, qui soit d'un à neuf occupants pour un taxi.

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

Mme Harel: M. le Président, le ministre et ses collaborateurs ont certainement reçu des représentations du Groupement des assureurs automobiles, notamment en regard des définitions. Un commentaire qui est fait est qu'il y a eu un effort dans le projet de loi pour amender des définitions que l'on retrouve aussi dans la Loi sur l'assurance automobile, comme la définition du garagiste. On recommande de modifier de même la définition de "chemin public" qu'on retrouve à l'article 4 de la Loi sur l'assurance automobile pour la rendre conforme à celle du présent code. Vous avez pris connaissance de ce commentaire. Entendez-vous y donner suite?

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

M. Vézina: Mme la députée, la notion de garagiste n'apparaît plus du tout au Code de la sécurité routière, puisque dorénavant il n'y aura que les commerçants et les recycleurs qui feront l'objet d'un permis de la régie. Les garagistes sont donc tout à fait

absents du Code de la sécurité routière.

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

Mme Harel: Je crois que c'est l'article 659 qui modifie la Loi sur l'assurance automobile en ce qui concerne justement le mot garagiste.

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

M. Vézina: C'est un article qui modifie un article de la Loi sur l'assurance automobile. Il y a donc concordance, puisque, effectivement, il n'y a plus de définition de "garagiste" dans le Code de la sécurité routière et il y a une modification du terme garagiste dans la Loi sur l'assurance automobile.

Mme Harel: Je dois donc comprendre que nous allons quand même étudier l'article 659 qui a pour objet de modifier le mot garagiste dans la Loi sur l'assurance automobile. Nous avons dans le code une définition du chemin public. Cette définition dans le code ne semble pas équivalente à la définition qu'on retrouve dans la Loi sur l'assurance automobile. La recommandation qui est faite est que, dans le présent code, nous procédions comme il est fait à l'article 659 par une modification des mots "chemin public" dans la Loi sur l'assurance automobile comme il y a modification du mot "garagiste".

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

Mme Journeault-Turgeon: Effectivement, la définition est différente. Mais la définition de la Loi sur l'assurance automobile a été élaborée pour des fins différentes, également, de celle de la définition de chemin public dans le code. C'est relié dans le code à la circulation des véhicules, c'est relié à l'utilisation des chemins publics par les piétons aussi, alors que dans la Loi sur l'assurance automobile ce sont des questions d'indemnisation.

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

Mme Harel: Est-ce que le champ d'application est différent? Lequel est le plus large?

Mme Journeault-Turgeon: C'est de façon très différente. Cela vise des choses différentes. Cela vise d'une part les règles de circulation des véhicules, l'utilisation des routes, alors...

Mme Harel: Un chemin public n'est pas

le même avec le Code de la sécurité routière que dans la Loi sur l'assurance automobile, c'est cela?

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

Mme Bilodeau (Anne-Marie): Dans la Loi sur l'assurance automobile, c'est peut-être une mauvaise technique qui avait été utilisée, mais la définition de "chemin public" définit le champ d'application de la loi et définit, quant à l'indemnisation, quand la Régie de l'assurance automobile va indemniser ou va apporter une couverture sur tel et tel véhicule qui circule sur ce qu'on appelle le chemin public, avec les exceptions que vous avez à l'article 17. Ce n'est pas pour la même fin, si vous voulez, c'est pour une fin d'indemnisation. Cela définit le champ d'application quant à l'indemnisation, tandis que, dans le Code de la sécurité routière, la définition de "chemin public" est plus large. Elle est établie en fonction de la circulation des véhicules. Ce qu'on entend, nous, par: "la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement", en fait, c'est pour régir, justement, la circulation des véhicules, ce qui est un objet tout à fait différent de celui d'indemniser.

Mme Harel: Vous allez indemniser des personnes qui peuvent être victimes d'un accident commis sur un chemin public où circule une automobile, tel que défini dans le Code de la sécurité routière.

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

Mme Bilodeau: Tel que défini suivant la Loi sur l'assurance automobile. D'ailleurs, la définition d'automobile aussi est différente. Maintenant, il y a des études qui sont menées à la Régie de l'assurance automobile pour revoir ces définitions. Comme je vous dis, cela définit le champ d'application de la Loi sur l'assurance automobile.

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

Une voix: Il faudrait vous expliquer tout le fonctionnement de l'indemnisation à ce moment.

M. Vézina: Peut-être, madame, pour vous donner un exemple de cela: dans la Loi sur les assurances, on indemnise tous les usagers de la route, toutes les victimes de la route. Alors, si vous avez un véhicule, que vous entrez dans votre stationnement privé - vous êtes sur un stationnement privé - et qu'en descendant du véhicule vous vous blessez, c'est couvert par la Loi sur les

assurances. C'est aussi couvert sur un terrain privé entre deux véhicules qui normalement ont le droit d'être sur un chemin public. Par ailleurs...

Mme Harel: Je n'ai pas l'obligation de porter ma ceinture de sécurité si je suis sur mon terrain de stationnement.

Une voix: Si vous reculez.

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

M. Vézina: Alors que, pour un véhicule tout terrain, par exemple, lui n'a pas le droit de circuler en principe sur un chemin public. Excepté que, quand il traverse un chemin public et qu'il entre en collision avec un véhicule qui, lui, est assuré par la Loi sur les assurances, nous couvrons les victimes. C'est cela, les champs d'application.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour traverser.

M. Vaillancourt: Des fois, ils sont obligés de faire un petit bout pour aller prendre une entrée quelque part.

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

M. Côté (Charlesbourg): Parce que, là, la longueur du bout n'est pas définie. Pour autant que cela prenne... Parlons d'une motoneige. Elle va être obligée de faire 1000 pieds ou 500 pieds le long de la route pour reprendre le sentier qu'elle cherche; c'est clair qu'elle est couverte à ce moment-là.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 4? M. Vézina.

M. Vézina: Par ailleurs, monsieur, ce même véhicule, même s'il est illégalement sur le chemin public et entre en collision avec un véhicule qui est assuré, il est couvert par l'assurance automobile. Parce que c'est le système du sans égard à la faute, le "no fault" et, de fait, on couvre l'ensemble des usagers de la route.

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

M. Lalande: La définition qui est proposée au Code de la sécurité routière, je ne sais pas si c'est rassurant ou pas, mais

c'est la même définition qu'on retrouve en Ontario.

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

Mme Harel: M. le Président, je suis partisane d'une campagne contre la didacture de la comparaison avec l'Ontario, dans tous les domaines.

M. Côté (Charlesbourg): ...on n'est pas toujours gagnant, on n'est pas souvent gagnant.

Mme Harel: Pourtant, si on veut être différent, on y aurait intérêt.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une chose où on peut se comparer, c'est concernant la sécurité publique, et ils sont largement gagnants et la journée où on réussira à faire ce que les Ontariens font, on aura sauvé beaucoup de dommages concernant le Québec, tant sur le plan moral que sur le plan pécuniaire.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 4? Est-ce que l'article 4 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 5.

Mme Harel: La formulation de l'article 5, pour plusieurs qui m'ont fait des représentations, semble finalement ne pas suffisamment préciser le sens du mot "société".

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

Mme Journeault-Turgeon: L'article 5 n'est pas une définition du terme "société". Le mot "personne" dans la Loi d'interprétation comprend une personne physique et une personne morale; ici on précise que le mot "personne" comprend la société. C'est le problème, en droit civil, de savoir si la société est une personne morale ou non. Cette question n'est pas tranchée à l'égard de la société civile. C'est une question sur laquelle il y a des doutes et des discussions à l'égard de la société commerciale, et c'est afin de trancher tout problème d'interprétation qu'on précise que le mot "personne" comprend également la société.

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

Mme Harel: Dans le Code civil, on

retrouve une définition de la société⁷

Mme Journeault-Turgeon: Oui.

Mme Harel: Est-ce que l'article 5 renvoie à cette définition qui est dans le Code civil?

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

Mme Journeault-Turgeon: On tient compte dans cette approche du nouveau droit civil et des nouvelles règles de droit civil. L'obligation d'enregistrer la société n'est pas encore un droit en vigueur, mais la société qui sera enregistrée sera considérée comme personne morale. Toutefois, c'est encore à l'état de projet. Les autres formes de société ne sont pas considérées comme des personnes morales.

Mme Harel: Là où est la difficulté d'interprétation c'est: Est-ce que c'est la société en général ou la personne morale qui est une société par rapport à une compagnie ou à un autre mode d'incorporation? Vous faites référence à la société qui est la personne morale. Quand il y a une incorporation comme organisme sans but lucratif ou une incorporation comme une société ou comme une compagnie, c'est ce à quoi vous faites référence à l'article 5.

Mme Journeault-Turgeon: ...

Mme Harel: La lecture de l'article 5 peut laisser entendre qu'on fait référence au sens commun qui est la société québécoise, comme on peut dire la société canadienne. C'est vrai.

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

Mme Journeault-Turgeon: On pourrait remplacer le mot "la" par "une", bien sûr.

M. Côté (Charlesbourg): Je comprends que Mme la députée de Maisonneuve nous propose de remplacer "la" par "une". Nous sommes d'accord, M. le Président! C'est donc accepté à l'unanimité.

Le Président (M. Saint-Roch): Pour autant que j'aie un papillon, M. le ministre, cela me fera plaisir.

Mme Harel: Vous voyez, M. le Président, que même les articles ont une certaine importance dans la définition des termes.

M. Côté (Charlesbourg): On va l'écrire, M. le Président, et on va vous le remettre. On bonifie déjà la société.

Le Président (M. Saint-Roch): Je lis l'amendement. À l'article 5, dans la deuxième ligne, remplacer le mot "la" par "une". Est-ce que l'amendement est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 5 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Immatriculation des véhicules

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 6. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Non, c'est M. l'ex-ministre.

M. Vaillancourt: Le député d'Orford.

M. Côté (Charlesbourg): Le député d'Orford.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: M. le Président, à l'article 6, on dit: "Tout véhicule routier doit être immatriculé, à moins qu'il n'en soit exempté par le présent code." Est-ce à cet article qu'on doit vous demander lesquels peuvent être exemptés par le présent code?

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

Mme Bilodeau: Elles viennent après le principe général.

M. Côté (Charlesbourg): Après le principe général. C'est à l'article 6, alors on les verra par la suite.

M. Vaillancourt: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 6? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je ne le retrouve pas dans les notes que vous m'avez transmises, mais est-ce que, dans le code encore en vigueur, on n'y retrouvait pas le mot "Québec"? À l'article 6.
(16 heures)

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

Mme Journeault-Turgeon: C'est possible. On retrouvait le mot "Québec" dans d'autres articles, mais étant donné que le code s'applique au Québec, on l'a corrigé. C'est une formule, une façon de rédiger, peut-être.

On a corrigé la formule qui était utilisée dans l'ancien code.

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

Une voix: Adopté,

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 7.

Mme Harel: C'est de droit nouveau. Je crois qu'à l'article 7 il n'y avait pas d'équivalent dans le code actuellement en vigueur.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 7 nouveau est l'article 4 actuel. C'est là qu'on retrouve la suppression de l'expression "au Québec".

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 7 est adopté? J'appelle maintenant l'article 8. M. le député d'Orford.

M. Vaillancourt: Quelle est l'infraction après les 90 jours qui suivent son établissement au Québec? Quel est le montant de l'amende? Est-ce qu'il y a un montant d'amende très élevé?

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

M. Lalande: De 200 \$ à 300 \$.

M. Vaillancourt: Cela a été augmenté par rapport à l'ancien code, n'est-ce pas?

M. Lalande: C'est exact. C'était de 100 \$ à 200 \$ et c'est rendu de 200 \$ à 300 \$. Substantiellement, cet article essaie de faire une concordance avec les délais qui étaient pour le permis de conduire. On a intégré tout cela à 90 jours, et c'est aussi ce qu'on retrouve un peu partout dans les autres provinces canadiennes. Nous avons un délai de 30 jours dans le cas du permis de conduire et de 90 jours dans l'autre cas. On a ramené cela à trois mois pour donner des délais acceptables et que quelqu'un puisse procéder à l'immatriculation de son véhicule. Je vous dirais, à titre d'exemple, que l'Alberta, le Manitoba, Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, la Saskatchewan et les Territoires du Nord-Ouest sont aussi un délai de 90 jours.

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

M. Vaillancourt: Quelqu'un, par exemple, qui demeure aux deux endroits, qui a une automobile américaine, qui passe l'hiver en Floride et qui revient passer l'été au Québec, pour une période de quatre ou

cinq mois, faut-il qu'elle soit immatriculée au Québec aussi?

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

M. Lalande: C'est son choix. S'il immatricule un véhicule au Québec, donc, il est immatriculé ici, il n'y a pas de problème. S'il s'en va aux États-Unis, ce seront les règles du lieu, des États-Unis, qui s'appliqueront concernant les délais où il devra procéder à une autre immatriculation là-bas. Mais si c'est un Québécois qui vit la majeure partie de son temps aux États-Unis, il y a là la tolérance de trois mois avant de pouvoir s'immatriculer ici.

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

Mme Harel: Oui, M. le Président, pouvons-nous connaître l'interprétation qu'on donne au mot "établissement"? L'établissement est défini comment?

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

M. Lalande: C'est parce qu'on n'a pas voulu faire de confusion entre le domicile où il a l'intention de résider et la résidence. On dit seulement: celui qui s'établit, donc qui, à sa face même, *prima facie*, nous fait la preuve de son nom et de son adresse, de sa résidence qui se trouve à un endroit et on va l'immatriculer conformément à cela.

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

M. Vaillancourt: Oui, c'est assez important, parce que, dans ma région, je connais des Québécois qui ont déménagé aux États-Unis et qui sont rendus à un certain âge. Ils sont retirés, ils demeurent aux États-Unis et ils reviennent ici au mois de mai ou juin pour passer environ quatre ou cinq mois avec une automobile américaine qui, naturellement, est enregistrée de l'État où ils demeurent cinq, six, sept ou huit mois par année.

Ces gens-là demeurent ici, il y en a qui ont des résidences. Je sais que dans mon bout il y en a qui ont des chalets. Ils passent l'hiver en Floride pendant sept à huit mois et ils viennent demeurer au Québec pendant quatre ou - cinq mois; ils sont résidents aux deux endroits, mais ils ont une automobile américaine. Qu'arrive-t-il dans un cas semblable si le type se fait prendre?

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

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas

actuel, ils sont hors-la-loi, parce que c'est 30 jours. C'est très clair et la proposition que nous faisons, c'est trois mois. Or, ils sont carrément hors du code de sécurité. Je ne connais pas les peines, M. Lalande peut peut-être les donner.

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

M. Lalande: Les peines seront de 200 \$ à 300 \$ pour ceux qui ne sont pas immatriculés. En dehors du délai, ce sont les règles générales qui s'appliquent. Une personne dont l'auto ne serait pas immatriculée paiera un minimum de 200 \$ d'amende, et celle-ci peut aller jusqu'à 300 \$. Le principe général est toujours celui-ci: l'immatriculation est en fonction de l'usure qu'on fait des routes. C'est un droit de circuler, alors si on s'immatricule au Québec et si quelqu'un, donc, a tous les privilèges et les droits qui s'y rattachent, s'il est immatriculé ailleurs, on ne pourrait pas permettre qu'il puisse circuler au Québec pendant toute l'année et payer les droits d'immatriculation dans un autre État que le Québec.

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

M. Vaillancourt: Cela veut dire que si le type... J'admets que le temps est prolongé de 30 jours à 90 jours, cela veut dire trois mois. Quelqu'un qui demeure ici, disons, quatre mois ou cinq mois est mieux de s'immatriculer au Québec?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, c'est clair. Finalement, ce qu'il faut comprendre, c'est que l'immatriculation du Québec permet au gouvernement de récupérer de l'argent et de l'investir sur les routes qui sont utilisées par ces individus. Si le fait de s'immatriculer aux États-Unis et de venir passer quatre mois au Québec sans payer un traître sou au Québec... Ils usent nos routes. On peut accepter cela pour une période de temps, qui est maintenant de 30 jours et qui sera prolongé à 90 jours pour quelqu'un qui vient en touriste. Je pense que cela est acceptable mais, dans la mesure où ils veulent effectivement habiter au Québec, ils devront s'y conformer; sinon, c'est l'ensemble des contribuables qui va payer pour eux.

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

M. Vaillancourt: D'un autre côté, s'il n'est pas immatriculé au Québec, l'assurance de la Régie de l'assurance automobile ne le couvre pas et, si c'est un Américain et qu'il est immatriculé au Québec, l'assurance

automobile va le couvrir, c'est cela⁷

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

M. Vézina: Non, l'assurance automobile couvre tous les Québécois, qu'ils soient sur le territoire québécois ou à l'étranger. Alors, dans votre cas, il faudrait savoir s'il a un établissement au Québec et si c'est un résident québécois.

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

M. Vaillancourt: L'exemple que je veux vous donner et que je veux avoir... Cela m'est demandé assez souvent, étant donné que mon comté touche à la frontière américaine. Il y a des Canadiens qui sont déménagés du côté américain. Ils demeurent aux États-Unis, dans divers États, mais la majorité demeure en Floride. Ils sont là assez souvent à partir du mois d'octobre, novembre, décembre jusqu'au mois de mai. Ils ne sont pas couverts par l'assurance-maladie parce qu'ils sont des Américains et qu'ils sont absents trop longtemps, mais lorsqu'ils reviennent ici, règle générale, ils sont quatre mois, quelquefois cinq mois et ils sont enregistrés seulement avec une plaque d'immatriculation des États-Unis. Étant donné qu'ils ne sont pas immatriculés au Québec, naturellement, l'assurance ne les couvre pas, mais on n'en est pas responsable. C'est vrai qu'ils usent nos routes mais... C'est sur cela que je voudrais essayer d'avoir une réponse, selon la loi et selon le code qu'on est en train d'étudier dans le moment.

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

M. Vézina: Je vais tenter de le faire, M. le député. Premièrement, à l'heure actuelle, si vous êtes un touriste, vous avez le droit de conduire au Québec pendant 90 jours sans changer de permis de conduire. Au bout de 90 jours, vous devez avoir un permis de conduire du Québec. D'accord? Alors, c'est la loi actuelle. Ce qu'on fait dans cet article, c'est qu'on rend concordante l'immatriculation avec le permis de conduire. Pour l'immatriculation, c'était de 30 jours et le permis de conduire, c'était de 90 jours. On met les deux à 90 jours. Voilà pour la concordance.

Votre deuxième question: Un citoyen américain qui est sur le territoire du Québec et qui est impliqué dans un accident d'automobile, la régie paie. Bien sûr, on a des ententes par la suite pour aller récupérer les montants donnés, mais on paie. On couvre tous les non-résidents sur le territoire du Québec et on couvre tous les Québécois sur le territoire à l'étranger. Dans votre

question, s'il y a quelqu'un qui joue sur les deux tableaux et qui se considère comme un résident du Québec mais qui vit constamment à l'étranger, qui a une immatriculation à l'étranger, alors vraiment on ne devrait plus le couvrir parce qu'on ne couvrira pas quelqu'un qui a décidé d'aller s'établir aux États-Unis pour un accident qu'il commet aux États-Unis, bien sûr. Dans des cas comme cela, il y a souvent enquête pour savoir si effectivement le citoyen qui nous réclame... Quand un citoyen québécois qui réside pendant plusieurs mois aux États-Unis nous réclame pour un accident d'automobile, on fait enquête pour savoir si effectivement il est toujours résident québécois.

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

M. Vaillancourt: Qu'est-ce qui arrive, M. Vézina, si le type demeure ici, disons cinq mois par année et qu'il est propriétaire. Il est résident aux deux endroits. S'il est immatriculé au Québec, cela veut donc dire qu'il est couvert sur le territoire américain ou ailleurs.

M. Vézina: Bien, écoutez... Si, effectivement, il a une résidence au Québec et qu'il a une immatriculation du Québec, on pourra le considérer comme un Québécois et on va le couvrir pour l'accident aux États-Unis. Si, par ailleurs, il est immatriculé en Floride ou ailleurs, tout de suite on va se poser une question: Pourquoi est-il immatriculé en Floride. C'est parce qu'il réside plus de six mois en Floride. Donc, il n'est plus résident québécois.

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

M. Vaillancourt: A-t-il le droit d'immatriculer une automobile qui est américaine? Là il va avoir une plaque d'immatriculation de l'État où il demeure, et s'il est ici 90 jours et plus, il est obligé d'avoir une plaque d'immatriculation du Québec. Donc, il est résident aux deux places et il peut être propriétaire de maisons aux deux places.

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

M. Lalande: Il ne peut pas avoir plus d'une plaque. La seule exception qui est faite pour plusieurs plaques, c'est dans le cas des transporteurs routiers. Évidemment, ceux qui font du transport interprovincial et international.

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

M. Vaillancourt: Je vous pose cette question parce que le type qui est propriétaire d'une auto américaine - j'admets que cela ne relève pas du Québec - il n'est pas capable de l'immatriculer... c'est-à-dire qu'il n'est pas capable de la garder ici parce que c'est une auto américaine. Il y a un problème là.

M. Lalande: Pendant 90 jours, il est autorisé à circuler au Québec. À l'heure actuelle, ce qu'on fait simplement dans cet article... À l'heure actuelle, il y avait simplement un droit de 30 jours de circuler au Québec sans avoir à s'immatriculer au Québec. On l'extensionne jusqu'à 90 jours. C'est simplement cela que fait l'article dans le moment. Il modifie aussi le quantum de l'amende.

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

M. Vaillancourt: Ce que je veux savoir, c'est si un véhicule américain qui est ici plus de 90 jours peut être immatriculé avec une plaque d'immatriculation du Québec?

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

M. Lalande: Oui, c'est un choix qu'il fera à ce moment-là. Mais évidemment, il ne pourra pas avoir deux plaques pour sa voiture. Il devra enlever la plaque américaine et mettre la plaque...

M. Vaillancourt: Et quand il s'en va du côté américain, il remet sa plaque américaine.

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

M. Lalande: J'imagine qu'il pourrait faire cela.

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

M. Doyon: M. le Président, c'est tout simplement pour revenir un peu en arrière. On a, à l'article 7, une obligation qui est faite au propriétaire de procéder à l'immatriculation à la régie dès la prise de possession du véhicule. Cette obligation est générale, sauf les exceptions qu'on voit plus tard. Que se passe-t-il dans le cas où certaines personnes prennent possession de véhicules, en deviennent propriétaires malgré elles ou malgré eux? Dans le cas, par exemple, des assureurs qui récupèrent un véhicule automobile qui leur est remis soit parce qu'il a été accidenté, que c'est une perte totale, les assureurs en reprennent possession, ou encore on retrouve un véhicule

qui a été volé et pour lequel les assureurs ont payé et à ce moment-là, l'assureur en devient propriétaire, j'imagine, étant donné qu'il récupère le véhicule qui a été retrouvé. Chaque fois qu'il y a un véhicule qui est remis en possession des assureurs, est-ce qu'ils doivent faire en sorte, sans délai, de procéder à l'immatriculation et à l'enregistrement de ce véhicule, N'y aurait-il pas lieu de penser à un délai d'une semaine ou de 15 jours qui ferait qu'on ferait cela par fournée, de temps à autre, avec un délai d'une quinzaine de jours? Apparemment, dans d'autres provinces, on procède comme cela.

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

M. Lalande: Dans le cas des véhicules qui sont repris par les assurances, qui sont transférés à l'assurance, ce sont des pertes totales, et dans les cas de pertes totales on n'est pas tenu de s'immatriculer. Évidemment, il n'a pas à s'immatriculer dans un cas de perte totale. Il doit retourner la plaque. Il y a aussi une exception qui est prévue où on n'est pas obligé de s'immatriculer immédiatement. C'est dans les questions de successions ou de décès de quelqu'un. C'est un élargissement qu'on a fait pour permettre à quelqu'un de ne pas nécessairement, alors qu'il est mis en possession de ce véhicule, être obligé de l'immatriculer alors qu'on va peut-être le revendre une semaine plus tard. Il y a un délai qui va être introduit parce que cela a créé certains problèmes. Aujourd'hui, à l'heure actuelle, quelqu'un qui, après une succession, après avoir pensé à tous ces problèmes est mis en possession du véhicule, doit l'immatriculer avant d'avoir le droit de le revendre. On a modifié ces cas-là.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le député de Louis-Hébert.
(16 h 15)

M. Doyon: M. le Président, à moins que je ne me trompe, cela ne couvre pas le cas du véhicule retrouvé qui peut n'appartenir à personne et qui est remis, j'imagine, à celui qui en est propriétaire, en tout cas, momentanément, compte tenu du dédommagement qui a été payé dans les délais prévus à celui qui a perdu le véhicule ou qui se l'est fait voler. À ce moment-là, le véhicule - c'est concevable, en tout cas - est parfaitement capable de rouler. Est-ce que chaque fois les assureurs doivent immédiatement, sans délai, aller le faire immatriculer? Ils n'ont pas l'intention de s'en servir, il est là, il est en "storage", il est entreposé.

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

M. Lalande: C'est la situation actuelle, c'est le statu quo qui est maintenu à l'égard de cela. Ce sont les mêmes règles qui s'appliquent à l'heure actuelle. Je pense qu'il faut partir du principe général que tous les véhicules doivent être immatriculés, sauf l'exception. De façon générale, quand on est propriétaire d'un véhicule, on doit l'immatriculer. Si ce véhicule est sur blocs, en "storage" et que l'on n'est pas tenu de l'immatriculer, nous allons voir les exemptions tout à l'heure. Il y a des cas précis dont on s'informerait. Tout véhicule qui est en état de rouler, de fonctionner et qui est sur ses pneus, doit être immatriculé, sauf les exceptions.

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

M. Vaillancourt: Je n'ai pas terminé. Je veux avoir la réponse à ma question.

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

M. Vaillancourt: M. le Président, pour y revenir, comment peut-on immatriculer une automobile américaine après 90 jours? Quand on arrive au Bureau des véhicules automobiles, il faut avoir une preuve qu'on l'a achetée ou bien il faut avoir l'enregistrement. Est-ce qu'on peut se servir d'un enregistrement américain pour dire: Je veux enregistrer mon automobile au Québec. Est-ce que cela prend un permis spécial ou un "red tape" à ne plus finir? C'est quoi?

M. Côté (Charlesbourg): Une chose est certaine: pour celui qui aurait acheté son véhicule aux États-Unis et qui voudrait venir l'enregistrer au Québec, il y a un phénomène assez exceptionnel qui va se passer, il va falloir qu'il soit dédouané. Il va falloir que la douane soit payée.

M. Vaillancourt: Ce n'est pas cela que je veux dire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est un facteur très important de dissuasion.

M. Vaillancourt: Ce facteur, je le connais. Celui que je ne connais pas, par exemple, c'est celui d'une personne dont l'automobile n'est pas dédouanée. Elle vient passer quatre mois ici et, après 90 jours, elle est dans l'illégalité et il lui reste encore un mois avant de retourner de l'autre côté. Est-ce que cela veut dire qu'il faut qu'elle aille du côté américain y passer une journée et revenir? Est-ce que cela le rendrait en loi?

M. Lalande: Non. Il y a effectivement des règles que nous observons. Prenons une

situation très claire. Un Américain qui veut déménager et venir demeurer au Québec, doit demander à la Régie de l'assurance automobile un transfert. Évidemment, il n'a pas de certificat d'immatriculation. Ce n'est pas la même chose aux États-Unis, il y a une loi des titres, un "title law". C'est avec ces titres que l'on va s'assurer que ce n'est pas un véhicule volé et qu'il est bien le propriétaire du véhicule; c'est le titre qui va l'affirmer. Avec ce titre, on va pouvoir procéder à l'immatriculation ici et vice versa. Les Américains, avant de pouvoir immatriculer un véhicule en provenance du Québec, vont bien s'assurer que ce véhicule appartient bien au bon propriétaire. Donc, on va exiger le certificat d'immatriculation contresigné, etc. Pour plus de précisions, par exemple, s'il y avait perte du certificat d'immatriculation ou du titre, à ce moment-là, on va exiger un certificat policier qui établit que ce véhicule n'est pas fiché au Centre de renseignements policiers du Québec ou ailleurs.

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

Mme Harel: Que se passe-t-il dans le cas d'une succession? Vous disiez tantôt qu'il y aura modification et allègement, finalement, pour le bénéficiaire, l'héritier de l'automobile qui vit souvent une situation difficile et qui n'aura pas nécessairement à la faire immatriculer avant de revendre l'auto. C'est bien cela?

M. Côté (Charlesbourg): Un article en particulier, l'article 17...

Une voix: Va traiter de ce cas-là.

Mme Harel: On y reviendra alors, M. le Président.

Le Président (M. Richard): Est-ce que l'on considère l'article comme adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Richard): Adopté. J'appelle donc l'article 9. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Chaque fois qu'il y a changement d'un mandataire, on est obligé de le faire approuver par le Conseil des ministres. Comme la régie a 200...

Une voix: 265 en tout.

M. Côté (Charlesbourg): C'était à l'époque, cela a bien changé depuis. La rationalisation nous a fait perdre quelques plumes. On en est à quoi? A 215, 220

maintenant, ce qui veut dire que dans chacun des cas on est obligé d'obtenir l'approbation du Conseil des ministres. Je ne pense pas que ce soit le rôle du Conseil des ministres d'adopter chacun de ces cas.

M. Vézina: Est-ce que vous me permettez, M. le ministre? En fait, Mme la députée de Maisonneuve, il faut dire que la première fois que cela a été introduit dans le code, le gouvernement avait négocié lui-même le transfert des mandataires aux caisses populaires. L'entente avait été signée par un décret et avait été introduite dans le code comme telle. Aujourd'hui, les choses sont bien rodées, cela va avec les caisses. Imaginez-vous, sur le plan administratif: chaque fois, avoir un décret d'approbation de chacun des mandataires qui changent nécessairement. On pense qu'aller chercher une autorisation comme celle-là, n'a plus sa raison d'être dans le code.

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

Mme Harel: L'intention de la régie est de maintenir le service d'immatriculation qui est offert en exclusivité par les caisses populaires?

M. Côté (Charlesbourg): Non, pas en exclusivité. C'est la grande majorité par les caisses populaires. Est-ce 105?

M. Lalonde: Je peux vous donner les détails.

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

M. Lalonde: Il y a 45 mandataires privés, 150 caisses populaires, 49 centres de service de la Régie de l'assurance automobile et 21 bureaux spéciaux. C'est au 1er septembre 1986.

M. Côté (Charlesbourg): Cela a bien évolué depuis ce temps-là.

Mme Harel: M. le Président, les mandataires privés sont des personnes qui, dans des régions périphériques, donnent le service?

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement.

Mme Harel: Non?

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

M. Côté (Charlesbourg): On peut se retrouver dans une situation où une caisse populaire d'une municipalité ne veut plus

donner de service. À ce moment-là, il y a une procédure qui est établie. C'est soit la municipalité et, advenant le refus de la municipalité, ce sont des corps intermédiaires. Ensuite, on va à une personne.

Une voix: Des organismes sans but lucratif.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, des organismes sans but lucratif.

Mme Harel: Ce sont les conditions qui sont établies dans l'attribution?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 8? Est-ce que l'article 8 est adopté?

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

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté.

Mme Harel: Je pense que nous étions à l'article 9.

Le Président (M. Saint-Roch): Excusez-moi, l'article 9. J'appelle maintenant l'article 10.

M. Côté (Charlesbourg): C'est parce que vous avez manqué l'article 8, M. le Président.

Une voix: Le président retarde.

Mme Harel: C'est une reformulation d'une disposition qui existait déjà?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

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

M. Lalonde: Elle tient compte des vignettes de renouvellement. Elle tient compte aussi des projets d'immatriculation, par essieu, pour les véhicules lourds. On va immatriculer les véhicules lourds en fonction du nombre d'essieux plutôt qu'en fonction de la masse totale en charge. C'est donc beaucoup plus facile à vérifier.

M. Côté (Charlesbourg): Comme vous le savez, auparavant, pour les véhicules lourds, il y avait 109 tarifs. On a ramené cela à six pour le faire par essieu, à la demande de l'Association du camionnage du Québec. Cela fait en sorte qu'il y a une simplification. Cela prendra effectivement une vignette pour être capable de voir si l'individu dont le véhicule a quatre ou cinq essieux a

l'immatriculation nécessaire. C'est quatre tarifs? Qu'ai-je dit? J'ai dit six. Excusez-moi, je suis tout mêlé, c'est toujours quatre ou six. En tout cas, faites la soustraction, vous allez voir une grosse différence entre ce qui existait avant et ce qui existe maintenant. C'est quatre au lieu de six. J'avais dit quatre dans mon discours. Je ne sais pas pourquoi six.

Mme Harel: Six essieux?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, six essieux, mais quatre tarifs.

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

M. Lalande: Pour les véhicules à deux essieux, cela fera un tarif, pour ceux à trois et quatre essieux, un autre tarif, pour ceux à cinq essieux, un autre tarif, et pour ceux à six essieux et plus, un autre tarif.

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

M. Vaillancourt: J'ai la réponse à ma question. Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 10? Est-ce que l'article 10 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 11.

Mme Harel: L'article 11, c'est une reformulation de l'article 22.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, en termes plus clairs, plus simples, trois lignes en remplacent six. C'est exactement le même principe que pour les tarifs.

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

M. Lalande: Il existe des cas où l'on n'a pas à délivrer une plaque d'immatriculation, mais un simple certificat, par exemple, dans le cas des immatriculations temporaires. Vous savez, c'est ce que vous voyez sur la lunette arrière des véhicules, les "transits" comme on les appelle et, dans le jargon, les IM-11, immatriculation no 11. Dans ce cas, vous n'avez pas une plaque d'immatriculation mais simplement une immatriculation temporaire. C'est simplement ce certificat qui fait preuve. Il faut donc faire une concordance pour dire que ce n'est pas toujours avec une

plaque d'immatriculation. C'est aussi le cas d'une immatriculation donnée à une compagnie d'assurances, quand le véhicule est volé ou déclaré perte totale ou financement, comme je vous le disais tout à l'heure, partiel. Dans ces cas de pertes totales, on ne va pas demander à quelqu'un de mettre une plaque d'immatriculation, évidemment. Donc, le seul certificat va faire preuve.

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

Mme Harel: Une plaque d'immatriculation pour les véhicules automobiles des îles par exemple, l'île aux Oies ou...

M. Lalande: C'est un k, c'est un territoire limité.

Mme Harel: Un territoire limité?

M. Lalande: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): Lettre k.

M. Lalande: Lettre k. Dans ce cas-là, comme dans les villages nordiques, Ivujivik...

M. Vézina: Qui ne sont pas reliés au réseau.

Mme Harel: Qui ne bénéficient pas de l'ensemble du réseau.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela et je pense que même - si je me trompe, vous me corrigerez - dans le cas des gens, par exemple, sur la Basse-Côte-Nord, qui ont un k, ils peuvent avoir un permis spécial pour circuler pendant un certain temps s'ils prennent le bateau pour aller à Montréal et...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 11 est-il adopté? J'appelle maintenant l'article 12.

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: La seule modification, c'est que vous avez biffé le mot "gouvernement".

M. Lalande: Il y en avait une partie qui était dans la loi et une partie dans le règlement. On a décidé qu'on mettait tout dans le règlement.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 12 est-il adopté? J'appelle maintenant l'article 13.

Mme Harel: Pourquoi l'article 13? L'article 11 ne suffisait-il pas? L'article 11 prévoit déjà les cas où il peut y avoir délivrance d'un certificat. Un certificat peut

être temporaire.

M. Lalande: C'est simplement une modification de forme pour que ce soit mieux écrit selon les règles. On retrouve le pouvoir habilitant à l'article 615, paragraphe 5.

Mme Harel: Est-ce que c'est dans des cas différents de ceux prévus à l'article 11⁷?

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

M. Lalande: Oui, ce peut être des cas qui sont différents, je m'excuse.

Mme Journeault-Turgeon: Ce sont les cas d'immatriculations temporaires.

M. Lalande: C'est cela. Ce sont les cas d'immatriculations temporaires des fameux IM-11 qu'on met dans la vitre arrière, la lunette arrière. Donc, dans ma nomenclature, tout à l'heure, c'était l'un des cas.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 13 est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Véhicules exemptés de l'immatriculation

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 14.

