



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

#### **Commission permanente de l'aménagement et des équipements**

**Étude détaillée du projet de loi n° 12 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (2)**

**Le mardi 3 décembre 1996 — N° 49**

**Président: M. Jean-Pierre Charbonneau**

---

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	115,00 \$
Débats des commissions parlementaires	325,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'aménagement et des équipements	105,00 \$
Commission du budget et de l'administration	75,00 \$
Commission des institutions	70,00 \$
Commission des affaires sociales	65,00 \$
Commission de l'économie et du travail	60,00 \$
Commission de l'éducation	40,00 \$
Commission de la culture	35,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	20,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	10,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec  
Distribution des documents parlementaires  
880, autoroute Dufferin-Montmorency, bureau 195  
Québec, Qc  
G1R 5P3

Téléphone: (418) 643-2754  
Télécopieur: (418) 528-0381

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes  
Numéro de convention: 0592269

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

# Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mardi 3 décembre 1996

## Table des matières

### Étude détaillée

#### Code de la sécurité routière

Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire et permis de conduire

Délivrance des permis (suite)

Conditions attachées aux permis

Dispositions pénales

Obligations particulières des commerçants et des recycleurs

4

27

41

46

## Intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente

M. Jacques Brassard

M. Robert Middlemiss

M. André Pelletier

M. Michel Rivard

M. Robert Benoit

Mme Margaret F. Delisle

M. Gérard R. Morin

- \* M. Claude Dussault, Société de l'assurance automobile du Québec
- \* Témoin interrogé par les membres de la commission



Le mardi 3 décembre 1996

## Étude détaillée du projet de loi n° 12

*(Quinze heures huit minutes)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission, c'est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Est-ce qu'il y a des remplaçants, Mme la secrétaire?

**La Secrétaire:** Oui. M. Perron (Duplessis) est remplacé par Mme Charest (Rimouski); M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Laporte (Outremont).

**La Présidente (Mme Bélanger):** Lors de la dernière séance, lorsque nous avons ajourné, nous avons adopté l'article 12 et on avait suspendu l'article 11. Alors, est-ce qu'on revient à l'article 11, M. le député de Pontiac?

**M. Middlemiss:** Pardon? Il me semble que l'article 11 va être suspendu jusqu'au moment où on va aborder les écoles de conduite. Seulement 11. On l'abroge, 11.

**M. Brassard:** L'article 11, c'est justement ça.

● (15 h 10) ●

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, depuis la dernière séance j'ai reçu, de la part de la commission et du ministre, des statistiques et des résultats d'études. Je dois dire que, suite à ces études, je ne suis pas, malheureusement, Mme la Présidente, convaincu que l'idée d'abolir les cours de conduite ou de ne pas les rendre obligatoires... Je peux comprendre que peut-être le ministre a raison de dire que le fait qu'on les rende obligatoires, ça apporte de la clientèle à des écoles de conduite et ainsi de suite. Mais ce n'est pas ça qui me préoccupe, moi, de dire que ça oblige des gens, donc que ça crée de l'activité économique; je ne suis pas intéressé par ça. Ce qui me préoccupe le plus, c'est le fait que le projet de loi n° 12 — les changements au Code de la sécurité routière — est là pour, en réalité, améliorer notre bilan routier.

Et, quand je regarde les statistiques et tout ce qu'on nous a donné, je ne suis pas convaincu puis je n'ai pas été convaincu que réellement le fait de prendre des cours de conduite, et surtout peut-être l'aspect pratique, n'a pas un effet positif même sur le comportement des gens, puis j'essaie de me convaincre moi-même: Si la personne qui accompagne l'apprenti conducteur a un mauvais comportement, qu'est-ce qui nous garantit que le conducteur lui-même va être différent? Surtout

lorsqu'on me dit que, pour les écoles, les nouvelles écoles de conduite vont être obligées d'être accréditées. À ce moment, si elles doivent être accréditées, je suis convaincu que l'important, ça va être de s'assurer que ces gens-là ont un comportement digne de personnes qui vont être capables d'enseigner aux nouveaux conducteurs la façon de conduire, comprendre l'auto, le Code de la sécurité routière. Mais c'est le comportement. Et — puis je ne sais pas si on l'a considéré — au lieu de dire: Bien, ça ne sera plus obligatoire, qu'on procède à accréditer des écoles puis qu'on donne peut-être un incitatif qui est plus grand et qui va assurer d'une participation.

Un des arguments que j'avais apportés la dernière fois, c'était l'Ontario. J'ai dit: L'Ontario, c'est 30 %. Mais, en réalité, ce n'est pas 30 %, j'avais tort, c'est 40 %; seulement 40 %. Et je les ai, les statistiques, ici. Elles viennent du ministère. En 1992, 40,8 %; 1993, 40,9 %; 1994, 47 %; et 1995, 44,8 %. Et c'est de se poser la question: Est-ce que, nous autres, c'est ce choix-là qu'on veut pour le Québec?

Et peut-être encore, Mme la Présidente... Puis je suis peut-être têtue, là — on me dit des fois que je le suis — mais on ne m'a pas convaincu encore — vous semblez être d'accord avec moi, Mme la Présidente, ha, ha, ha! — que le fait, au Québec, d'avoir eu des cours de conduite — oublions l'obligatoire — le fait que tout le monde ait pris des cours de conduite n'a pas eu un effet positif sur notre bilan. J'ai des problèmes à croire que c'est ça qui se produit.

Et je dois vous dire, comme je le disais tantôt, que j'ai reçu de la part du ministère des statistiques, mais je reçois encore des écoles de conduite d'autres indications dans lesquelles on fait... ConduiPRO fait référence à l'étude de Mme Laberge-Nadeau, qui indique que présentement il y aurait un étudiant qui est en train de faire une thèse et qu'aujourd'hui — l'étude de Mme Nadeau datait de 1983 — elle a un autre point de vue. Je ne sais pas si on a réussi à lui... Parce que, moi, ici, ça vient de Réjean Blais, qui dit: «Un étudiant de Mme Laberge-Nadeau, M. Pierro Hirsh, dont vous aurez les coordonnées à la fin de cette lettre, est sur le point de finir une thèse sur la formation des conducteurs. Il me confirme qu'elle a changé d'idée sur son étude et que présentement elle croit énormément à une meilleure formation obligatoire par des formateurs qualifiés.»