M. Côté (Charlesbourg): Ce sont des exemptions et la nouveauté, c'est l'élément 3 au niveau des véhicules de loisir, ce sont les véhicules tout terrain.

Mme Harel: C'est, je pense, un article important, parce qu'on doit comprendre que ce sont là des véhicules qui sont exemptés d'indemnisation.

M. Côté (Charlesbourg): D'immatriculation.

Mme Harel: D'immatriculation. Sont-ils exemptés d'assurance⁷?

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

M. Vézina: Mme la députée de Maisonneuve, une première chose, c'est que ces véhicules, qui n'ont pas le droit de circuler sur les chemins publics, ne sont pas couverts par l'assurance automobile du Québec, sauf lorsqu'ils viennent en collision avec un véhicule qui est assuré et qui est sur un chemin public, comprenez-vous? Alors...

Mme Harel: S'ils viennent en collision avec une personne qui est blessée...

M. Vézina: Oui est sur un chemin public⁷. Non, ce n'est pas du tout un accident d'automobile. C'est la même chose aussi pour une bicyclette qui viendrait en collision avec un véhicule stationné. Il n'est pas couvert par l'assurance automobile, mais si la bicyclette vient en collision avec ce même véhicule qui est en mouvement, c'est couvert par l'assurance automobile. Vous me demandez comment ils sont assurés. Tous les VTT, les véhicules tout terrain et les motoneiges sont assurés par le secteur privé en assurance. Ils ne sont pas couverts par la Loi sur l'assurance automobile, sauf, encore une fois, quand ils sont sur un chemin public et qu'ils entrent en collision avec un véhicule qui, lui, est assuré.

(16 h 30)

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

M. Lalande: De façon très transparente, c'est pour permettre toute la mobilité possible au moment où on adoptera un règlement sur les véhicules tout terrain. Actuellement, on immatricule les motoneiges et pour donner toute la latitude, toute la flexibilité possible au moment du règlement, on pourra alors les immatriculer ou ne pas les immatriculer. Le règlement s'appliquera en conséquence. Si on écrivait dans la loi qu'ils doivent être immatriculés, il faudrait forcément en tenir compte au moment où on va définir un règlement sur ces véhicules de loisir. Par ailleurs, si on dit qu'ils ne seront pas immatriculés, on sera forcément obligé de ne pas les immatriculer. On a plutôt voulu conserver toute la latitude pour la proposition réglementaire.

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

M. Doyon: Le véhicule de loisir est défini par exclusion de ce qui est défini auparavant. Quelle en est la définition⁷? Comment s'y retrouve-t-on⁷? Comment sait-on que c'est un véhicule de loisir ou non⁷?

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

M. Lalande: En pratique, la distinction que nous faisons du véhicule de loisir à la Régie de l'assurance automobile, c'est qu'un véhicule qui est fait pour circuler sur les routes doit avoir toutes les composantes nécessaires pour circuler sur les routes, c'est-à-dire avoir des feux de position, etc., et répondre à tous les critères pour être capables de fonctionner sur une route. Je parle de l'équipement, des accessoires, de la suspension, du freinage, etc., pour qu'ils

soient sécuritaires. Les véhicules qui sont prévus pour être hors route ne répondent pas à ces critères. Mais s'ils répondaient à ces critères, ils deviendraient des véhicules qui pourraient être utilisés sur les routes.

Le Président (M. Saint-Roch): M, le député de Louis-Hébert.

M. Doyon: C'est donc dire que quelqu'un qui a un véhicule qui ne répond pas aux exigences peut prétendre que c'est tout simplement un véhicule de loisir et être exempté alors de répondre aux exigences. Cela me paraît être une drôle de façon de faire.

M. Lalande: À ce moment-là, M. le député, il ne pourrait pas circuler sur les routes.

M. Doyon: Je suis d'accord, sauf que, présentement, vous ne faites pas obligation de l'immatriculation aux véhicules qui circulent sur les routes. Vous faites une obligation d'immatriculation à tous les véhicules, sauf à un certain nombre qui sont là. C'est tout ce que vous faites. Mais si vous voulez être conséquents, il ne faut pas dire que le véhicule de loisir ne circule pas sur les routes, parce que, au fond et cela me paraît bien fondé, vous dites que tous les véhicules doivent être immatriculés sauf un certain nombre qu'on est en train de voir ici. On s'aperçoit que les véhicules de loisir ne sont pas obligatoirement immatriculés. Mais si on veut être logique, il faut savoir ce qu'est un véhicule de loisir, parce que, si je me fais prendre parce que j'ai un véhicule dans ma cour qui a ses quatre pneus, dont les phares n'allument pas, qui est en mauvais état et si quelqu'un vient me dire que ma voiture n'est pas immatriculée, je dirai que c'est un véhicule de loisir et laissez-moi tranquille.

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

M. Lalande: Pour essayer de répondre à votre question d'une façon plus claire, tous les véhicules, comme vous le dites bien, doivent être immatriculés. Ils peuvent être immatriculés comme véhicules pour circuler sur les routes ou comme véhicules qui ne peuvent pas circuler sur les routes. Au moment de l'immatriculation, quand on se présente à cette fin, il doit répondre à tous les critères de l'un ou de l'autre. S'il répond aux critères pour circuler sur la route, on va l'immatriculer comme un véhicule qui circule sur la route, avec un tarif différent que si vous circulez hors route. Si vous l'immatriculez pour être hors route, il sera immatriculé à cette fin, parce qu'il ne circule pas sur le réseau routier. C'est à

partir de là que l'immatriculation se fait. Par la suite, si quelqu'un a un véhicule qui se détériore et qui ne répond plus aux exigences, c'est différent: c'est la conformité à l'immatriculation qui a eu lieu.

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

M. Côté (Charlesbourg): Peut-être pour compléter, et mon collègue de Louis-Hébert comprendra, l'article 618, paragraphe 33, est l'article qui permet au gouvernement, par règlement, d'"identifier des véhicules routiers comme véhicules de loisir, selon leur usage, leur type, leur configuration ou toute autre caractéristique mécanique ou physique, établir des normes et des prohibitions d'utilisation et de circulation des véhicules de loisir et prévoir l'âge minimum pour la conduite de tels véhicules." C'est à ce moment-là qu'on va arriver avec des définitions qui devraient...

M. Doyon: C'est essentiel, autrement on pourrait prétendre à tout moment qu'il s'agit d'un véhicule de loisir. C'est essentiel. C'est correct.

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

M. Vézina: Pour donner un complément d'information au député de Louis-Hébert, c'est que le véhicule de loisir évolue très rapidement avec le temps. Les VTT n'existaient pas il y a quelques années. On pense, de fait, qu'il faut identifier cela par règlement, parce que c'est tellement évolutif qu'on n'arrive pas à en suivre le développement.

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

Mme Harel: Pour bien comprendre les dispositions du chapitre II concernant les véhicules exemptés de l'immatriculation... Le législateur ne parle pas pour rien dire, comme on dit habituellement, il a donc mis cette définition en début de chapitre. Donc, tous ces véhicules sont exemptés.

Quand on est exempté de l'immatriculation, on est exempté d'assurance.

M. Vézina: Oui.

Mme Harel: Cela peut vouloir dire qu'on n'est pas pour autant interdit sur les routes publiques. Il ne faut pas confondre le fait d'être exempté d'immatriculation avec le fait d'avoir une interdiction de circuler sur les chemins publics. Il y a donc autorisation de circuler sur les chemins publics, mais par ailleurs il n'y a pas nécessité d'être

immatriculé. C'est bien cela qu'on doit comprendre. Par exemple, une machinerie agricole, un tracteur. Parlons d'un tracteur. Le tracteur n'a pas obligation d'être immatriculé.

M. Côté (Charlesbourg): D'être immatriculé? Oui.

Mme Harel: Alors, qu'est-ce que c'est la machinerie agricole déterminée par règlement? Cela ne comprend pas le tracteur?

M. Lalande: Par exemple, les presses à foin, les râpeaux, enfin toute la machinerie agricole. L'épandeur, la moissonneuse, etc. qui sont tirés par un tracteur n'ont pas besoin d'être immatriculés, mais ils ont besoin à l'heure actuelle d'un permis spécial pour circuler, pour garantir que la circulation routière est respectée.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est que, même exempté d'immatriculation, un de ces véhicules qui aurait un accident avec quelqu'un qui est immatriculé sur un chemin public, à ce moment-là il serait couvert.

Mme Harel: Oui. Mais si, sur un chemin public, il y a une collision, qu'il frappe une personne, à ce moment-là ce n'est pas couvert.

M. Côté (Charlesbourg): Non.

Mme Harel: D'accord. Donc, il y a une incitation dans le cas des propriétaires agricoles à se munir d'une assurance privée pour couvrir quand ils sont en exercice...

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

M. Vézina: Ils sont déjà couverts sur leurs terres et la couverture prévoit presque tout le temps une clause pour un déplacement pour se rendre sur leurs terres.

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

Mme Harel: Adopté.

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

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, j'ai une question à poser à ceux qui appliquent la loi, à savoir si à l'article 15, 6° le véhicule conçu pour être utilisé principalement sur la neige, enfin la motoneige, il est finalement

raisonnable de l'exempter d'immatriculation, puisque tôt ou tard, comme l'expliquait bien d'ailleurs le député d'Orford, il y a presque nécessité d'emprunter un chemin public, ne serait-ce que pour pouvoir...

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est un problème de contrôle comme ce sera un problème de contrôle en ce qui concerne les véhicules tout terrain. Lorsqu'on connaît la longueur des sentiers de motoneige dans tout le Québec, il sera difficile de contrôler une motoneige immatriculée ou pas immatriculée et, dans ce sens, cela crée des problèmes de contrôle.

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

M. Côté (Charlesbourg): Habituellement, les motoneiges ont l'obligation d'être toutes immatriculées. Actuellement, il y en aurait le tiers...

Une voix: C'est difficile à savoir.

M. Côté (Charlesbourg): ...peut-être le tiers approximativement, qui seraient immatriculées. C'est pour cela que le règlement sur les motoneiges comme celui sur les VTT, il ne faut pas se faire d'illusions quant à leur portée. Il va davantage dans le sens de créer une obligation et de tenter d'encadrer l'exercice de ce loisir. Cela va demander de la part des intervenants une bonne concertation et un bon encadrement pour être capable d'arriver aux fins qu'on veut. Mais il va falloir beaucoup de bonne foi et de bonne volonté pour y arriver.

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

Mme Harel: Les bénéfices sont quand même réels pour le propriétaire qui va immatriculer sa motoneige. Il est à partir de ce moment-là couvert en cas d'accident tandis que, s'il ne l'immatricule pas, il ne peut pas être couvert. Non?

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

M. Vézina: Mme la députée de Maisonneuve, un véhicule qui n'est pas immatriculé, qui circule sur la voie publique et qui rentre en contact avec un véhicule qui, lui, a le droit de circuler est couvert automatiquement.

Mme Harel: Oui, mais s'il rentre dans une clôture?

M. Vézina: Il n'est pas couvert par l'assurance, non.

Mme Harel: Il n'est pas couvert. Mais s'il était immatriculé, il serait couvert.

M. Vézina: Il ne serait pas couvert. Ce n'est pas un accident. Il circule en dehors de la voie publique. Il rentre dans une clôture ou il rentre dans un arbre, il n'est pas couvert par l'assurance automobile. Il n'a pas d'intérêt à immatriculer son véhicule non plus.

La loi de l'assurance n'a pas de relation avec l'immatriculation. Bien sûr que, quand quelqu'un circule sur la voie publique avec un véhicule non immatriculé, les policiers interviennent et il reçoit une pénalité par rapport au Code de la sécurité routière, mais cela ne lui enlève pas son droit d'être couvert.

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

M. Vaillancourt: M. le Président, la question que je voulais poser au ministre ou aux personnes qui l'accompagnent est la suivante: Pour quelqu'un qui possède des motoneiges qui n'ont pas été immatriculées depuis trois, quatre ou cinq ans, est-ce que cela prend un papier spécial ou est-ce qu'on peut se servir du dernier enregistrement?

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est une question qui, semble-t-il, mérite une certaine recherche. Avec la permission du député d'Orford, on se la réserve et on vous donnera une réponse à notre retour dès 20 heures.

M. Vaillancourt: D'accord.

M. Côté (Charlesbourg): Au lieu de vous donner une réponse qui serait étriquée et pas tout à fait la vérité, je préfère prendre avis.

M. Vaillancourt: Je veux avoir une réponse. Je pense qu'il doit certainement y avoir une formule, mais une formule assez souple parce que, dans le passé, il y en a qui m'ont dit qu'ils avaient de la difficulté à immatriculer leur motoneige quand cela faisait deux, trois ou quatre ans qu'elle n'avait pas été immatriculée. La seule manière de détourner cela, c'était d'aller voir un garage et de se faire donner un papier. Souvent ils étaient obligés de payer la taxe de vente dessus.

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

M. Côté (Charlesbourg): Vous semblez avoir un comté où il y a quelques problèmes avec le Code de la sécurité routière. Mais, effectivement, vous venez de nous révéler un truc qui fera partie de l'objet de nos recherches.

M. Vaillancourt: Je voudrais informer le ministre des Transports sur le fait que le comté d'Orford n'est pas dans une ville. Il est semi-rural. Il y a beaucoup de véhicules différents qui circulent à l'intérieur de mon comté.

M. Côté (Charlesbourg): J'ai d'ailleurs eu, M. le Président, pour votre information, l'agréable plaisir d'avoir comme guide, lors de la visite du comté d'Orford, le député d'Orford actuel. Effectivement, j'ai pu constater un certain nombre de choses. L'habileté, aussi, qui fait la longévité politique du député d'Orford, l'habileté à défendre l'intérêt de ses concitoyens.

M. Vaillancourt: C'est pour cela, je pense, qu'on m'a réélu. C'est parce que je les ai toujours bien renseignés et pour bien les renseigner, il faut que je sois bien renseigné moi-même.

M. Côté (Charlesbourg): C'est pour cela, M. le député, que je prends avis de votre question pour bien vous renseigner afin de vous garder avec nous encore longtemps.

M. Vaillancourt: Merci.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions concernant l'article 15? M. le député de Louis-Hébert.

M. Doyon: L'article 15 prévoit des exemptions à l'immatriculation et on dit... En fait, je me pose des questions. On dit: "sauf s'ils sont utilisés sur un chemin public". Et on continue en parlant de véhicules entreposés qui, par définition, s'ils sont entreposés, ne sont pas utilisés sur un chemin public. On parle d'un véhicule saisi ou remis par un agent de la paix. Donc, il n'est pas utilisé sur un chemin public. On parle d'un véhicule mis au rancart. S'il est mis au rancart, j'imagine... Là, il faudrait savoir ce qu'on entend par "mis au rancart", parce qu'un véhicule peut être mis au rancart parce qu'il est inutilisable, parce qu'il est suffisamment endommagé et non réparable. Un véhicule peut être mis au rancart parce qu'on a décidé de ne pas s'en servir pour un certain nombre de semaines. Il est aussi mis au rancart, mais pas pour les mêmes raisons. Je me demande si on emploie ici les bons termes pour dire ce qu'on veut dire. C'est simplement pour pouvoir démêler cela un peu.
(16 h 45)

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

M. Côté (Charlesbourg): L'explication est fort simple. Un véhicule qui est entreposé est un véhicule entreposé. Donc, il n'a pas besoin d'être immatriculé. Un individu, que ce soit un agriculteur qui désire se servir de son "snowmobile" entreposé, ou un individu qui a entreposé sa voiture et qui décide de s'en servir, devra l'immatriculer pour s'en servir.

M. Doyon: En ce qui concerne le véhicule mis au rancart, on entend quoi par "véhicule mis au rancart"? Est-ce qu'on entend un véhicule qui a subi des dommages qui le rendent inutilisable.

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

M. Côté (Charlesbourg): Pour employer un terme très français, c'est une voiture "scrapée" qui est finalement mise au rancart. C'est une voiture qui ne peut plus être utilisée. On me dit que dans certains cas les garagistes les reconditionnent et à partir du moment où elles sont reconditionnées, après vérification mécanique, elles peuvent être à nouveau immatriculées mais elles devront l'être pour circuler sur les routes.

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

M. Doyon: Au simple point de vue de la rédaction juridique, je me pose des questions, M. le Président, à savoir si quelqu'un ne pourrait prétendre qu'il a une voiture chez lui, qu'elle est sur ses quatre roues et qu'il ne s'en sert pas. Elle est dans le garage. Le garage est fermé et la voiture est mise au rancart. Donc, il peut prétendre que cette voiture n'a pas à être immatriculée. Je sais que c'est cela qu'on veut dire, mais je me dis que ce ne sont peut-être pas les bons termes qu'on emploie pour dire cela, "mis au rancart". On met quelque chose au rancart non pas parce que cela est inutilisable mais parce qu'on décide de ne plus s'en servir pour un certain temps. Il faudrait dire d'une façon permanente si on voulait dire cela.

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

Mme Journeault-Turgeon: Si je comprends bien la question de M. le député, est-ce le fait de relier, "sauf s'ils sont utilisés sur un chemin public", et "le véhicule mis au rancart"?

M. Doyon: Ma première question touchait à cela dans le sens que je disais:

Comment peut-on utiliser quelque chose qui est en même temps mis au rancart si c'est une perte totale si l'on veut dire mis au rancart au sens restrictif, c'est-à-dire mis au rancart dans le sens que l'indiquait le ministre? Pour quelque chose qui est une perte totale, il faudrait que la mise au rancart soit permanente. Si on veut dire cela, il faut le dire. Une mise au rancart peut être temporaire. Cela relève simplement de la volonté du propriétaire. À ce moment, si je mets quelque chose au rancart simplement parce que je décide de ne pas m'en servir pour un certain temps, mon obligation de l'immatriculer demeure, parce que le véhicule est utilisable. C'est cela que vous voulez dire, mais si vous voulez parler de mise au rancart à la suite d'un vice ou d'un dommage permanent qui rend le véhicule inutilisable, il faudrait l'indiquer: Véhicule mis au rancart à la suite d'un dommage permanent ou un dommage qui rend le véhicule inutilisable. Si vous ne le dites pas, quelqu'un pourra toujours prétendre que son véhicule est mis au rancart temporairement et qu'à ce moment il tombe sous les exemptions de l'article 15.

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

Mme Journeault-Turgeon: On a l'obligation, lorsque le véhicule n'est plus utilisé et définitivement mis au rancart, de retourner les plaques d'immatriculation.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, vous me permettez. C'est clair que la discussion est très intéressante et qu'il faut trouver des véritables sens. "Mis au rancart" peut aussi vouloir dire sur les blocs, dans le sens qu'il n'y a plus de roues. Cela est aussi une mise au rancart qui est temporaire. Un individu qui prendrait sa voiture et qui la remettrait dans un garage avec les roues doit s'immatriculer. Il y a donc deux effets: d'abord, la mise au rancart dans le sens de "scrapper" - passez-moi l'expression, peut-être pour mieux se comprendre - et la deuxième, la mise au rancart sur des blocs où les roues ne sont plus sous la voiture.

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

M. Vézina: Permettez-moi d'ajouter un renseignement qui va peut-être réconcilier le ministre, excusez-moi, le député de Louis-Hébert.

M. Côté (Charlesbourg): Allez continuer avec le ministre.

M. Vézina: On dit: "Sont exemptés de l'immatriculation, sauf s'ils sont utilisés sur un chemin public, les véhicules routiers suivants." Mais cela concerne surtout 1° et 6°. À 1°, un garagiste, par exemple, pourrait prétendre qu'il prend livraison de véhicules à Montréal pour les amener par la route à Québec. Il pourrait dire, non, non c'est pendant la livraison. Nous, on dit: pendant la livraison si vous l'utilisez sur un chemin public, vous devez l'immatriculer. Vous ne le faites pas venir par fardier, donc, vous devez l'immatriculer. Ou encore à 6°, on a des "snowmobiles" à chaîne qui sont utilisés par des agriculteurs. S'ils les utilisent sur leur terrain et qu'ils font des promenades avec cela, il n'y a pas de problème, mais s'ils doivent circuler sur les chemins publics, là on leur dit: Vous devez les immatriculer. C'est plus en vertu des sous-articles 1° et 6° qu'on vise qu'autre chose.

M. Doyon: Je conçois très bien cela et c'est ce que je pensais aussi, sauf que le début de l'article 15, les lignes de l'article 15 s'adressent aux sous-paragrophes 1°, 2°, 3° et 4° et, si ce n'était pas le cas, il faudrait les mettre ailleurs. La seule inquiétude que je manifestais, mais si vous me dites que vous êtes pleinement satisfaits, que personne ne peut prétendre qu'il a mis une voiture au rancart pour une raison ou pour une autre et qu'à ce moment-là il en est exempté... Je ne suis pas sûr si, devant un juge qui devrait regarder les articles qui parlent d'eux-mêmes, quelqu'un dit: Moi, mon véhicule est au rancart et, comme tel, j'ai droit à une exemption d'immatriculation, je ne circule pas sur les chemins publics, je l'ai mis au rancart... À partir de là, le juge serait pris pour décider s'il a commis une infraction ou pas. Le juge serait bien embêté de trouver quelqu'un de coupable qui dise: Écoutez, s'il y a quelqu'un qui le sait, c'est moi, je l'ai mise au rancart ma voiture. Je ne l'ai pas mise au rancart d'une façon permanente... Oui, je comprends, mais je sais que l'article 14 dit qu'il y a les blocs - cela, c'est une affaire. S'il y a des blocs, il n'y a pas de problème, mais, s'il n'y a pas de blocs et qu'il a mis le véhicule au rancart - c'est ce qu'il prétend - le juge sera drôlement mal pris pour condamner quelqu'un qui a mis sa voiture au rancart tout simplement parce qu'il a décidé de ne pas s'en servir.

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

M. Doyon: Je souhaite que cela ne cause pas de problème. Je pensais que, pour la mise au rancart, si vous voulez dire cela, on aurait pu écrire: Le véhicule mis au rancart à la suite d'un dommage permanent ou d'un dommage qui le rend inutilisable. Là, on s'entendrait sur la mise au rancart.

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

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

M. Côté (Charlesbourg): La formation juridique du député de Louis-Hébert et ses propos par le fait même nous incitent à être prudents. Je vous demande de suspendre l'article de telle sorte qu'on puisse le regarder à nouveau et, le cas échéant, revenir avec un amendement dans la mesure où on jugera que les propos du député de Louis-Hébert ont été suffisamment éclairants pour convaincre.

Le Président (M. Saint-Roch): Avant d'appeler la suspension, Mme la députée de Maisonneuve, votre question.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Ma question portait sur l'ensemble de l'article 15 ou plutôt, non, sur le véhicule qui est mis au rancart. À l'article 42 - on parle de l'article 43 dans les notes, mais je crois que c'est 42 - le propriétaire d'un véhicule peut lui-même le mettre au rancart, avec les explications qui nous ont été données, ou le céder à un commerçant. Ce sont les "scrapyards". Il doit, s'il n'acquiert pas un autre véhicule, renvoyer le certificat d'immatriculation à la régie. C'est bien cela? En renvoyant le certificat d'immatriculation à la régie, il y a obligation de renvoi du certificat d'immatriculation à la régie.

M. Lalande: De façon précise...

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

Mme Harel: C'est le vendeur, le cédant, qui a l'obligation de te renvoyer.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, c'est l'article 47.

Mme Harel: Oui.

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

M. Lalande: La façon dont se fait la mise au rancart, c'est que la personne peut remiser, mettre au rancart son véhicule. À ce moment-là, il y a le certificat d'immatriculation. Cela doit se faire par transaction devant la Régie de l'assurance automobile. Le certificat d'immatriculation est oblitéré, il y a une vignette de couleur différente qui est apposée sur la plaque de sorte qu'il ne peut pas... C'est la seule façon qu'on peut mettre les véhicules au rancart.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la

députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je pense, M. le Président, qu'on trouve là réponse aux préoccupations du député de Jean-Talon... de Louis-Hébert.

Une voix: De Louis-Hébert. Il ne faut pas faire de lapsus.

Mme Harel: Oui. Évidemment, si tant est qu'il y a contestation devant un juge, ce qui va faire la preuve, c'est le renvoi à la régie de son certificat d'immatriculation par le propriétaire qui a mis son véhicule au rancart. Le propriétaire qui met son véhicule au rancart doit renvoyer son certificat à la régie. Avec l'article 47, vous avez réponse à la préoccupation que vous exprimez.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez parfaitement raison. L'article 47 couvre très bien le cas évoqué par le député de Louis-Hébert. En conséquence, au lieu de le suspendre, on pourrait l'adopter.

Le Président (M. Saint-Roch): Sur ces explications, l'article 15 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle l'article 16. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je voudrais seulement reprendre la définition du mot "agriculteur" dans les définitions. Je crois que, contrairement au code actuellement en vigueur, le projet de loi ne prévoit pas la définition du mot "agriculteur". Est-ce que j'ai raison?

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

Mme Journeault-Turgeon: Cette définition d'agriculteur est intégrée...

Mme Harel: Auparavant, je crois qu'on retrouvait une définition d'agriculteur. Ah oui! Disons que, dans le code actuel, "agriculteur" était défini à l'article 1.

Mme Journeault-Turgeon: C'est cela.

Mme Harel: Maintenant, vous avez jugé bon de ne plus le définir ou avez-vous relocalisé...

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

Mme Journeault-Turgeon: Elle est relocalisée à l'article 16. C'est un exemple, Mme la députée, de définitions qui apparaissent au tout début du code actuel et qui ne sont utilisées qu'une seule fois pour

l'interprétation d'un seul article du code. Alors, c'est la raison pour laquelle on les a relocalisées à l'intérieur des sections mêmes pour faciliter l'interprétation.

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

Mme Harel: Est-ce que c'est une nouvelle façon d'écrire le droit?

M. Côté (Charlesbourg): C'est une bonne technique de législation.

Mme Harel: Est-ce que c'est la nouvelle technique à la mode? Je dois vous dire, M. le ministre, que les techniques changent beaucoup. Maintenant, c'est la façon usuelle d'écrire le droit dans l'ensemble des textes législatifs?

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

Mme Journeault-Turgeon: La règle veut qu'on évite les définitions lorsque c'est possible de le faire, lorsqu'une définition n'apporte rien de plus que le sens usuel des mots. Lorsqu'une définition est utilisée à l'intérieur d'un texte législatif à plusieurs reprises et qu'on devrait la reprendre dans chacune des sections, à ce moment-là, on l'introduit dans la première partie, au titre préliminaire de la loi qui comprend le champ d'application et les définitions. Lorsqu'elle n'est que peu utilisée, on l'introduit dans la section même. Elle ne revient pas plus d'une fois ou deux dans le texte même de la loi.

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

Mme Harel: J'en prends note.

Mme Journeault-Turgeon: C'est une façon de procéder.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 16 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 17. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est donc l'article qui va prévaloir maintenant dans les cas de succession. Pourquoi un délai de sept jours? J'ai une note qui m'avait été préparée dans le sens que c'était quand même assez court, un délai de sept jours seulement, parce que l'héritier est habituellement le conjoint. Est-ce que c'est bien sept jours à compter du moment où l'héritier en a obtenu la délivrance?

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

M. Vézina: Mme la députée, le problème à l'heure actuelle, c'est que, quand quelqu'un hérite d'un véhicule, il s'en vient à la régie et il dit: J'ai hérité de ce véhicule hier et je le vends à M. Y aujourd'hui. Avec la loi actuelle, on est obligé de lui imposer l'immatriculation pour transférer de la personne décédée à la personne qui a hérité et, ensuite, transférer à la personne qui vendait. Donc, on imposait deux immatriculations. Administrativement, c'était très lourd et pas très justifié.

Tout ce qu'on fait, à l'heure actuelle, c'est qu'on permet de ne pas demander de frais d'immatriculation en double, parce que c'était irritant.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 17 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 18. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, l'article 18 est tout à fait similaire à l'article 10 du présent code. Il y a inversion. En fait, c'est identique, sauf qu'il y a inversion. C'est identique avec l'article déjà existant.

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

M. Côté (Charlesbourg): On me dit qu'en surplus, c'est la notion "au Québec" qui est éliminée aussi et qu'on a retrouvée dans les articles précédents.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 19. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Dans le premier paragraphe, on a ajouté "la remorque et la semi-remorque" et le reste est identique à l'article 11. C'est bien cela? C'est un ajout d'exemption d'immatriculation pour la remorque et la semi-remorque?

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela...

Mme Harel: C'est pour un non-résident seulement⁷ (17 heures)

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, pour la semi-remorque. Comment⁷

Mme Harel: C'est pour un non-résident seulement.

M. Côté (Charlesbourg): C'étaient des représentations qui ont été faites lors du projet de loi 81. On a la même exemption ailleurs. C'est une question de réciprocité là-dedans aussi. Il s'agit de rendre aux autres ce qu'ils font pour nous.

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

Mme Harel: Qu'est-ce que le projet de loi 81⁷

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

Mme Journeault-Turgeon: C'est un projet de loi qui avait été préparé en 1984, qui amendait le Code de la sécurité routière, mais qui n'a pas été adopté.

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

Mme Harel: Est-ce qu'il a été adopté en première lecture? Est-ce qu'il a été reçu à l'Assemblée, en première lecture?

Mme Journeault-Turgeon: Il a été étudié en partie.

M. Vézina: Il a été étudié ici et on a adopté une vingtaine d'articles.

Mme Harel: En commission parlementaire⁷

Mme Journeault-Turgeon: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Vous voyez, j'étais là et je ne m'en souvenais pas.

Une voix: Les fêtes sont venues trop vite.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 19 est adopté⁹

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 20. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: L'article 20 est donc un article de droit nouveau qui concerne l'étudiant, le coopérant, ou le stagiaire étranger pendant la durée de son séjour. Non⁷

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

Mme Journeault-Turgeon: C'est une

disposition qui apparaissait dans un règlement de la régie et qui apportait des exemptions. Pour regrouper, pour que toutes les exemptions apparaissent dans le code même, on a repris ce qui était dans le règlement qui sera abrogé. On a intégré tout cela au projet de code.

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

M. Côté (Charlesbourg): Il y a une concordance avec le permis de conduire et cela fait partie du ménage.

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

Mme Harel: Que signifie le paragraphe 4 de l'article 20?

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

M. Lalande: C'est accordé aux étudiants aux coopérants et aux stagiaires du Québec, au lieu du domicile des étudiants, coopérants ou stagiaires. Ce privilège est accordé aux coopérants ou aux stagiaires qui viennent ici au Québec. Le privilège est aussi accordé pour le permis de conduire. On le prolonge aussi à l'immatriculation. Vous en trouverez la correspondance à l'article 86.

Mme Harel: Au paragraphe 4, le même droit, donc, que le droit d'exemption d'immatriculation est accordé aux étudiants, aux coopérants ou aux stagiaires du Québec. Il faut lire que ce ne sont pas des étrangers.

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

M. Lalande: C'est cela. Ce sont nos étudiants.

Mme Harel: C'est-à-dire l'ensemble des étudiants du Québec.

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

Mme Journeault-Turgeon: C'est une question de réciprocité. Ce sont des droits qu'on accorde lorsque ces mêmes droits sont accordés aux étudiants québécois sur le territoire étranger.

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

M. Lalande: Avec la France, par exemple, nous avons des ententes qui nous donnent ce droit. C'est aussi la réciprocité qui est accordée.

Mme Harel: Donc, le paragraphe 4 veut dire que lorsque des étudiants, des coopérants ou des stagiaires du Québec, qui sont des Québécois...

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: ...vont à l'étranger...

M. Lalande: C'est cela.

Mme Harel: ...là où ils sont établis, ils peuvent obtenir une exemption également.

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

M. Lalande: En d'autres mots, si la France reconnaît ce droit à nos étudiants qui sont en France, on reconnaît la même chose aux stagiaires français qui viennent ici. C'est cela. Pour autant qu'on s'entende à savoir que l'autre nous donne la réciprocité, on leur accorde également ce privilège.

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

M. Vézina: En fait, si vous permettez, on va retrouver un peu plus tard le même droit et la même réciprocité pour les permis de conduire et les échanges de permis de conduire. C'est le cas à l'heure actuelle. La France permet à un Québécois d'arriver en France et d'échanger son permis de conduire pour un permis français, sans examen. Comme la France nous donne cela, on fait la même chose aux Français qui viennent ici. Il n'est pas exclu que l'on fasse cela avec d'autres, avec New York, avec les Américains, etc.

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

M. Vaillancourt: Il y a une négociation qui se fait actuellement avec la Belgique pour que les permis du Québec - et l'inverse - soient acceptés, afin de délivrer un permis... Est-ce que c'est déjà fait?

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

M. Lalande: M. le député, je ne suis pas au courant de ces négociations. Elles ne se font pas avec nous, en tout cas.

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

Mme Harel: M. le Président, la difficulté d'interprétation est peut-être venue de la rédaction. À l'article 20, au premier paragraphe, on dit: "étudiant, coopérant ou stagiaire étranger qui séjourne au Québec".

Pour être bénéficiaire de l'exemption d'immatriculation, il faut que les conditions suivantes soient réunies: entre autres, que "le même droit - au paragraphe 4° - soit accordé aux étudiants, aux coopérants ou aux stagiaires du Québec, au lieu du domicile de cet étudiant, coopérant ou stagiaire." Finalement, on n'a pas l'expression "qui séjourne à l'étranger". Peut-être que pour ceux d'entre vous qui avez rédigé les conditions qui sont réunies, évidemment, cela entraîne de soi le fait que ce soit à l'étranger, mais il n'est pas évident, à la lecture, que c'est lorsque l'étudiant, le coopérant ou le stagiaire du Québec séjourne à l'étranger.

Mme Journeault-Turgeon: C'est un ajout que l'on pourrait faire. On pourrait préciser au paragraphe 4°: Ce même droit est accordé aux étudiants, aux coopérants ou aux stagiaires du Québec...

M. Vézina: Séjournant à l'étranger.

Mme Journeault-Turgeon: ...séjournant à l'étranger.

Mme Harel: Vous aviez parlé, dans le premier paragraphe, à l'article 20, de l'étudiant, coopérant ou stagiaire étranger qui séjourne au Québec.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, cela va.

Mme Harel: Alors, la réciprocité suppose que l'étudiant québécois séjourne à l'étranger.

Mme Journeault-Turgeon: Il faut le faire, oui.

M. Côté (Charlesbourg): Alors, on rédige le papillon.

Mme Harel: Y a-t-il plusieurs accords de réciprocité qui, sont actuellement en vigueur?

M. Vézina: Sur le permis de conduire, un seul accord est en vigueur. Sur...

Mme Harel: Entre le Québec et?

M. Vézina: Et la France.

Mme Harel: Et la France.

M. Vézina: Sur l'immatriculation, de nombreux accords sont en vigueur, surtout avec les États-Unis.

Mme Harel: Nos voisins du Sud.

M. Vézina: Avec les États américains.

Mme Harel: Est-ce que vous considérez

utile d'intensifier ces accords de réciprocité?

M. Lalande: Ce sont surtout les étudiants, les universitaires, à qui l'on permet, au moment d'une maîtrise ou quoi que ce soit, de part et d'autre, de pouvoir se déplacer. Il y a beaucoup de Québécois qui vont se perfectionner et on leur donne ce privilège dans l'autre État et on va le leur accorder en retour.

Une voix: Cela va.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, je me permets de lire le papillon: À l'article 20, ajouter au quatrième paragraphe du premier alinéa à la deuxième ligne, après le mot "Québec", "séjournant à l'étranger". Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Y a-t-il d'autres questions à ce moment-ci sur l'article 20? Est-ce que l'article 20, tel qu'amendé, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Obtention et renouvellement de l'immatriculation

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 21. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Doit-on comprendre que l'article 21 est une combinaison des paragraphes 2 et 3 de l'article 13, du paragraphe 1 de l'article 12 et du paragraphe 4 de l'article 20?

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

Mme Harel: C'est bien cela. Alors, c'est une refonte. Le principe est le même.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 21 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 22. Mme la députée de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est l'article 15 actuel qui devient l'article 22.

Mme Harel: Oui, identique.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 22 est adopté. J'appelle maintenant l'article 23. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est l'immatriculation en copropriété, M. le Président.

M. Côté (Charlesbourg): Qui, c'est cela, pour couvrir.

Mme Harel: Alors, cela s'effectue au nom du copropriétaire qui en fait la demande. Est-ce fréquent maintenant qu'il y ait des demandes de copropriété dans le cas des véhicules automobiles?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, semble-t-il que c'est très fréquent,

M. Lalande: C'est souvent des conjoints, c'est au nom des deux.

Mme Harel: Diriez-vous même que c'est là une pratique courante?

M. Vézina: Non.

M. Lalande: Cela va en augmentant régulièrement, mais on ne pourrait pas donner de statistiques qui sont précises à ce stade-ci.

M. Côté (Charlesbourg): Si on comprend, cela risque de devenir courant.

Mme Harel: Vous le souhaitez?

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 23 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 24. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est identique, je pense, à l'article 16.

M. Côté (Charlesbourg): Aux articles 16 et 17.

Mme Harel: Aux articles 16, 17. Le deuxième alinéa de l'article 17, je crois.

M. Lalande: Quelques fois dans un seul article.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 24 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 25. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Là encore je pense qu'on se trouve devant une refonte de différentes dispositions, notamment je pense aux deuxième et troisième paragraphes de l'article 19.

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

M. Lalande: C'est un changement de fond qui nous permet de refuser une immatriculation si le demandeur est créancier pour l'immatriculation ou le permis. Il est créancier à l'égard de la Régie de l'assurance automobile, un créancier débiteur plutôt.

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

Mme Harel: D'accord. M. le Président, on est face à du droit nouveau.

M. Lalande: Oui, en partie.

M. Côté (Charlesbourg): Pour les articles 2 et 3.

Mme Harel: Pour les articles 2 et 3. C'est donc maintenant la sanction qui va accompagner le défaut de la vérification mécanique, lorsqu'il y aura un certificat émis.

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

M. Lalande: S'il y a une défectuosité mineure à un véhicule, c'est-à-dire qui est sous un avis de 48 heures. On fait une vérification mécanique du véhicule et on vous impartit un délai pour que vous puissiez faire des modifications. Donc, on pourrait refuser, à ce moment, l'immatriculation tant et aussi longtemps que le véhicule n'a pas été réparé.

Cette disposition vise évidemment deux buts: premièrement un but de sécurité routière, c'est qu'on ne veut pas que quelqu'un acquière un véhicule qui n'est pas conforme aux règlements, c'est-à-dire qui n'est pas sécuritaire et, deuxièmement, cela protège le consommateur, qui n'acquiert pas un véhicule qui n'est pas sécuritaire.

Par ailleurs aussi, l'autre point, c'est qu'on peut refuser une immatriculation à quelqu'un qui est débiteur à l'égard de la régie. Cela, c'est nouveau.

Mme Harel: Pardon, monsieur...

Le Président (M. Saint-Roch): M.

Lalande.

M. Lalande: Quelqu'un qui est débiteur à l'égard de la Régie de l'assurance automobile, qui n'a pas payé, par exemple. On peut lui refuser son immatriculation s'il a des dettes envers la Régie de l'assurance automobile.

Mme Harel: Quelle pourrait être la nature des dettes à l'égard de la régie?

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

M. Lalande: Quelqu'un qui n'aurait pas payé son immatriculation ou un chèque, par exemple, inaccepté, un chèque NSF.

Mme Harel: Sans provision.

M. Lalande: Sans provision.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 25 est adopté?

Mme Harel: On va retrouver d'autres dispositions que l'article 528 qui vont faire état de l'obligation de se conformer lorsqu'il y a un certificat de vérification mécanique. Est-ce que vous pourriez m'indiquer quels sont les articles qui traitent de la vérification mécanique?

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

M. Lalande: Ce que je peux vous dire, c'est que dans les cas de défectuosité majeure, quand le véhicule est dangereux, ce ne sera pas un "peut", cela va être un "doit". Ici on a le loisir. Je crois que c'est l'article suivant, l'article 26.

Mme Harel: Parfait!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 25 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 26. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: On est devant le cas de défectuosité majeure.

M. Côté (Charlesbourg): Il serait peut-être bon de préciser dans le domaine de la vérification mécanique, à ce moment-ci, que cela ne touche pas le moteur ni la transmission. Car si ce sont des problèmes de transmission et de moteur, il n'aura pas besoin d'immatriculation, il peut être au rancart. Dans ce sens, c'est plutôt d'autres

pièces, comme les freins, les phares, etc.

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

M. Lalande: Les composantes sécuritaires sont essentiellement le système de freinage, le système de suspension, la timonerie, le système de direction et les équipements essentiels. C'est simplement cela qui est vérifié dans un cas de défectuosité majeure. Comme l'a dit le ministre, pour un véhicule qui aurait un moteur en mauvais état ou qui n'aurait pas toute la compression qu'il faut, ce ne serait pas une cause d'empêchement de l'immatriculation.

(17 h 15)

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

Mme Harel: Présentement, quels sont les outils à votre disposition pour refuser l'immatriculation dans des cas semblables?

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

M. Lalande: À l'heure actuelle, pour un véhicule qui, de l'avis de nos inspecteurs en vérification mécanique, est dangereux, là aussi on procède au retrait de l'immatriculation, au retrait de la plaque. Il ne peut pas être immatriculé à nouveau tant et aussi longtemps que la preuve n'a pas été faite que l'on en a fait la réparation. Pour les défectuosités majeures, on reconduit essentiellement ce qui se fait à l'heure actuelle. Ce qui est nouveau, c'est l'article précédent concernant les défectuosités mineures.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 26? Est-ce que l'article 26 est adopté?

Mme Harel: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Merci.

Mme Harel: M. le Président, si l'on me permet de revenir à l'article 25 quant à la possibilité de refuser l'immatriculation dans les cas de défectuosités mineures. Il semble que c'est là un élément important pour assurer la sécurité des véhicules. Est-ce qu'il y a des statistiques? Est-ce que vous avez des chiffres, un bilan sur cette question?

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

M. Lalande: Ce sont des dispositions que l'on va voir un peu plus loin à l'intérieur du code concernant le suivi des 48 heures, le respect des réparations. À l'heure actuelle, il y a un très grand nombre de gens qui ne

respectent pas les délais qu'on leur impose pour faire vérifier un véhicule. Au moment de la vérification mécanique, on peut établir que, par exemple, les sabots des freins les garnitures des freins sont usés jusqu'à un certain point et qu'ils ne sont pas dangereux, mais qu'ils le seront dans un mois ou quelques jours plus tard si on continue à circuler. À ce moment-là, on dit: Faites-les réparer. Pour que le nouvel acquéreur n'utilise pas un véhicule qui sera détérioré avec le temps, on veut s'assurer que cela a été respecté avant de procéder à l'immatriculation.

Mme Harel: Très bien. On y reviendra, de toute façon, lors de l'étude des dispositions sur le suivi.

Conditions attachées à l'immatriculation

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 27.

Mme Harel: Est-ce que c'est identique à l'article 23 du code actuel?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je pense qu'il y a l'ajout d'une infraction à celui qui ne signe pas le certificat.

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

Mme Journeault-Turgeon: La rédaction est différente un peu, de façon à créer l'infraction, à déterminer que le titulaire est la personne qui pourrait être en infraction. C'est l'obligation pour une personne.

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

Mme Harel: Pour cette infraction, il y a une amende de combien? Vous qui êtes d'une sévérité sans pareille...

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

M. Côté (Charlesbourg): De 25 \$ à 100 \$, on passe à 60 \$ à 100 \$.

Mme Harel: Simplement pour défaut de signer.

M. Côté (Charlesbourg): C'est très important. Si le certificat ne vaut pas la signature, cela peut être contrefait n'importe quand. Il y a des gens qui se spécialisent dans ce genre de commerce.

Mme Harel: De toute façon, nous allons y revenir lors de l'étude des infractions. J'ai particulièrement hâte de prendre connaissance du rapport du député de Louis-

Hébert sur toute cette question des infractions dont je n'avais pas encore eu copie cet après-midi.

M. Côté (Charlesbourg): C'est vendredi.

Mme Harel: Ah! Je croyais que c'était aujourd'hui même que la conférence de presse avait lieu.

M. Côté (Charlesbourg): Il sera déposé vendredi. Vous allez voir qu'un travail très consciencieux a été fait, que cela valait la peine et qu'il y a des constatations très intéressantes.

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

Mme Harel: M. le ministre, si le document n'est disponible que vendredi, je pense qu'il serait difficile d'étudier les dispositions relatives aux amendes avant de pouvoir prendre connaissance de cette étude qui, certainement, se révélera aussi intéressante que vous le dites.

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

M. Doyon: M. le Président, si vous me le permettez, le rapport lui-même porte sur des infractions bien précises qui concernent la Loi sur les transports particulièrement, sur les excès de poids, etc. Cela ne touche pas, à proprement parler...

Mme Harel: Le Code de la sécurité routière?

M. Doyon: ...le Code de la sécurité routière.

Mme Harel: Je pensais que vous aviez fait une sorte d'examen des lois pénales en matière de sécurité routière.

M. Doyon: Non.

Mme Harel: Ce sera pour un autre comité.

M. Doyon: Un autre mandat.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je dois dire que je suis fort impressionné par le travail fait par chacun de ces comités. Le ministre va passer une année 1987 fort chargée.

Mme Harel: On peut peut-être souhaiter que la commission parlementaire sur le transport ait l'occasion, en séance de travail, d'examiner avec les membres de chacun de

groupes de travail les recommandations qui sont faites.

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

M. Côté (Charlesbourg): Si Mme la députée de Maisonneuve veut me signifier par le fait même qu'elle est d'accord avec les recommandations du rapport Middiemiess pour injecter 400 000 000 \$ additionnels au cours des cinq prochaines années, soit 80 000 000 \$ par année dans le réseau routier et que je peux signifier d'ores et déjà au premier ministre que l'Opposition serait prête à appuyer une mesure de cette nature, soyez sûre que je suis prêt à me prêter à la tenue d'une commission parlementaire, même entre Noël et le Jour de l'an, sur ce cas.

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

Mme Harel: Je pense qu'il ne faut entacher l'examen que l'on fera d'aucune condition préalable autre que celle de faire un examen attentif, au mérite, des recommandations qui sont faites. Je constate qu'il n'y a pas, non plus, de comité - on aura l'occasion d'y revenir en commission parlementaire - qui étudie tout le financement du transport en commun.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que j'ai fait plus que cela. J'ai créé un comité avec les neuf présidents des commissions de transport qui sont les personnes directement impliquées et qui sont aussi des hommes politiques à leur niveau, de même que je me suis rendu à la demande de la table Québec-municipalités d'inclure certains autres maires à la commission. On peut l'annoncer aujourd'hui, j'ai même décidé d'inclure à ce comité le député de Saint-Louis, M. Chagnon, qui se joindra au groupe de travail en janvier, février et mars. C'est donc un comité beaucoup plus large et cela donnera sûrement des résultats fort intéressants. J'aimerais profiter de l'occasion, puisque, madame, je m'attendais à une question en Chambre, hier et aujourd'hui, sur le financement du transport, pour confirmer qu'effectivement, pour la deuxième année...

Mme Harel: Une question plantée de votre côté?

M. Côté (Charlesbourg): Non. Je m'attendais davantage à une question de Mme la députée de Maisonneuve, compte tenu de l'intérêt qu'elle a pour le transport en commun, c'est bien connu, pour confirmer

que, pour la deuxième année - puisque nous en sommes à la deuxième année de notre gouvernement - il n'y aura pas d'augmentation des coupures relatives au transport en commun, que j'ai décidé d'attendre le résultat du groupe de travail, donc jusqu'à mars, afin de voir de nouvelles mesures, de concert avec les intervenants du milieu, et dire à Mme la députée de Maisonneuve que ce qu'auront à subir comme augmentation, au 1er janvier, les contribuables ou les municipalités, ce ne sera que des mesures que mon prédécesseur, M. Tardif, avait imposées, en termes de mesures de plafonnement.

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

Mme Harel: M. le ministre, est-ce que l'on doit comprendre que la commission parlementaire sur le financement du transport en commun est reportée à mars, à la fin de l'étude qui sera menée par le comité dont vous venez de nous décrire la composition?

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce sera l'une des premières décisions que l'on prendra lorsqu'on se réunira en janvier. J'imagine que cela va dans le sens de la retarder à ce moment-là, compte tenu des décisions que l'on pourrait obtenir du comité lui-même. Dans ce sens, je me ferai certainement un devoir d'informer Mme la députée de Maisonneuve du cheminement de ce comité, en termes d'orientations possibles.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 27? Est-ce que l'article 27 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 28. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Il est identique à l'article 25 du présent code. Est-ce que c'est bien le cas?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 28 est adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 29. Mme la députée de

Maisonneuve.

Mme Harel: L'article 29 est également identique à l'article 26 du présent code, c'est bien cela?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. C'est une reformulation.

Mme Harel: Ah! C'est une reformulation.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 29 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 30. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: L'article 30, finalement, c'est une modification de forme. Peut-on m'indiquer où est la modification de forme quant au droit actuel?

M. Côté (Charlesbourg): Les articles 27 et 28 deviennent l'article 30.

Mme Journeault-Turgeon: C'est une réorganisation du texte.

Mme Harel: C'est une fusion.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

Mme Journeault-Turgeon: Oui, une fusion.

Mme Harel: Les médias d'information ont fait état récemment d'une pratique qui, sans être courante, serait finalement usuelle dans le milieu anglophone et qui consiste à remplacer sur la plaque d'immatriculation le "Je me souviens", qui est la devise du Québec, par une devise achetée dans un quelconque Kresge ou Zellers de Montréal. Est-ce que la régie est au fait de cette pratique qui est contraire aux dispositions du code? La régie a-t-elle fait des représentations? Je n'ai pas eu connaissance d'infractions qui aient été rapportées, malgré que ce soit là une pratique qui se soit développée.

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est une pratique, je pense, que l'on peut dénoncer. Actuellement, elle est passible d'une amende de 25 \$ à 50 \$, on veut la passer de 30 \$ à 60 \$, mais tout en en discutant je pense qu'on n'est pas assez sévère. Effectivement, c'est une question d'application aussi et dans le sens de tout ce qu'on fait au niveau du

code pour tenter d'en simplifier l'application, le rendre plus clair pour faciliter le travail des policiers. Je serais ouvert à une suggestion qui pourrait faire en sorte que l'amende soit, dans ce cas-ci, plus élevée que nous le proposons, de façon à tenter d'enrayer cette habitude.

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

Mme Harel: Je pense bien qu'encore une fois se pose la question de fond; est-ce que c'est la sévérité de l'amende qui va changer cette façon répréhensible de faire ou est-ce la probabilité d'être appréhendé ou ta crainte de la punition? Est-ce qu'il y a eu, dans les cas d'infractions qui ont été relevés par les médias d'information, poursuite, est-ce qu'il y a eu amende?

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

M. Lalonde: L'information que nous avons vient du ministère de la Justice...

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

M. Lalonde: ...du Procureur général où l'on poursuit, semble-t-il. L'information que nous avons, c'est qu'il n'y a pas eu d'augmentation spectaculaire. Il faut convenir que c'est assez récent, cependant, ces changements.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que vous avez raison de poser la question. Je pense que c'est une composante des deux, à la fois une surveillance policière accrue, une vigilance accrue et aussi que l'individu qui se fait prendre puisse se souvenir qu'il a commis une infraction par le paiement d'une amende respectable.

Quant à la situation, je ne vous donnerai qu'un seul exemple. Au niveau de l'application des droits, en avril 1985, dans la grande région de Québec - je vous le dis de mémoire - il y a eu 3000 infractions de constatées par les corps policiers dans la grande région 03. En 1986, avec le même nombre de personnes, il y en a eu 10 000. Il y avait donc une volonté plus manifeste d'appliquer le Code de la sécurité routière et cela a eu des effets de comportement.

Un autre, au niveau du port de la ceinture de sécurité: Par exemple, on a mené une opération au niveau de la ville de Québec de concert avec la Régie de l'assurance automobile et le fait d'une présence plus soutenue, au niveau du port de la ceinture de sécurité, a fait en sorte

que de 50%, le port de la ceinture est monté à presque 70% ou 74%. Alors, la présence policière a fait en sorte qu'il y a eu une augmentation, un niveau de sensibilité beaucoup plus élevé. Et c'est la composante des deux.

Mme Harel: On dit souvent que la crainte est le début de la sagesse, mais encore faut-il qu'il y ait une sorte de probabilité d'être puni parce qu'en l'absence de probabilité, la sévérité de la peine n'emporte pas la sensibilisation.

M. Côté (Charlesbourg): Vous avez parfaitement raison et, à ce moment-ci, cela nous permet de vous dire que beaucoup d'efforts ont été faits, jusqu'à maintenant, avec le Solliciteur général pour regrouper beaucoup de monde. Vous savez qu'il y a, actuellement, neuf ministères ou organismes qui ont affaires avec l'application des lois et règlements du Québec concernant la circulation. Et, à l'initiative du ministère des Transports et de la Régie de l'assurance automobile, on a regroupé tout le monde et on a fait un certain travail jusqu'à maintenant en préparation de ce que sera le code. D'abord, on peut dire que nous avons fait le ménage, que nous avons un code qui, normalement, est plus facilement applicable et que dans ce sens, ayant donné des outils aux corps policiers plus rafraîchis, plus applicables, on pourra exiger davantage en matière d'application.
(17 h 30)

On a créé un comité où on regroupe les neuf ministères ou organismes concernés pour coordonner le travail d'application de ces lois et règlements dans tout le Québec. On a cheminé beaucoup. Il nous reste encore quelques réunions à avoir avec le Solliciteur général et l'ensemble des intervenants. Je dois vous dire qu'à partir du moment où nous partirons, aux fêtes, avec le code adopté, pas tard en janvier nous serons en mesure de dévoiler, pas une stratégie, certaines intentions du gouvernement quant à l'application des lois et règlements de façon qu'on puisse rendre beaucoup plus sages ceux qui transgressent et qui sont des délinquants de la route. Je pense qu'à la fois les dents et la volonté de l'appliquer vont faire en sorte qu'on fasse beaucoup de chemin.

D'ailleurs, lorsqu'on parlait, hier, de résultat déjà des mesures du Code de la sécurité routière, j'ai bien pris soin de dire qu'il y avait trois raisons qui faisaient en sorte qu'il y avait 350 morts de moins, 750 blessés graves de moins cette année par rapport à 1985. C'était d'abord la sévérité du code; deuxièmement, la pluie au cours de l'été qui a fait que des gens ont moins voyagé, mais aussi un autre élément, extrêmement important: les forces policières ont été beaucoup plus présentes sur les

routes. Donc, il y a une corrélation très évidente entre la volonté d'appliquer les lois et règlements et le résultat en fin de compte. Dans ce sens, il y a beaucoup d'efforts de faits.

Moi-même, j'ai dit que j'étais entiché de l'idée d'avoir une police des routes dans tout le Québec. Je persiste dans mon idée à tout le moins que quelqu'un soit responsable de l'application et que quelqu'un n'ait pour vocation que l'application du Code de la sécurité routière. Si on veut faire du criminel, on le fera faire par d'autres sur le plan des enquêtes. Comme cela, on va finir par faire le ménage des routes dans tout le Québec et les gens qui vont appliquer le code vont le connaître aussi. Cela nous permettra de faire beaucoup de progrès. Dans ce sens, je continue de pousser l'idée et on verra au cours de 1987 ce qui va se passer*

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

Mme Harel: M. le Président, simplement, aujourd'hui même...

M. Côté (Charlesbourg): Une statistique qui peut intéresser Mme la députée de Maisonneuve...

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): On me transmet actuellement qu'en 1983 il y a eu 742 infractions pour plaques factices ou altérées.

Mme Harel: Cet après-midi même, j'avais l'occasion de rencontrer quelqu'un venu de Montréal pour le congrès de l'UPA qui a lieu ici au Centre des congrès et qui, ce matin, a fait sur la route 20, un tête-à-queue qui aurait pu être fatal, tout simplement en glissant sur une plaque de glace. Elle a dû choisir entre "une vanne" et le fossé et elle s'est retrouvée complètement renversée. Elle ne doit finalement la vie qu'au port de la ceinture. Elle s'est retrouvée sens dessus dessous. Un policier, s'approchant pour la sortir de là, lui a dit: Vous savez, madame, vous devez la vie sauve au fait que vous portiez la ceinture. Elle me disait être prête à faire toutes les campagnes - c'est quelqu'un qui est en communication - de publicité. Elle voudrait bien faire partie du club des...

M. Côté (Charlesbourg): Des sains et saufs.

Mme Harel: ...sains et saufs.

M. Lalande: Est-ce qu'on peut avoir son nom?

M. Côté (Charlesbourg): Sauf qu'il y a à chaque jour des exemples qu'on peut utiliser pour prouver que le port de la ceinture de sécurité est très efficace. Il y a un avocat très connu, à ce qu'on me dit, qui est décédé il y a quelques jours et qui ne portait pas la ceinture de sécurité. S'il avait porté la ceinture de sécurité, peut-être serait-il encore avec nous aujourd'hui.

Mme Harel: Sur ces bonnes paroles, M. le Président, on va continuer.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 30 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 31. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Dans le code actuel, il n'y avait aucune disposition qui traitait des vignettes, c'est ce qu'il faut comprendre. C'est une disposition maintenant qui fait obligation d'apposer la vignette.

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

M. Lalande: C'est pour s'ajuster à la réalité. On spécifie une place. Pourquoi? Parce que, vous savez, il y en a qui pourraient la mettre un peu n'importe où sur la plaque et cacher les chiffres ou je ne sais quoi. Il s'agissait donc de définir où l'on devait le faire.

Mme Harel: A l'article 32, c'est vraiment dans cette disposition que l'on retrouve l'interdiction de cacher la devise du Québec par autre chose, sur la plaque d'immatriculation.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 31 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Je vous ai induite en erreur tout à l'heure lorsque je vous ai dit que c'était de 25 \$ à 50 \$. C'était de 10 \$ à 25 \$ et elle passe de 30 \$ à 60 \$.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 31 est adopté? J'appelle maintenant l'article 32. Mme la députée de Maisonneuve.

M. Côté (Charlesbourg): On vient de l'adopter, M. le Président, l'article 32.

Le Président (M. Saint-Roch): Oui? L'article 32 est adopté. J'appelle maintenant l'article 33.

M. Côté (Charlesbourg): Tel quel, c'est l'article 30 actuel qui devient l'article 33. C'est la même chose.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 33 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 34. Nous avons reçu un papillon que je m'empresse de lire: Article 34...

M. Doyon: M. le Président.

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

M. Doyon: À l'article 33, je vois que l'agent de la paix a le pouvoir d'exiger le nettoyage de la plaque. Pourquoi ne ferait-on pas plutôt une obligation au propriétaire du véhicule de garder sa plaque propre? Tel que c'est indiqué ici, tant qu'on ne lui demande pas de nettoyer sa plaque, il n'est pas en infraction, il n'a pas d'obligation. Je vois tous les jours des gens qui se promènent avec des plaques totalement illisibles, "de toute matière pouvant en empêcher la lecture", oui... À ce moment-là, l'article 33 devient, soit redondant ou...

M. Lalande: À l'article 33, c'est pour permettre au policier de pouvoir l'exiger. À l'article 32, on dit: Vous devez la tenir libre. À l'article 33, on dit: Nettoie-la si elle n'est pas libre.

M. Doyon: Oui, mais je reste encore peu convaincu. Je pense que c'est l'obligation du propriétaire de garder sa plaque d'immatriculation propre. Quand on dit qu'elle "doit être libre de toute matière pouvant en empêcher la lecture", je pense bien que l'on peut interpréter le mot "matière" comme pouvant être de la saleté. Si l'on avait un article qui disait tout simplement: Un conducteur de véhicule routier doit garder sa plaque d'immatriculation propre... Là, le policier est obligé de revenir à la charge, à ce moment-là, et de demander à quelqu'un de faire quelque chose qui va de soi. Le policier, avant de prendre quelqu'un en infraction, n'a pas à dire: Portez votre ceinture, mettez-la, et ensuite, je vais vous arrêter si vous ne la mettez pas. Sa plaque doit être propre. Si elle n'est pas propre, il est en infraction, de la même façon.

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

Mme Journeault-Turgeon: Il existe une obligation, dans la section qui concerne la

circulation des véhicules - je n'ai pas l'article précis - pour le propriétaire du véhicule que la plaque soit libre de matières...

M. Doyon: C'est l'article précédent, l'article 32.

M. Lalande: Le deuxième paragraphe de l'article 32 dit: "La plaque d'immatriculation doit être libre de tout objet ou de toute matière pouvant en empêcher la lecture." On répète ce que nous avons à l'heure actuelle. Les policiers nous ont souligné avec raison que quelqu'un doit le faire. Sauf que le policier qui constate que la plaque n'est pas libre peut toujours donner une infraction pour cela, mais ne peut pas lui ordonner de la nettoyer. Cela voulait plutôt dire: Non seulement je constate qu'elle n'est pas propre, mais je ne peux rien faire à partir de cela. On nous dit: Donnez-moi le pouvoir de lui dire: Si tu ne la nettoies pas, je vais de donner une autre infraction. C'est simplement pour répondre à un vœu des policiers, des agents de la paix.

M. Doyon: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que cela va pour l'article 33?

À l'article 34, il y a un papillon: "Remplacer l'article 34 par le suivant: Aucune plaque qui peut être confondue avec une plaque d'immatriculation délivrée par la régie ou par une autre autorité administrative compétente ne peut être fixée sur un véhicule routier sauf s'il s'agit d'une plaque requise en vertu d'une autre loi en vigueur au Québec ou d'une plaque fixée conformément aux normes et aux conditions établies en vertu du paragraphe 19 de l'article 615." Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, j'aimerais connaître le bien-fondé de cette modification.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous raconter toute l'histoire avec ma franchise habituelle. Un de ces bons matins, étant l'invité de M. André Arthur à l'émission un lundi matin, un auditeur avait écrit pour se plaindre du fait que les automobiles de collection ne pouvaient arborer à l'avant la plaque de l'année du véhicule. J'ai demandé à la régie d'examiner la possibilité de le permettre et les voitures d'au-delà de 20 ans pourront le faire effectivement aujourd'hui. Ce sont des voitures qui existent et dont les gens prennent un soin particulier. À ce niveau-là, il n'y a pas de problème pour

l'accorder.

Mme Harel: Il y aura un paragraphe 19 qui s'additionnera à l'article 615 pour comprendre les véhicules de collection.

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

M. Lalande: Ils pourront avoir deux plaques: la plaque d'immatriculation et une plaque à l'avant, parce que c'est prohibé, qui sera de l'année du véhicule, c'est ce qu'on souhaite, mais pour les véhicules qui ont plus de 20 ans. Ceci est acceptable pour les policiers et pour les agents de la paix aussi parce qu'il n'y a pas possibilité de confusion entre les plaques à ce moment-là.

M. Côté (Charlesbourg): Et le 19° se lirait comme suit: "établir les normes et les conditions selon lesquelles une plaque peut être fixée sur un véhicule automobile fabriqué depuis plus de 20 ans".

Le Président (M. Saint-Roch): L'amendement à l'article 34 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 34, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle l'article 35. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, doit-on comprendre que le changement proposé est de remplacer "le conducteur d'un véhicule" par "la personne qui conduit"? C'est bien cela? Non, c'est le contraire. Vous avez remplacé "la personne qui conduit" par "le conducteur". Vous considérez en disant "le conducteur" que le masculin l'emporte sur le féminin. Pourtant, la pratique courante était tout à fait à l'inverse, c'était d'utiliser "la personne" plutôt que le masculin.

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

Mme Journeault-Turgeon: C'était une question d'uniformité dans la terminologie uniquement. Un grand nombre d'articles utilisaient "le conducteur" et on utilisait ici moins de mots pour rejoindre la même réalité. Cela allégeait le texte, alors...

M. Côté (Charlesbourg): C'est moins lourd.

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

Mme Harel: C'est un grand débat, cela rejoint le débat sur les droits et libertés de la personne qui ont remplacé les droits et libertés de l'homme. Le débat est celui de l'usage des expressions qui peuvent à la fois couvrir les hommes et les femmes plutôt qu'un usage qui peut apparaître beaucoup plus exclusivement réservé aux hommes.

Mme Journeault-Turgeon: C'est peut-être pour la rédaction de certaines phrases qui étaient beaucoup plus longues que celle-ci. On rejoignait la même réalité et on évitait l'utilisation du pronom relatif en disant "la personne qui conduit" un véhicule ou qui conduit une bicyclette. On devait répéter l'expression plusieurs fois. Alors, c'est uniquement dans ce but qu'on a utilisé...

Mme Harel: On doit comprendre que, dans tout le code, vous remplacez "la personne" par "le conducteur", autant pour une bicyclette que pour un véhicule automobile?

Mme Journeault-Turgeon: Bien, pas...

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

Mme Harel: Je crois que l'utilisation des mots "la personne" au moment où le code a été fait - et je ne peux pas faire référence aux travaux qui ont été faits en commission parlementaire à ce moment-là - cela avait un sens; ce n'était pas sans signification que cette expression, cette formulation avait été retenue.

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

Mme Journeault-Turgeon: Ce n'est pas de façon générale. Cela concerne peut-être les articles où on fait référence à la personne qui conduit un véhicule, mais on utilise le mot "personne" et on utilise "la personne" dans d'autres cas. Dans le cas précisément où on peut faire référence... Dans le cas de la personne qui conduit le véhicule, on a utilisé "le conducteur" pour les raisons qu'on mentionnait tout à l'heure. On utilise le mot "personne" et "la personne" dans nombre d'autres articles du code.

Mme Harel: Il me semble que...

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

Mme Harel: M. le Président, je pense qu'il est sage de rechercher des expressions qui couvrent à la fois les deux sexes, qu'il est sage... Par exemple, dans l'industrie du taxi, il y a de plus en plus de femmes qui

sont conductrices et pourtant l'expression "un taxi, un homme" est resté. On pourrait fort bien transformer cela par "un taxi, une personne". C'est là un usage qui tend à se répandre et qui est légitimé par les changements apportés à la Commission des droits et libertés... Maintenant on dit "de la personne".

(17 h 45)

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

Mme Journeault-Turgeon: En fait, comme je le mentionnais, c'était pour éviter le pronom relatif, pour éviter une phrase plus longue, parce qu'on l'aurait dans d'autres articles où on a "le propriétaire" d'un véhicule, la personne qui est propriétaire; on aurait "le titulaire", on aurait la personne qui est titulaire. C'est uniquement dans ce but, étant donné le volume des dispositions législatives qu'on avait traitées, qu'on a tenté d'alléger, de faire une phrase plus courte.

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

Mme Harel: Oui, mais il ne demeure pas moins que les buts louables, malgré que les motifs soient raisonnables, ces motifs pourraient être utilisés, mais d'une façon courante et prôner l'usage exclusif des expressions masculines.

C'est justement cette remise en question qui a amené une sorte d'équilibre des inconvénients. Il y a peut-être des inconvénients à des expressions... Comment dit-on?

Mme Journeault-Turgeon: Relatives à la proposition.

Mme Harel: Oui, mais les inconvénients qui en résultent dans une balance sont peut-être moins grands que ceux qui consistent à utiliser exclusivement le masculin. Il y a une sorte de balance d'inconvénients à examiner dans des...

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

M. Côté (Charlesbourg): Je vais juste passer la parole à mon directeur du contentieux au ministère des Transports...

Une voix: La directrice.

M. Côté (Charlesbourg): La directrice du contentieux, qui était à la Régie de l'assurance automobile et qui a subi ce grand débat.

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

Mme Bilodeau: Pour ajouter à ce que Me Journeault-Turgeon disait, on soulève peut-être une question qui déborde les cadres de la législation entourant la question de l'expression française et même du vocabulaire utilisé par les dictionnaires reconnus par l'Académie française. La question que vous avez soulevée va aussi loin que ça. Cela me fait poser la question: Est-ce qu'on devrait remplacer toutes les expressions comme, par exemple, le "recycleur" par la "personne qui fait le recyclage des véhicules", le "commerçant" par la "personne qui fait le commerce des véhicules", le "propriétaire" par la "personne qui a la propriété d'un véhicule"?

Autrement dit, la question que je pose, c'est: Est-ce qu'on va revoir tout le code pour reformuler suivant l'expression que vous suggérez, alors que le dictionnaire comprend un mot pour couvrir cette réalité? La personne qui conduit, est "le conducteur", "le recycleur" est la personne qui fait le recyclage des véhicules. C'est peut-être un débat sur la langue, en fin de compte, plutôt que...

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

Mme Harel: Pour ne pas éterniser nos travaux, je vais vous proposer une suspension sur cette question, de façon à faire l'examen d'un récent rapport de l'Office de la langue française qui concernait la féminisation et qui pourra peut-être nous permettre de trouver réponse à cette question. Si vous permettez, M. le Président, la directrice du contentieux du ministère et moi-même pourrions vérifier ce qui en est...

Une voix: La régie également.

Mme Harel: La régie également, oui, certainement.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 35... Mme Turgeon.

Mme Journeault-Turgeon: Je vais juste donner une indication. On a utilisé cette formule, Mme la députée, dans certains articles, dont l'article 152, entre autres, qui dit: "La personne qui demande une licence de commerçant". On l'utilise dans d'autres articles: "La personne qui demande un permis". On a utilisé la formule, et je mentionne que c'était purement pour des fins de légistique qu'on a utilisé une formule plus brève.

M. Côté (Charlesbourg): En suspens.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 35 est en suspens. J'appelle maintenant l'article 36.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va être la même chose, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 36, en suspens. J'appelle maintenant l'article 37.

Mme Harel: Pour les articles 37, 38 et 39, il s'agit de nouveaux articles et peut-être pourrions-nous obtenir une explication de 3 rédacteurs de ces articles 37, 38 et 39.

M. Lalande: Essentiellement, c'est à la suite des demandes du ministère de la Justice et des agents de la paix plus particulièrement. Quand un certificat d'immatriculation est illisible ou endommagé, on doit en demander le remplacement à la régie, afin d'être capable de bien l'identifier. C'était dans le cas de l'article 37. Pour ce qui est de l'article 38, c'est la même chose qui revient. C'est simplement dans le but de l'identifier comme il faut qu'il doit le faire et qu'on puisse exiger de le remplacer.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 37 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 38?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): À l'article 39, nous avons un papillon qui se lit comme suit: Remplacer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 39 par la suivante: "Sur la demande motivée de l'agent de la paix, le propriétaire doit lui remettre immédiatement son certificat et sa plaque d'immatriculation."

M. Côté (Charlesbourg): Il semble que c'est à des fins d'uniformisation, pour être plus clair.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement à l'article 39?

Mme Harel: J'aimerais me faire rappeler les motifs qui peuvent provoquer la suspension de l'immatriculation ou les motifs pour lesquels la régie peut exiger la suspension de l'immatriculation.

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

M. Lalande: Pourquoi elle peut exiger la suspension...

Mme Harel: Ou pourquoi un propriétaire de véhicule voit son permis d'immatriculation

suspendu.

M. Lalande: Par exemple, quand il circule sans l'assurance obligatoire du véhicule ou qu'il circule avec un véhicule qui a une défectuosité mécanique majeure ou qui a une défectuosité mineure qui n'a pas été réparée dans le délai imparti.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 188, il y a cinq raisons. On dit: "1^o l'immatriculation a été obtenue sur la foi de renseignements faux ou inexacts; 2^o 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^o 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^o le propriétaire néglige ou refuse de fournir à la régie un renseignement qu'elle lui demande en vertu du présent code; 5^o le propriétaire est débiteur de la régie à l'égard de cette immatriculation."

Mme Harel: Par exemple, un chèque sans provision est visé par le cinquième paragraphe.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 39 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 39 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Cession de véhicules routiers

Le Président (M. Saint-Roch): Article 40? Nous avons aussi un papillon à l'article 40 qui se lit comme suit: Remplacer l'article 40 par le suivant: "Lors de la cession du droit de propriété d'un véhicule routier entre des parties qui ne sont pas des commerçants, le cédant doit remettre à la régie le certificat et la plaque d'immatriculation délivrés pour ce véhicule après avoir endossé le certificat et le nouvel acquéreur doit demander une nouvelle immatriculation." Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Je pense qu'on doit prendre l'habitude, lorsqu'il y a un papillon, de demander aux auteurs de nous expliquer la portée de l'amendement qu'ils font.