Donc, si c'est le cas, j'aimerais savoir de quelle façon on l'a établi. Et c'est ça, ma plus haute préoccupation, c'est de savoir comment on a décidé ou on a établi que les cours de conduite n'avaient rien à faire avec l'amélioration de notre bilan. Est-ce qu'on pense sérieusement à tout mettre ça de côté parce qu'à d'autres endroits ils ne sont pas obligatoires?

Et l'autre... Je peux comprendre que, sur le point des affaires, de dire que d'obliger des cours de conduite, c'est peut-être un peu comme la carte médicale, la carte de santé: Tu es malade, tu vas voir le docteur, tu sais, donc tu apportes une clientèle à des gens qui... et tu aides à promouvoir des écoles de conduite. Mais ça, je pense que, si on était plus sévère puis qu'on faisait l'accréditation telle que le ministre a l'intention de le faire selon ce projet de loi, est-ce qu'à ce moment-là on n'atteindrait pas mieux notre objectif?

Puis en lisant les statistiques, Mme la Présidente, j'ai vu encore un peu ce que le Conseil permanent de la jeunesse avait soulevé, là. Il y a certainement quelque chose entre 19 ans et 25 ans et je ne sais pas si on a sérieusement considéré que... Est-ce qu'on ne serait pas mieux de peut-être regarder de monter l'âge pour les permis de conduire à 18 ans? Est-ce qu'on a regardé puis on a étudié quelles seraient les conséquences sur notre bilan routier si on procédait de cette façon-là?

Et l'autre chose... Donc, je vous disais, Mme la Présidente, que plusieurs personnes, tous ces gens-là ont eu l'occasion et l'opportunité de venir nous présenter des mémoires, et on sait qu'on en a eu une soixantaine, puis ça a pris 45 heures. Je vois que Mme Bélanger... Excusez-moi, j'ai une lettre qui est adressée à la présidente, ici, qui nous dit que «le 1er novembre dernier, les représentants de l'Association des écoles de conduite du Québec, ci-après appelée l'AECQ, demandaient la tenue d'une rencontre avec ses représentants autorisés et l'honorable ministre des Transports du Québec, M. Jacques Brassard.

«Le 30 novembre, le chef de cabinet de ce dernier, M. André Rivest, leur a confirmé le refus de M. Brassard de les rencontrer et sa ferme intention de faire adopter le projet de loi n° 12 sans tenir compte des commentaires faits par l'AECQ en commission parlementaire.

«Nous vous soulignons que jamais M. Brassard, depuis qu'il est ministre des Transports, n'a rencontré les représentants de l'AECQ. Or, ceux-ci, depuis que cette association existe, soit depuis 1958, ont eu l'occasion de rencontrer chaque personne ayant occupé le poste de ministre des Transports.»

Donc, Mme la Présidente, il me semble que, s'il y a un moment propice pour le ministre afin de rencontrer ces gens-là, c'est bien aujourd'hui. Qu'importe la décision qui va être prise. Il me semble que, surtout si on a de bons arguments, on pourrait certainement convaincre ces gens-là du bien fondé et certainement que le ministre lui-même serait plus populaire auprès de ces gens-là. Aujourd'hui, il donne l'impression des gens qui se disent: Bien, regardez, ne venez pas me trasser avec des faits ou des statistiques, j'ai déjà décidé, et, qu'importe ce que vous me dites, ma décision est prise.

Donc, je trouve que c'est un peu... Tu sais, il y a tellement d'éléments, puis je trouve que c'est tellement important. Parce qu'il me semble que la formation, que ce soit dans n'importe quel domaine et peut-être plutôt la formation pratique, si c'est une affaire de comportement,

est-ce qu'on ne devrait pas plutôt travailler dans le sens de développer des façons de faire réaliser et de faire changer le comportement à ces apprentis conducteurs là?

• (15 h 20) •

Donc, est-ce qu'il serait possible — je pose la question au ministre — ou est-ce qu'on a fait la vérification avec Mme Laberge-Nadeau? Est-ce que c'est vrai que Mme Laberge-Nadeau, en 1996, suite à sa position de 1983, aurait changé d'idée? Parce que, si on regarde bien 1983, c'est à peu près la période où il y avait eu des changements dans les cours de conduite. Les cours devenaient obligatoires pour tout nouveau conducteur. Ce qui fait qu'en 1983 c'est une année marquée, parce que tout nouveau conducteur était obligé de prendre des cours à ce moment-là et que les derniers changements ont eu lieu en 1991. Donc, on a eu une période de huit ans en 1991 et une autre période de cinq ans aujourd'hui. M. le ministre, est-ce que vous en avez entendu parler ou est-ce qu'on a vérifié auprès de ces gens-là?

**M. Brassard:** De...

**M. Middlemiss:** Mme Laberge-Nadeau.

**M. Brassard:** Oui, on est en train de vérifier, là. On va la rejoindre.

**M. Middlemiss:** Ah! O.K. Donc, c'est pour toutes ces raisons-là. Parce que, si on a réussi à déceler quelque chose qui va nous aider à améliorer notre bilan, il me semble qu'on devrait prendre le temps pour le faire. Et, pour ces raisons-là, l'article 11, si on l'abroge maintenant, ça veut dire qu'on a déjà pris notre décision. C'est ça. Donc, pour ces raisons-là, Mme la Présidente, je préférerais...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le laisser suspendu.

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, il n'y a pas de problème, on peut le suspendre encore.

**M. Brassard:** Jusqu'à quand?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Jusqu'à temps qu'on soit rendu où?

**M. Middlemiss:** Bien, non. Regardez, si on peut avoir la confirmation de Mme Nadeau sur ces choses-là... il me semble qu'on va avoir ces choses-là parce que...

**M. Brassard:** Mais j'ai vu tout à l'heure que vous aviez un communiqué. C'est un communiqué?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, c'est une lettre.