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

Mme Journeault-Turgeon: En ce qui concerne l'article 40, la modification qu'on

voulait apporter visait à préciser qu'il s'agissait du certificat d'immatriculation. L'article 40 actuel nous parle d'un certificat endossé. On voulait préciser qu'il s'agissait du certificat d'immatriculation. En ajoutant la mention "d'immatriculation", la lecture est un peu plus difficile. On a tout simplement reformulé cette partie de phrase. Il n'y a pas de changement quant au fond.

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

Mme Harel: C'est une modification de forme.

Mme Journeault-Turgeon: C'est une modification technique.

Mme Harel: Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 40 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 40 tel qu'amendé est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 41. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: M. le Président, j'aimerais revenir à l'application de l'article 40. On doit comprendre que le cédant qui doit remettre à la régie la plaque peut le faire par l'intermédiaire du mandataire que la régie a nommé dans sa région ou dans sa localité. Donc, quant à son application concrète, lorsqu'il y a échange de plaques, le nouvel acquéreur obtient la délivrance de sa plaque et l'ancien propriétaire la remet à ce moment à la régie.

M. Lalande: D'ailleurs, c'est le rôle essentiel de nos mandataires de faire l'immatriculation et les échanges.

Une voix: C'est ce qui se fait actuellement.

M. Lalande: Bien oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va?

Mme Harel: Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 41?

Mme Harel: Est-ce que nous devons comprendre que l'article 41 est identique à l'article 35?

M. Lalande: Il le corrige quelque peu. À l'article 35, l'échange entre deux personnes amenait à remettre à la régie la plaque "d'immatriculation, alors que c'était absolument inutile. Un acheteur et un acquéreur étaient devant la régie, on remettait la plaque et on redonnait tout de suite cette plaque de l'autre main. On veut éviter cela. C'est simplement le certificat qui sera échangé et renouvelé.

On conserve sa plaque de véhicule. Ce qu'on faisait dans la loi - au fond, c'était une coquille - on exigeait du cédant de remettre la plaque à la régie; on procédait à l'immatriculation et on lui remettait la même plaque par la suite. Maintenant, on dit: La plaque, gardez-la. Vous n'avez pas à la remettre à la régie, mais nous avons besoin du certificat, car il y a un transfert qui s'effectue.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va? Est-ce que l'article 41 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 42. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: C'est une modification de forme de l'article 36. En quoi consiste cette modification de forme?

M. Côté (Charlesbourg): Elle est plus longue. C'est à l'inverse de...

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

Mme Journeault-Turgeon: C'était pour respecter, je pense, l'approche qu'on a eue dans les articles précédents. On a repris selon la même formulation que précédemment, lors de l'échange des véhicules et lorsque la cession du droit se fait, pour d'abord présenter la situation de fait, la situation juridique et déterminer l'obligation subséquemment.

M. Lalande: Il serait bon de préciser que, quand...

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

M. Lalande: ...on parle de transmettre la plaque d'immatriculation, c'est bien la plaque d'immatriculation de ce véhicule, alors que, dans l'ancien texte, on disait: transmettre à la régie la plaque d'immatriculation. Cela pouvait amener une certaine confusion. Il y avait une plaque à transmettre et on a précisé qu'il s'agissait bien de la plaque d'immatriculation du véhicule.

Je vous ferai remarquer qu'il y a des gens qui ont le don de nous compliquer un peu la vie parfois. Alors, il s'agissait de préciser cela.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 42 est adopté. Je remarque qu'il est maintenant 18 heures. À moins d'un consentement pour continuer, nous pourrions ajourner jusqu'à 20 heures.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, est-ce qu'on peut laisser nos documents ici⁹ Est-ce que la salle sera verrouillée?

Le Président (M. Saint-Roch): M. le secrétaire?

Le Secrétaire: On prendra les mesures.

Le Président (M. Saint-Roch): On va prendre les mesures, M. le ministre, pour faire surveiller la salle.

La commission suspend maintenant ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 55)

(Reprise à 20 h 15)

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

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

Au moment de la suspension, nous étions à l'article 43. Alors, j'appelle l'article 43.

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Oui, M. le Président. Je vous suggérerais, comme façon de procéder, de voir d'abord avec le parrain du projet quelles sont les modifications ou la conformité avec le texte actuel. Cela nous permettrait alors de demander des commentaires sur les dispositions. J'ai fait un certain travail pour un certain nombre d'articles, mais, comme nous ne faisons pas la lecture des articles, il est essentiel qu'une présentation soit faite, de façon qu'il y ait une certaine période qui nous permette de retrouver dans les articles les commentaires des rédacteurs et, par la suite, de passer aux commentaires de l'Opposition.

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

M. Côté (Charlesbourg): Si je comprends bien, vous souhaitez que l'on présente

l'article.

Mme Harel: Pas nécessairement qu'il y en ait lecture, mais que, comme il n'y a pas lecture, l'article...

M. Côté (Charlesbourg): Qu'il soit présenté.

Mme Harel: ...soit présenté.

M. Côté (Charlesbourg): Qu'il y ait une explication...

Mme Harel: Alors, cela nous permet d'avoir...

M. Côté (Charlesbourg): ...sur sa nature, oui, c'est cela.

Mme Harel: ...un temps pour nous retrouver d'article en article.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, vu qu'il y a consensus, Mme la députée de Maisonneuve, nous allons procéder de cette façon-là. À l'article 43, y a-t-il des commentaires, M. le ministre?

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, ce sont des modifications de forme, puisque l'article 43 d'aujourd'hui est l'article 37 du présent code.

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

Mme Harel: D'accord.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 43 est adopté. J'appelle maintenant l'article 44. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, il faut prendre le temps de lire l'article 44, c'est un nouvel article: "Les articles 40 à 43 ne s'appliquent pas à la cession du droit de propriété d'un véhicule routier qui fait l'objet d'un contrat de location d'une durée d'au moins un an." Cet article de droit nouveau vise à éviter que le locataire à long terme d'un véhicule, dont le nom apparaît sur le certificat d'immatriculation, ne soit obligé de se soumettre à des procédures d'immatriculation lorsque le véhicule loué est cédé par son propriétaire réel sans que soit mis fin au contrat de location.

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

Mme Harel: Il s'agit donc de contrats de location à long terme et si, par exemple, le garagiste vend son entreprise, les nouveaux acquéreurs deviennent propriétaires

des véhicules loués. Est-ce bien cela?

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

M. Lalande: Mais cela n'affecte pas le locataire dans son droit.

Mme Harel: C'est la question de la propriété réelle et de la sous-location.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 44?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 44 est adopté.

Mme Harel: M. le Président, c'est une bonne façon de procéder quand c'est du droit nouveau.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Mme Harel: Cela vaut la peine de lire la disposition et de l'expliquer.

M. Côté (Charlesbourg): Parfait. Le commentaire aussi.

Mme Harel: Parce qu'il y aura peut-être un jour des contestations et on se servira des travaux de cette commission.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Et cela expliquera finalement le sens.

L'article 45, c'est du droit nouveau aussi. Il se lit comme suit: "Le locataire d'un véhicule routier loué pour une période d'au moins un an doit remettre à la régie, à la fin de son contrat de location, le certificat d'immatriculation et la plaque d'immatriculation du véhicule loué."

Le commentaire est le suivant: Comme l'immatriculation est rattachée au droit de circuler accordé au propriétaire d'un véhicule et que le locataire à long terme est considéré propriétaire pour les fins de l'immatriculation, c'est lui qui obtient l'immatriculation du véhicule qu'il loue à long terme. Cet article de droit nouveau vise à prévoir que, dans le cas où le contrat vient à échéance, le locataire à long terme remettra sa plaque et son certificat d'immatriculation, bien qu'il n'y ait pas véritablement un transfert de propriété du véhicule.

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

Mme Harel: Oui, M. le Président. En fait, c'était donc une pratique courante et vous venez simplement adopter une disposition qui la réglemente.

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

M. Lalande: Qui fait référence à l'article 2 où le locataire à long terme est reconnu comme propriétaire, c'est la confirmation de cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 45 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 46. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 46, M. le Président, c'est une modification de forme qui vise l'obligation d'acquitter les droits lors de l'immatriculation. Elle est générale et se retrouve à l'article 18 du projet de loi que nous avons déjà adopté.

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

M. Dufour: Selon cet article, lorsque quelqu'un acquiert par droit de succession ou autrement un véhicule, j'imagine que, sur le coût de la plaque d'immatriculation, la partie courue est enlevée par rapport à ce qui reste de temps.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, définitivement. D'ailleurs, même, en après-midi, nous avons étudié un article qui bonifie, pour votre information, la situation actuelle. Si une personne héritait d'une voiture et la revendait, dans le cas actuel, elle serait obligée de payer deux fois la taxe, alors qu'aujourd'hui on a confirmé par un article que nous avons adopté le fait qu'une personne, dans un délai limité de temps, sept jours pourra le faire, mais en ne payant la taxe qu'une seule fois; donc, c'est * une bonification par rapport à la situation actuelle.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 46 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 47.

M. Côté (Charlesbourg): Le nouveau 47, M. le Président, est l'ancien texte de l'article 42. La modification vise à s'assurer que le numéro d'identification d'un véhicule mis au rancart demeure sur ce véhicule de

façon qu'un contrôle puisse être exercé sur celui-ci.

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

M. Dufour: Est-ce que c'est juste prévu pour le propriétaire du véhicule ou pour celui qui l'acquiert même pour le mettre au rancart⁷ J'imagine qu'il faut que celui-ci envoie le véhicule à une cour de rebuts et assez souvent il y a une vente, il y a un coût d'échange à ces occasions: on peut donner 25 % ou 50 \$, il n'y a pas de prix majeur. Mais est-ce que l'obligation est juste pour le propriétaire⁹ Le propriétaire, est-ce que c'est celui qui cède ou vend? L'autre qui l'acquiert pour le mettre aux rebuts, lui, a-t-il une obligation?

M. Lalande: C'est le propriétaire qui le met aux rebuts ou au rancart. La définition de l'expression "mettre au rancart", c'est pour un véhicule qui ne fonctionne plus, qui est "scrapé", pour reprendre l'expression qui est utilisée. Actuellement, le numéro d'identification du véhicule qui n'est plus nécessaire doit être retourné à la Régie de l'assurance automobile. C'était des cas de fraude assez importants qui étaient reliés à cela parce qu'on trafiquait, on enlevait le numéro d'identification du véhicule, et, par toutes sortes de moyens, il y a des gens qui s'en appropriaient et on le plaçait sur un nouveau véhicule etc.

Et là, ce qu'on exige quand un véhicule est mis au rancart, c'est qu'en même temps, on doit détruire la plaque d'immatriculation. Cela s'applique à un véhicule mis au rancart, donc enregistré à la Régie de l'assurance automobile. Ce numéro est saisi de façon informatique par nos systèmes informatiques de sorte que, si on essaie de réintroduire un nouveau véhicule avec le même numéro de série, il y a des gens qui s'en appropriaient et on le plaçait sur un nouveau véhicule etc.

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

M. Dufour: Il ne serait pas possible que quelqu'un puisse prendre le numéro et le transférer à une autre automobile?

M. Lalande: Non.

M. Dufour: Pas juste par la plaque d'immatriculation, là je parle de numéro...

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

M. Lalande: C'est possible. Effectivement, les fraudeurs le font.

M. Dufour: Oui, oui.

M. Lalande: Mais c'est complètement illégal.

M. Dufour: Je pense que c'est ce qu'on essaie de contrer.

M. Lalande: C'est ce qu'on essaie d'empêcher.

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

M. Doyon: M. le Président...

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

M. Doyon: ...le véhicule qui a été mis au rancart, selon l'article 47, peut-il être remis en circulation? Est-ce que la régie permettrait à un véhicule suffisamment réparé de reprendre la route?

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

M. Côté (Charlesbourg): C'est oui dans la mesure où il est remonté et où il subit le test de la vérification mécanique.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 48.

Dispositions pénales

M. Côté (Charlesbourg): L'article 48, c'est la reconduction des articles 26, 27 et 28 de ce qui deviendra l'ancien code, avec un réajustement de l'amende qui passe de 25\$ à 30\$ et de 50\$ à 60\$ comme maximum.

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

Mme Harel: M. le Président, il y a un quantum qui a été réajusté. Ce quantum est à peu près de 20 %...

M. Côté (Charlesbourg): Sur toutes les amendes?

Mme Harel: ...sur l'ensemble des amendes.

M. Côté (Charlesbourg): Même, on me parlait de trente; c'est 30 %, le quantum.

M. Dufour: Si c'était de 25 à 30, un cinquième, c'est 20 %.

M. Côté (Charlesbourg): Pardon?

Mme Harel: Dans le cas présent...

M. Dufour: Dans le cas présent, c'est 20 %.

M. Côté (Charlesbourg): Oui, d'accord. Mais quand on parle de moyenne, c'est une moyenne de 30 % environ. Il y a certains cas où c'est beaucoup plus élevé compte tenu du degré plus grave de l'infraction, mais règle générale c'est 30 % puisque, depuis 1981, aucune amende n'avait été réajustée.

Mme Harel: Ce réajustement, il n'y a pas de mécanisme qui en prévoit la hausse à l'indice des prix à la consommation.

M. Côté (Charlesbourg): Automatique? Non.

Mme Harel: Alors, c'est donc un réajustement qui est fait maintenant et qui aura à être modifié ultérieurement.

M. Côté (Charlesbourg): On peut présumer que la prochaine réforme du Code de la sécurité routière sera peut-être après notre prochaine réélection en 1991 et que de 1981 à 1991, soit dix ans, il y aura eu une augmentation de 30 %, soit 3 % par année, ce qu'on s'appête à donner aux fonctionnaires comme augmentation de salaire.

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

Mme Harel: Oui, M. le Président. Depuis 1981, pour les infractions qui ont été réajustées, disons celles prévues à l'article 48, quelle est la philosophie qui vous a guidés pour décider que la hausse devait être de 5 \$ à 10 \$?

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

M. Lalande: Ce n'est sûrement pas une indexation automatique qui a été faite sur chaque amende parce qu'on la retrouverait toujours selon la même logique. C'est un regroupement des amendes et on a essayé de voir à ce que tout ce qui était du même type de contravention puisse avoir une amende qui corresponde au même titre. Ainsi, par exemple, on peut avoir un dépassement vers la droite ou un louvoiement. Dans le code actuel, on a deux amendes différentes alors que c'est sensiblement la même infraction. On a voulu essayer d'intégrer tout cela. On était à une échelle de neuf points différents concernant les amendes. Ce qu'on a voulu faire, c'est les regrouper à sept tout simplement pour que tout le monde se comprenne et qu'il n'y

ait pas de fluctuations à n'en plus finir pour toutes sortes de motifs. On a essayé de regrouper ces amendes et de réduire l'échelle qu'il y a pour que cela soit systématique.

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

M. Côté (Charlesbourg): S'il y a un critère qu'on a retenu, c'est certainement - je n'ai pas participé à chacune des décisions - le critère de la gravité de l'infraction. À titre d'exemple, dans le cas du transport des matières dangereuses, on a prévu des amendes très élevées. Dans le cas de ceux qui outrepassent les charges permises, on a gradué avec l'augmentation de la surcharge qui fait que plus on est surchargé, plus on est pénalisé. De telle sorte qu'on ne se retrouvera pas dans une situation où le gars qui dépasse la surcharge, puisque cela lui coûte 125 \$, fait plus d'argent à surcharger nos routes en payant l'amende. C'est un peu cela.

M. Lalande: Ce sont les principes.
(20 h 30)

Mme Harel: M. le Président, voyez l'utilité de s'habituer à l'expression "la personne" plutôt que "le gars".

M. Côté (Charlesbourg): Qu'est-ce que j'ai dit?

Mme Harel: "Le gars". C'est une question d'habitude qui, dans les moeurs, change.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que dans mon esprit...

Mme Harel: Le camionnage?

M. Côté (Charlesbourg): ...c'est un réflexe tout de même très conservateur qui fait que je n'ai pas encore vu beaucoup de dames au volant de ces mastodontes qui surchargent nos routes; cela va venir, j'en ai l'impression.

Mme Harel: Vous savez pourtant que dans les métiers non traditionnels, il y a maintenant un effort qui est fait pour que des femmes occupent ce genre d'emploi qui est très rémunérateur.

M. Côté (Charlesbourg): Même au ministère des Transports on a franchi une barrière assez exceptionnelle cette année en nommant pour la première fois une femme ingénieure, divisionnaire de voirie, non pas dans une région facile, mais au Saguenay—Lac-Saint-Jean, à Métabetchouan.

M. Dufour: Oui, je vous en félicite.

Mme Harel: Oui, un divisionnaire de voirie, vraiment, c'est aussi...

M. Dufour: Il paraît qu'elle est excellente, à part cela.

Mme Harel: ...important que la première femme chauffeur d'autobus à Montréal.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument.

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

M. Doyon: J'imagine que les infractions qui sont mentionnées aux articles 29, 30 et 31 peuvent être payées à la suite d'avis préalables qui sont envoyés, permettant d'exempter la personne de se présenter en cour. Étant donné que l'amende varie de 30 \$ à 60 \$, cela veut-il dire que le policier qui rédige le constat décide arbitrairement que cela vaut 50 \$, que cela vaut 30 \$? Comment cela se passe-t-il?

M. Côté (Charlesbourg): C'est oui.

M. Doyon: Par avis préalable.

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

Mme Journeault-Turgeon: Dès que le billet est émis.

M. Côté (Charlesbourg): Lors de la rédaction du billet.

M. Doyon: Le policier, arbitrairement, décide si cela vaut 30 \$, 45 \$ ou 50 \$.

Une voix: Non. C'est le minimum.

M. Côté (Charlesbourg): Ah bon!

M. Doyon: C'est le minimum.

M. Côté (Charlesbourg): Je vous avais induit en erreur. Comme vous le voyez, je ne suis pas un légiste. C'est toujours le minimum et il y a une possibilité d'augmentation par la suite, si le juge...

M. Doyon: En cas de récidive⁷

M. Côté (Charlesbourg): En cas de récidive.

M. Doyon: Gardant au juge la possibilité d'imposer une amende plus sévère si l'on va plaider.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je serais prêt à vous donner les critères concernant les amendes. Je pense que cela peut guider

notre démarche dans son ensemble. On pourrait peut-être en faire une photocopie et vous la remettre par la suite. Il y en a sept: "1° imposer des amendes suffisamment élevées pour inciter au respect des dispositions du Code de la sécurité routière - vous allez me reconnaître là-dedans - 2° fixer, dans certains cas, à l'intérieur d'une catégorie d'infractions, des amendes plus élevées pour les entreprises, compte tenu qu'il leur en coûte moins cher de payer l'amende que de se conformer au code; 3° éliminer les amendes trop basses - moins de 30 \$ - afin d'éviter que les frais administratifs reliés à l'émission et au traitement des avis d'infraction ne dépassent ceux de l'amende; 4° punir très sévèrement l'intention coupable - exemple: conduite pendant révocation - et le refus d'obéir à un ordre de la cour; 5° tenir compte de ce que certaines infractions entraînent une inscription de points d'incapacité au dossier du conducteur; 6° faire en sorte que le montant de l'amende soit au moins d'un niveau comparable au coût pour se conformer à la loi ou à la réglementation en cause; 7° punir les cyclistes ou les piétons pour les montants minima d'amende, compte tenu de la valeur du véhicule ou de la gravité de l'infraction." On s'est retrouvé dans une situation où, initialement, on punissait de la même manière un cycliste et la personne qui conduisait une automobile, de telle sorte que l'on aurait pu se retrouver, à la Régie de l'assurance automobile, avec bien des pédales. Avec votre permission, je vais en faire faire une photocopie pour vous la remettre.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 48? Est-ce que l'article 48 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 49. J'attire votre attention sur le fait qu'il y a un papillon qui se lit comme suit: "Remplacer, dans la deuxième ligne de l'article 49, l'expression "à l'un des articles 34, 35 ou 37" par la suivante "à l'un des articles 35 ou 37". M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Si je me comprends bien moi-même, M. le Président, l'article 32 du projet de loi équivaut aux articles 24 et 29 du code actuel.

Mme Harel: Nous sommes bien à l'article 49?

Le Président (M. Saint-Roch): Oui, nous sommes à l'article 49,

M. Lalande: Le papillon disait: Enlever

la référence à l'article 34 qui avait été introduit par erreur.

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

Mme Harel: Pourrait-on nous expliquer le fondement de cette disposition? Je souhaiterais qu'on fasse référence aux diverses infractions qui sont mises en cause par ces amendes.

M. Lalande: Cela fait référence aux articles.

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

M. Lalande: L'article 32, c'est; La plaque doit être visible et contenir les inscriptions de la régie.

Mme Harel: Visibilité de la plaque.

M. Lalande: D'accord. Article 33: Le policier exige qu'on nettoie la plaque. Article 34: "Aucune..."

Une voix: L'article 34 est supprimé.

M. Lalande: Je m'excuse. L'article 35: les pièces exigées pour le conducteur du véhicule routier: certificat d'immatriculation et preuve d'assurance et, si le véhicule est loué, le contrat de location. Ce sont les pièces exigées pour le conducteur du véhicule routier. Les pièces qu'on exige: le certificat d'immatriculation et la preuve d'assurance pour l'immatriculation du véhicule. Ce sont les pièces qu'on va exiger avant d'immatriculer un véhicule. L'article 37: le certificat d'immatriculation endommagé ou illisible.

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

Mme Harel: C'est donc une disposition qui dit: "Quiconque contrevient à l'article 32", c'est-à-dire quiconque circule avec une plaque...

M. Lalande: ...qui n'est pas visible.

Mme Harel: C'est cela, qui n'est pas visible...

M. Lalande: Article 33...

Mme Harel: Au deuxième alinéa de l'article 33...

M. Lalande: ...la plaque qui n'est pas nettoyée. L'article 35: les pièces exigées pour le conducteur d'un véhicules il doit avoir avec lui son certificat

d'immatriculation et sa preuve d'assurance. D'accord? L'article 37, c'est le certificat d'immatriculation qui serait endommagé ou illisible. Dans tous ces cas, vous voyez que cela s'apparente; tout cela en même temps, ce sont de petites contraventions et on dit: Quiconque contrevient à cela va avoir une amende de 30 \$ à 60 \$.

Une voix: Et aussi le permis de conduire.

M. Lalande: Oui, bien sûr, le permis; en était au niveau de l'immatriculation, mais ce sera la même chose pour le permis de conduire plus tard.

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

Mme Harel: Un conducteur qui fait défaut d'avoir sur lui son certificat d'immatriculation enfreint à ce moment-là le deuxième alinéa de l'article 35 et est passible d'une amende de...

M. Lalande: ...30 \$ à 60 \$.

Mme Harel: ...30 \$ à 60 \$.

M. Lalande: Mais il y a une possibilité de 48 heures. Le policier peut lui donner le temps d'aller le chercher chez lui. Dans 48 heures, il devra revenir au poste pour dire: J'avais ma preuve d'assurance, donc...

M. Dufour: C'est selon la volonté du policier.

M. Côté (Charlesbourg): C'est au jugement du policier, en fait. Le policier qui ne le ferait pas dans une situation comme celle-là pourrait se retrouver devant le tribunal et le juge appliquerait avec beaucoup plus de discernement la mesure que ne l'a appliquée le policier. L'usage rend très sage dans l'application de cet article.

M. Lalande: C'est exact. C'est le test des tribunaux qui prédominerait là-dedans, quand on va reconnaître qu'il avait finalement sa preuve d'assurance et qu'il s'est conformé à cela.

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

M. Dufour: M. le Président, vous avez répondu à une question sur l'article 32 qui dit: "Une plaque d'immatriculation ne peut porter une inscription autre que celles déterminées par la régie." Ce n'est pas seulement une question de saleté. J'ai vu des photographies dans un journal il n'y a pas tellement longtemps où, dans le bas de la plaque minéralogique, il y avait des... Ce ne

sont même pas des inscriptions; quelquefois, c'est barré et c'est volontaire, cela a été peinturé.

M. Côté (Charlesbourg): On en a parlé cet après-midi.

Mme Harel: C'est passible d'une amende.

M. Côté (Charlesbourg): À titre d'exemple, en 1983, il y a eu 742 constats de cette nature: altération ou... À l'article 32 qu'on a adopté, il y a des pénalités.

M. Dufour: Je pensais qu'il n'y avait pas de pénalités qui étaient appliquées. En tout cas, vous me dites qu'il y a eu 732 ou 740 cas, c'est donc que des gens s'en préoccupent.

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

Mme Harel: Merci, M. le Président. C'est donc dire que les amendes prévues pour enfreindre les articles 29, 30 et 31 sont restées telles quelles, de 10 \$ à 25 \$. Quand on contrevient à l'article 29, au deuxième alinéa de l'article 30 ou à l'article 31, on est passible d'une amende de 10 \$ à 25 \$.

Une voix: 30 \$ à 60 \$.

M. Lalande: Dans le texte actuel, dans l'article 29, il n'y a pas de contravention. C'est l'article 32 qui en a.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'y en a pas en bas de 30.

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

Mme Harel: Ce qui prête à confusion, c'est qu'on se réfère dans le texte à des articles du texte actuel, mais qui ne font pas référence avec le texte proposé que nous sommes à étudier. Par exemple, nous sommes à étudier l'article 49 et on se réfère aux articles 29, 30 et 31 du texte actuel, qui sont plutôt couverts par l'article 48 du texte proposé.

M. Lalande: Si on prend l'article 49 de façon plus précise, on dit "Quiconque contrevient à l'article 32". À l'article 32, il y a un délai de 48 heures et il y a 30 \$ à 60 \$ d'amende pour cela. C'est une plaque d'immatriculation qui ne peut pas porter d'inscription autre que celles de la régie. C'est le texte qu'on propose.

M. Côté (Charlesbourg): Mais c'est le texte de l'article 32 qu'on propose, alors que, dans le texte actuel, ce sont les

articles 29 et 30.

M. Lalande: C'est cela, oui. C'est cela qui fait la différence.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord.

Mme Harel: Ah! Très bien!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 49 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 49, tel qu'amendé, est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 50.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, c'est une modification de forme. C'est l'article 49 actuel qui devient 50 et il y a le réajustement de l'amende passant de 25 \$ à 30 \$ pour le minimum et de 50 \$ à 60 \$ pour le maximum. Il s'agit, dans ce cas, d'une plaque d'immatriculation endommagée au point d'empêcher l'identification du véhicule.

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

Mme Harel: L'amende est réajustée.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, oui, c'est de même niveau: 25 \$ passe à 30 \$ et 50 \$ à 60 \$ comme maximum.

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

M. Dufour: Vous parlez d'une plaque endommagée au point d'empêcher l'identification. Mais il pourrait arriver, pour une circonstance ou une autre, qu'une plaque puisse être endommagée parce qu'on circule en forêt. Est-ce que vous parlez du jugement du policier ou, parce que c'est écrit, le policier peut-il, en s'appuyant sur la loi, dire: Ta plaque est endommagée, je te donne un papier tout de suite? Il pourrait le faire?

M. Côté (Charlesbourg): Oui, mais si le policier se sert de son jugement, il peut indiquer à la personne d'aller chez un mandataire de la régie pour changer tout simplement la plaque dans les 48 heures.

M. Dufour: Mais encore là, la personne pourrait dire: Écoutez un peu ou quelque chose comme cela.

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

Mais je ne crois pas qu'il y ait d'abus des forces policières, parce que je pense que c'est une question de jugement et de procédure qui, dans l'application, ne crée pas de problème actuellement. Il faut quand même que l'infraction soit là, parce qu'on ne sait pas à quel moment un policier aura besoin d'identifier le véhicule devant lui. Si la plaque est altérée au point d'empêcher l'identification, cela crée des problèmes.

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

Mme Harel: Je souhaiterais pouvoir revenir sur l'article 49 pour connaître le sort qui est fait à l'article 561 du texte actuel. Est-il maintenu dans le texte qui est proposé?

Mme Journeault-Turgeon: À l'article 34, vous dites?

Mme Harel: À l'article 49, on retrouve une référence au texte actuel.

M. Côté (Charlesbourg): À notre article 49, il y avait une indication dans tes commentaires...

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

Mme Journeault-Turgeon: C'est un article qui créait une infraction générale. C'est une formule de rédaction législative qui a été utilisée, mais qu'on tente de corriger dans les lois récentes afin d'éviter de rejoindre des obligations administratives qui pourraient être sanctionnées par un article de cette nature. Alors, on a supprimé cet article qui créait une infraction générale pour ce qui est de tout le code et on a visé toutes les infractions de façon spécifique. (20 h 45)

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

Mme Harel: C'est une suppression de l'infraction générale que l'on retrouvait dans le code actuel.

Mme Journeault-Turgeon: On l'avait dans le code actuel et on la retrouve encore dans un certain nombre de lois qui sont adoptées depuis quelque temps. On tend à la corriger dans les lois récentes de façon à viser précisément toutes les infractions à la loi.

Mme Harel: Il en va de même du dernier paragraphe qui se lit comme suit: "Lorsqu'il s'agit d'une infraction à un règlement adopté en vertu de l'article 479 ou d'une contravention au deuxième alinéa de l'article 425, le contrevenant est passible, en

autre des frais, d'une amende de 500 \$ à 5000 \$." Qu'est-ce que c'est devenu, ça?

Mme Journeault-Turgeon: Le fait de sanctionner de façon générale des infractions de nature réglementaire a été corrigé également. On crée des infractions de façon spécifique aux articles où il y a création d'infractions par voie réglementaire.

Mme Harel: Pourquoi avoir introduit à l'article 49 cette information?

Mme Journeault-Turgeon: C'est parce que c'était, justement, une disposition qui était sanctionnée par l'article 561. On le fait maintenant de façon précise.

Mme Harel: Mais en quoi l'article 561 est-il concerné par l'article 49 du projet de loi?

Mme Journeault-Turgeon: C'est que l'article 561...

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

M. Lalande: C'est que l'article 561 actuel du Code de la sécurité routière dit: "Quiconque contrevient à une disposition du présent code pour laquelle aucune peine n'est prévue commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 25 \$ à 100 \$." C'est général quand on ne le prévoit pas. C'est plus clair. Ce que nous faisons, c'est qu'on va approprier à chaque cas où cela se présentera, au lieu d'avoir une disposition générale comme celle-là, une disposition particulière. C'est essentiellement pour cela. Le deuxième cas, c'est ce qui était réglementaire et prévu. On veut le remettre dans la loi pour que ce soit beaucoup plus clair. Quand vous commettez une infraction, vous savez ce qu'elle coûte finalement, au lieu de commettre une infraction dont vous ne savez pas combien elle coûte et qu'on retrouve à la fin du code général. Il y aura beaucoup plus de transparence et de clarté là-dedans.

Mme Harel: C'est juste. C'est certainement une façon plus heureuse d'écrire les obligations et les peines auxquelles elles peuvent donner lieu. Mais pourquoi à l'article 49 inscrire la disposition de l'article 561?

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

M. Vézina: Mme la députée de Maisonneuve, c'est parce que dans le code actuel il y a des infractions qui étaient générales et qui étaient couvertes par l'article 561. C'est pourquoi elle est maintenant inscrite là.

Mme Harel: Ah bon!

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va pour les explications à l'article 49?

Mme Harel: Oui, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): On parle justement de l'amende de 25 \$ à 30 \$ et de 50 \$ à 60 \$.

Mme Harel: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): C'est le point qu'on discutait avec M. le député de Jonquière.

Mme Harel: Oui.

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

Mme Harel: Mais, finalement, le quantum passe de 25 \$ à 30 \$ et de 50 \$ à 60 %. La situation actuelle de 25 \$ à 50 \$ est traduite par une augmentation de 30 \$ à 60 \$.

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

Mme Harel: Adopté.

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 51⁷ Il y a un papillon qui se lit comme suit: "Remplacer dans la troisième ligne de l'article 51 les termes de 60 \$ et 100 \$ par les suivants de 60 \$ à 100 \$."

M. Côté (Charlesbourg): C'est une erreur typographique. Le texte de loi imprimé parle de "et", ce qui fait une addition, alors que, dans nos commentaires et dans la préparation, on remplace le mot "et" par le mot "à" 100 \$. Ce que Mme la députée de Maisonneuve retrouve dans son cahier par rapport au papillon est exact, mais c'est par rapport au texte imprimé que l'erreur s'est glissée.

Mme Harel: D'accord.

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

Mme Harel: M. le Président, peut-être pourrions-nous demander le même exercice au vice-président de la régie, à savoir quelle est la disposition à laquelle on contrevient à l'article 51?

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

M. Lalande: À l'article 27, c'est la signature du certificat d'immatriculation et à l'article 28, c'est le changement d'adresse.

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

M. Côté (Charlesbourg): La différence entre 30 \$ ou 60 \$ minimum dans ces cas-ci, c'est qu'on vise les cas de fraude.

M. Dufour: Ou de négligence.

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

Mme Harel: Il peut y avoir de la négligence.

M. Côté (Charlesbourg): Cela peut être de la négligence, mais la négligence peut amener à la fraude, aussi.

M. Lalande: À l'article 28, on dit: "La personne au nom de laquelle l'immatriculation d'un véhicule a été effectuée par la régie doit informer celle-ci de tout changement d'adresse dans les 30 jours qui suivent ce changement". Je pense que c'est absolument important; autrement, on n'est plus capable de suivre qui est propriétaire, où est l'adresse.

Prenez le cas - et même cela joue souvent contre les conducteurs - d'une suspension ou d'une révocation, il faut absolument l'envoyer à la dernière adresse qui est prévue. Si on n'est pas capable d'avoir cette adresse, on risque de lui signifier un jugement qu'il ne recevra jamais, de sorte qu'il peut être suspendu sans le savoir.

C'est important qu'on tienne toujours les fichiers à jour. D'ailleurs, c'est une stipulation qui est dans le code à l'heure actuelle, d'être capable d'informer dans les 30 jours.

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

Mme Harel: Rappelez-moi si cette information qui dit de transmettre une nouvelle adresse à la régie est imprimée sur le certificat, c'est-à-dire à l'endos.

M. Côté (Charlesbourg): A la fois sur le certificat d'immatriculation et sur le permis.

M. Lalande: La Régie de l'assurance automobile, voulant améliorer ce service à la clientèle, a fait que, si vous changez l'adresse sur votre immatriculation ou votre permis de conduire, automatiquement on va

aller la changer sur l'autre, ce qu'on appelle, dans notre jargon, la gestion du dossier unique. Alors qu'avant vous deviez donner un changement d'adresse pour votre immatriculation et un autre pour votre permis de conduire, dans le moment, pour autant qu'on en a un, l'autre est saisi automatiquement.

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

M. Vézina: Il y a une autre importance de changer d'adresse. C'est que, maintenant, comme les immatriculations sont étalées dans le temps, le citoyen oublie souvent qu'il doit changer sa plaque le septième ou le huitième mois, c'est juste la vignette qui lui indique cela. Quand il ne se conforme pas à cette obligation de changer dans le mois, il est passible d'une amende de 100 \$. Souvent, quand il a changé d'adresse, il n'a pas son renouvellement. Il ne l'a pas, on l'envoie à l'ancienne adresse et cela ne suit pas.

Le citoyen, à ce moment, se retourne vers la régie et dit: Je n'ai même pas reçu le renouvellement et on m'impose une amende de 100 \$. On a eu constamment, durant l'année, des cas où on a pu vérifier qu'effectivement c'étaient des changements d'adresse qui ne nous avaient pas été notifiés. Comment voulez-vous qu'on envoie le renouvellement à ce moment?

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

Mme Harel: Vous m'inquiétez tout de même avec les propos que vous venez de tenir. Vous dites qu'il y a beaucoup de cas qui se sont présentés où il y a eu défaut d'informer du changement d'adresse. Il y a une pratique courante, particulièrement à Montréal où il y a des déménagements fréquents. Lorsqu'il n'y a pas d'intention coupable, lorsqu'il n'y a pas fraude, est-ce que ce n'est pas, finalement, plus grave d'avoir une plaque d'immatriculation illisible ou de faire défaut de la nettoyer que de négliger de signer le certificat? Lorsqu'on est invité à le faire, on peut procéder sans avoir une amende qui est considérable parce qu'elle va s'ajouter à d'autres amendes. Habituellement, lorsqu'on arrête une personne, c'est pour une autre raison que celle qui consiste à vérifier si elle a ou pas son certificat.

C'est donc à l'occasion d'une autre infraction qui peut donner lieu à une autre amende que la vérification se fait et tout cela s'additionne, en fin de compte.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut

comprendre, à ce moment-ci, peut-être pour l'information de madame et je m'en rends compte à l'instant, c'est que le minimum qui était de 50 \$ actuellement passe à 60 \$ alors que l'amende de 100 \$ reste la même. C'est le minimum que nous avons augmenté de 10 \$, point. Par rapport à la situation actuelle, il n'y a pas tellement de changements. C'est la même question de principe de 1981 en 1986.

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

Mme Harel: M. le Président, je dois reconnaître que c'était déjà une amende assez forte, assez considérable. Cela suppose des campagnes d'information pour inciter les personnes qui, de bonne foi, peuvent, compte tenu des préoccupations qu'elles peuvent avoir lors d'un déménagement, omettre, dans les 30 jours, de faire les changements d'adresse qui s'imposent. Parce que c'est beaucoup plus facile à dire ou à voter qu'à réaliser. Pour être moi-même dans un déménagement, je peux vous dire que je vais vérifier ai je l'ai fait.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 51 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 51 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 52?

M. Côté (Charlesbourg): C'est aussi un réajustement d'amendes qui, dans ce cas-ci, subissent une augmentation plus substantielle puisqu'elles passent de 25 \$ à 60 \$ et de 50 \$ à 100 \$. L'article 52 se lit comme suit: "Le propriétaire d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 47 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 60 \$ à 100 \$." L'article 47 se lit comme suit: "Le propriétaire d'un véhicule routier qui le met au rancart doit remettre à la régie le certificat d'immatriculation et la plaque d'immatriculation." Ce sont véritablement les gens qui fraudent que l'on vise dans ce cas-ci. C'est pourquoi l'amende doit être beaucoup plus significative qu'elle ne l'est actuellement.

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

Mme Harel: Quelle est habituellement la nature de la fraude, puisque, s'il y a remise immédiate de la plaque

d'immatriculation, il y aura un bénéfice ou une réduction de coût et une remise?

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

M. Lalande: Pour toutes sortes de motifs, il y a des gens, bien sûr, qui omettent de le faire et qui ne savent pas qu'ils ont droit à une réduction ou à une remise des coûts. Mais il arrive souvent, parce que c'est à la fin de l'année, pour toutes sortes de motifs, qu'on refuse de le faire. Le danger qu'il y a, c'est que si on ne rapporte pas la plaque d'immatriculation à la régie, on pourrait utiliser le certificat. La tentation qu'il y a dans les cours de rebuts de véhicules, chez les recycleurs, c'est de prendre un véhicule qui est mis au rancart, qui a été accidenté, par exemple, et d'utiliser la plaque d'immatriculation et le certificat sur un autre véhicule. C'est le danger qu'il y a et que l'on constate également. C'est pourquoi on en fait une obligation assez importante. Cela s'adresse essentiellement aux recycleurs de nous faire rapport dans les délais impartis du retour de la plaque d'immatriculation.

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Article 53?

M. Côté (Charlesbourg): L'article 53 est le suivant: "Quiconque contrevient au premier alinéa de l'article 36 - qui dit ceci: "Le conducteur d'un véhicule routier doit, à la demande d'un agent de la paix, lui remettre pour examen les pièces visées à l'article 35", soit le certificat d'immatriculation et la copie du certificat d'assurance - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$." Alors que, dans le code actuel, l'amende est de 50 \$ à 100 \$.

Ce qu'il faut comprendre dans ce cas-ci - et je pense que Mme la députée de Maisonneuve le comprendra très bien - c'est que cela va coûter moins cher de ne pas s'assurer, avec l'amende de 50 \$. L'individu n'a pas intérêt à s'assurer puisqu'en payant l'amende cela lui coûte moins cher.

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

M. Dufour: Sauf que quelqu'un pourrait refuser de donner ses papiers, parce qu'il ne les a pas. Aussi, s'il refuse purement et simplement, pour une raison ou pour une autre, il résiste à l'agent de la paix. À ce moment-là, il y a double pénalité. Je ne

pense pas que ce soit l'amende qui fasse que la personne va remettre automatiquement ses papiers, si elle ne veut pas les remettre.

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

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais réglons le premier cas que vous soulevez, qui est celui de l'individu qui ne les aurait pas en sa possession. Il a 48 heures pour les fournir.

M. Dufour: D'accord. Cela va.

M. Côté (Charlesbourg): Cela règle la question. Dans le deuxième cas, il faut se poser des questions sur l'intention de l'individu qui refuserait de remettre à un agent de la paix son certificat d'immatriculation ou sa preuve d'assurance. Ce doit être des cas assez exceptionnels qui cachent bien autre chose que ce qu'on peut penser.

M. Dufour: Oui, sauf que ce n'est peut-être pas seulement l'amende de 100 \$ ou de 200 \$ qui va régler ce cas. Il y a certainement une autre infraction qui est commise. Quand quelqu'un résiste à un agent de la paix, il y a d'autres pénalités que celles qui sont dans le Code de la sécurité routière. Ce ne sont pas seulement celles-là. (21 heures)

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'un agent peut faire, j'imagine, dans des conditions comme celles-là, c'est que, dans la mesure où l'individu ne se conforme pas à la demande du policier, celui-ci peut rédiger une infraction, mais aussi faire remorquer la voiture et faire en sorte que l'individu ne puisse même pas repartir avec la voiture.

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

Mme Harel: M. le Président, en cas de négligence de porter sur soi ou d'avoir avec soi les attestations, les certificats, où sont prévues les 48 heures, dans le code?

M. Lalande: C'est parce qu'on fait référence à l'article 574, où est toute la liste des 48 heures. Vous allez retrouver à l'article 574 l'article 35 qui crée ces 48 heures. Parce que le policier n'a pas la discrétion de donner un délai à quelqu'un si ce n'est pas inscrit au code, au fond. Alors, là on l'inscrit au code pour lui donner cette latitude.

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

Mme Harel: Donc, lorsqu'il y a négligence, ce sont les 48 heures qui sont

prévues à l'article...

M. Lalande: 35.

Mme Harel: ...35, lorsqu'il y a véritablement défaut...

M. Lalande: Un refus de remettre.

Mme Harel: ...un refus de remettre, je pense que cela peut même donner lieu à une arrestation.

M. Lalande: C'est cela. La Loi sur les poursuites sommaires s'applique à ce moment.

Mme Harel: Voilà, la Loi sur les poursuites sommaires. Lorsqu'il y a tout simplement défaut d'assurance ou de solvabilité, à ce moment, l'argument que vous utilisez, c'est qu'il serait trop facile d'avoir à payer une amende qui serait moindre que la prime d'assurance que l'individu a à payer.

Maintenant, on sait que les nouvelles mesures prises par le Solliciteur général tendent à remplacer le paiement des amendes par les peines compensatoires, c'est-à-dire qu'en cas de défaut du paiement d'amende il y a des peines compensatoires avec une question...

M. Lalande: De travaux communautaires.

Mme Harel: ...de travaux communautaires.

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

M. Lalande: Il faut aussi rajouter que le conducteur d'un véhicule qui ne remet pas à l'agent de la paix, par exemple, la preuve de solvabilité ou d'assurance s'expose aussi à une autre sanction, soit celle de se voir suspendre son permis de conduire. Là, c'est directement la régie qui va suspendre le permis de conduire si, dans un délai raisonnable, il ne nous fait pas cette preuve qu'il était assuré à ce moment. C'est une autre qui se rajoute à cela.

Donc, au départ, ce qu'on vise vraiment à l'article 36, c'est l'individu qui, de façon arrogante, refuse de montrer ses pièces d'identité qu'il a au véhicule, les pièces rédigées, quand le policier lui en fait la demande.

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

M. Dufour: Si vous avez prévu des amendes et autant de pénalités... Ce qui m'a toujours impressionné, c'est de voir des gens,

parfois, qui ont commis une infraction et, quand l'acte d'accusation arrive, ils sont rendus avec douze infractions. Cela arrive souvent. Il y a toutes sortes de trucs pour cela.

M. Côté (Charlesbourg): Cela, c'est au moment où vous avez affaire à un policier qui n'a pas de jugement. Cela arrive.

M. Dufour: Parfois c'est la preuve que la couronne fait où il y a un certain nombre d'anomalies qui se touchent et, pour être certain de ne pas manquer leur coup, ils en mettent plusieurs.

M. Côté (Charlesbourg): Pas nécessairement la couronne. Je pense qu'il arrive qu'il y a des policiers zélés qui vont donner toute une série d'infractions au même individu qu'ils arrêtent, ou, si le comportement de celui qui est arrêté est un peu intempestif, on peut en additionner. Dans ce sens, je pense que c'est la réplique de l'agent qui peut être invectivé à ce moment. Heureusement, ce sont des cas assez exceptionnels. Effectivement, dans ces cas, il peut y en avoir toute une série. Je ne suis pas sûr que c'est cela qui permet d'appliquer davantage le code.

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

M. Dufour: C'est facile, dans ce cas, les amendes commencent à être beaucoup plus importantes et je pense qu'on doit s'assurer... Cela augmente de plus en plus, il y a une escalade qui va se produire.

La personne qui refuserait, à ce moment, pourrait être condamnée à payer 200 \$ d'amende. Elle pourrait aussi être condamnée pour avoir résisté à un agent de la paix et, en troisième lieu, elle pourrait voir son permis carrément enlevé.

Donc, cela fait trois infractions pareilles dans le même cas. J'admets que ce sont des cas qui peuvent... Étant donné que cet article est dans la loi et qu'il était dans l'autre loi auparavant, pas avec les mêmes amendes, est-ce que vous avez beaucoup d'infractions de cette nature?

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

M. Lalande: Ce sont des cas très rares. Parce que, voyez-vous, l'individu qui se fait arrêter a tout le loisir de se conformer à la loi. On lui donne même un délai de 48 heures pour pouvoir le faire. C'est pour ceux qui vraiment ne veulent pas le faire, pour toutes sortes de motifs. Il faut qu'il y ait un certain respect qui soit assuré. Mais c'est sa propre turpitude, à l'individu. Il a le choix, il a le loisir d'avoir cette flexibilité de se

conformer. Selon les informations que nous avons du ministère de la Justice et des agents de la paix au moment où nous avons discuté de cela, ce sont des cas assez rares qui se produisent, mais cela arrive. Disons qu'il y a intérêt à remettre ses papiers pour qu'il puisse y avoir conformité. Quelqu'un qui ne donnerait pas son permis de conduire ou sa preuve de solvabilité a peut-être quelque chose à cacher. C'est ce qu'on essaie de dire: pour ceux qui ne veulent pas s'identifier.

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

M. Dufour: J'ai l'impression qu'avec des augmentations d'amendes aussi radicales bientôt on va passer de 300 \$ à 600 \$. Vous avez dit que les augmentations étaient d'à peu près 20 %. J'ai l'impression que si vous aviez maintenu le même pourcentage... Parce que c'est un changement assez radical et une approche très différente. Vous savez, il y a vraiment des sanctions, une intention de punition qui ne s'arrêtent pas seulement à cette amende. Mais des gens qui n'auraient pas obtempéré aux ordres, qui auraient déjà résisté à un agent de la paix et qui auraient perdu leur permis de conduire et qu'en plus on les oblige à payer 200 \$ d'amende, il me semble... Je ne sais pas, j'essaie de...

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

M. Côté (Charlesbourg): Il faut faire attention. On ne les oblige pas à payer 200 \$, parce que le constat signifiera 100 \$. Si cela va en cour, c'est le juge qui aura à décider si c'est entre 100 \$ et 200 \$. Cela peut être 100 \$, cela peut être 150 \$. Quand on est bien entouré, on est bien informé; il faut vous rappeler que les statistiques de 1983, à ce sujet, nous révèlent 185 infractions de ce type pour tout le Québec. Quand même, il faut dire que c'est un acte grave que de ne pas vouloir obtempérer à l'ordre d'un agent de la paix.

Dieu sait que dans son expérience passée, le député de Jonquière, qui a été maire de Jonquière aussi, donc responsable d'un corps de police, j'imagine, a eu à vivre tous les problèmes que les agents de la paix ont à vivre. Il faut au moins leur donner certains moyens pour être capables d'appliquer la loi. Donc, ce n'est pas le lot...

Effectivement, les amendes sont sévères dans ce cas-ci, mais cela s'adresse véritablement à un type d'individu qu'on ne préférerait peut-être pas voir circuler sur les routes du Québec. On peut supposer quelle sorte de comportement ces gens peuvent avoir sur la route. En termes de sécurité publique, on est peut-être mieux de voir la voiture au rancart et finalement les punir de

cette manière.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 53 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 54.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 54 se lit comme suit, M. le Président: "Quiconque utilise un véhicule routier qui n'est pas muni d'une plaque d'immatriculation de la catégorie correspondant à ce véhicule commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 100 \$ à 200 \$. Auparavant, c'était de 50 \$ à 500 \$. Comme vous voyez, on a baissé. Cela arrive des fois qu'on monte, cela arrive parfois qu'on baisse. On a augmenté le minimum, on a baissé le maximum.

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

Mme Harel: Est-ce que le maximum a déjà été appliqué à la connaissance de la règle?

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

M. Lalande: Ce qu'on peut vous donner comme indication à ce propos, c'est qu'une amende de 50 \$ à quiconque utilise un véhicule routier qui n'est pas muni d'une plaque d'immatriculation qui correspond à la catégorie de ce véhicule, c'est que cela deviendrait payant pour un individu de ne jamais s'immatriculer si l'amende est moindre que le coût de l'immatriculation. On aurait intérêt à se faire arrêter avant de payer. C'est ce à quoi on a essayé de remédier à l'intérieur de cela, au moins de dire que, si vous êtes pris à conduire sans immatriculation, l'amende correspond au prix de l'immatriculation de façon générale. C'est pour cela qu'on a réajusté le minimum dans ce sens-là.

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

M. Dufour: Est-ce que quelqu'un, un agent de la paix, peut déterminer... Parce qu'avant il y avait des inspecteurs...

M. Lalande: Oui.

M. Dufour: ...au ministère des Transports. J'imagine qu'ils existent encore. Est-ce que cela existe encore?

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

M. Côté (Charlesbourg): Je vais vous rappeler l'histoire, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui.

M. Côté (Charlesbourg): Avant votre arrivée au Parlement, le gouvernement qui nous a précédés avait décidé de prendre ce qu'on appelait communément "les bleus" et de les intégrer à la Sûreté du Québec, avec tout le succès que cela a connu au cours des dernières années.

M. Dufour: À partir de cela, y a-t-il des indications qui permettent d'identifier un véhicule à la vue? Par exemple, un camion qui circule...

M. Côté (Charlesbourg): Je suis très heureux de votre question, puisque auparavant nous avions 109 tarifs pour des camions, par exemple. Certains individus pouvaient dire: Mon camion n'est pas chargé, on l'immatricule à 7500 kilogrammes. Ils charroyaient toujours de la plume, alors que la loi obligeait d'avoir la masse totale en charge. Cela fait une différence. En jouant dans les 109 tarifs, il était immatriculé très bas et il circulait durant toute l'année pour pas cher. On a changé cela, on est rendu maintenant par essieu. Il y a six essieux, quatre tarifs. Cela veut dire que, sur le plan visuel, le policier qui aura à appliquer la nouvelle réglementation pourra faire un lien entre le nombre d'essieux et la plaque, et voir très rapidement si la personne a la bonne immatriculation ou pas. En ce sens-là, on fait du progrès dans l'application des lois et règlements.

Une voix: ...et de la justice aussi.

M. Côté (Charlesbourg): La vignette qui sera sur la plaque à ce moment-là...

M. Dufour: La vignette, c'est par une couleur ou...

M. Côté (Charlesbourg): Non, ce sera un numéro qui correspondra au nombre d'essieux.

M. Dufour: Et ce sera le même numéro pour tous les camions avec le même nombre d'essieux.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Tous les camions du Québec qui ont quatre essieux auront un "4" sur la plaque à l'arrière permettant une identification rapide.

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

Mme Harel: M. le Président.

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

Mme Harel: Est-ce une disposition qui s'adresse surtout aux camionneurs?

M. Côté (Charlesbourg): Non, elle s'adresse à tout le monde.

Mme Harel: Oui. Mais elle s'applique surtout dans les cas de véhicules de camionnage.

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

M. Côté (Charlesbourg): Il faut comprendre qu'il y a une distinction, vous la verrez tantôt. Ce peut être des personnes morales, cela peut être des compagnies qui apposent la plaque sur le véhicule, alors qu'ici c'est une personne qui utilise un véhicule mal immatriculé. C'est différent. C'est pour cela que je m'interrogeais. Lorsque j'ai vu cela, j'ai dit: Ce n'est pas très élevé comme pénalité, parce que l'infraction commise est quand même très grave. Plus tard, on verra que la personne qui appose la mauvaise plaque sur la voiture y goûtera. En 1983, il y a 2784 constats d'infractions de cet ordre.

M. Dufour: Je suis sûr que vous ne les avez pas tous pris.

M. Côté (Charlesbourg): Ah!

Mme Harel: 2783 constats...

M. Côté (Charlesbourg): 2784, oui.

Mme Harel: ...de véhicules routiers utilisés...

M. Côté (Charlesbourg): ...mal immatriculés...

Mme Harel: ...mal immatriculés par le propriétaire.

M. Côté (Charlesbourg): ...par le propriétaire.

Mme Harel: Tandis que, ici, l'infraction vise le conducteur.

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Je vais vous dire ce qui se passe. Bien sûr, dans le monde du camionnage en particulier, ce ne sont pas tous des enfants de choeur, on va se le dire. On veut bien les aider, mais il y a effectivement un certain nombre de personnes qui ont, au fil des ans, façonné des moyens pour être capables de contrevenir aux lois et règlements. Il n'est pas rare de trouver un chauffeur qui n'a pas le choix de

se trouver avec deux factures dans ses poches. L'une du vrai poids et l'autre d'un poids moindre. Cela arrive assez souvent. Quand il est arrêté, il n'a qu'à montrer la facture comme décharge...

Il n'a pas toujours le choix, alors on fait une distinction entre celui qui utilise le véhicule et celui qui l'immatricule. Ce disant, celui qui utilise le véhicule a quand même une responsabilité qui est importante. Dans ce sens-là, que chacun paie ses droits via-à-vis de la collectivité. C'est ce que nous visons à ce moment-ci.

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

Mme Harel: M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Mme la députée de Maisonneuve.
(21 h 15)

Mme Harel: Tous les exemples que le ministre a donnés concernent le camionnage surtout. Dans le cas où le conducteur utilise un véhicule qui lui est prêté par quelqu'un de son entourage, par quelqu'un de sa famille ou par un compagnon de travail, et qu'il l'utilise de bonne foi en pensant que la plaque d'immatriculation qui y est apposée est la bonne, pourrait-il être passible de cette amende? Quelqu'un qui utilise une auto de bonne foi...

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: ...ne fait pas nécessairement toutes les vérifications d'usage avant de l'utiliser. Il y a quand même 3 000 000 d'automobiles qui circulent au Québec et il peut arriver - ce ne sont pas des faits inusités - qu'on emprunte l'auto de quelqu'un. Même en politique, c'est assez fréquent...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord, mais...

Mme Harel: ...dans son organisation.

M. Côté (Charlesbourg): ...d'après les statistiques sur les voitures de promenade qui ont eu ces infractions, c'est très peu fréquent. Cela pourrait se produire dans le cas - pour bien se comprendre - d'une voiture immatriculée "K", qui est sur un territoire enclavé, qui sort du territoire et qui se promènerait pendant six mois de temps à Montréal avec le "K". C'est un exemple. L'individu qui a un "K" sur la Basse-Côte-Nord et qui est six mois à Montréal est fort conscient que son "K" n'est pas la bonne immatriculation.

M. Lalonde: On peut ajouter, par exemple, les véhicules des écoles de conduite, les véhicules d'urgence, les

ambulances qui seraient immatriculées avec une plaque de promenade mais, à sa face même, ce n'est pas le bon...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 54? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Il y a juste un point qui me surprend. Dans les articles 29 et 30, on dit que le propriétaire doit fixer sa plaque. C'est lui qui est responsable d'apposer la plaque sur son automobile ou sur son camion, sur un véhicule routier, et c'est lui qui conduit.

M. Côté (Charlesbourg): C'est ce que je disais tantôt. Celui qui a la responsabilité d'avoir la bonne plaque et de la poser sur la voiture, on va le retrouver tantôt. Il est encore plus responsable que celui qui utilise la voiture.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 54 est adopté?

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

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 55.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 55 se lit comme suit: "Le propriétaire d'un véhicule routier qui contrevient à l'un des articles 6 - "Tout véhicule routier doit être immatriculé, à moins qu'il en soit exempté par le présent code" - 7 qui se lit comme suit: "Le propriétaire d'un véhicule routier doit en demander l'immatriculation à la régie dès la prise de possession de celui-ci" - ou 8 - "Le propriétaire d'un véhicule routier qui s'établit au Québec doit en demander l'immatriculation à la régie dans les 90 jours qui suivent son établissement". Je vous informe, M. le député de Jonquière, que, dans le code actuel, c'est 30 jours. On a prolongé à 90 jours - commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 200 \$ à 300 \$." Dans le code actuel, c'était de 100 \$ à 200 \$.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 55? M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): En complément d'information, c'est un cas qui s'apparente à celui qui préférerait payer l'amende plutôt que de s'assurer, puisque, dans ce cas, l'amende était inférieure au coût de l'immatriculation. Donc, il était plus avantageux de payer l'amende que de s'immatriculer de la bonne

manière.

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

Mme Harel: M. le Président, j'aurais une question d'ordre pratique à poser aux gens de la régie, mais, en termes d'application, compte tenu de la nécessité de toujours pouvoir présenter un certificat d'immatriculation ou une attestation d'assurance, il y a une pratique courante qui consiste à les laisser dans le coffre à gants de façon à ne pas les oublier. Est-ce que ce n'est pas une pratique qui, dans le cas de vol, peut faciliter au voleur la vente ou la revente de l'auto? Mais c'est une pratique très courante, parce que, comme on doit les présenter, la façon la plus simple, c'est de toujours les avoir dans l'auto. Est-ce que cela a été étudié par la régie?

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

M. Lalonde: Tout le système d'immatriculation au Québec, comme dans la plupart des provinces canadiennes, sauf une, je crois, c'est un système d'enregistrement d'immatriculation où la plaque suit l'individu. L'immatriculation en soi fait preuve de l'immatriculation, mais ne fera pas preuve de la propriété du véhicule, à sa face même.

Aux États-Unis, dans tous les États américains, vous avez un système de titres. C'est la confirmation des titres. En Californie et un peu partout d'ailleurs, on appose le titre sur le volant du véhicule pour qu'il soit visible de l'extérieur. L'immatriculation, le titre du véhicule, l'information ou le certificat du titre est apposé à la vue de tout le monde. Cela ne crée pas un véritable problème parce qu'il y a un registre central qui fait que c'est un titre. On ne peut pas transférer un véhicule sans le titre. Il y a moins de problèmes aux États-Unis. Notre système ne confirme pas le titre. Si on était dans un bureau d'enregistrement, on confirmerait que le véhicule est enregistré. Cela ne fait pas la preuve que vous êtes propriétaire du véhicule; cela fait simplement la preuve qu'il est immatriculé à votre nom. C'est le système dans lequel nous sommes.

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

M. Vézina: Ce que vous dites, Mme la députée de Maisonneuve, c'est parfaitement vrai dans le système actuel; cela favorise le vol si vous laissez l'immatriculation. On vous a expliqué tout à l'heure que l'on va vers un dossier unique. Maintenant, on a le dossier unique où l'on peut coller, rapprocher le propriétaire d'un véhicule et le permis de

conduire. Le permis de conduire, les gens ne le laissent pas dans le coffre à gants. Maintenant, on serait capable de faire un rapprochement. Ce sera encore plus vrai au moment où tous les noms des mandataires de la régie seront informatisés, ce qui doit arriver en mai 1987. On est en train d'informatiser tous les noms, si bien que l'on va résoudre en grande partie ce problème.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 55? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: On vient de se rendre compte, M. le Président, que l'on a terminé le chapitre traitant de l'immatriculation. On a déjà entrepris les dispositions pénales. Concernant l'immatriculation, mon collègue de Jonquière avait peut-être une question. Est-ce que c'était dans le cas de l'immatriculation où un résident du Québec pouvait aller en Ontario?

M. Dufour: Il perdait sa plaque d'immatriculation. C'est en cas de perte.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que ce n'est pas dans le cas des plaques, mais dans le cas des permis de conduire.

Mme Harel: Des permis de conduire.

M. Côté (Charlesbourg): Le cas des permis de conduire, on pourra peut-être l'aborder au moment où on abordera les permis.

Mme Harel: Très bien.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 55 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 56. Il y a un papillon à l'article 56 qui se lit comme suit: Remplacer l'article 56 par le suivant: "Quiconque contrevient à l'article 34 ou fixe sur un véhicule routier une plaque d'immatriculation délivrée pour un autre véhicule routier commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 200 \$ à 300 \$." M. Lalande.

M. Lalande: Le texte original préconisait une amende de 300 \$ à 600 \$. Après révision, on s'est aperçu qu'il pouvait ne pas y avoir nécessairement d'intention maligne à l'intérieur de cela. Donc, cela a été réduit de 200 \$ à 300 \$. "Quiconque contrevient à l'article 34 ou fixe sur un

véhicule routier une plaque d'immatriculation délivrée..." Il pourrait y avoir confusion. L'intention maligne n'est pas nécessairement là. C'est pour cela que l'on a allégé un peu l'amende qui avait été prévue au texte original. Toutefois, on va retrouver plus tard les dispositions qui concernent celui qui, sciemment, falsifie une plaque. Là, on va vraiment toucher l'individu qui veut mal faire.

Mme Harel: M. le Président.

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

Mme Harel: L'article 39 crée quelle infraction?

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

M. Côté (Charlesbourg): Il faut dire que je suis tombé à peu près dans le même piège. Ce n'est plus à l'article 39 qu'on fait référence dans le papillon, c'est à l'article 34; c'est un réaménagement. C'est pour cela que moi aussi je m'étais référé à l'article 39. C'est plutôt l'article 14 parce qu'il dit: "Aucune plaque qui peut être confondue avec une plaque d'immatriculation ne peut être fixée sur un véhicule routier, sauf dans le cas d'une plaque remise en vertu d'une autre loi en vigueur au Québec." Cela ne marchait pas du tout avec l'article 39; on est mieux avec l'article 34.

M. Dufour: "J'aime ma femme", cela ne peut pas être confondu. C'est de moins en moins vrai...

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

Mme Harel: C'est donc une interdiction totale d'apposer une plaque qui pourrait être confondue avec une plaque d'immatriculation, comme celles en vente actuellement dans les commerces.

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

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Alors, c'est cela.

Mme Harel: Il y aura dorénavant interdiction totale d'apposer des plaques?

M. Côté (Charlesbourg): Oui. Vous vous souviendrez qu'un peu plus tôt on a adopté un article qui permettait aux véhicules antiques, à partir de plus de 20 ans, de pouvoir arborer à l'avant de la voiture la plaque de l'année de fabrication de la voiture. Alors, dans ce cas-ci, on comble le

vide entre la période de ta construction il y a 20 ans et aujourd'hui en interdisant.

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

Mme Harel: Cette disposition prendrait effet au moment de la mise en vigueur du Code de la sécurité routière. C'est de pratique courante, il y a des organisations sportives qui annuellement font fabriquer ce genre de plaques, pour les distribuer en souvenir à leurs membres. Il y a des partis politiques...

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Il faut faire la distinction...

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

M. Côté (Charlesbourg): ...dès ce moment-ci. C'est une plaque qui pourrait s'apparenter à la plaque qui est à l'arrière du véhicule. Alors, cela n'empêche pas personne d'avoir une plaque qui dit: "Moi, je m'attache" ou "J'aime le Code de la sécurité routière".

M. Dufour: Ou "J'aime le ministre..."

M. Côté (Charlesbourg): Ou "La boisson, c'est criminel". Prendre tous les termes de la Régie de l'assurance automobile et nous faire de la publicité. Dans ce sens-là...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 56 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 57. Nous avons un papillon aussi à l'article 57 qui se lit comme ceci: Remplacer l'article 57 par le suivant: "Le propriétaire d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 39 commet une infraction et est passible, en outre, des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$."

M. Côté (Charlesbourg): Selon l'article 39, pour notre bonne compréhension, la personne visée, c'est le propriétaire d'un véhicule routier dont l'immatriculation est suspendue et qui doit retourner sans délai à la régie le certificat et la plaque d'immatriculation de ce véhicule.

Finalement, c'est la deuxième partie de l'article 56 du code actuel, puisqu'on a réglé la première partie pour en faire deux articles différents quant à leur application.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il des questions sur l'amendement à l'article

57? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: Quelle est ta pratique courante à l'égard des propriétaires de véhicule dont l'immatriculation est suspendue? Est-ce qu'on leur fait connaître la nécessité de retourner à la régie leur certificat?

M. Lalande: Il y a d'abord une décision de suspension. C'est une décision qui est écrite, motivée et adressée à l'individu. On lui écrit: Vous devez nous retourner dans les délais impartis votre plaque d'immatriculation. Cela s'applique toujours dans un délai de quinze jours avant que la décision soit appliquée. On va voir plus loin les dispositions concernant tout le régime des suspensions.

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

Mme Harel: La suspension est prononcée par la régie mais...

M. Lalande: Par la régie.

Mme Harel: ...il peut y avoir appel devant un tribunal.

M. Lalande: Devant la Cour provinciale.

Mme Harel: Devant la Cour provinciale. Et, à ce moment, lorsqu'il y a appel, cela n'oblige-t-il pas à la remise du certificat? Cela suspend l'exécution. Il doit y avoir un délai de 15 jours aussi pour aller en appel.

M. Lalande: Le délai est de 30 jours pour aller en appel. La décision s'applique dans les 15 jours de l'envoi de la régie pour donner le temps de réagir. Ce sont les règles d'appel qui s'appliquent - les 30 jours - où quelqu'un peut avoir à... Et cela suspend, pendant ce temps-là...

Mme Harel: Mais cela crée quand même une sorte de contradiction: il y a un délai de 30 jours pour en appeler et le certificat doit être retourné dans les quinze jours.

M. Lalande: Mais, quand quelqu'un a des motifs, il faut quand même donner le choix. C'est la règle audi alteram partem, au fond, qui doit être respectée. Il faut donner le choix à chacun de pouvoir aller en appel s'il pense que c'est abusif. Il faut dire qu'il y a très peu...

Mme Harel: Oui, mais s'il retourne à la régie le certificat et la plaque et que, par la suite, dans les quinze jours prescrits, il va en appel, est-ce que la régie lui renvoie le certificat et la plaque?

M. Lalande: Oui.

Mme Harel: On y reviendra au moment de cette disposition parce qu'il y a comme un paradoxe là.

M. Lalande: Mais je vous dirai qu'en pratique il y a très peu de problèmes qui sont créés relativement à ces suspensions. Il y a beaucoup de cas de suspension qui se présenteraient dans le cas de la conduite sans assurance obligatoire, mais on donne un délai raisonnable à l'individu, on lui dit: Nous avons été informés par un corps policier - vous avez été arrêté, lors d'un accident ou autrement - que vous n'aviez pas votre preuve d'assurance; ainsi vous devez nous la retourner dans un délai raisonnable, autrement nous procéderons à la suspension.

Habituellement, il y a très peu de cas où on va en appel pour une suspension d'immatriculation. Quant au permis de conduire, c'est une autre chose. Mais, pour l'immatriculation, il y a très peu d'appels.

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

M. Dufour: Il y a un certain nombre de cas où le certificat et l'immatriculation peuvent ne pas être émis. Je pense que c'est cela un peu qu'on est en train de... L'article 39 a été changé d'une façon assez forte et c'est en rapport avec cet article. Donc, l'immatriculation est suspendue. On peut aussi refuser l'immatriculation. Donc, c'est refus et suspension. Il n'y a pas d'immatriculation à ce moment-là.

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

M. Lalande: Oui, là on est dans deux cas totalement différents. Dans un cas, c'est au moment du renouvellement ou de la demande; là on peut refuser selon certaines conditions; on refuse de la délivrer. Dans l'autre cas, c'est quelqu'un qui est en possession, qui conduit un véhicule et qui a déjà une immatriculation et on va la lui enlever. C'est la suspension du droit jusqu'à ce qu'il se soit conformé et on la remet en vigueur. C'est la distinction entre la révocation et la suspension. On n'annule pas au fond, on ne fait que suspendre le droit pour un certain temps jusqu'à ce qu'on se conforme à nouveau et on la remet en vigueur.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'amendement à l'article 57 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 57 tel qu'amendé est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 58. Il y a un papillon à l'article 58 qui se lit comme ceci: "Remplacer l'article 58 par le suivant: Quiconque altère une plaque d'immatriculation au point d'empêcher l'identification d'un véhicule routier ou conduit un véhicule routier muni d'une telle plaque ou d'une plaque visée à l'article 34 commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$."

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, est-ce que je peux vous demander une minute? Je ne suis pas sûr de mon affaire dans ce cas-ci et je voudrais m'assurer que je comprends très bien le sens de l'amendement.

Le Président (M. Saint-Roch): Nous allons suspendre pour quelques instants, M. le ministre.

(Suspension de la séance à 21 h 34)

(Reprise à 21 h 35)

Le Président (M. Saint-Roch): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend maintenant ses travaux. M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): Je pense que j'avais raison d'avoir des craintes, je vous demande de suspendre l'article 58 et nous reviendrons avec quelque chose qui est plus conforme à ce que nous souhaitons. Disons que nous n'avons pas réussi à bien traduire par des mots ce que notre esprit voulait faire appliquer.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le ministre; est-ce que cela signifie que nous retirons l'amendement de l'article 58 que nous avons lu?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Alors, l'amendement à l'article 58 est retiré, l'article 58 est suspendu et j'appelle maintenant l'article 59.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 59: "Quiconque donne sciemment un renseignement faux ou trompeur lors d'une demande d'immatriculation d'un véhicule routier commet une infraction et est passible, en outre des frais, d'une amende de 300 \$ à 600 \$." Et le qualificatif est bien clair: "sciemment".

Une voix: Pour prouver l'intention

coupable.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. Et dans ce sens-là il faut aller prouver qu'il y avait une intention coupable et, dans la mesure où on le prouve, cela mérite l'amende qui est prévue, soit de 300 \$ à 600 \$.

Dans ce cas-ci, il est très clair qu'on vise la personne qui donnerait de la mauvaise information pour immatriculer un véhicule et on vise donc celui qui immatricule et qui appose.

Une voix: Le propriétaire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela, le propriétaire.

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

M. Doyon: Est-ce que cela s'applique à tout genre de renseignements qui sont fournis? Il y a des renseignements qui sont importants, il y en a d'autres qui le sont moins dans la demande de renseignements. Sont-ce des renseignements qui sont prescrits par le...

M. Côté (Charlesbourg): On est dans le cas de l'immatriculation ici. Si je ne m'abuse, cela s'applique à quelqu'un qui donnerait de fausses informations quant à immatriculer une voiture, par exemple, en disant que ce sont quatre essieux alors que c'est six. Cela change de tarif.

Une voix: C'est cela.

M. Côté (Charlesbourg): C'est toujours sciemment. Ou une mauvaise adresse pour cacher quelque chose pour ne pas être rejoint.

Une voix: Donc, il faut qu'il prouve hors de tout doute raisonnable. On est en droit pénal ici.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 59? Est-ce que l'article 59 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 60.

M. Côté (Charlesbourg): On le suspend puisqu'il est relié à l'article 58. Lorsqu'on réglera l'article 58...

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 60 est suspendu. J'appelle maintenant l'article 61.

Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers

Dispositions générales

M. Côté (Charlesbourg): "La régie délivre les permis suivants autorisant la conduite de véhicules routiers: le permis d'apprenti conducteur, le permis de conduire et le permis restreint." Dans le code actuel, le permis de conduire et le permis d'apprenti conducteur autorisent la conduite d'un véhicule routier sur un chemin public. On introduit le permis restreint.

Alors, on introduit la définition de permis restreint, on l'ajoute. Alors que, dans le code actuel, il y avait deux identifications, on en a une troisième qui est celle du permis restreint.

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

Mme Harel: M. le Président, est-ce qu'on peut connaître l'usage qui est fait du permis restreint?