**M. Brassard:** Ah, c'est la même lettre. Mais il n'y a pas un communiqué? Ce n'était pas un communiqué?

**M. Middlemiss:** Non, ça, c'est une lettre.

**M. Brassard:** O.K.

**M. Middlemiss:** C'est un document que j'ai eu de ConduiPRO.

**M. Brassard:** ConduiPRO.

**M. Middlemiss:** Ce sont eux qui... Si vous voulez, je peux certainement vous en faire faire une copie. J'ai reçu ça hier. Parce qu'il y a de plus en plus de personnes... Et j'en rencontre d'autres, encore demain, des écoles de conduite. Je ne sais pas si...

**M. Brassard:** Oui, bien...

**M. Middlemiss:** Non, mais, ces gens-là, il me semble qu'ils sont préoccupés et avec raison, mais je ne me gêne pas pour leur dire non plus, Mme la Présidente, qu'on a eu une commission parlementaire où les gens ont eu l'occasion de présenter des mémoires. J'ai dit: Comment ça se fait que tous ces faits-là, on ne les avait pas? Ils ont dit: Ah bien! Donc...

(Consultation)

**M. Middlemiss:** Et c'est certain que peut-être une des raisons qu'ils veulent me voir, moi... Dans la lettre que je lisais tantôt, ils ont demandé à rencontrer le ministre et le ministre n'a pas voulu les rencontrer. Donc, ils espèrent... Bien, c'est ce que je lisais ici. À moins que le ministre me dise...

**M. Brassard:** Je l'ai, j'ai la lettre.

**M. Middlemiss:** ...que ce n'est pas véridique, ce qu'il y a d'écrit dans la lettre. Non, non, ça se peut. Moi, je n'accuse personne. Mais est-ce que c'est véridique ou non?

Dans la même lettre, Mme la Présidente, on nous souligne qu'aucun représentant de la Société de l'assurance automobile du Québec ou du ministère des Transports n'a pu nous indiquer quel avantage le gouvernement du Québec ou les Québécois pourraient retirer de ce changement».

C'est un peu ce que j'ai dit. Vous allez être obligé de me convaincre que le fait d'enlever, que ce ne soit pas obligatoire, ça va réellement en soi améliorer la performance ou le comportement. C'est ça. Parce que, si c'est une affaire de comportement, je l'ai dit tantôt, je me répète, si la personne de qui l'apprenti conducteur est accompagné, si cette personne-là a un mauvais comportement... Est-ce qu'on croit que les deux ensemble, si on a un mauvais comportement, un va avoir une

influence positive sur l'autre? Tandis que, si on a quelque chose, des cours de conduite, et qu'on s'assure que la qualité des cours, et ainsi de suite, est quelque chose qui pourrait assurer que, oui, pour la majorité des personnes, elles vont apprendre que c'est dangereux, une automobile, à ce moment-là leur comportement va refléter le fait que ce n'est pas à bicyclette ou à cheval que la personne va se promener, c'est en auto.

Il me semble que, moi, c'est le comportement... On doit être capable de trouver... Ou bien, si on est rendu au point qu'on dit: De 16 ans à 18 ans, c'est impossible, impossible de faire changer leur comportement, à ce moment-là, comme personnes responsables, on devrait peut-être étudier de façon plus sérieuse le fait de dire: Ce n'est plus 16 ans, ça va être 18 ans. Tu sais, il me semble qu'on doit être capable de trouver une façon. Et, si notre objectif premier dans les changements qu'on veut apporter au projet de loi n° 12, au Code de la sécurité routière, c'est de s'assurer que les gens qui vont avoir leur permis de conduire éventuellement vont avoir eu la meilleure formation, vont avoir le meilleur comportement, il me semble que c'est ça qu'il faut chercher. Et de dire que les cours de conduite en soi n'ont pas eu un effet majeur sur l'amélioration de notre bilan routier, j'aimerais qu'on puisse me faire cette preuve-là, tu sais.

(Consultation)

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, c'est un peu ça. Moi, je vous demanderais: Est-ce qu'on peut attendre d'avoir les résultats de Mme Nadeau?

**M. Brassard:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le ministre.

**M. Brassard:** Oui. On est entré en contact avec le Dr Claire Laberge-Nadeau, on vient tout juste de la contacter. Elle confirme les conclusions de ces études, et j'ai demandé qu'elle nous transmette par fax une note écrite reprenant essentiellement ce qu'elle nous a exprimé lors d'un échange téléphonique avec quelqu'un de la Société.

Ceci étant dit, écoutez, ça fait assez longtemps que je suis dans le Parlement pour savoir que je ne suis pas étonné ni surpris de l'offensive ultime que mènent les écoles de conduite au Québec. Elles ont contacté le député de Pontiac, oui; elles ont contacté tous les députés, d'un côté comme de l'autre, du côté ministériel aussi. Elles sont allées voir dans les bureaux de comté. C'est de bonne guerre; c'est, je dirais, une coutume établie en matière de processus législatif. Donc, on va voir le législateur, on va voir les députés, dont une des fonctions est de légiférer. Elles vont les voir puis elles essaient de les convaincre. Alors, ce n'est pas surprenant, ça. Il n'y a rien d'anormal non plus. Ce n'est pas anormal non plus, ça va de soi. On a vu ça. Moi, en 20 ans de Parlement, j'ai vu ça souvent. Bon.

Mais, ceci étant dit, il reste qu'il faut voir tout ça globalement. Le fait qu'on abolisse le caractère obligatoire des cours de conduite, ce n'est pas le seul élément, ça s'inscrit dans une perspective globale, tout un processus d'accès graduel à la conduite. Et l'assise de toutes ces dispositions, je le répète encore une fois — je peux peut-être radoter, peut-être que je radote — c'est que le problème des apprentis, ce n'est pas un problème de connaissances. Ce n'est pas un problème de connaissances, c'est un problème de comportement, c'est un problème de prise de risques. Et il est démontré par toute une série d'études... J'en ai déposé un certain nombre dont le député de Pontiac a pris connaissance, mais il y en a toute une série également, des références bibliographiques nombreuses qui vont toutes dans le même sens: L'efficacité des cours de conduite n'est pas démontrée en termes de bilan routier ou en termes d'augmentation de la sécurité routière et donc de réduction des accidents. Il n'y a pas de lien à faire. Toutes les études vont dans le sens contraire. Par conséquent, je maintiens qu'on doit s'engager dans cette voie-là.