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'on va revenir un peu plus tard au permis restreint et à la délivrance.

Mme Harel: Quels articles couvrent le permis restreint?

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

Mme Journeault-Turgeon: C'est à l'intérieur de la section des permis, c'est le chapitre III, ce sont les articles 118 et suivants.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 61 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 62.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 62 se lit comme suit: "La régie délivre également des permis d'école de conduite et des permis d'enseignement." Cet article énumère les permis servant à l'enseignement de la conduite d'un véhicule. Il n'est pas nécessaire de décrire l'utilité de ces permis de façon explicite comme le font les articles 63 et 64 du code actuel, car ces dispositions sont redondantes avec les articles 118 et 119 du code actuel repris aux articles du projet de loi. Donc, c'est une simplification, puisque nous y reviendrons aux articles 118 et 119.

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

M. Dufour: Quand on parle des normes qui régissent les écoles de conduite et les permis d'enseignement, c'est sous la responsabilité du ministère, c'est évident. Mais sont-elles inscrites dans une réglementation ou dans des règlements?

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le député de Jonquière, vous avez l'art de poser des questions pour que je puisse...

M. Dufour: ...mettre en valeur.

M. Côté (Charlesbourg): ...vanter le mérite des gens de la Régie de l'assurance automobile. La loi qui a été adoptée en 1971 sur les écoles de conduite, si je ne m'abuse, permettait de faire un règlement régissant les écoles de conduite. Ce règlement a été en prépublication et il sera publié de manière officielle dans les prochains jours et il entrera en vigueur éventuellement. Effectivement, dans ce cas-ci, il a été qualifié de "surréglementation", mais on n'avait pas d'autre choix que de le faire. Le règlement est maintenant public, il sera définitif lors de sa publication et il décrit toute une série d'obligations faites aux écoles de conduite et je pense que c'est un pas en avant, un grand pas.

Si jamais il y avait un intérêt pour l'Opposition d'avoir une copie du règlement...

M. Dufour: Un règlement.

M. Côté (Charlesbourg): ...même s'il est public, on peut vous en fournir une.

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

M. Dufour: Cette émission de permis accorde-t-elle au ministère le pouvoir d'aller jusqu'à déterminer le nombre d'écoles de conduite qu'il pourrait y avoir dans certains endroits? Quant aux coûts qui y sont fixés il y a un jeu de concurrence; mais il y a d'autres éléments qui ont été introduits par ce projet de loi concernant les écoles...

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

M. Côté (Charlesbourg): À la suite de représentations soutenues de la part de l'Association des écoles de conduite du Québec que j'ai rencontrée moi-même, que la régie a rencontrée à plusieurs reprises dans une négociation pour tenter de trouver un règlement qui satisfasse tout le monde et aussi quant à certains problèmes reliés aux écoles de conduite - parce qu'il y a eu effectivement prolifération des écoles de

conduite; on en compte environ 400 aujourd'hui, ce qui fait qu'il y a une guerre de prix - on a réussi à me convaincre personnellement qu'il y avait un lien direct entre le prix d'un cours et la qualité de l'enseignement dispensé. Il faut convenir que c'est pas les écoles de conduite au Québec, dans la mesure où chacune remplit son rôle, que chaque futur conducteur passe et devrait recevoir normalement un enseignement du Code de la sécurité routière dans son aspect global, avec toutes ses implications, au lieu, comme dans certains cas actuellement de ne former qu'en fonction des questions qui sont posées pour être capable de passer l'examen. Je suis heureux de compter sur l'appui de l'Association des écoles de conduite et aussi de l'AMICA, avec qui nous avons créé des liens très étroits - moniteurs et instructeurs - pour faire un travail à ce sujet.

J'ai annoncé au congrès que j'acceptais de prendre les mesures nécessaires pour geler le nombre de permis d'écoles de conduite pour les deux prochaines années, à certaines conditions, me laissant la prérogative de pouvoir abandonner le moratoire dans la mesure où il n'y a pas une amélioration sensible de la qualité des cours dispensés. Si on m'a fait la démonstration qu'il y avait un lien direct entre le coût d'un cours de conduite et la qualité, celle-ci devra augmenter partout au Québec. Nous avons revu le système audiovisuel; il y a des choses qui sont fort bien faites, mais il est inadmissible aujourd'hui de se retrouver avec tout simplement une cassette pour dispenser un cours sans avoir le contact avec le pédagogue ou la personne qui réussira à transmettre toute l'information; une cassette ne répond pas à une question; une cassette, c'est une cassette. Dans ce sens, on travaille très étroitement avec les deux associations pour tenter de bonifier un certain nombre de choses et, le cas du Saguenay—Lac-Saint-Jean, entre autres, est un cas révélateur puisqu'on me signifiait que, dans cette région, il y avait au-delà de dix écoles de conduite pour un marché quand même restreint, que la concurrence était féroce et qu'on ne pouvait pas assurer la qualité à laquelle les gens sont en droit de s'attendre. Dans la mesure où on pourra responsabiliser davantage les écoles de conduite, de par leur rôle d'éducatrices, de personnes qui sont à la base même de ceux qui seront dans le domaine des routes éventuellement, je pense qu'on pourra faire un grand bout de chemin. (21 h 45)

J'ai fort bien dit, et je tiens à le répéter de manière que ce soit encore plus public, que le ménage devra se faire pour ce qui est des écoles de conduite et il doit se faire par l'application très sévère du règlement et on va prendre des moyens pour l'appliquer.

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

M. Dufour: Est-ce que le ministre peut par des statistiques juger de la qualité de l'école? Est-ce qu'il y a un certain nombre d'éléments qui sont en place qui permettent de juger de la qualité d'une école par rapport à une autre, par exemple, le taux de succès des gens qui la fréquentent, les plaintes qui sont portées à votre attention?

M. Côté (Charlesbourg): C'est davantage le taux de succès qui porte un jugement assez sévère sur la qualité de l'enseignement. Je pense que cela, c'est la mesure la plus sévère et la plus probante. Parce que des plaintes, c'est clair que cela peut donner une indication, mais ce n'est pas un jugement très probant. Cela peut semer certains doutes et faire en sorte que certaines lumières s'allument indiquant que certaines vérifications sont nécessaires.

Effectivement, je pense que, pour être capable de sécuriser les écoles de conduite, on avait besoin de faire un moratoire parce qu'il y a le problème de véhicules, le problème de sécurité quant aux instructeurs, aux moniteurs et aux propriétaires aussi. Le geste a été très bien reçu.

Quant à l'autre aspect où on demandait un minimum de coûts de cours, je n'ai pas voulu embarquer là-dedans actuellement, préférant dire: Je vous donne la chance de vous faire valoir, saisissez-la et ultérieurement on verra, puisque la libre concurrence doit dans ce milieu s'appliquer aussi.

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

Mme Harel: Je pense que le ministre vient de signaler que l'apprentissage du Code de la sécurité routière passe beaucoup par la formation qui est dispensée dans ces écoles de conduite.

Quand je pense aux cyclistes qui auront è mieux connaître le Code de la sécurité routière pour pouvoir le respecter, je me demande où et comment va se faire la formation à la sécurité routière qui est à peine effleurée dans les écoles du Québec présentement.

M. Côté (Charlesbourg): Il y a, effectivement, comme vous le dites, un certain degré de sensibilisation quant aux écoles. Je conviens avec vous qu'il va falloir, à la suite de l'adoption du Code de la sécurité routière, revoir un certain nombre de choses et j'imagine que, dans ce cas-ci, Vélo-Québec pourrait être un intermédiaire fort valable dans la préparation d'une campagne de publicité et d'information qui viserait à rejoindre les cyclistes du Québec.

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

Mme Harel: On apprend mais pas seulement par la punition. En fait, la punition doit sanctionner l'oubli, mais il faut d'abord apprendre. D'une certaine façon, l'apprentissage va devoir se faire parce qu'il y a une carence que tout le monde constate dans le domaine du cyclisme. C'est juste de dire que maintenant, de plus en plus, on reconnaît le droit aux cyclistes d'emprunter la voie publique. On leur aménage des pistes. Il y a maintenant accès au transport en commun, je pense au métro à Montréal, pour pouvoir circuler avec leur bicyclette.

Encore là, il faut aussi reconnaître que des droits amènent des obligations. Comment assurer un apprentissage qui ne vienne pas heurter les habitudes? Est-ce qu'il y a une campagne qui va se mener? Est-ce qu'il y a un projet qui est en train de se préparer?

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

Mme Harel: Parce que là il y a tout l'hiver pour préparer la rentrée du printemps.

M. Côté (Charlesbourg): L'AMICA a préparé un guide pédagogique qui est destiné aux conducteurs d'automobile, mais qui pourrait facilement s'appliquer aussi aux cyclistes. Je pense qu'il faut rendre hommage à l'AMICA qui, avec de très faibles moyens, a développé un système comme celui-là. On tente actuellement de donner un appui encore plus étoffé à l'AMICA, parce que bien souvent c'est la contrepartie des propriétaires d'écoles de conduite.

Dans ce sens, on a tout intérêt à continuer de les appuyer. Il faut dire que ce guide pédagogique provient de personnes qui l'ont vécu de manière très intense, qui ont donc un contact régulier avec ceux qui ont à absorber la matière et la mettre en pratique aussi. Dans ce sens, il y a effectivement du travail à faire. Je peux peut-être rappeler à votre connaissance - puisque vous ne l'ignorez sans doute pas - le programme du ministère de l'Éducation du Québec avec la Régie de l'assurance automobile au niveau scolaire qui fait son chemin et qui donnera certainement des résultats fort intéressants.

M. Lalande: De la prématernelle au secondaire.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela. De la prématernelle jusqu'au secondaire. Alors, ce n'est pas négligeable. Cela ne veut pas dire qu'on rejoint tout le monde, qu'on réussit à très bien sensibiliser tout le monde et cela ne veut pas dire que tout le monde aussi fait le travail qu'il devrait faire.

Pour ce qui est des écoles de conduite, il y a environ un mois et demi ou deux mois, la Sûreté du Québec a enquêté auprès des écoles de conduite principalement de la région de Montréal qui faisaient le trafic de permis et très prochainement, semble-t-il, des accusations pourraient être portées puisqu'on vendait les permis. C'est faire appel au sens des responsabilités de l'Association des propriétaires d'écoles de conduite du Québec pour faire le ménage et nous aider à faire le ménage parce qu'il en va de la réputation de ces écoles. Il faut se rappeler aussi, si ma mémoire ne fait pas défaut, que le Québec est la seule province où les cours de conduite sont obligatoires, avec aussi tous les États américains. Je pense que les écoles de conduite ont tout avantage à faire leur propre ménage et à nous aider à faire le ménage dans la mesure où elles ont besoin de nous.

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

M. Doyon: Oui, merci, M. le Président. Dans le cadre de la préparation de l'étude du projet de loi que nous faisons actuellement, j'ai eu l'occasion de lire un certain nombre d'articles. Il y en a un que j'ai sous les yeux, dont je me suis servi et dont les conclusions m'ont surpris. On tient tous pour acquis un certain nombre de choses et moi-même j'ai été le premier surpris de voir que, finalement, les cours de conduite n'avaient peut-être pas les effets escomptés. Cela nous servait beaucoup plus à nous sécuriser nous-mêmes en disant: On fait ce qu'on peut pour éviter les accidents. On aide les jeunes. On leur apprend les techniques de la conduite automobile, etc. Mais l'article extrêmement sérieux que j'ai et qui est écrit par un docteur de l'Université Yale établit qu'il y a eu des groupes de contrôle, etc. On a donné des cours à certains jeunes. À d'autres, on n'en a pas donné. On les a pris dans les mêmes classes sociales. On s'est assuré qu'ils conduisaient dans des situations semblables. En tout cas, cela a été fait dans 27 États entre 1960 et 1970 et on s'est aperçu que, par rapport aux groupes de contrôle, finalement, ceux qui avaient suivi le cours avaient plus d'accidents parce que le véritable test, ce n'est pas de réussir à obtenir le permis de conduire, c'est comment on se comporte lorsqu'on l'a en poches. C'est bien curieux de voir cet article et j'en recommande la lecture. Moi, cela m'a surpris. C'est extrêmement intéressant.

On fait valoir là-dedans que finalement les cours de conduite, s'ils ont un avantage, c'est de permettre l'accès à la conduite automobile plus vite, plus rapidement et plus tôt à des gens de plus en plus jeunes et de moins en moins matures. Les parents se sentent sécurisés: on va confier notre

responsabilité parentale à quelqu'un d'autre dont c'est la spécialité de montrer à conduire à ces petits jeunes. On espère ainsi se débarrasser d'un certain nombre d'obligations. Cela a pour effet, en même temps qu'on confie cette autorité parentale à d'autres, qu'on s'enlève le moyen de dire: Non, tu ne conduiras pas avant 18 ans parce que tu es trop jeune. Le jeune dit: Je vais faire une gageure avec toi. Je vais aller suivre mon cours. Si je le réussis, payez-vous mon permis? Le père et la mère sont pris dans ce pari de Pascal et, à toutes fins utiles, ce qui se passe - c'est un petit aparté mais il y a un intérêt là-dedans - c'est qu'on se sécurise beaucoup plus et on met des millions et des millions de dollars dans les cours de conduite.

Je vois des gens qui ont mon âge ici. On n'en a jamais pris de cours de conduite...

Une voix: Pas moi.

M. Doyon: Non, pas vous. Le député de Montmagny-L'Islet n'a pas pris de cours de conduite, j'en suis certain. Moi, je n'en ai pas pris, vous non plus. Mon père m'a montré à conduire et il a été aussi sévère que n'importe qui d'autre. C'était peut-être encore la meilleure école. On envoie très souvent nos enfants à l'école secondaire, à l'école de village, etc., parce que les parents n'ont pas le temps de montrer un certain nombre de choses à la maison. Là, nous l'avons accepté dans notre société québécoise, à tel point que nous sommes les seuls à faire cela. Nous nous sommes déchargés de cette obligation. Nous avons institutionnalisé l'apprentissage de la conduite automobile. Je ne suis pas certain qu'on ait fait un si bon coup que cela. Pour le savoir, il faudrait - on est un beau cas - comparer notre taux d'accidents avec d'autres qui n'ont pas cette obligation.

J'avais tenu pour acquis, parce que cela nous paraît des prémisses sur lesquelles on ne discute pas, que d'apprendre à conduire par des gens dont c'est le métier de montrer à conduire, c'est mieux pour nos enfants que si on leur apprenait nous-mêmes. Quelqu'un qui discute cela est pris pour un retardé ou un demeuré. Mais ce n'est peut-être pas vrai.

Des études extrêmement sérieuses dans des États américains, sur des longues périodes de dix ans, en sont venues à des conclusions contraires. Je ne sais pas combien coûte l'apprentissage de la conduite automobile au Québec. Cela coûtera ce que cela vaudra, mais, quand on met nos ressources quelque part, on ne les met pas ailleurs.

Peut-être que les parents auraient plus les moyens pour les dentistes de leurs enfants s'ils ne leur payaient pas de cours de conduite et l'État pourrait être libéré

d'autant. On aurait d'autres moyens d'utiliser nos ressources. En tout cas, je pose la problématique parce qu'elle existe, et, si on part toujours en disant que tout est bien correct, on ne remet pas grand-chose en question.

Les cours de conduite automobile sont rendus dans nos moeurs et on ne les remet pas en question, sauf qu'à d'autres endroits, avant de s'embarquer dans ce genre de chose, on en a fait l'étude, on a posé des interrogations et on en est venu à des conclusions différentes des nôtres. Il faudrait voir - je n'ai pas les données - quel est notre taux d'accidents, quel est notre taux de blessures corporelles dans des accidents d'automobile, etc.

Cela m'a ouvert les yeux de voir certains autres endroits. Je me dis que, comme parents, il ne nous reste plus grand-chose à dire sur l'éducation de nos enfants. Si on se gardait le droit de leur montrer à conduire un véhicule automobile, ce serait toujours cela de gardé. Finalement, on donne cela à d'autres qui sont, encore une fois, des spécialistes. Ce sont des spécialistes qui leur ont montré à écrire. Ce sont des spécialistes qui leur ont montré à compter. Ce sont des spécialistes qui leur montrent tout et, en même temps, ils leur montrent à conduire.

Je me dis que ce n'est pas sorcier, conduire une voiture, et il y a des parents qui seraient peut-être capables de faire cela et ce serait peut-être la seule occasion qu'il y aurait de se retrouver sur le même banc de voiture avec leur fils qui a quinze, seize ou dix-sept ans et, en même temps, faire un voyage d'homme ou un voyage de femme, quand c'est la mère qui le fait avec sa fille, ou vice versa.

C'est un contact dont on se prive avec nos enfants et qui aurait peut-être sa place. C'est peut-être rétrograde, ce que je dis; c'est peut-être réactionnaire, mais je désirais faire part de ces réflexions.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, comme vous allez le voir, la liberté des propos et des opinions dans le Parti libéral est très large, même à l'intérieur du ministère des Transports, puisque mon adjoint vient d'évoquer certains principes que je peux me permettre de commenter.

Bien sûr, il peut exister un certain nombre d'études, comme celle de Yale qui conclut à certaines affirmations. Je pourrais vous en déposer une qui a été faite chez nous, donc, qui parle des gens de chez nous, qui est de Claire Laberge-Nadeau qui est une sommité pour ce qui est de l'Université du Québec à Montréal, qui a fait cette analyse en profondeur il y a trois ans et qui a tiré

des conclusions très nettes. Une première - c'est peut-être celle qui est la plus importante - c'est qu'il y a un effet très significatif, très net et très appréciable du comportement de l'individu au cours des deux années suivant l'obtention de son cours de conduite; c'est très clair. C'est un premier élément.

Il faut se rappeler, pour les fins de la discussion, qu'il y a à peu près 27 % à 30 % des gens de seize à dix-huit ans qui ont un permis de conduire. C'est un lot, mais il y a quand même une catégorie de jeunes où il y a beaucoup plus de gens. Il faut se rappeler également qu'avant d'imposer les cours de conduite obligatoires on a déjà atteint 2000 morts sur les routes du Québec, alors que nous en sommes maintenant à 1300. (22 heures)

On peut présumer qu'une partie de ces effets revient aux écoles de conduite qui donnent un peu plus de sensibilité aux jeunes. La révolution tranquille a fait en sorte que bien des parents ont été heureux de se délester de certains devoirs au plan familial et de passer cette responsabilité à l'école. Il est clair qu'on est entré dans une vague où, effectivement, il y a eu une certaine libéralisation. Cela n'empêche nullement un parent qui voudrait accompagner, sur la banquette de la voiture de l'école de conduite, son fils pour suivre un cours de conduite, de le faire. C'est toujours possible.

Quand mon collègue de Louis-Hébert - c'est son droit le plus strict - compare le taux d'accidents entre le Québec et l'Ontario, en mettant en relief les cours des écoles de conduite d'ici alors qu'il n'y en a pas là-bas, je pense qu'il oublie de faire une distinction fondamentale. J'ai, d'ailleurs, eu l'occasion d'aller, au mois de mai 1986, à Vancouver, à l'ouverture de l'Exposition universelle sur les transports et les communications, avec mon collègue de Louis-Hébert; je me souviens de certaines randonnées que nous avons faites à pied. Notre premier commentaire était: Mon Dieu, que les gens sont civilisés ici envers les piétons! Donc, c'est un comportement d'individus qui va davantage avec un tempérament qui est beaucoup plus calme que le tempérament latin que nous représentons et qui se traduit très bien sur nos routes du Québec.

Dans ce sens, je pense qu'il faut très bien situer l'ensemble de ces données. Je ne dis pas que, pendant ces dix années, le travail qui a été fait a été un travail exceptionnel. Je pense que c'est un travail acceptable, mais qui peut être grandement bonifié en termes de résultat, de transmission des données. Nous devons trouver les moyens d'obliger les écoles de conduite à donner le cours en fonction de l'ensemble du Code de la sécurité routière

au lieu de donner le cours en fonction de 30, 55, 40 ou 50 questions qui pourraient être posées à l'examen. Il y a d'importants réajustements à faire et il nous faut les faire. La responsabilité des parents est très claire envers les jeunes de 16 à 18 ans. Il est clair que les parents doivent donner leur assentiment et signer pour permettre aux jeunes de 16 à 18 ans de suivre des cours de conduite automobile.

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

M. Paradis (Matapédia): Pour renchérir sur les propos du ministre, je crois effectivement que ce sont les deux premières années d'apprentissage qui sont la cause du climat environnemental du conducteur d'automobile, quel que soit son âge. Ce n'est pas parce qu'il a 16 ans qu'il est un conducteur plus dangereux. Je pense que ce sont les deux premières années d'apprentissage de la conduite d'un véhicule, comme dans n'importe quoi où il y a un apprentissage à faire. Dans n'importe quel métier, on apprend. Dans n'importe quelle profession et même dans la vie politique, on apprend. Pourquoi pas? À cet égard, je pense que les deux premières années sont très significatives. Ce sont les conclusions auxquelles j'en suis venu à la suite de la consultation que j'ai faite cet été pour un certain comité dont le ministre des Transports m'avait confié la responsabilité.

Tous les intervenants que j'ai interrogés à ce sujet - parce que la signalisation, c'est bien beau d'en parler, mais il faut aussi la connaître - disent que c'est une question d'apprentissage, de renseignement et de communication. En tout cas, on y reviendra un peu plus tard lorsque le rapport sera rendu public. De toute façon, le problème fondamental est basé sur les deux premières années d'apprentissage. Je ne sais pas si on ne pourrait pas instaurer une formule de sorte que les écoles de conduite pourraient émettre des permis temporaires qui permettraient l'apprentissage continu pendant une période de deux ou trois ans et favoriser aussi une communication beaucoup plus intense au conducteur des différents changements qui arrivent non seulement au niveau du Code de la sécurité routière, comme la régie l'a déjà fait, mais sur toute la signalisation ou les changements au niveau du ministère des Transports. Cela me paraîtrait important pour qu'on ne reprenne pas une expression consacrée qui dit qu'on fonctionne sur le pilote automatique. Le député de Jonquière me comprendra quand je dis cela.

M. Dufour: Quoi?

M. Paradis (Matapédia): Qu'on est sur le pilote automatique.

M. Dufour: Ah!

M. Paradis (Matapédia): Parce qu'une automobile ne sera jamais sur le pilote automatique, bien qu'on puisse avoir certains régulateurs de vitesse à l'intérieur desdites voitures. C'est tout, M. le Président.

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

M. Dufour: C'est évident que ce serait peut-être difficile de dire: On va abolir les écoles de conduite. Mais je suis prêt à penser comme le député de Louis-Hébert concernant les écoles de conduite, parce que le fait qu'elles aient une exclusivité oblige des gens à certains coûts. Donc, il y a des pressions qui s'exercent dans le milieu. Il faut vivre cela. On élève des enfants et, à un moment donné, ils veulent avoir leur auto parce que c'est presque un signe d'autonomie ou un signe de maturité. Cela va probablement avec notre tempérament. Comme je le disais hier dans mon exposé, la première chose que les gens font quand ils travaillent, ce n'est pas s'habiller, ce n'est pas nécessairement manger - probablement que c'est sous-entendu - mais c'est: Si je peux travailler, je vais m'acheter une auto. C'est fondamental et interrogez les jeunes, à moins qu'ils n'aient changé dernièrement. En tout cas, je les ai vus aller, il y a des jeunes qui n'ont même pas encore gagné leur première paie et ils ont déjà l'auto à la porte.

M. Côté (Charlesbourg): Une bicyclette l'hiver, ce n'est pas chaud.

M. Dufour: À mon sens, il y a une exclusivité qui est accordée. Est-ce qu'elle est méritée? Est-ce qu'elle doit être maintenue? Est-ce la seule façon que les gens ont de pouvoir conduire? Je suis porté à croire qu'il y a d'autres méthodes qui pourraient être différentes de celles que l'on connaît et qui ne sont pas nécessairement des écoles de conduite. Il y a des gens qui sont de très bons éducateurs. Il y a des parents comme des amis qui, dans le passé, ont permis à des gens d'apprendre à conduire. C'est beaucoup plus, à mon sens, une question de jugement.

Même si vous avez des affiches pour dire: C'est dangereux quand il y a des courbes, c'est probant, c'est un avertissement, mais des gens sérieux, normalement, dans des courbes ou s'ils s'aperçoivent que la chaussée est glissante, voient rapidement qu'il y a un danger, donc ils diminuent de vitesse. La plupart du temps, il faut que ce soit l'individu qui conduise et non le contraire, que ce soit l'automobile qui conduise. Il faut penser

qu'on est aussi des grands consommateurs de cours. C'est rendu que cela prend des cours pour patiner, des cours pour jouer au tennis, des cours pour jouer au golf, cela prend des cours pour tout. C'est essentiel pour tout, Maurice Richard, qui était une vedette...

M. Côté (Charlesbourg): On en a un là.

M. Dufour: On en a un Maurice Richard, bien oui, voilà! Je ne sais pas s'il va faire sa marque autant, mais...

M. Richard: Puis je n'ai pas suivi de cours.

M. Dufour: ...il semble qu'il est parti pour faire une étoile, en tout cas. Il est à l'âge de pouvoir espérer en devenir une, mais ces gens-là ne sont pas allés à une école de formation de hockey, etc. Ils se sont formés sur le tas. Dieu sait si on donne de l'espoir à ces jeunes-là. Regardez les coûts. On oblige les parents à investir beaucoup, puis les jeunes, rendus à 13 ou 14 ans, s'aperçoivent qu'ils ne seront pas une étoile, parce qu'avec les cours que vous voudrez, on ne donne pas ce qu'on n'a pas. En fait, ces gens-là se rendent compte, à un moment donné, qu'ils ne sont pas appelés à devenir des supervedettes et ils démissionnent. Il y a des coûts attachés à tout cela, mais c'est quoi? C'est parce qu'il y a une espèce de vague ou une vogue qui a été implantée par des gens et on a décidé que cela prenait des cours pour respirer, des cours pour marcher, des cours pour courir, etc.

M. Côté (Charlesbourg): Une des seules fonctions où cela ne prend plus de cours maintenant, c'est pour être député. Cela prend du talent.

M. Richard: C'est vrai que ce n'est pas donné à tout le monde.

M. Dufour: On n'insistera pas sur ce propos, ce serait plus compliqué.

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

M. Dufour: Je ne prétends rien dans ce dossier.

Le Président (M. Saint-Roch): Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 62? Est-ce que l'article 62 est adopté?

Mme Harel: Adapté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 63.

M. Dufour: J'espère que l'on va tenir un certain nombre de statistiques, parce que

c'est un dossier qui mérite d'être suivi de très près. Je suis convaincu que le ministre prend cela à coeur aussi.

M. Côté (Charlesbourg): Absolument et je dois vous dire que c'est un des premiers dossiers sur lesquels on s'est penché.

M. Dufour: C'est vrai.

M. Côté (Charlesbourg): Il n'a pas été facile de rédiger un règlement avec toutes les contraintes, les exigences du milieu, de tenir des rencontres avec ceux qui devront payer aussi, parce que ce que l'on vise, en fin de compte, ce n'est pas à faire vivre les écoles de conduite; le but, c'est de former des jeunes qui finalement connaîtront bien le Code de la sécurité routière pour tenter d'agir sur le comportement de ces individus. Effectivement, notre volonté maintenant que le règlement sera bientôt en vigueur, puisqu'il sera publié de manière officielle, c'est de suivre de très près l'application du règlement dans les écoles de conduite et d'augmenter le nombre de personnes qui vont avoir à vérifier les écoles de conduite de façon qu'on puisse les surveiller de très près, renforcer le rôle de l'AMICA puisqu'ils sont eux-mêmes en contact quotidien avec les écoles de conduite et faire en sorte qu'avec une bonne collaboration - ce que nous avons actuellement - avec l'Association des propriétaires des écoles de conduite on puisse faire un certain nombre de choses. Cela prend des statistiques et il n'est absolument pas impossible qu'à un moment donné notre réflexion nous amène à publier le résultat des examens des écoles de conduite de façon que les gens puissent éventuellement rechercher la qualité. La qualité a un effet très significatif sur ceux qui passent et ceux qui ne passent pas.

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

Mme Harel: Si le ministre me permet de faire une remarque, j'ai eu l'occasion de faire part aux responsables de la Régie de l'assurance automobile d'un fait qui a été porté à ma connaissance selon lequel l'attitude de certaines écoles de conduite laissait croire à la possibilité de faire la loi parce que certaines écoles de conduite s'installaient dans les locaux mêmes du ministère comme si elles étaient chez elles, utilisant les téléphones, enqueulant les fonctionnaires qui, parfois, n'accordaient pas les résultats recherchés à ceux qui subissaient les examens. Je pense que le ministère est au courant de cas de fonctionnaires qui ont été assaillis par des moniteurs d'écoles de conduite qui leur reprochaient leur sévérité quand ils étaient simplement objectifs par rapport aux tests

qui étaient subis. L'une des premières choses, c'est d'être intransigeant quant au refus d'accepter des attitudes semblables de la part de représentants d'écoles de conduite.

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

M. Vézina: À la suite de votre remarque de l'autre jour, nous avons vérifié s'il y avait effectivement des abus du genre à Laval et à Saint-Jérôme. On m'assure que cela a peut-être été le cas il y a plus de six mois, mais que maintenant on ne tolère plus aucune école de conduite dans nos bureaux; il s'agit, bien sûr, des bureaux de la régie et non du ministère. L'endroit où on a le plus de problèmes à l'heure actuelle est l'école Sauvé, une vieille école désaffectée que nous occupons dans une banlieue de Montréal. Mais nous prenons possession le 16 décembre prochain, donc dans quelques jours, d'un nouveau Centre d'évaluation des conducteurs flambant neuf à Montréal pour nos besoins. Cela ne se répétera pas du tout. On va donc mettre de l'ordre là-dedans aussi.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 63.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 63 se lit comme suit: "Les permis contiennent les renseignements déterminés par règlement et, à l'exception du permis restreint, sont valides pour la période déterminée par règlement." Cela regroupe les articles 74, 75 et 76 du code actuel. C'est donc une simplification très nette à ce sujet.

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

Mme Harel: M. le Président, le permis restreint a une durée qui est déterminée par le tribunal, c'est cela?

M. Côté (Charlesbourg): Non, par l'article 113.

M. Lalande: Mais vous avez raison, c'est le maximum qui est déterminé par la loi, mais le juge a toujours le choix de donner le délai qu'il veut, pour autant que cela ne dépasse pas trois mois.

M. Côté (Charlesbourg): Oubliez mon 113, cela ne marche plus! C'est quelque part autour de 113.

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

M. Dufour: "Les permis contiennent les renseignements déterminés par règlement." On n'a pas, bien sûr, à étudier les règlements, ils vont être publiés, j'imagine; c'est

un point. Est-ce que vous prévoyez ou serait-il possible que, sur les permis, il y ait un endroit où il serait indiqué si quelqu'un a suivi un cours ou non? Si on parle de statistiques, c'est important pour moi. Si on veut faire des comparaisons, il faut comparer des choses comparables. Est-ce que quelqu'un qui a suivi un cours...

Mme Harel: Le cours est obligatoire. (22 h 15)

M. Dufour: Oui, mais pas pour nous. Je n'ai pas suivi de cours. Il y a d'autres personnes qui n'ont pas suivi de cours ici. Pour des fins de statistiques, est-ce que c'est possible de comparer?

M. Côté (Charlesbourg): Le nombre d'accidents de ceux qui ont suivi un cours à ceux qui n'en ont pas suivi. On pourrait le faire avec l'âge.

M. Dufour: J'ai l'impression qu'on donnait des cours.

M. Côté (Charlesbourg): A l'époque?

M. Dufour: Pour autant que mes souvenirs sont exacts, des gens donnaient des cours. Ce n'était peut-être pas une école de conduite connue, mais cela se faisait.

M. Lalande: Tantôt, le Or Laberge a effectivement tenté de faire une évaluation comparative avec les gens qui avaient déjà suivi un cours par rapport aux autres. Cela a été très difficile de le déterminer. Le danger qu'il y avait, c'est qu'on allait comparer des groupes d'âge en même temps. Tous ceux qui ont suivi un cours, ce sont des jeunes, mais on les comparait à des gens plus vieux. Forcément, l'âge assagissant, il y avait un problème. Elle a dû discontinuer cette recherche qu'elle s'appropriait à faire.

Mme Harel: On s'assagit avec l'âge?

M. Dufour: Moi, je suis rendu là.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'assagissement fait que l'article 63 est adopté?

Mme Harel: Oui, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 64.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une modification de forme, M. le Président, puisque c'est l'article 82 du code actuel qui se retrouve maintenant à l'article 64.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 64? Est-ce que l'article 64 est adopté?

M. Doyon: Sur cet article, M. le Président.

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

M. Doyon: Parmi les conditions qui peuvent être imposées - j'imagine qu'il y en a un certain nombre, elles sont toutes là - est-ce qu'il y a une condition qui pourrait être imposée, par exemple, de ne pas conduire une voiture passé telle heure le soir ou de telle heure le soir à telle autre heure le matin? Est-ce que c'est une condition qui existe?

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

M. Lalande: Oui, c'est effectivement une des conditions avec lesquelles on peut émettre un permis de conduire, surtout dans les cas de restrictions médicales. Par exemple, quelqu'un qui a des problèmes de vision, de visibilité, ne pourrait pas conduire de telle heure à telle heure. C'est surtout relié aux conditions médicales. On peut donner toutes sortes d'aménagements au permis de conduire, de manière à permettre à quelqu'un de conduire tout en respectant la sécurité routière.

M. Doyon: La raison de ma question, M. le Président, c'est que je pense - on y faisait allusion tout à l'heure - aux tout jeunes conducteurs ou conductrices qui ont à peine 16 ans, à qui l'on donne finalement le même privilège de conduire qu'à tout le monde. Ma première tentation serait de dire que 16 ans, pour parler franchement, c'est trop jeune pour conduire. À 16 ans - moi, je m'en fous maintenant, mes enfants sont plus vieux que cela - j'ai toujours trouvé cela presque inacceptable - en tout cas, cela ne me regardait pas - de voir les enfants des voisins partir et, très souvent, amener les miens. Ils avaient à peine 16 ans. Ils avaient leur permis de conduire, ils avaient passé les tests et tout cela, et ils avaient suivi les cours, etc., mais ils avaient 16 ans. Ma première tentation serait de dire que 16 ans, c'est trop jeune.

Maintenant, je sais qu'il y a eu beaucoup de discussions là-dessus et que notre société en est une où les jeunes s'affranchissent rapidement. La raison pour laquelle je posais cette question, c'est celle-ci: Faute de retarder l'émission d'un permis de conduire à 17 ans ou même 18 - je ne serais pas contre cela - pourquoi ne leur dirait-on pas - d'ailleurs, les statistiques sont là - de ne pas conduire de telle heure le soir à telle heure le matin? S'ils veulent conduire, qu'ils conduisent le jour où c'est beaucoup moins dangereux, où, statistiquement, c'est prouvé, il y a moins d'accidents.

Cela simplifie la tâche des parents, cela responsabilise les enfants, cela permet d'accéder à l'âge adulte par étapes. À 16 ans, on ne fait pas la même chose qu'un grand fait, qu'un adulte fait.

La régie pourrait-elle considérer la possibilité, surtout si elle peut le faire par règlement - je le soumets comme cela - si des jeunes de 16 ans ont le droit de conduire, ont un permis de conduire, de voir s'il n'y aurait pas lieu d'assortir cela d'une condition concernant l'heure à laquelle on leur permet de conduire? Je le fais dans le but de protéger les jeunes. Il n'y a rien de plus triste que de voir des jeunes comme on en voit... C'est presque tout le temps le soir. Le soir, c'est à ce moment que se passent le plaisir, le "fun", les parties, la vitesse, les courses, etc. Le jour, on est plus porté à aller à un certain endroit, à dire où on va, à revenir et à être facile à retracer, etc. Si la régie a le droit d'émettre des conditions de cette nature, pourquoi ne pas songer à la possibilité d'émettre des permis à des jeunes personnes de 16 ou 17 ans, assortis de conditions semblables, ce qui serait une gradation dans l'atteinte de la maturité? En tout cas, cela ne me scandaliserait pas et même j'y verrais un certain avantage.