● (15 h 30) ●

Ceci étant dit, je suis encore disposé, de toute façon, à maintenir la suspension de l'article 11, Mme la Présidente, jusqu'à ce qu'on reçoive une note de madame, du docteur — elle a un doctorat — Claire Laberge-Nadeau, sur les études qu'elle a produites antérieurement et qui confirment ses conclusions.

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'accord. L'article 11 est suspendu. J'appelle l'article 13, M. le ministre.

### Étude détaillée

#### Code de la sécurité routière

#### Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire et permis de conduire

#### Délivrance des permis (suite)

**M. Brassard:** L'article 13. Je ne veux pas prendre par surprise le député de Pontiac, mais manifestement c'est une concordance, c'est relié à 11. Alors...

**M. Middlemiss:** C'est relié à 11.

**M. Brassard:** ...il faut suspendre aussi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Suspendre 13 aussi. L'article 14.

**M. Brassard:** Il y a un amendement à 14...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, il y a un amendement à 14.

**M. Brassard:** ...où on re replace...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, sur l'amendement, M. le ministre.

**M. Brassard:** Donc, on l'a révisé complètement, l'article 73, pour le rendre plus clair. C'est ainsi que le premier alinéa établit le pouvoir de la Société d'exiger que le candidat à l'obtention d'un permis se soumette à un examen ou à une évaluation sur sa santé. Le texte actuel, c'est qu'on pouvait le soumettre à un examen médical ou optométrique, donc c'était très limitatif. L'amendement nous permet de soumettre le candidat à un examen ou à une évaluation sur sa santé fait par un médecin spécialiste ou un autre professionnel de la santé que la Société peut désigner nommément. Alors, la notion d'évaluation a donc été introduite. Elle n'apparaît pas dans le Code actuel; on l'introduit afin de dresser un portrait plus complet du candidat, notamment lorsque la Société a des raisons de soupçonner que la personne est soit alcoolique ou toxicomane ou pour évaluer si la personne a développé des habilités compensatoires dans la conduite d'un véhicule routier.

Également, le premier alinéa prévoit la catégorie de personnes qui peuvent faire l'examen ou l'évaluation. Donc, un médecin spécialiste ou un autre professionnel de la santé édicte, alors que dans le texte actuel on parle d'un optométriste et d'un médecin. Donc, c'est plus large. L'amendement élargi prévoit la catégorie de personnes qui peuvent faire cet examen ou cette évaluation et édicte aussi le délai dans lequel le candidat doit remettre le rapport d'examen ou le rapport d'évaluation, donc peut requérir que l'examen ou l'évaluation soit fait dans le centre hospitalier ou dans le centre de réadaptation qu'elle désigne. Pardon. Non, le délai, c'est 90 jours. Donc, cette personne, à la demande de la Société, doit lui remettre le rapport de cet examen ou de cette évaluation dans le délai qu'elle lui indique et qui ne peut excéder 90 jours.

Le deuxième alinéa confère à la Société le pouvoir de désigner le centre de réadaptation ou la classe du centre où l'examen ou l'évaluation sera fait. Il y a cinq classes de centres de réadaptation: ceux pour les personnes ayant une déficience physique ou intellectuelle; ceux pour les mères ou les jeunes en difficulté d'adaptation et ceux pour les personnes alcooliques ou toxicomanes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Brassard:** Alors, donc...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Excusez-moi.

**M. Brassard:** ...c'est un article qui permet par conséquent, dans les notes explicatives que tout le monde peut avoir — c'est important de le signaler de nouveau — à la Société d'exiger qu'une personne se soumette à un examen ou à une évaluation de sa santé et non pas uniquement à un examen médical traditionnel ou optométrique pour ce qui est de déceler des problèmes

de vision, mais une évaluation de sa santé dans les cas suivants, soit: pour l'obtention ou le renouvellement d'un permis, le changement de classe d'un permis ou l'ajout ou la suppression d'une condition apparaissant au permis. Pour être un peu cohérent avec toutes les dispositions concernant la conduite avec facultés affaiblies, où on parle de réadaptation, où on parle d'évaluation par des spécialistes, bien, il faut à ce moment-là que la Société puisse être en mesure d'exiger non plus seulement, comme c'est le cas dans la loi actuelle, un examen médical traditionnel ou un examen de la vue, optométrique, mais également puisse exiger une évaluation, si on a décelé autre chose qu'un trouble de la vision, mais que manifestement on est en face de quelqu'un, par exemple, dont on sait qu'il a un problème d'alcool.

À ce moment-là, la loi telle qu'elle existe, le Code actuel, ne permet pas d'exiger de cette personne-là qu'elle se présente dans un centre de réadaptation pour alcooliques et qu'elle subisse une évaluation en fonction de ce que certains considèrent comme étant une maladie ou un problème de comportement, en tout cas à l'égard de l'alcool. Alors, là, ça permet à la Société de le faire, ce qui n'est pas le cas évidemment de l'article 73 du Code actuellement en vigueur.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. C'est quoi, la différence entre «examen» et «évaluation»? On a «à un examen ou à une évaluation sur sa santé». C'est quoi, la différence?

(Consultation)

**M. Brassard:** En fait, un examen, ça a un caractère beaucoup plus médical.

**M. Middlemiss:** Médical? O.K.

**M. Brassard:** Donc, c'est relatif vraiment à l'état, je dirais, physiologique ou physique, tandis que l'évaluation comporte aussi une dimension psychosociale, donc pas uniquement la dimension physique. Donc, l'exemple que je citais, un toxicomane ou un alcoolique, c'est évident que ce n'est pas uniquement physiologique, il a un problème psychique, social, donc psychosocial. Alors, l'évaluation est plus englobante et ne traite pas uniquement la dimension physique ou la dimension physiologique, mais elle traite d'autres dimensions.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, on dit aussi dans la dernière ligne: «de cette évaluation dans le délai qu'elle lui indique». Elle ne peut pas dépasser 90 jours.

Pourquoi on dit «indique». Est-ce qu'il y en a à qui on demande de le soumettre plus vite que 90 jours?

**M. Brassard:** C'est le maximum, 90 jours.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** C'est juste un maximum.

**M. Middlemiss:** Il n'y a pas de raison. On a juste établi un maximum. Est-ce qu'on pourrait exiger que ce soit...

**M. Brassard:** On a gardé les mêmes délais que dans la loi actuelle. Dans la loi actuelle, pour ce qui est de l'examen médical ou optométrique, on demande que le rapport de cet examen soit remis dans un délai n'excédant pas 90 jours.

**M. Middlemiss:** Non, mais ici, c'est qu'on dit «le délai qu'elle lui indique», tandis que dans l'autre, c'est «remettre un rapport de cet examen [...] dans un délai qui ne peut excéder 90 jours». C'est ça, là. Je me posais la question pourquoi. C'est la même chose.

(Consultation)

**M. Middlemiss:** C'est parce que ça donne l'impression peut-être que, dans des situations particulières, on pourrait exiger avant le 90 jours.

**M. Brassard:** Oui, oui, aussi. Ça peut être ça.

● (15 h 40) ●

**M. Middlemiss:** Ça peut être ça. O.K.

**M. Brassard:** Ça peut être avant.

**M. Middlemiss:** Donc, c'est la raison pourquoi. Parce que l'autre, ça disait «ne peut excéder». Donc, ça ne donnait pas l'impression qu'on pouvait l'exiger avant; tandis que ça, ici, «qu'elle lui indique»...

**M. Brassard:** Oui, parce que, quand on dit «un délai qui ne peut excéder», ça implique que la Société peut exiger un délai plus court.

**M. Middlemiss:** O.K. En d'autres mots, y a-t-il des exemples? Qu'est-ce qui pourrait exiger que ce soit moins que 90 jours?

**M. Brassard:** Bon. Quand il s'agit de renouveler, évidemment, ou de changer de classe, souvent la personne elle-même, qui est en demande, souhaite que ça se fasse le plus rapidement, d'une part. D'autre part, quand ça implique des maladies à risques, des maladies cardiaques par exemple, ou des troubles de la vue qui sont assez graves, bien, la Société, je pense, a intérêt à statuer rapidement pour ne pas trop que ça traîne en longueur puis que la personne constitue un danger, en quelque sorte.

**M. Middlemiss:** O.K. Sauf que la personne n'obtient pas ce changement-là avant d'avoir subi cet examen-là, hein?

**M. Brassard:** Pour le changement de classe.

**M. Middlemiss:** Elle ne change pas de classe.

**M. Brassard:** Mais le renouvellement, j'imagine que le renouvellement...

(Consultation)

**M. Brassard:** Ça dépend souvent du délai. Quand la personne demande un renouvellement par exemple, s'il reste un mois à écouler, bon, alors la personne a intérêt, à ce moment-là, que ce ne soit pas 90 jours et la Société peut aussi lui demander de faire diligence pour que le renouvellement puisse intervenir avant l'échéance.

**M. Middlemiss:** On regarde ça, puis on dit «obtention ou le renouvellement d'un permis». Le renouvellement d'un permis, normalement, si on ne change pas de classe, ça se fait automatiquement. Moi, je le sais, on vient de m'aviser, là, qu'au mois de janvier... O.K. Donc, à ce moment-là, à moins que la personne... O.K. D'accord. Ah! Si la personne a un dossier médical, avant de le renouveler... O.K. Je comprends.

**M. Brassard:** La personne coche. Souvent, c'est la personne elle-même qui dit: Bon, bien j'ai maintenant un problème de santé. C'est à partir de ce moment-là que la Société doit faire une évaluation ou exiger un examen.

**M. Middlemiss:** O.K. Dans le texte actuel, le dernier paragraphe, c'est: «La Société peut également exiger que la personne qui demande de faire supprimer une condition apparaissant sur son permis se soumettre à un examen de compétences.» Est-ce que ça existe encore, et c'est où?

**M. Brassard:** «Faire supprimer une condition y apparaissant».

(Consultation)

**M. Brassard:** Vous dites?

**M. Middlemiss:** Bien, c'est l'examen de compétences. C'est le dernier paragraphe. Il a été rayé, donc est-ce qu'à ce moment-là on ne devrait pas le... Pourquoi? Bien, on me dit qu'on aurait besoin d'un examen de compétences dans ce cas-là.

**M. Brassard:** Alors, effectivement, Mme la Présidente, je pense qu'il y a un oubli. Ce paragraphe-là du texte actuel devrait demeurer et donc l'amendement

remplace les deux premiers alinéas. L'amendement remplace les deux premiers alinéas, ce qui veut dire que le troisième alinéa demeure.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, au lieu de marquer «remplacé», il faudrait marquer «modifié».

**M. Brassard:** Oui, modifié, en remplacement pour les deux premiers alinéas. Alors, je remercie le député de Pontiac de sa clairvoyance. C'est là qu'on voit que c'est important, une opposition constructive, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça fait du bien un petit compliment de temps en temps. Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** Bien!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça ne fait pas de tort pour la poursuite des travaux.

**M. Middlemiss:** L'opposition constructive.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce que l'amendement à l'article 14 est adopté?

**M. Middlemiss:** Oui. Tel qu'amendé par l'opposition, oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Tel qu'amendé par l'opposition. Tel que surveillé par l'opposition. Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** On remplace cette fois-ci au complet? On ne garde rien? Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce que l'amendement à l'article 14 est adopté?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Adopté. Est-ce que l'article 14, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** J'appelle l'article 15.