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

M. Côté (Charlesbourg): Je pense qu'il faut regarder un peu ce qui se passe ailleurs, dans les provinces canadiennes et aux États-Unis, parce qu'on utilise à peu près le même territoire. Le seul endroit où, pour qu'un jeune ait un permis, on exige plus de 16 ans, soit 17 ans, c'est à Terre-Neuve. Dans le cas de la Colombie britannique, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Manitoba, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, du Québec et de la Saskatchewan, l'âge minimal est de 16 ans; pour les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon, 15 ans, et l'Alberta, 14 ans. Aux États-Unis, il y a un État qui exige 17 ans; 14 États, 16 ans; un État, 15 ans et 8 mois; 5 États, 15 ans et 6 mois; 21 États, 15 ans, et 9 États, 14 ans. On se situe donc dans le courant nord-américain, du moins dans la moyenne.

Il est clair que le débat est assez difficile. Quand on regarde les journaux des fins de semaine, c'est frappant. Ce qu'on apprend, c'est qu'à deux heures, trois heures de la nuit, trois ou quatre jeunes sont morts dans un accident de voiture. Ce sont toujours des pertes à déplorer. Je pense qu'il faut le dire, ce sont des calvaires pour les familles qui vivent ces situations. Je ne l'ai pas en main - dans les prochains jours, on pourra peut-être le déposer - mais ce qu'il faudrait voir, c'est si, effectivement, les jeunes de 16 à 18 ans sont la cause des accidents ou si

ce ne sont pas plutôt les jeunes de 18 à 24 ans. Selon nos prétentions, après avoir analysé très rapidement les statistiques - on pourra les déposer - ce sont davantage les 18-24 ans qui sont pris dans des accidents spectaculaires, qui sont dénoncés au cours des fins de semaine, et non pas les 16-18 ans. Dans ce sens, je pense qu'il faut être prudents dans ce que nous adoptons comme attitude de façon à ne pas pénaliser une catégorie de jeunes qui ont un comportement, peut-être pas nécessairement exemplaire, mais quand même pas différent de la moyenne.

Cela explique peut-être le rapport de notre professeur de l'Université de Montréal qui disait que les deux premières années sont les années où on retient davantage la formation dans les écoles de conduite, puisque les 16-18 ans seraient moins touchés que les 18-24 ans. Dans ce sens-là, cela pourrait être intéressant, mais il est certain qu'au cours des prochains jours on pourra s'y sensibiliser davantage en déposant les statistiques des catégories d'âge de ceux qui sont impliqués dans les accidents d'automobilistes.

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

Mme Harel: Simplement une remarque pour vous dire que quelqu'un qui n'est pas familier avec le secteur des transports, comme je pouvais l'être il y a quelques mois, est assez surpris, en y venant petit à petit, de voir à quel point c'est un secteur qui est réglementé dans tous ses aspects. Évidemment ce n'est pas le cas de la sécurité routière, mais c'est aussi un secteur d'activité commerciale qui donne lieu à une réglementation en transformation, compte tenu de l'évolution dans ce secteur. Mais, simplement en termes de réglementation, je souhaite, quand il y a règlement, qu'il puisse y avoir une étude faite par les parlementaires. On a fait état de plusieurs règlements, et cela a été un souci constant du parti ministériel, lorsqu'il était dans l'Opposition. C'était, d'ailleurs, un souci du parti de l'Opposition, à l'époque. Je me souviens du député de Trais-Rivières qui a fait, avec des collègues des deux côtés de la Chambre, une longue recherche qui les avait même amenés en Angleterre...

M. Côté (Charlesbourg): Et le député de Westmount.

Mme Harel: Également. ...pour se rendre compte qu'il devait y avoir un contrôle parlementaire sur la réglementation. Ce contrôle parlementaire permet un certain refroidissement des ardeurs réglementaires.

De toute façon, le député de Louis-Hébert va convenir que, lorsqu'il y a déjà

l'usage d'un privilège, lorsque c'est déjà en usage, il est bien plus difficile de le remettre en question que d'examiner s'il faut l'attribuer. C'est peut-être la première constatation dans la réflexion que l'on fait sur les conditions qui doivent être assorties à l'émission de permis pour les jeunes. La possibilité d'avoir un permis à 16 ans est déjà en usage. Alors, c'est donc à partir de cette réalité qu'il faut travailler maintenant plus en termes de formation à la sécurité routière. Il demeure que mon souci, c'est certainement que l'on ait le plus possible, dans le domaine des transports, un contrôle parlementaire de la réglementation.

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, là-dessus, vous vous souviendrez sans doute que le ministre de la Justice actuel, M. Marx, a fait adopter une loi sur les règlements qui permet davantage à l'opinion publique de se sensibiliser à l'implication de l'ensemble des règlements; ce n'est qu'à de très rares exceptions qu'il n'y a pas de prépublication et un délai suffisamment long pour que les gens puissent s'exprimer pour arriver par la suite à l'adoption finale et permettre ainsi d'abord au gouvernement de recevoir des commentaires, des recommandations et de faire, si bon lui semble ou s'il y a justification, les aménagements possibles.

Il y a donc une première amélioration et cela ne me répugne pas du tout de penser qu'éventuellement le ministre des Transports pourrait venir discuter d'un certain nombre de règlements à la commission parlementaire, que ce soit en ce qui concerne la Régie de l'assurance automobile ou que ce soit en ce qui concerne le ministère des Transports lui-même.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 64 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 65.

Dispositions particulières au permis d'apprenti conducteur et au permis de conduire

M. Côté (Charlesbourg): L'article 65, M. le Président?

Délivrance des permis

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

M. Côté (Charlesbourg): Je m'excuse,

c'est une modification de forme et l'article se lit ainsi: "Pour conduire un véhicule routier, une personne doit être titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite de ce véhicule tel que déterminé par règlement." Cela tombe sous le sens et on a simplifié l'article.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 65 est adopté?

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

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 66.

M. Côté (Charlesbourg): Qui est libellé comme suit et qui remplace l'article 69 et 69.1 du texte actuel: "Pour obtenir un premier permis de conduire autorisant la conduite d'un véhicule automobile autre qu'un cyclomoteur, une personne doit avoir suivi avec succès un cours de conduite approprié à la conduite du véhicule et approuvé par la régie." Alors, ce que l'on a dit tout à l'heure, c'est qu'effectivement cela reformule l'article 69 et 69.1 et on a presque eu le débat concernant cet article-là il y a quelques instants.

Le Président (M. Saint-Roch): Cela va. Est-ce que l'article 66 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 67.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 67 se lit ainsi: "Pour obtenir un permis, une personne doit réussir les examens de compétence de la régie, qui en établit les formalités, les modalités et le contenu pour chacune des classes de permis.

"Cette personne doit être âgée d'au moins 14 ans dans le cas d'un permis autorisant exclusivement la conduite d'un cyclomoteur et d'au moins 16 ans dans les autres cas."

Ce nouvel article 67 regroupe les articles 67, 69 et 69.1, 70 et 91 du code actuel. Il y a donc simplification très évidente.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 67 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 68.

(22 h 30)

M. Côté (Charlesbourg): L'article 68 remplace l'article 71 actuel et se lit comme suit: "Un mineur qui demande un permis doit fournir à la régie le consentement écrit du titulaire de l'autorité parentale ou, à défaut d'un tel titulaire, celui de la personne qui a la garde légale de ce mineur.

"Le premier alinéa ne s'applique pas au mineur émancipé ou commerçant qui établit la preuve de son état ou statut."

Peut-être un commentaire concernant le deuxième alinéa. Cette disposition de droit nouveau accorde au mineur émancipé ou commerçant...

Une voix: C'est cela, oui. Le mineur émancipé ou commerçant. Le mineur commerçant...

M. Côté (Charlesbourg): Vous allez m'expliquer cela tantôt... le même privilège à l'égard de l'obtention d'un permis que celui qu'il possède à l'égard de l'immatriculation en vertu du second alinéa de l'article 20 du projet de loi.

Je me réserve le droit de la première question, M. le Président.

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

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on pourrait m'expliquer: Un mineur émancipé ou un commerçant.

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

M. Lalande: Sans embarquer dans les détails techniques du droit - on laissera les juristes le préciser - c'est que le mineur émancipé, le mineur qui est commerçant et qui fait fonctionner un commerce est, par définition, un mineur émancipé. Dans ses fonctions, il a le pouvoir d'un majeur; quand il contracte, par exemple. Un mineur n'a pas le droit de contracter, mais s'il est commerçant, il peut aussi contracter.

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

M. Dufour: ...distribue tes journaux.

M. Lalande: Il peut être émancipé par le mariage aussi.

M. Dufour: Quelqu'un qui distribue les journaux, est-ce quelqu'un qui contracte?

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

M. Lalande: En fait, je pense que c'est matière à interprétation. Je pense qu'il y a

lieu, si c'est son commerce, au fond... Si c'est tout simplement un distributeur, c'est autre chose. Mais s'il organise son commerce... Encore une fois, je ne voudrais pas embarquer dans les détails techniques du Code civil, je laisserais peut-être cela à Me Journeuit-Turgeon.

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

M. Dufour: Il y a peut-être un autre point. On parle d'un mineur. Si on regarde la définition du dictionnaire pour "mineur"... Je comprends que vous allez me dire que c'est l'usage, etc., mais pourquoi... Parce qu'il y a quelque chose écrit dans la loi d'une façon, c'est toujours pareil. J'y verrais: Une personne d'âge mineur. Parce qu'un mineur, ce pourrait bien être quelqu'un qui travaille dans les mines. Vous allez me dire: Ce n'est pas cela que cela veut dire.

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

M. Dufour: Pour un laïc, comme on dit, pour quelqu'un qui n'est pas un avocat ou une avocate.

Mme Journeuit-Turgeon: L'âge de la majorité est défini au Code civil et on utilise le terme "mineur" également. L'expression "mineur émancipé" est consacré en droit, alors...

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

M. Lalande: Et ce ne pourrait pas être un mineur qui travaille dans les mines, puisque les mineurs n'ont pas le droit de travailler dans les mines à seize ans. Sauf erreur, il me semble que cela a été aboli depuis plusieurs années.

M. Dufour: Je ne sais pas s'il...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 68? Est-ce que l'article 68 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 69.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 69, M. le Président, c'est une modification de la forme. L'article 69 actuel remplace l'article 72 et se lit comme suit: "Pour obtenir ou renouveler un permis, un personne doit payer à la régie les droits et les frais fixés par règlement ainsi que le montant fixé en vertu de l'article 151 de la Loi sur l'assurance automobile. Elle doit également satisfaire

aux conditions et aux formalités établies par règlement.

"Toutefois, lorsqu'une personne ne demande le renouvellement de son permis d'apprenti conducteur que pour la durée de la séance pratique de son examen de compétence, elle n'est pas tenue de verser les sommes prévues au premier alinéa."

C'est nouveau, ce n'est pas uniquement une modification. Le deuxième alinéa est nouveau.

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

M. Lalande: Au fond, c'est le cas de ceux qui avaient un permis d'apprenti conducteur qui venaient à échéance après six mois et qui, pour des raisons ou pour d'autres, n'avaient pas eu le temps d'aller passer leur examen pratique devant la Régie de l'assurance automobile. Si, après six mois, ils se présentaient à la Régie de l'assurance automobile, on était obligé de leur renouveler leur permis d'apprenti conducteur et ils devaient payer 25 \$ simplement pour passer l'examen.

On se dit: Dans ces cas, s'il a fait ses six mois et si c'est seulement pour passer l'examen pratique, il pourra le passer sans avoir à payer à nouveau et sans obtenir à nouveau un permis d'apprenti conducteur.

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

M. Dufour: Est-ce que cela veut dire que la personne qui aurait payé une fois pour avoir un permis d'apprenti conducteur pourrait le renouveler de six mois en six mois jusqu'à ce que... J'ai un cas dans le comté de Jonquière et je pense que c'est difficile de le résoudre. C'est quelqu'un qui n'a pas le moyen de se payer un permis de conduire, c'est un bénéficiaire de l'aide sociale et j'imagine que quand il va travailler - s'il travaille un jour - la première chose qu'il va faire, ce sera sûrement de s'acheter un moyen de transport. C'est important pour lui. Il n'a jamais été capable. Même dernièrement, il m'a demandé si c'était possible d'avoir des subventions pour se payer un permis parce que pour lui, c'est le rêve de sa vie. Il n'a pas grand rêve, dans le fond. Il a déjà eu un permis d'apprenti conducteur, mais il n'a jamais eu de permis final et il n'aurait pas le moyen de se payer un permis final. Il prétend que, s'il avait un permis permanent - c'est une prétention, il reste à le démontrer - il pourrait peut-être avoir plus de facilité à travailler.

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

M. Côté (Charlesbourg): Y a-t-il beaucoup de cas comme cela dans le comté de Jonquière?

M. Dufour: J'en connais un.

M. Côté (Charlesbourg): Si le député était généreux, il réglerait cela. Il aurait créé un emploi! De l'altruisme!

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

M. Dufour: Je pourrais peut-être devenir ministre et demander un chauffeur. Donnez-moi donc la recette, M. le ministre.

M. Côté (Charlesbourg): On pourrait peut-être régler cela tous les deux. Comme vous avez souhaité l'être et que la malchance du 2 décembre 1985 vous a tombé dessus, on peut se partager les frais de la première année.

M. Dufour: Mais, pour répondre à la question précise, je trouve que c'est le "fun", le ministre est très ouvert. Je pense qu'il s'aperçoit que l'Opposition collabore aussi très bien avec le gouvernement. C'est un projet de loi qui est très important. La question que je posais est: Est-ce que quelqu'un pourrait renouveler indéfiniment son permis de conducteur d'après le libellé de cet article?

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

M. Lalande: Rien n'empêche dans la loi de renouveler le permis d'apprenti conducteur de fois en fois pour autant qu'on paie les droits qu'on doit pour cela. Ce serait peut-être abusif de limiter à une fois ou deux le renouvellement du permis d'apprenti conducteur. Les gens peuvent avoir des difficultés à réussir leur cours de conduite de sorte qu'ils doivent se reprendre plusieurs fois. Cependant, j'attire votre attention sur le fait qu'un permis d'apprenti conducteur n'équivaut pas à un permis. On doit en tout temps être accompagné pour conduire. C'est sûrement là un handicap qui devient assez pénible. On doit être accompagné de quelqu'un qui a un permis de conduire. C'est une condition...

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

M. Dufour: Mais quelqu'un qui aurait un permis temporaire aurait-il le droit de conduire?

M. Lalande: Non.

M. Dufour: Non plus? Cela prend

quelqu'un. Je ne sais pas comment il fonctionne, il faudrait peut-être que je pose d'autres questions. Je ne suis pas un spécialiste dans le domaine. J'ai trouvé que c'était tout de même un cas surprenant.

M. Côté (Charlesbourg): Il faisait du taxi...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 69? Est-ce que l'article 69 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 70.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 70 se lit comme suit: "Pour faire changer la classe de son permis ou pour lui ajouter une autre classe, une personne doit satisfaire aux conditions d'obtention d'un permis de la classe qu'elle demande." C'est clair. Je pense que le texte propose d'établir que le changement ou l'addition d'une classe entraîne les mêmes exigences que pour l'obtention d'un permis. Je pense que c'est tout à fait normal.

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

M. Dufour: M. le ministre, est-ce que vous gardez les classes de conducteur et de chauffeur? Est-ce que chauffeur de taxi est devenu une autre classe?

Une voix: Oui.

M. Dufour: Spécifique?

Une voix: Oui.

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

M. Lalande: Les classes de chauffeur et de conducteur n'existent plus.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a une différence entre quelqu'un qui conduit une auto "automatique" ou quelqu'un qui conduit une auto "manuelle", en voiture de promenade?

M. Lalande: C'est la classe 42,

M. Dufour: La classe 42.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 70 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle

maintenant l'article 71.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 71 se lit comme suit: "Le titulaire d'un permis de conduire d'une classe autre que celle autorisant la conduite d'une motocyclette qui désire ajouter une telle classe à son permis doit avoir suivi avec succès un cours de conduite approprié à la conduite d'une motocyclette et approuvé par la régie." L'article 69.1 du code actuel ne prévoit pas de façon expresse l'obligation de suivre un cours de conduite pour être autorisé à conduire une motocyclette lorsqu'une personne est déjà titulaire d'un permis de conduire. Cette obligation n'existe actuellement que grâce à l'interprétation large de cet article. Le texte proposé efface l'ambiguïté qu'on retrouve actuellement à l'article 69.1. Je pense que cela demande effectivement certaines habiletés et certaines connaissances autres pour conduire une moto au lieu d'une automobile et, dans ce sens, il est clair que c'est du neuf, mais c'est du neuf qui est nécessaire.

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

Mme Harel: Cela veut donc dire que, dorénavant, le père ou le mère ne pourront plus emprunter la motocyclette, même s'ils ont des années d'expérience dans la conduite automobile, dans la connaissance de la sécurité routière, sans passer des examens.

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

M. Lalande: Ce n'est pas ce que cela veut dire. Si une personne a la classe 54, pour être précis, le droit de conduire une moto, comme plusieurs d'entre nous l'avons, les droits acquis demeurent. Vous avez le droit de conduire une motocyclette. On dit simplement quelqu'un qui a suivi un cours de véhicule de promenade. Seulement ceux qui doivent suivre ce cours ne pourraient pas conduire une motocyclette automatiquement. On n'adjoint pas automatiquement la classe 54. Ils devront suivre un cours de motocyclette. Ce sont les nouveaux. Ceux qui possèdent déjà la classe 54, évidemment, n'ont pas besoin de suivre de nouveaux cours.

Mme Harel: Cela ne vaut que pour les futurs titulaires de permis.

M. Lalande: C'est exact.

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

M. Dufour: Le permis le plus courant, c'est celui de la classe 42? Ce n'est pas tout le monde qui détient un permis de

classe 54. Là, vous obligez, par cet article, d'avoir suivi avec succès un cours de conduite approprié à la conduite d'une motocyclette. Donc, il n'est pas question... La personne peut avoir des habiletés. Elle peut avoir conduit sans détenir un permis de classe 54. Cela a pu arriver. Tel que l'article est libellé, cette personne sera exclue. Il faut penser que les motocyclettes, aujourd'hui, il y en a qui sont aussi dispendieuses qu'une automobile. Les gens qui en possèdent - je ne sais pas s'ils détiennent un permis de classe 54 pour pouvoir conduire - mais je trouve que ces gens conduisent d'une façon exemplaire. Je ne parle pas des motards. Je connais des gens d'un certain âge, des jeunes couples. C'est vraiment comme une automobile.

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

M. Vézina: M. le député de Jonquière, lors du renouvellement du permis de conduire, il y a quelques années - je ne me rappelle pas quelle année - on demandait à tous les conducteurs s'ils voulaient avoir la possibilité de conduire une moto. Même si les jeunes n'avaient pas conduit, ils cochaient et, à ce moment-là, il y a un pourcentage inoui de gens... Je pense que Mme Harel vient de découvrir qu'elle détient un permis de classe 54.

De fait, il y a un très très grand nombre de conducteurs qui ont cette permission de conduire. Mais, ce qui est dangereux à l'heure actuelle, c'est précisément des gens qui n'ont jamais monté sur une moto - c'est mon cas - qui détiennent un permis de classe 54 et qui s'embarquent du jour au lendemain sur une moto. C'est extrêmement dangereux. Ici, on essaie de prévenir, de dire aux gens que c'est dangereux de monter sur une moto, si vous n'en avez jamais fait, même si vous avez un permis de conduire depuis 30 ans. Ce n'est pas la même chose.

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

M. Dufour: Je comprends, mais pourquoi n'y aurait-il pas possibilité pour ces gens de passer un examen à la régie et qu'elles soient reconnues comme étant aptes, compétentes, pour conduire une motocyclette?

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

Mme Harel: M. le Président, me permettez-vous une question? Est-ce que c'est dangereux de conduire une motocyclette? Pourquoi cela serait-il plus dangereux, par exemple, que de conduire une

bicyclette? C'est le fait d'enfreindre les règlements qui sont dangereux, le fait d'avoir une conduite dangereuse. Mais, en tant que tel, conduire n'est pas nécessairement dangereux.

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

M. Côté (Charlesbourg): Conduire une automobile n'est pas dangereux, mais faire conduire une automobile par quelqu'un qui ne sait pas conduire une automobile, c'est dangereux. C'est exactement le même principe au sujet d'une moto. La moto offre beaucoup moins de protection dans la vitesse et bien d'autres choses. Juste une information qui pourrait éclairer la lanterne des parlementaires qui étaient ici en 1985, cet article existe. Il était plus ambigu. Il est clarifié maintenant, mais il a été adopté en 1985, par la loi 54 qui amendait la Loi sur la Régie de l'assurance automobile. C'était en 1985. Cette mesure existe déjà, mais on clarifie le texte pour le rendre plus efficace.

Le Président (M. Saint-Roch): Je m'excuse, M. le ministre. Nous allons suspendre la séance maintenant pour assister à un vote.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, cela fait longtemps qu'on l'attend.

Le Président (M. Saint-Roch): La commission reprendra ses travaux après le vote.

(Suspension de la séance à 22 h 45)

(Reprise à 23 h 1)

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

La commission de l'aménagement et des équipements reprend maintenant ses travaux. Au moment de la suspension, nous en étions à l'article 71. Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 71?

M. Côté (Charlesbourg): Il a été adopté, M. le Président, l'article 71 avec l'exemple...

Le Président (M. Saint-Roch): Non.

M. Côté (Charlesbourg): ...de la loi qui avait été adoptée en 1985 et qui portait le no 54. Ce que l'on faisait, ce n'était que de clarifier, sur le plan de la forme, ce qui existait déjà et était adopté en 1985.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 71 est adopté?

M. Dufour: Il faut l'adopter à nouveau.

Des voix: Oui.

M. Dufour: Je suis en train de dire à ma collègue que l'on est presque tous en conflit d'intérêts. J'ai regardé sur mon permis et j'ai un "54". Je ne savais même pas pourquoi, je pensais que c'était mon âge.

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 71 est adopté?

Des voix: Oui, adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 72.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 72 se lit ainsi: "Le titulaire d'un permis de conduire d'une classe autorisant uniquement la conduite d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur qui désire ajouter à son permis une classe autorisant la conduite de tout autre véhicule routier doit avoir suivi avec succès un cours de conduite approprié à la conduite d'un tel véhicule et approuvé par la régie."

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 72 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 73.

M. Côté (Charlesbourg): À l'article 73, M. le Président, il y a une modification de forme ainsi qu'un ajout. L'article se lit comme suit: "La régie peut exiger d'une personne qui demande l'obtention ou le renouvellement d'un permis, d'en faire changer la classe ou de lui en ajouter une autre, ou de faire supprimer une condition y apparaissant, qu'elle se soumette à un examen médical ou optométrique et qu'elle lui remette un rapport de cet examen dans les plus brefs délais.

"La régie peut requérir que l'examen soit fait par un optométriste ou un médecin qu'elle désigne nommément ou par un médecin dont elle détermine la spécialité."

Cela reprend l'article 73 actuel ainsi que l'article 93. Le deuxième alinéa est un ajout qui vise à permettre à la régie de choisir nommément le médecin ou l'optométriste qui procédera à l'examen ou de choisir la spécialité du médecin qui devra procéder à l'examen, de façon à s'assurer de la valeur de l'examen et de l'expertise du médecin en fonction des problèmes médicaux en cause.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 73?

Mme Harel: Si je comprends bien, M. le Président, il y a des conversations en aparté de chaque côté.

M. Dufour: Supposons, j'aurais peut-être une...

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

Des voix: Ha! Ha! Ha!

Le Président (M. Saint-Roch): Je vais suivre vos conseils, Mme la députée de Maisonneuve. Est-ce que l'article 73 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Je comprends que c'est un article qui est juste reporté par rapport à ce qui existe. Supposons que quelqu'un ne voudrait pas se soumettre à cela pour une raison ou pour une autre: il refuse, mais il va poursuivre. Le fait que c'est écrit dans la loi, est-ce que cela enlève le droit à une personne qui pourrait dire: Je ne me soumetts pas, parce que vous ne m'avez pas démontré d'une quelconque façon que j'ai besoin d'un examen pour conduire. Qu'est-ce qui arriverait dans un cas comme cela?

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce qu'il faut comprendre, c'est que la personne peut aller en appel. Je pense que c'est nouveau. Il n'y avait pas de possibilité d'appel et on l'a fait ajouter, compte tenu du fait que c'est la régie qui choisit le spécialiste. Cela peut, à l'occasion, porter préjudice en disant que tel médecin est plutôt un médecin de la régie.

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

M. Lalande: Ce que cela permet, c'est quand on présume qu'il peut y avoir un rapport de complaisance ou qu'on ne pense pas que le médecin est... Alors, on va indiquer nous-mêmes quel médecin on doit aller voir dans les cas de spécialité. Ce sera toujours un médecin spécialiste qu'on demandera d'aller voir à ce moment pour être capable de corroborer un premier rapport médical qui aurait été fait.

Mais dans tous les cas où il y a une décision de la régie qui refuse l'immatriculation, il y a un droit d'appel accordé aux gens où ils peuvent aller en appel devant la Cour provinciale. Le droit d'appel existait, mais ce qui est nouveau, c'est qu'on va donner un délai de 60 jours aux gens pour que - c'est la fameuse règle de pouvoir se faire entendre - quelqu'un puisse venir expliquer pourquoi on ne devrait pas lui suspendre son permis de conduire.

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

M. Dufour: Quand la régie exige cet examen - ce n'est pas écrit là-dedans - est-ce que vous devez avoir un doute raisonnable ou basé sur des faits précis? Je pense toujours à des questions de discrimination. Par exemple, quelqu'un aurait des préjugés contre quelqu'un pour une raison ou pour une autre et il commence à lui causer des problèmes: il lui dit: Tu vas aller passer un examen. Il y a un coût attaché à cela qui s'ajoute au coût des permis. À force d'en mettre, cela finit pas faire des sommes assez importantes.

Est-ce que déjà vous vous êtes rendu compte que, des fois, vous avez demandé des examens médicaux où la présomption du fonctionnaire était complètement erronée, où il n'y avait rien qui empêchait l'individu de conduire et où il n'y avait pas de restriction à la fin de cela?

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

M. Lalande: Non, nous n'avons pas véritablement de cas. Il y a peut-être des cas particuliers, mais très rares où vraiment il y avait de la mauvaise foi, où c'était vraiment un rapport médical qui portait à confusion et qui n'était pas correct. Mais pour que vous saisissiez bien et que vous compreniez le fonctionnement de ceci, c'est que l'individu qui veut avoir un permis de conduire et qui a une maladie ou une déficience est soumis à l'examen par la Régie de l'assurance automobile. Nous avons à cet effet un comité consultatif médical et optométrique qui examine les cas de doute selon des normes... Nous avons un guide médical qui est un règlement qui spécifie exactement pour toutes les maladies imaginables les règles sous lesquelles non seulement on peut conduire un véhicule mais quel type de véhicule.

Par exemple, pour un véhicule d'urgence ou un autobus, on a besoin de plus de spécifications médicales que pour un véhicule de promenade. C'est analysé dans un premier temps par le truchement de la grille du guide médical. Dans les cas de doute, nous avons un comité consultatif qui est constitué de médecins spécialistes qui sont chez nous, mais aussi des gens de l'extérieur. Il y a même neuf spécialistes qui siègent régulièrement au comité consultatif et, à la suite de cela, une décision est prise par la régie.

C'est une décision quasi judiciaire qui est prise à ce moment. C'est de cela dont on peut appeler. Mais ce n'est pas un endroit où il y a vraiment des abus. C'est assez rare et je vous dirai que pour le comité consultatif ou la régie, ce n'est pas

d'empêcher quelqu'un de conduire. Au contraire, c'est d'assurer l'ouverture, en autant que la sécurité routière est préservée.

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

M. Côté (Charlesbourg): Dans le but de ne pas... Je me suis déjà fait prendre une fois à l'Assemblée nationale à dire des choses qui n'étaient ni tout à fait vraies ni tout à fait fausses. Je ne voudrais pas recommencer. D'ailleurs, j'en avais fait la promesse formelle à l'Assemblée. L'article 81 dit ceci: "La régie peut 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° refuse de se soumettre à un examen médical ou optométrique ou omet de lui remettre le rapport d'un tel examen".

Par la suite, en regardant l'article 557, il y a appel à la Cour provinciale dans le cas d'un certain nombre d'articles dont l'article 81 que je viens de vous mentionner. Je pense que cela rétablit..

M. Dufour: Mais il me reste toujours le petit doute dans l'esprit. Là, vous me dites que c'est basé la plupart du temps... Je comprends ce que... Je ne sais pas si c'est le vice-président ou le directeur...

M. Côté (Charlesbourg): C'est le vice-président.

M. Dufour: Le vice-président m'informe que c'est toujours en considération, la plupart du temps, par grilles. Mais est-ce possible qu'un fonctionnaire en autorité puisse décider, en voyant quelqu'un, qu'il a besoin d'un examen médical? La personne dit: Je me sens bien. Que voulez-vous faire? Il va passer son examen médical puis effectivement, il n'a rien d'anormal, il n'y a rien qui l'empêche de conduire d'une façon normale. Qu'en est-il du coût supplémentaire qui a été occasionné à cette personne? C'est dans ce sens-là que je... Comprenez-vous?

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

M. Lalande: Pour répondre à cette question, je dirai qu'il est sûr que tout fonctionnaire dans l'exercice de ses fonctions peut abuser de son pouvoir, mais il est soumis d'abord au contrôle de son patron. En l'occurrence, le vice-président serait contrôlé par le président dans ces cas-là, si cela venait à ses oreilles. C'est un premier point qui est important. Il y a des procédures judiciaires aussi à l'intérieur de cela qui forceraient quelqu'un à délivrer un permis de conduire. Je comprends qu'ils sont judiciaires, mais les coûts pourraient être... Je pense par exemple au mandamus qui forcerait un

fonctionnaire, compte tenu du guide, à délivrer le permis de conduire et sûrement que l'avocat qui poursuivrait demanderait que les frais soient contre l'individu et si, erronément, il a excédé sa juridiction et qu'il l'a fait de mauvaise foi, il sera condamné aux frais. Dans le cas de faute lourde, comme vous le savez, il pourrait être condamné à effet personnel pour lui.

Une voix: Et c'est enregistré, à part cela.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 73 est-il adopté? Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: On n'est plus à l'époque où l'Assemblée nationale adoptait par projet de loi privé des conditions qui enlevaient le permis de conduire. Je pense à Gérard Picard qui était président du CTC à l'époque et qui s'était vu retirer son permis de conduire par projet de loi privé, ici, à l'Assemblée nationale. Cela fait partie de notre petite histoire.

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

M. Lalande: Nous avons aussi déjà vu des gens se faire retirer leur permis - pas le permis de conduire, par exemple - dans la cause de Roncarelli. C'était pour d'autres motifs mais qui étaient abusifs aussi, semble-t-il, dans ce cas-là.

Le Président (M. Saint-Roch): L'article 73 est-il adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 74.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 74 dit ceci: "Pour conduire un véhicule de commerce effectuant un transport de biens pour lequel un permis de la Commission des transports du Québec est requis, un véhicule d'urgence, un taxi, un autobus ou un minibus, une personne doit être âgée d'au moins 18 ans et de moins de 70 ans." La modification vise à inclure les véhicules d'urgence, les véhicules de police, d'incendie ou ambulance. De plus la définition du véhicule de commerce public ayant été supprimée le texte a été reformulé pour conserver la restriction d'âge à l'égard de ce type de véhicule.

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

M. Dufour: On est en train d'étudier le projet de loi 92 pour ajuster différentes lois

à la Charte des droits et libertés de la personne. Comme une personne de seize ans a le droit d'avoir un permis, sans aucune restriction - et on en a discuté longuement - ne pensez-vous pas qu'en mettant une restriction, on va un peu contre les prémisses qu'on a établies tout à l'heure?

Si la loi en général reconnaît qu'une personne de seize ans est responsable et capable d'obtenir son permis, et qu'elle peut, dans l'exercice de ses fonctions normales, utiliser un véhicule, pourquoi dans cette question-là lui restreint-on un droit sans aucune autre raison que l'âge? Donc, il peut y avoir une discrimination par rapport à son droit d'individu.

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

M. Lalande: Bien sûr que la discrimination peut être invoquée. Elle l'est d'ailleurs dans certains cas concernant l'âge de 70 ans. Pourquoi à 70 ans oblige-t-on quelqu'un...? Cela s'applique en ce sens-là et je crois que la Cour suprême, en Ontario, a été saisie de ce cas-là qui doit être examiné à l'aide de la charte canadienne.

Dans le cas de l'âge de 18 ans, c'est que pour conduire un véhicule de commerce de la CTQ, un véhicule de transport, c'est un travail qui exige de quelqu'un d'avoir tous les droits qui sont dus à la majorité, au fond. Il faut être capable de conduire ce véhicule et signer des connaissements, etc., parce que c'est relié à la fonction de conducteur pour laquelle on demande que la majorité soit acquise dans plusieurs des cas. Là, il y a évidemment une question de maturité, de sécurité routière tout simplement. C'est pour cela que nous fixons l'âge de 18 ans.
(23 h 15)

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

M. Dufour: Quelqu'un qui a 16 ans a le droit de gagner sa vie. Quelqu'un peut être travailleur à 16 ans, que je sache.

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Dufour: Je vais vous donner des exemples. Il y a des jeunes qui ont été élevés dans le camion de leur père. Ils connaissent cela, ils ont passé leur vie là-dedans. Rendus à 16 ans, ils en ont une connaissance assez grande. Je connais des gens qui ont été élevés dans des camions, ou à peu près. Ces gens, à 16 ou 17 ans, sont capables de conduire. Je connais une dame qui dirige une compagnie de transport et qui est capable de conduire; je ne sais pas si elle a suivi des cours, etc., mais elle connaît très bien le transport. Pour moi, l'âge ne doit pas être le critère définitif.

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

M. Lalande: En vertu de la Charte des droits et libertés de la personne - je pense que Me Bilodeau pourrait vous en faire la lecture - on a le droit de discriminer, dans ce cas précis, compte tenu de l'âge. Encore une fois, on vous rappelle qu'on permet à quelqu'un de conduire un véhicule de commerce, à la condition qu'il n'ait pas besoin d'un permis de la CTQ. C'est un transporteur public, au fond. Il va transporter moyennant une rémunération. On permettrait quand même à un livreur, par exemple, de le faire à 16 et 17 ans. Mais il nous est apparu, sur le plan de la sécurité routière, qu'on devrait être capable de restreindre les véhicules de commerce, les véhicules qui requièrent un permis de transport, qui pourraient se retrouver dans le transport interprovincial ou international. Nous pensons qu'il serait peut-être dangereux de permettre la conduite d'un tel véhicule à une personne de 16 ou 17 ans.

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

Mme Harel: Peut-on prendre connaissance de la disposition de la charte qui permet la distinction fondée sur l'âge?

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

Mme Bilodeau: C'est l'article 10 qui donne les motifs de discrimination interdits, sauf dans la mesure prévue par la loi. Il est possible de faire une discrimination selon l'âge, par exemple, dans la mesure où une loi le permet.

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

M. Dufour: Je voudrais revenir encore une fois sur l'article 68, quand on parle du mineur: "Le premier alinéa ne s'applique pas au mineur émancipé ou commerçant qui établit la preuve de son état ou statut." Cela veut dire qu'on reconnaît dans la loi qu'un enfant de 16 ans qui est capable de passer des actes légaux n'a pas besoin d'un tuteur ou d'une personne responsable pour obtenir son permis. On ne fera pas de discussion très longue là-dessus, mais il me semble que c'est un point qui demande des éclaircissements.

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

Mme Harel: Je crois qu'on ne peut pas enfreindre les motifs de discrimination contenus à l'article 10 sans utiliser le

nonobstant. Je crois que l'interprétation est un peu abusive. À l'article 10, quand on fait référence à la loi, la loi qui suit l'adoption de la charte ne peut pas enfreindre les motifs prévus à la charte sans l'utilisation du nonobstant.

Je vous donnerai mon point de vue personnel sur cette question. Je crois que les distinctions fondées sur l'âge sont très nombreuses dans notre société. À partir de la date d'entrée à l'école en première année qui est établie à l'âge de 6 ans avant le 30 septembre de l'année courante jusqu'à l'âge de la pension de vieillesse qui est établi à 65 ans, avec tous les multiples exemples qu'on pourrait citer, Logirente à 60 ans en passant par l'accès à des bourses d'affaires pour les moins de 30 ans, la distinction fondée sur l'âge est une des données de base de l'organisation de notre société.