**M. Brassard:** À l'article 15, il y a un texte d'amendement qui remplace le texte du projet de loi. C'est un article, évidemment, majeur. Donc, on propose une réécriture complète de l'article pour tenir compte de plusieurs commentaires entendus en commission parlementaire. Alors, je pense que c'est important que je...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Paragraphe par paragraphe?

**M. Brassard:** ...vous fasse part, d'abord, des commentaires généraux au départ.

**La Présidente (Mme Bélanger):** O.K.

**M. Brassard:** On reprend les conditions actuelles relativement à la délivrance d'un permis par suite d'une condamnation criminelle et on y ajoute de nouvelles conditions. Ainsi demeurent telles qu'elles étaient les périodes de révocation ou de suspension de un, de deux ou de trois ans qui découlent d'une condamnation pour des infractions visées à l'article 180 du Code, selon qu'on récidive ou pas. Nous introduisons les éléments nouveaux suivants dans le cas de condamnation pour conduite avec facultés affaiblies.

S'il s'agit d'une première offense, la personne concernée doit avoir suivi avec succès le programme d'éducation reconnu par le ministre de la Sécurité publique et qui est destiné à sensibiliser les conducteurs aux problèmes de la consommation d'alcool ou de drogue. En plus, dans l'amendement proposé, nous donnons ouverture à un permis restreint autorisant uniquement la conduite d'un véhicule routier muni d'un dispositif antidémarrage à compter de la fin de la période d'interdiction fixée par le tribunal au lieu du septième mois suivant la date de révocation, c'est-à-dire donc le quatrième mois. C'est le trois mois qu'on retrouve dans le Code criminel. Ça a été demandé par plusieurs, qu'on puisse avoir accès au dispositif antidémarrage aussitôt que la période minimale de condamnation prévue dans le Code criminel, qui est de trois mois, soit écoulée, alors que, dans le cas d'une première offense, nous, à l'origine, on parlait de six mois; la moitié de la condamnation.

• (15 h 50) •

Deuxièmement, s'il s'agit d'une récidive, la personne concernée devra se soumettre à un examen ou à une évaluation par un professionnel de la santé ou une personne autorisée qui oeuvre au sein d'un centre de réadaptation pour les personnes alcooliques et les autres toxicomanes ou d'un centre hospitalier qui a un service de réadaptation et remet ce rapport à la Société dans les trois mois précédant la délivrance d'un nouveau permis de conduire.

Alors donc, la première offense, c'est le cours qui a été reconnu par le ministère de la Sécurité publique. C'est un cours... Ça s'appelle Alcotest, je pense... Alcofrein. Le cours Alcofrein. Si c'est une récidive, deuxième ou troisième offense, là, c'est une évaluation, un examen et une évaluation par un professionnel de la santé dans un centre de réadaptation ou dans un centre hospitalier qui a un service de réadaptation. Ça a été demandé d'ailleurs par l'Association des hôpitaux, je pense, qui ont dit: Il n'y a pas juste les centres de réadaptation, il y a aussi des services de réadaptation dans certains centres hospitaliers. Alors, on amende le texte en conséquence.

On donne aussi ouverture à un permis restreint autorisant uniquement la conduite d'un véhicule routier

qui est muni d'un dispositif antidémarrage à compter de la fin de la période d'interdiction fixée par le tribunal. Donc, au lieu du seizième mois et du vingt et unième mois pour ce qui est de trois ans, là, c'est à partir de six mois: trois mois pour la première offense, six mois pour la deuxième. Au bout de six mois, il y a possibilité d'installer un dispositif antidémarrage dans la voiture et d'avoir ainsi un permis restreint.

À la demande du Barreau du Québec aussi, la notion de date de révocation est insérée dans la disposition afin d'être plus précis dans la computation des délais de révocation, et l'expression «candidat à l'obtention d'un permis» a été retirée car elle empêchait une personne de se porter candidate pendant la période de révocation.

Finalement, les caractéristiques de l'antidémarrage ont été révisées de façon à donner à la Société plus de latitude dans le choix d'un appareil. Ainsi, les appareils qui permettent le démarrage du moteur, mais qui empêchent la mise en mouvement du véhicule seront admissibles. On peut partir le moteur, mais la mise en mouvement n'est pas possible. En outre, les appareils devront être capables de mesurer un taux d'alcoolémie plutôt que de simplement détecter la présence d'alcool dans le sang. Voilà pour ce qui est de la nouvelle version de l'article 76. En plus, on l'abrège. Donc, j'espère qu'elle est plus simple et plus compréhensible.

Là-dessus, à partir des remarques générales, on pourrait peut-être... alinéa par alinéa.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac, des commentaires?

**M. Middlemiss:** Bien, on peut attendre après, une fois qu'on aura fait tout ça, au lieu de le faire maintenant, parce que j'aurais certainement des questions sur les démarreurs à différentes...

**M. Brassard:** Après... Vous voulez dire quoi, «après»?

**M. Middlemiss:** Bien, après que... Vous voulez y aller alinéa par alinéa ou...

**M. Brassard:** Oui, oui, oui, tout à fait.

**M. Middlemiss:** O.K. Mais peut-être d'ordre général. Vous avez parlé de démarreurs. Il me semble que les gens qui sont venus nous voir... Vous aviez dit: On peut démarrer l'auto, mais on ne peut pas la mettre en mouvement. C'est quoi, la différence?

**M. Brassard:** Alors, pour ce qui est du dispositif antidémarrage, évidemment, la Société, à la suite d'ailleurs d'une invitation à différentes sociétés ou firmes qui fabriquent ce genre d'appareil de fournir des informations, on a constaté que, si on gardait le texte actuel du projet de loi, lui qui parle de blocage de l'allumage du véhicule, on se trouvait à ce moment-là à

écarter certains appareils qui sont de bonne qualité, de bonne facture, mais qui empêchent la mise en mouvement du véhicule et non l'allumage. Donc, pour éviter d'avoir à écarter des produits et des appareils de bonne qualité, qui pourraient atteindre les fins qu'on vise, on a donc eu recours à cette disposition qui parle donc des appareils pouvant mesurer le taux d'alcool dans l'organisme du conducteur et empêcher la mise en marche du véhicule, alors que, dans le projet de loi, à l'origine, on parlait d'assurer le blocage de l'allumage du véhicule.

C'est à la suite des informations qu'on a eues de différentes firmes qui ont dit à la Société: Écoutez, il y a des appareils tout aussi efficaces, tout aussi efficaces. Ils n'empêchent pas l'allumage, mais ils empêchent la mise en mouvement du véhicule lorsqu'il y a présence d'alcool, lorsqu'il y a un taux d'alcool qui est décelé.

Oui. Bien, enfin, c'est ça, là. Ça veut dire qu'à ce moment-là, si vous avez un démarreur à distance sur l'appareil, la personne en question peut le démarrer, hein.

**M. Middlemiss:** Ah! O.K.

**M. Brassard:** Elle peut le faire partir, le moteur peut tourner, mais, s'il y a présence d'alcool, elle ne pourra pas le mettre en mouvement.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** Elle ne pourra pas le faire partir.

**Une voix:** C'est une question de sécurité.

**M. Brassard:** Oui. Bien, c'est ça. Disons, c'est plus confortable.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est voulait la parole. C'est le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas Abitibi-Ouest, moi; bien non, c'est mon ami François.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est le député de Pontiac, là. Est-ce que vous voulez avoir... Non? M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, si je me souviens bien — je pose la question — des gens qui sont venus nous voir, il n'y avait personne qui parlait de ce genre de mécanisme. Il me semble que c'était juste si la personne soufflait puis l'auto partait. Mais là quel genre de mécanisme empêcherait d'embrayer une fois que le moteur... Est-ce qu'il y a quelque chose qui est sensible à l'alcool, puis qui... Parce que je vois mal, là... Je comprends que... Parce que les gens qui sont venus nous voir...

**M. Brassard:** Non. Effectivement, ce n'est pas en échangeant... Il en est venus deux.

**M. Middlemiss:** Oui, oui. D'accord.

**M. Brassard:** Il en est venus deux, puis ce n'est pas en échangeant avec eux. C'est vraiment les contacts et les échanges que la Société a eus avec un certain nombre de firmes qui ont fourni de l'information à la Société sur ce genre de dispositif. C'est à partir de ces échanges d'information de la Société et des firmes en question qu'on est arrivé à ce constat-là, et, comme on ne veut pas éliminer des firmes ou des produits qui par ailleurs sont efficaces, efficaces, bien, de là le nouveau libellé.

Oui. Peut-être une autre information intéressante, là: ce n'est pas récent. Ça fait trois ans que la Société communique, a des contacts avec des firmes qui fabriquent ce genre de choses.

**M. Middlemiss:** Ah! C'est des appareils qui existent déjà et qui sont en utilisation.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Parce que je me souviens que le premier groupe nous avait indiqué qu'eux, en Alberta, on les utilisait, puis aux États-Unis. Le deuxième, il n'était pas encore en utilisation.

**M. Brassard:** Le deuxième, c'était de Jonquière, là?

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**M. Brassard:** Il y avait encore une phase, je dirais, de recherche à compléter.

**M. Middlemiss:** Oui, avant de mettre en...

**M. Brassard:** Oui. Mais il y en a d'autres quand même, qui ne sont pas venus en commission; il y en a d'autres quand même.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est des firmes du Québec, du Canada ou des États-Unis?

**M. Brassard:** Les trois.

**M. Middlemiss:** Avec ce modèle-là?

**M. Brassard:** Il y en a du Québec, du Canada et des États-Unis.

(Consultation)

**M. Brassard:** Et c'est nouveau, ça. Les dispositifs qui permettent l'allumage mais empêchent la mise en mouvement, c'est des appareils qui sont nouveaux, de génération nouvelle.

**M. Middlemiss:** O.K. Puis ils sont tous dans le même ordre de prix, de coût, tout ça?

**M. Brassard:** Oui. Sur le plan des coûts, là, c'est...

**M. Middlemiss:** Oui. Juste par curiosité, est-ce qu'on va en avoir plusieurs au moment où, je présume, on va aller en demande pour des soumissions? Est-ce qu'on est prêt à accepter plusieurs modèles ou est-ce qu'on va se limiter à un seul modèle?

**M. Brassard:** Pardon? Excusez-moi, M. le député.

• (16 heures) •

**M. Middlemiss:** Lorsqu'on va aller en soumissions pour demander l'équipement qui serait acceptable, est-ce qu'on va se limiter à un modèle ou est-ce qu'on va laisser... En autant qu'on juge à propos que c'est efficace, on va tous les accepter?

**M. Brassard:** En fait, l'idée, c'est d'aller en appel d'offres, mais de ne pas en retenir uniquement un. Finalement, c'est la personne, c'est le conducteur qui pourra faire un choix parmi un certain nombre d'appareils à sa disposition. Comme il y a plusieurs firmes, il faudra évidemment que la Société, après examen, en arrive à porter un jugement sur l'appareil puis à dire: Oui, il est de qualité, il convient, il a atteint les objectifs qu'on poursuit dans la loi, et là lui indiquer une forme d'accréditation en quelque sorte, ce qui va permettre à cette firme-là de pouvoir offrir son produit à des personnes qui ont commis des infractions, qui ont vu leur permis révoqué puis qui veulent avoir un permis restreint avec ce genre de dispositif. Et là la personne fera son choix.

**M. Middlemiss:** Juste une question: Est-qu'on a le nombre de personnes que ça pourrait impliquer, là?

**M. Brassard:** Oui. Il y a entre 1 500 et 2 000 conducteurs par année qui, soit pour une première infraction, soit pour une récidive, voient leur permis révoqué pour cause de conduite avec facultés affaiblies. Alors donc, si on veut, uniquement pour ça, le marché est autour de 2 000 par année.

**M. Middlemiss:** O.K. Est-ce qu'on a établi... Est-ce que ça arrive plus dans les grands centres comme Montréal, Québec?

**M. Brassard:** Toutes proportions gardées, en proportion de la population, c'est réparti également partout.

**M. Middlemiss:** Également partout.

**M. Brassard:** Il n'y a pas de lieu géographique où la conduite avec facultés affaiblies est plus répandue ou plus importante qu'ailleurs.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est veut une petite question.