Personnellement, j'ai toujours été réfractaire au fait qu'on utilise de façon très partisane la distinction établie entre les moins de 30 ans et les plus de 30 ans quant aux prestations d'aide sociale en invoquant une sorte de discrimination quand, dans le fond, il y a là une distinction qui vaut pour les pensions de vieillesse, pour la rente d'invalidité de la Régie des rentes, qui est beaucoup plus facile à obtenir à 60 ans qu'à 59 ans. Les exemples sont tellement nombreux qu'on n'aurait pas assez de temps d'ici à la fin de la séance pour les nommer tous.

Alors, une distinction fondée sur l'âge, d'une certaine façon, on est allé à l'extrême dans cette matière. J'ai hâte de voir les jugements de la Cour suprême, parce qu'ils vont devoir être assez prudents sinon, c'est tout l'édifice social qui va être miné.

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

M. Laiande: J'aurais une note technique à vous soumettre. C'est que l'actuel article 66 établit cette discrimination à 18 ans...

Mme Harel: Discrimination ou distinction?

M. Laiande: ...cette distinction à 18 ans: "...doit être âgée d'au moins 18 ans et de moins de 70 ans." C'est le texte actuel. Nous l'avons quand même élargi par rapport à ce qu'il était. Si nous avions reporté le texte actuel tel quel, un enfant de 16 ans ou de 17 ans qui est livreur, par exemple, et qui n'a pas besoin de permis de la CTO, on ne le permet pas à l'heure actuelle, mais on le permettrait maintenant. Il y aurait donc un certain élargissement. Ceci dit, la question demeure totalement ouverte à savoir pourquoi ce n'est pas 16 ans ou 17 ans, etc.

Le Président (M. Saint-Roch): Me

Bilodeau.

Mme Bilodeau: Simplement sur le point technique que vous souleviez quant à la dérogation nécessaire à la charte ou le "malgré la charte". Ici, ce n'est pas nécessaire, parce que l'article même le permet. On dit: "sauf dans la mesure prévue par la loi". Donc, une loi particulière peut le permettre sans qu'il soit nécessaire d'indiquer le nonobstant.

Mme Harel: Mais, à ce moment-là, on peut attaquer cette loi comme étant discriminatoire. Bien sûr, c'est évident!

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

Mme Bilodeau: C'est que le législateur prévoit qu'on peut en faire l'exception par une loi.

Mme Harel: Mais tout cela est soumis au pouvoir de contrôle des tribunaux qui peuvent juger que c'est discriminatoire.

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

M. Côté (Charlesbourg): Une de ces bonnes journées, il faut trancher. Je suis sensible aux arguments concernant les 16 ans. Si le législateur veut permettre à un individu de 16 ans et plus d'avoir un permis, il faut quand même convenir qu'on exige la signature des parents. Il y a une distinction très nette entre les deux, car, dans le cas des 18 ans, on ne l'exige pas. Est-ce qu'on devrait franchir le pas additionnel? Je pense qu'on pourrait vivre avec cette disposition encore un bon bout de temps, étant donné que Me Laiande vient de dire qu'il y a un élargissement par rapport à ce qu'on connaissait et que les cas visés par cette mesure sont quand même très limités.

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

M. Laiande: Dans la foulée du ministre, j'ajouterai que nous l'avons fait pour les gens qui ont des permis d'écoles de conduite. C'était à l'âge de 21 ans et, maintenant, c'est à 16 ans. Dans le règlement sur les écoles de conduite, on permettrait à quelqu'un de 16 ans d'être propriétaire d'une école de conduite, dans certains cas. Le critère qui comptera sera celui de l'expérience de la conduite et non pas en fonction de l'âge.

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

M. Dufour: Je suis sensible à ce que M.

Lalande nous explique, à savoir qu'il y a là une modalité d'expérience. En fait, c'est une question qui touche le conducteur où, dans toutes les lois qu'on connaît, la personne de 16 ans, d'après ces lois, est reconnue comme un adulte responsable. Mais je vais plus loin et ce devrait être un argument de nature à convaincre le ministre et la régie. Effectivement, prenons le cas de la personne de 16 ans qui va conduire un de ces véhicules. La personne qui va signer pour elle va y penser deux fois. Il va falloir qu'elle le sache. Pas besoin de la régie pour contrôler cela. Je suis convaincu que les personnes responsables de cette personne de 16 ans, avant d'accepter de signer, elles vont s'apercevoir que cela ne se fait pas comme ça. Quand on regarde les mastodontes qu'on rencontre sur les routes du Québec, des camions qui coûtent 80 000 \$ et 100 000 \$, la personne qui va signer va s'assurer, beaucoup mieux que la régie, s'il est capable et s'il est responsable. À ce moment-là, le critère de l'âge de 16 ans, pour moi, n'est pas un critère qui devrait empêcher cela.

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

M. Côté (Charlesbourg): On est à faire les recherches, mais, de mémoire, il semble bien que, dans le cas des conducteurs de camions, il y ait une nécessité d'avoir au moins deux ans d'expérience de conduite. Il y a des détails techniques et on arriverait aux 18 ans, qui est à l'intérieur...

M. Dufour: Bien, j'aimerais mieux cela.

M. Côté (Charlesbourg): D'accord. Mais par la voie réglementaire c'est...

Mme Harel: Par ailleurs, M. le Président...

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

Mme Harel: ...si on introduit par exemple une disposition qui prévoit deux années d'expérience et que dans le cas d'un décès, le conjoint reprend l'entreprise et ne peut pas faire valoir ces deux années d'expérience, alors on se trouve peut-être à compliquer.

M. Côté (Charlesbourg): C'est-à-dire que l'on n'introduit pas, cela existe actuellement.

Mme Harel: Pour le camionnage?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

Mme Harel: Mais est-ce qu'on l'introduirait pour le véhicule de commerce

public, le taxi, l'autobus ou autre?

M. Côté (Charlesbourg): Dans le cas du taxi, selon les informations que j'ai actuellement - quitte à vous les confirmer - ce serait un an.

Mme Harel: Un an?

M. Côté (Charlesbourg): Oui.

M. Lalande: M. le Président.

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

M. Lalande: Avec un permis de promenade de classe 42, quiconque, indépendamment de l'âge, pour avoir droit de conduire un véhicule 12 de la classe 21, doit avoir deux ans d'expérience de la classe 42. Or, comme on ne peut pas avoir d'expérience avant 16 ans, c'est pour cela qu'on avait arrêté 18 ans pour ces véhicules.

Pour être logique avec ce que je disais tout à l'heure, pour conduire un véhicule de dépanneur, par exemple un "pick-up", un petit camion, on n'a pas besoin de la classe 21, de sorte que l'on permettrait à 16 ans de conduire ces petits camions.

Mme Harel: M. le ministre, à ce moment-là ce serait certainement possible d'amender pour qu'on le prévoie à 16 ans, puisque si à l'article 74 l'âge prescrit est 16 ans, avec les conditions pour conduire un véhicule lourd, on vient remplir toutes les autres formalités.

M. Côté (Charlesbourg): Cela va. M. le Président, je vais vous transmettre un papillon pour remplacer l'article 18 par l'article 16. Cela va, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): On a le papillon immédiatement, M. le ministre. Alors, cela va vous épargner un peu d'ouvrage. Alors, on peut le lire, si cela vous convient: Remplacer à la quatrième ligne le chiffre 18 par le chiffre 16.

M. Côté (Charlesbourg): À la sixième ligne, M. le Président. Attendez un peu. Non, c'est à la quatrième.

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

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. Est-ce que l'article 74, tel qu'amendé, est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 75.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 75: "Une personne dont le permis est expiré depuis trois ans ou plus ne peut le renouveler. Elle doit, pour obtenir un nouveau permis, réussir les examens de compétence visés à l'article 67." Dans ce cas-ci, c'est une modification de forme, puisque c'était l'article 94 du code actuel qui apparaît maintenant à l'article 75.

M. Dufour: Ce n'est qu'une question pour voir si j'ai bien compris. La personne peut passer l'examen, mais elle n'est pas obligée de suivre un cours de conduite à ce moment-ci.

M. Côté (Charlesbourg): C'est cela.

M. Dufour: Cela me plaît.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 75 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté, j'appelle maintenant l'article 76.

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 76 est un peu plus long, mais je vais quand même le lire: "Une personne dont le permis a été révoqué ou dont le droit d'en obtenir un a 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 doit, pour en obtenir un, se conformer aux conditions et formalités établies par règlement.

"Aucun permis ne peut lui être délivré à moins qu'il ne se soit écoulé, depuis la date de révocation du permis ou de suspension du droit:

"1^{er} une période d'un an, si la personne ne s'est vu imposer ni révocation ni suspension au cours des cinq années qui précèdent cette révocation ou suspension;

"2^e une période de deux ans, si la personne ne s'est vu imposer qu'une révocation ou qu'une suspension au cours des cinq années qui précèdent cette révocation ou suspension;

"3^e une période de trois ans, si la personne s'est vu imposer plus d'une révocation ou suspension au cours des cinq années qui précèdent cette révocation ou suspension.

"La période ne peut cependant être moindre que celle de l'ordonnance d'interdiction de conduire rendue en vertu des paragraphes (1) et (2) de l'article 242 du Code criminel."

(23 h 30)

Ce qu'il faut se rappeler c'est ce qu'on

a adopté au printemps, qui fait partie des trois éléments qui donnent des résultats quant aux accidents, aux décès et aux blessés graves.

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

Mme Harel: C'est une modification de forme de l'article qui était déjà en vigueur.

M. Côté (Charlesbourg): C'est tout simplement cela.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 76 est adopté?

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

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 77.

M. Côté (Charlesbourg): L'article 77 est un nouvel article. "Dans le cas prévu à l'article 76, si la personne s'est vu imposer une suspension en vertu de l'article 192, aucun permis ne peut lui être délivré avant la fin de la période de suspension visée aux articles 192 et 193."

L'article 192 se lit ainsi: "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.

M. Lalande: C'est la conduite durant la période de révocation ou de suspension du droit.

Mme Harel: La conduite sans permis de conduire.

M. Lalande: L'article 192, c'est conduire pendant qu'on est révoqué ou suspendu. L'article 193, c'est le principe de la consécution des peines par rapport à la concurrence des peines.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions à l'article 77?

Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: La question de la consécution des peines, cela veut donc dire que les peines s'ajoutent les unes aux autres, s'additionnent. Elles ne peuvent pas être concurrentes. À ce moment, c'est par une loi que l'on décide. Le tribunal ne pourrait pas décider autrement.

M. Lalande: C'est donc dire que quelqu'un qui est sous l'effet d'une révocation pour facultés affaiblies, pendant un an et qui, pendant sa révocation d'un an, a aussi douze points d'incapacité ajoutés à

son dossier de sorte qu'il a aussi une suspension ou une révocation de trois mois en vertu des points d'inaptitude, quinze mois: douze mois, donc l'année plus les autres trois mois. On ne doit pas se permettre ce qui est arrivé dans le passé: quand vous aviez une peine de six mois ou d'un an, on profitait de l'occasion pour plaider coupable à tout, aux points d'inaptitude, par exemple, et on nettoyait tout en même temps à l'intérieur de cela. Cela ne paraissait évidemment pas juste par rapport à d'autres.

Le principe est: Vous faites la durée de votre temps. En d'autres mots, si vous avez une suspension de trois mois, c'est trois mois et l'année s'ajouterait à la suite de cela. Pas de libération.

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

M. Dufour: Est-ce que le temps court pareil? Quelqu'un qui aurait neuf points d'inaptitude, cela prend deux ans avant que cela s'efface, et, pour une raison ou pour une autre, il perd son permis pendant trois mois. Est-ce que ces trois mois vont être ajoutés aux deux années, c'est-à-dire que cela prendra deux ans et trois mois?

M. Lalande: Non, c'est très clair en vertu de la loi. À l'échéance de deux ans, automatiquement les points sont effacés et, évidemment, s'il n'a pas conduit pendant quinze mois, ses points seront effacés. Cela n'empêche pas la suspension.

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

Mme Harel: Donc, tout est consécutif et là on cite les articles 76 ou 79, on fait référence à quoi à ce moment?

À l'article 193, vous établissez premièrement le principe de la consécution des peines et, deuxièmement, vous déterminez quelles peines sont consécutives. Les peines consécutives, pouvez-vous nous les décrire?

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

M. Lalande: Les peines consécutives. À l'article 76, ce sont les infractions en vertu du Code criminel.

Mme Harel: Donc, cela veut dire conduite en état d'ébriété.

M. Lalande: C'est cela. Et délit de fuite et ces choses-là: un an. À l'article 79, ce sont les points d'inaptitude. Vous êtes suspendus avec des points d'inaptitude. Les articles 197, 200, 20T et 202 ce sont les suspensions pour accidents sans assurance.

Les articles 190, 191 et 194 concerne le médical.

Mme Harel: Concernant le médical veut dire quoi?

M. Lalande: Des suspensions d'ordre médical. Par exemple, le permis de quelqu'un qui aurait fait une crise d'épilepsie est suspendu pour une période d'au moins un an pour un véhicule de promenade. Après la dernière crise, il doit s'écouler un délai d'un an. C'est une suspension. Quelqu'un ne pourrait pas avoir un permis de conduire, en d'autres mots, avant...

Mme Harel: Est-ce qu'il y a obligation du médecin de déclarer?

Une voix: On va le voir plus loin.

M. Lalande: Oui, il y a effectivement obligation pour le médecin de le déclarer.

M. Côté (Charlesbourg): C'est comme les limites de vitesse, ce n'est pas très suivi.

Mme Harel: Des études en Californie ont démontré que près de 46 % - si ma mémoire est bonne - des conducteurs qui se voyaient retirer leur permis de conduire continuaient à le faire sans permis et que tout cela ne provoquait qu'une situation d'anarchie plus grande. Avez-vous des chiffres à cet effet?

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

M. Lalande: Pas de façon scientifique parce que c'est un problème de compilation des statistiques que nous avons, mais, d'une façon générale, je vous dirai que nous avons environ 40 000 personnes - je vais passer de 1985... - environ 40 000 permis de conduire par année qui sont révoqués ou suspendus pour la première fois. Vous en avez environ 5000 qui sont des récidivistes - pour une deuxième fois - et environ de 1500 à 2000 qui récidivent pour une troisième fois. Effectivement, c'est une constante qui se renouvelle, non seulement au Québec, mais partout en Amérique du Nord où nous avons des abonnés aux suspensions et aux révocations.

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

Mme Harel: La consécution des peines joue pour les 40 000 premiers, évidemment... Pas nécessairement. Ils peuvent avoir une peine de suspension.

M. Côté (Charlesbourg): 5000 récidivistes.

Une voix: Surtout ceux-là, oui.

Mme Harel: À moins qu'il n'y ait des points d'inaptitude avec une suspension.

M. Dufour: Est-ce dans ce temps-là que quelqu'un va se chercher un permis en Ontario?

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

M. Côté (Charlesbourg): On va tuer cela dans l'oeuf immédiatement. Votre question fait état de ceux qui vont chercher un permis en Ontario. Cela a fait les manchettes d'un bulletin de nouvelles et des journaux sauf que, si on avait eu la précaution de demander au journaliste qui avait tenté l'expérience de nous présenter son permis, il n'aurait pas pu le faire, parce qu'il ne l'a pas obtenu. Il avait fait la démarche, mais il n'avait pas réussi à obtenir le permis. C'est ce que nos vérifications nous ont permis d'obtenir comme renseignement en allant voir en Ontario ce qui s'était effectivement passé. Sa démarche était effectivement vraie, mais elle est vraie pour autant qu'elle aboutit à l'obtention d'un permis et, dans ce cas-là, il ne l'avait pas obtenu.

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

M. Dufour: Mais vous n'avez pas de statistiques qui nous démontrent clairement que cela ne se fait pas? Si j'étais journaliste, je ferais attention parce qu'il pourrait arriver ce qui est arrivé à celui qui a fait une enquête concernant la sécurité à l'aéroport de Mirabel ou de Dorval, le journaliste a été accusé d'avoir trompé les réseaux, avec tout ce que cela comporte.

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

M. Vézina: On est sûr que cela doit se faire parce que quelqu'un peut frauder à n'importe quel moment en donnant une fausse adresse et tout cela. Les gens fraudent n'importe quoi. Sauf que ce qu'on vous dit, c'est qu'il y a un échange entre l'Ontario et le Québec et qu'on peut vérifier, premièrement, à quel endroit le bonhomme réside; deuxièmement, on ne peut pas avoir un permis - c'est ce que le journaliste prétendait - en donnant une case postale. Cela n'est pas impossible. Bien sûr, il doit y en avoir un certain nombre qui fraudent en donnant de fausses adresses, mais c'est quand même limité.

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

M. Lalande: J'ajouterais en complément que ce sont des dispositions que nous verrons un peu plus tard au code concernant la divulgation de renseignements et d'information, mais il y a des accords qui sont en train de se conclure avec les États américains et les provinces canadiennes, de sorte qu'on ne pourra avoir qu'un permis - c'est le principe du permis unique. Si quelqu'un veut avoir un permis dans une autre province, le Québec va en informer le bureau des véhicules automobiles de l'Ontario, de sorte que quelqu'un ne pourra pas avoir deux permis et jouer sur ce niveau-là. Aux États-Unis, cela a joué pendant plusieurs années de façon incroyable, compte tenu de la proximité des États. Par exemple, entre le New Jersey et New York, on n'a qu'à traverser la rue simplement pour aller de l'autre côté- On a créé un registre national pour tous les États-Unis de sorte qu'on est capable de bloquer les buts, un peu en ce sens. Au Canada, on s'appête à faire la même chose entre les provinces. D'ailleurs, cela existe en vertu de la loi, strictement au niveau criminel, parce que c'est le code canadien qui s'applique pour toutes les provinces canadiennes.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 77 est adopté?

Mme Harel: Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 78.

M. Côté (Charlesbourg): C'est une modification de forme, une simplification de l'article 95.1 du code actuel qui devient l'article 78.

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

M. Dufour: Il y a un point qui m'intrigue, toujours dans la loi 92 en ce qui concerne la Charte des droits et libertés de la personne. Même si quelqu'un a été puni pour un acte criminel, il y a toujours un petit bout de phrase qui dit: à moins qu'il n'ait obtenu pardon. Je ne sais pas si la régie a cela. Quand quelqu'un perd son permis pour conduite criminelle, s'il peut l'obtenir à nouveau s'il a obtenu pardon. C'est peut-être difficile de faire un rapprochement par rapport à cela parce que là c'est descendre de classe. Est-ce qu'il y a un article quelque part où c'est prévu?

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

Mme Bilodeau: On va le voir un peu plus loin. Nous avons fait le lien, justement, avec les spécialistes de la Charte des droits

et libertés de la personne du ministère de la Justice pour qu'on prévoie l'exception du pardon. Les régimes de suspension, on va voir cela tout à l'heure.

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

M. Dufour: Ce qui veut dire que, dans les autres articles de cette loi, spécifiquement, est-ce que la question que je pose est contenue?

Mme Bilodeau: Expressément, oui.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 78 est adopté?

Mme Harel: On est toujours à l'article 78, c'est cela? Oui, adopté, M. le Président.

Le Président (M. Saint-Roch): Adopté. J'appelle maintenant l'article 79.

M. Côté (Charlesbourg): C'est l'article 99.1 qui est repris à l'article 79. Ce sont essentiellement certaines modifications de forme.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a des interventions sur l'article 79? Est-ce que l'article 79 est adopté? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Les points d'inaptitude ne sont pas déterminés dans le projet de loi comme tel, mais par règlement, et, nécessairement, on n'a pas à se prononcer là-dessus. Je trouve parfois qu'il y a des causes mineures et les points d'inaptitude... Je ne dis pas dépasser un autobus scolaire. Je pense que ma collègue et moi, là-dessus, on ne bougera pas. Il y a des points qui vont se perdre... En tout cas, je pourrais vous donner des exemples - peut-être en dehors de la commission - où je ne voyais aucune espèce de danger, aucun problème. Des gens perdent trois points automatiquement quand ils sont seuls sur la route et qu'il y a une automobile cachée, quand ce sont des conditions idéales, en pleine clarté, et qu'il n'y a absolument rien qui se produit. On enlève trois points. La personne n'est pas en état d'ébriété, elle est parfaitement lucide, normale, en possession de tous ses moyens, le matin quand toutes ses facultés, tous ses nerfs ou ses réflexes sont bien aiguisés et on le coupe, à un moment donné, pour certaines choses. On aura peut-être l'occasion d'en reparler, mais je trouve que, dans les points d'inaptitude, il y a peut-être des gradations. Il n'y a pas de gradation, à mon sens, qui répande vraiment à cela.

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

Mme Bilodeau: Pour être plus précise dans la réponse que je vous donnais tout à l'heure, je vous réfère à l'article 183 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."

M. Dufour: Je vous faisais confiance, sans même l'article précis. J'attendais d'être rendu là. Je vous remercie.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 79 est adopté?

Mme Harel: Oui, parce que, M. le Président, en fait, la question porte sur les points d'inaptitude et on aura l'occasion d'y revenir, n'est-ce pas? Cela porte sur un excès de vitesse, l'exemple que vous donniez⁷.

M. Dufour: Oui, quand quelqu'un va dépasser de 20 kilomètres dans des endroits où...

Mme Harel: On y reviendra au moment des excès de vitesse. On doit constater qu'il n'y a pas eu de modification. Je pense que c'est sage parce qu'il y a des pressions de diminuer...

M. Dufour: D'augmenter la vitesse permise.

Mme Harel: D'augmenter plutôt la vitesse permise. Excusez-moi.

Le Président (M. Saint-Roch): M. le ministre.
(23 h 45)

M. Côté (Charlesbourg): Là-dessus, j'attends le rapport Philibert qui analyse toute la question. Ce n'est pas une situation facile à décider. Cependant, on peut d'ores et déjà conclure, peu importe ce que sera la décision gouvernementale, que les limites de vitesse actuelles comportent des iniquités. C'est très bizarre, par exemple, que l'on permette aux citoyens de circuler à 100 kilomètres/heure sur l'autoroute 20 et que l'on se retrouve sur une route régionale à 90 kilomètres/heure, ce qui n'est absolument pas comparable. Il y a un système qui est malade quelque part. Soit que la limite de vitesse sur l'autoroute n'est pas assez élevée ou, si elle est correcte, celle de la route régionale est beaucoup trop élevée.

Juste à titre d'indication, au cours de l'été, le comité a fait faire des tests qui sont assez révélateurs. On a installé des radars sur l'autoroute 20 avec des panneaux

de signalisation qui indiquaient fort bien que la limite maximale était de 100 kilomètres/heure; 85 % des individus sont passés à une moyenne de 114 kilomètres/heure. On a changé la signalisation pour mettre une limite de vitesse inférieure, si je ne m'abuse, soit à 60 ou 80 kilomètres/heure et il y avait encore 85 % des gens qui passaient à 114 kilomètres/heure. Selon le comportement individuel moyen, 85 % des gens passent à 114 kilomètres/heure; ils sont donc en état d'infraction. On aura des décisions à prendre à ce sujet. Il faut aussi se dire que c'est sur les routes régionales que les accidents sont les plus nombreux et il est possible que 90 kilomètres/heure sur ces routes, ce ne soit pas satisfaisant. Il faut revoir cela. J'attends, du rapport du comité de signalisation sur les limites de vitesse, des indications dans ce sens. Vous savez, en Allemagne ou en Italie il n'y a pas de limite de vitesse.

Mme Harel: Les gens ont des comportements très prudents.

M. Dufour: Mais il faut s'enlever du chemin.

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

M. Dufour: Je concours...

Mme Harel: J'aimerais avoir les commentaires du président de la région.

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

M. Vézina: En Allemagne, madame, quand on roule à 220 kilomètres/heure sur l'autoroute, c'est pas mal rapide. Il y a 15 % des véhicules...

Mme Harel: Les comportements prudents ne se constatent-ils pas par le nombre d'accidents et par le nombre de victimes? Il semble qu'il y ait un très bon bilan routier.

M. Dufour: Il y a de meilleures routes qu'ici.

M. Vézina: À 220 kilomètres/heure, il y a toujours des victimes.

M. Dufour: Oui, mais, parfois...

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

M. Dufour: Effectivement, je pense qu'il y a vraiment des anomalies. D'ailleurs, nos directeurs régionaux, surtout à l'entrée

des municipalités - il y a des gens qui disent que cela va trop vite, etc. - font des tests et analysent le comportement des usagers, des automobilistes. Quand ils se rendent compte que la vitesse est à peu près de 60 kilomètres/heure et qu'il n'y a presque pas de monde de chaque côté de la route, les gens disent: Cela va trop vite. Mais même les gens corrects vont aller à 80 kilomètres/heure. Je pense que l'on est sévère quant à la mécanique des automobiles, on est sévère quant aux pneus des automobiles. Pour cela, on devrait être exigeant. Cela va aussi avec le degré de responsabilité de la personne. Si vous allez trop vite, les gens vont dire: Pourquoi aurait-on des pneus d'excellente qualité pour nous protéger contre tous les hasards de la route? À 50 kilomètres/heure, on pourrait presque même rouler sans pneu. Qu'est-ce que vous voulez.

M. Côté (Charlesbourg): Cela roule, cela roule.

M. Dufour: Et voilà! On parle de l'autoroute 20 où l'on va à 100 ou à 110 kilomètres/heure. Quand on sort du Parc des Laurentides et que l'on va vers Chicoutimi, on n'appelle pas cela une autoroute, mais ce sont quatre voies divisées, complètement divisées. Je ne vois pas la différence entre ce coin-là et l'autoroute 20. Il y a peut-être des accès un peu moins limités que sur une véritable autoroute, mais, sur quatre voies, les gens qui ont le moindre l'habitude de circuler sur ces routes peuvent le faire allègrement, sans aucun danger, c'est mon point de vue.

M. Côté (Charlesbourg): De toute façon, c'est un débat qui va revenir, parce qu'il y aura des décisions à prendre éventuellement. C'est clair que ce n'est pas une situation facile à trancher. Au moment où l'on traite de la sécurité routière, où l'on donne des dents à notre Code de sécurité routière, il est difficilement acceptable pour certains individus qui prônent la sécurité routière de voir, demain, augmenter les limites de vitesse. Nulle part en Amérique du Nord la vitesse de 100 kilomètres/heure n'est dépassée. Il faut bien se rendre compte que ce n'était pas pour la sécurité qu'à l'époque, on a baissé la limite de vitesse, mais davantage à cause de la consommation de carburant; il était dispendieux.

Mme Harel: Conduire trop lentement et tous ces facteurs d'accidents...

M. Dufour: On n'en a pas vu arrêtés souvent à cause de cela.

M. Lalande: M. le député, on peut vous soumettre de l'information et peut-être

pourrez-vous méditer là-dessus. Je vous dis simplement ceci. Savez-vous que c'est au moment des conditions idéales que vous décriviez tout à l'heure alors qu'il fait beau, alors que la voie est droite, alors que la chaussée est sèche, qu'il n'y a pas de circulation, que les accidents sont les plus meurtriers, les plus graves? Ce n'est pas à l'occasion d'une tempête d'hiver.

M. Vézina peut sûrement soulever des points là-dessus. C'est là que les accidents font le plus mal. C'est au mois d'août, par exemple, alors que les conditions idéales sont réunies.

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

M. Dufour: Il y a moyen de prendre des méthodes où il n'y aurait pas d'accidents. Par exemple, où la circulation est vraiment réglementée et où des gens décident qu'ils suivent le règlement à tout prix. Il n'y a plus moyen de dépasser. Il vient des filées d'automobiles, de quinze ou vingt automobiles. Là vous mettez tout le monde en rogne. Quand ils ont la chance, ils s'en vont. Ils vont s'en aller un peu plus vite.

À ce moment-là, je trouve que ce sont aussi des causes d'accidents. Il y a peut-être des endroits différents comme on fait sur certaines routes aux États-Unis où on peut circuler assez allègrement et, à un moment donné, on nous met un obstacle, soit un virage qui fait qu'on diminue la vitesse et on recommence à neuf. Il me semble que ce serait beaucoup plus des indices pour la sécurité.

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

M. Côté (Charlesbourg): Ce serait intéressant, puisque M. Vézina venait nous montrer certains tableaux, de lui permettre de les mentionner pour qu'on puisse les déposer. Vous allez constater les jours et les mois les plus meurtriers au Québec.

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

M. Vézina: M. le ministre, parmi les dix jours avec le plus grand nombre d'accidents en 1985, cinq sur dix sont en décembre et cinq sur dix sont un vendredi. Les pires mois, en nombre d'accidents, sont le mois de décembre en premier lieu, et après cela le mois de janvier; après c'est novembre.

Mais quand vous prenez les mois avec le plus d'accidents et que vous les comparez avec les dix jours les plus meurtriers ou les dix jours avec le plus de morts et de blessés graves, vous avez une situation totalement différente. Les mois les plus meurtriers sont

les mois d'août, juin et juillet, au moment où il fait beau. Six sur dix sont au mois d'août, six sur dix sont le samedi.

Si on prend les décédés et blessés graves - les deux ensemble - il y en a cinq sur dix un dimanche, cinq sur dix un samedi; c'est bien le samedi ou bien le dimanche. Le mois d'août est le pire mois, suivi de juillet et de juin. Notons qu'aucun de ces jours ne coïncide avec les dix jours où on va atteindre le plus grand nombre d'accidents.

Si bien que quand il fait mauvais et que c'est glissant, il y a des accrochages, mais il y a moins de blessés graves et il y a moins de décédés. Par contre, quand il fait beau l'été, là, on a des blessés graves et des décédés. Je peux les déposer.

Le Président (M. Saint-Roch): On va accepter le dépôt des documents. Mme la députée de Maisonneuve.

Mme Harel: On aura certainement d'autres occasions pour faire un débat. Mais il faut aussi constater qu'il peut y avoir de l'inattention provoquée par une limite de vitesse trop basse. Il n'y a rien de pis que de conduire sur les routes américaines. Il n'y a rien de pis pour décrocher d'une attention soutenue de la route; la limite est tellement basse qu'elle endenche une sorte d'inattention.

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

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 79 est adopté?

M. Côté (Charlesbourg): Adopté.

Le Président (M. Saint-Roch): J'appelle maintenant l'article 80.

M. Côté (Charlesbourg): L'article est nouveau. "Dans les cas prévus à l'article 79, si la personne s'est vu imposer une suspension en vertu de l'article 192, aucun permis ne peut lui être délivré avant la fin de la période de suspension visée aux articles 192 ou 193."

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

Mme Harel: C'est consécutif...

M. Côté (Charlesbourg): ...c'est cela, de l'article 77.

Mme Harel: Dans les cas d'inaptitude prévus à l'article 79.

M. Lalande: À l'article 79, ce sont les points d'inaptitude.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que Particle 80 est adopté?

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

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

M. Côté (Charlesbourg): M. le Président, l'article 81. Est-ce nouveau? Cela ne nous donnerait pas grand-chose de le lire au complet. Peut-être aurions-nous oublié le début lorsque nous en serions rendus à la fin. J'invite M. Lalande à nous faire un commentaire sur cela.

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

M. Lalande: C'est substantiellement le même article qui est reconduit, l'article 78 du texte actuel, avec de nouveaux ajouts. La régie peut refuser de délivrer un permis de conduire - il ne s'agit pas de la suspension - d'en changer la classe et de lui faire un ajout - un autre, quoi que ce soit - s'il refuse de se soumettre à un examen médical qui, selon un rapport médical, serait relativement incompatible avec la conduite d'un véhicule routier correspondant au permis de la classe demandée. Dans tous ces cas, on refuserait, mais on donne un avis - c'est nouveau - de 60 jours à l'individu - c'est l'article 549 qui le prévoit - pour avoir le droit de se faire entendre, pour dire que, même s'il y a refus de délivrer son permis de conduire et même s'il a une maladie par laquelle on prétend qu'il n'est pas apte à conduire, il a quand même le droit, avec son médecin, son spécialiste, de faire la preuve qu'il n'est pas un danger en sécurité routière. On devrait l'entendre dans ce délai de 60 jours. Évidemment, si, à l'issue de cela, la régie confirme quand même sa première orientation de ne pas délivrer le permis de conduire, il y a un droit d'appel qui est consacré devant la Cour provinciale.

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce qu'il y a d'autres interventions à l'article 81? Est-ce que l'article 81 est adopté?

M. Dufour: Un instant! J'aimerais poser une question. Je pense que c'est bon, quand on étudie les projets de loi article par article, d'essayer au moins de les comprendre comme il faut avant de se prononcer, même si cela semble la répétition de ce qui existait avant. On parle de l'avis d'un membre du comité consultatif médical; on parle d'un membre. Le comité consultatif médical, j'ai l'impression, qu'il est ici à Québec. Il n'existe pas dans les régions. À ce moment-là, si un cas vous est transmis à Québec et qu'une personne - par le comité

comme tel - a été investie de l'autorité du Comité consultatif médical et optométrique...

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

M. Lalande: Par exemple, si c'est un cas de vision, un cas ophtalmologique, l'ophtalmologiste du client va faire une évaluation médicale disant qu'il est apte à conduire. Il y a une contre-vérification qui est faite à la régie en fonction du règlement sur le guide médical. Ce sera le médecin du comité, spécialiste en ophtalmologie*. Parmi les médecins spécialistes qui sont du comité consultatif, il y a des médecins en cardiologie, en musculo-squelettique, en cardio-vasculaire, et, dans la vision, des optométristes et des ophtalmologistes. Évidemment, on va demander à notre spécialiste - c'est pour cela que l'on parle d'un médecin - de la maladie que l'on invoque de se prononcer là-dessus. On ne demandera pas à un cardiologue, par exemple, de venir contrevalider ou contrevérifier un examen ophtalmologique.

M. Dufour: Si je comprends bien, les explications que vous nous donnez concernant le comité consultatif médical, c'est que c'est limité tout de même. Ce n'est pas "at large". Il doit y avoir un individu avec une spécialité. Quand il est en vacances, il ne peut plus travailler.

M. Lalande: Il y a des substituts.

M. Dufour: Comme vous avez une personne pour chaque spécialité médicale, comment faites-vous pour avoir un substitut?

M. Lalande: En fait, je parle des neuf spécialités qui sont représentées. Par exemple, en orthopédie, nous avons deux orthopédistes qui sont là; c'est l'un ou l'autre. Dans le domaine cardio-vasculaire et au niveau neurologique, nous avons deux ou trois médecins. On peut nommer autant de médecins que l'on veut, mais ce sont les spécialités auxquelles on faisait référence.

M. Dufour: Ces gens font-ils cela à temps plein?

M. Lalande: Non, pas à temps plein. Ce sont des médecins qui sont de la pratique privée. Au moins une fois par semaine - deux ou trois fois, à la demande - on leur demande de venir faire une évaluation. Nous avons aussi des médecins-conseils en sécurité routière - ce sont des spécialistes chez nous, c'est leur spécialité - qui examinent tous les dossiers. Ils vont "se valider" auprès d'un de leurs collègues qui est de la spécialité.

M. Dufour: C'est un comité consultatif,

mais les médecins ne sont pas bénévoles.

M. Lalande: Non, ils sont payés à l'acte. Ce sont des consultants, au fond, si l'on veut, jusqu'à un certain point.

M. Dufour: Comme ils sont nommés par le gouvernement» ils sont comme des contractants.

M. Lalande: Ils sont payés à l'acte, à la pièce.

M. Dufour: En tout cas, disons que je suis obligé... Il est déjà minuit. Je pense que l'on va laisser l'article en suspens.

M. Côté (Charlesbourg): Est-ce qu'on peut l'adopter, M. le Président?

M. Dufour: Je ne sais pas si...

Le Président (M. Saint-Roch): Est-ce que l'article 81 est adopté?

Mme Harel: Mon collègue me dit vouloir en discuter avec moi. Alors, je vous demanderais...

M. Dufour: Il faut se garder un peu de travail pour la nuit.

Mme Harel: ...de le suspendre.

M. Dufour: Je ne sais pas si cela finit ou pas.

Le Président (M. Saint-Roch): Comme il est maintenant minuit, à moins d'un consensus, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à minuit)