**M. Pelletier:** Oui, avec votre permission, madame. L'équipement en question, on l'a probablement dit, mais est-ce que ça s'agrippe après un camion, ça s'installe sur un camion?

**M. Brassard:** Sur un camion?

**M. Pelletier:** Oui.

**Une voix:** Ça doit.

**M. Brassard:** Oui, bien sûr.

**M. Middlemiss:** ...vous allez le mettre sur l'autobus. C'est ça, le... Il le met sur...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Même sur les autobus scolaires.

**Une voix:** Un camionneur.

**M. Brassard:** Là où ça ne s'installe pas pour le moment, c'est sur les motos. Sur les camions, oui, pas de problème.

**M. Middlemiss:** Donc, ça veut dire, Mme la Présidente, que, dans le cas d'un motocycliste, lui, il ne pourrait jamais entrer dans le programme Alcofrein?

**M. Brassard:** Pas pour le moment en tout cas. Pas pour le moment. Est-ce que, ultérieurement, les fabricants de ce genre d'appareil pourront concevoir un appareil qui va pouvoir s'installer sur une moto? Probablement, je suppose. Je suppose que c'est concevable.

**M. Middlemiss:** Bien oui, si c'est fait...

**M. Brassard:** Bien oui, sûrement. Ça ne doit pas demander une adaptation compliquée.

(Consultation)

**M. Brassard:** Évidemment, chez les motocyclistes, la clientèle est plus réduite, c'est sûr.

**M. Middlemiss:** O.K. Est-ce que ça va impliquer des changements pour les motocyclistes, le fait que...

**M. Brassard:** Les motocyclistes, évidemment, ne pourront pas, pour le moment en tout cas. Si on réussit à trouver un bidule qui s'y adapte... Mais, pour le moment, les motocyclistes qui sont condamnés pour conduite avec facultés affaiblies ne pourront pas recourir à ou demander un permis restreint, parce que, pour le moment, actuellement, il n'y a pas de dispositif antidémarrage qui s'adapte aux motos.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** D'autres questions, M. le député de Pontiac?

**M. Middlemiss:** On m'a répondu qu'en réalité le fait qu'il n'y aura pas besoin de rien dans l'article pour faire la distinction entre quelqu'un qui conduit une motocyclette, on n'a pas besoin de l'avoir dans ça. C'est que, par règlement, lui, le fait que sa moto ne puisse pas être équipée, il ne pourra pas profiter de ça.

**M. Rivard:** Mme la Présidente, je voudrais peut-être revenir sur ça. Il peut conduire une auto...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, M. le député de Limoilou.

**M. Rivard:** Il peut conduire une auto à ce moment-là. Si sa motocyclette, il en a besoin pour travailler ou quoi que ce soit...

**M. Brassard:** Il peut l'installer sur une auto.

**M. Rivard:** Il pourra conduire une auto équipée.

**M. Brassard:** Mais, ceci étant dit, on n'aura pas besoin d'amender le Code. On n'aura pas besoin d'amender le Code. Si, à un moment donné, dans un an ou deux ans, il y a un dispositif qui peut s'adapter sur une moto, on n'aura pas besoin d'amender le Code pour ça. Là, à ce moment-là, le motocycliste pourra recourir à cette possibilité-là.

**M. Middlemiss:** Du moment que ça s'applique...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** D'accord.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Limoilou.

**M. Rivard:** Ça a été dit en commission parlementaire, mais je ne m'en souviens pas, on dit que ça concerne environ 1 200 à 1 500 personnes par année qui perdent...

**M. Brassard:** De 1 500 à 2 000.

**M. Rivard:** Mille cinq cents à 2 000 personnes. Est-ce qu'on a le pourcentage de gens qui sont impliqués dans un accident avec des dommages matériels ou des blessures, sur les 1 200 à 1 500 qui sont arrêtés pour une première infraction? Est-ce qu'on a des statistiques sur ça?

**M. Brassard:** Je pense que c'est important, il y a peut-être une chose à clarifier, Mme la Présidente. Le nombre de conducteurs qui sont condamnés par année

pour conduite avec facultés affaiblies, il est autour de 20 000 annuellement, mais, selon les expériences ailleurs en Amérique du Nord, particulièrement en Alberta, on estime qu'il y a à peu près, là-dessus, 10 % de ces conducteurs qui vont recourir à cette possibilité-là puis se faire installer un dispositif. Donc, c'est de là le chiffre de 2 000 dont je parlais tantôt. Mais le nombre de condamnations, c'est plus que ça, c'est 20 000 par année pour conduite avec facultés affaiblies.

**Une voix:** Ça touche les deux ensemble...

**M. Brassard:** Oui, oui, les deux, les deux ensemble, récidive et première infraction, 20 000.

**M. Middlemiss:** On n'a aucune statistique qui démontre que... on sait exactement quelle est la clientèle qui pourrait avoir droit...

**M. Brassard:** Le bassin est de 20 000. Combien là-dedans vont décider de recourir à cette possibilité-là?

**M. Middlemiss:** O.K., c'est une décision.

**M. Brassard:** Si on se fie à ce qui se passe en Alberta, c'est 10 %.

**M. Middlemiss:** C'est une décision personnelle. O.K.

**M. Brassard:** Est-ce que ce sera plus ou un peu moins? C'est difficile à dire. Mais on évalue à à peu près autour de 2 000 ceux qui vont décider de recourir à ce permis restreint puis installer le dispositif, à leurs frais évidemment, à leurs frais.

**M. Pelletier:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier:** M. le ministre, je pense qu'on a eu une statistique qui nous donnait un aperçu du nombre de personnes dans les 20 000 qui aujourd'hui conduisent pareil. On a eu cette donnée-là. hein?

**M. Brassard:** Ah! la conduite durant sanction.

**M. Pelletier:** Oui.

**M. Brassard:** Ce qu'on appelle la conduite durant sanction. C'est effarant.

**M. Pelletier:** 80 %.

**M. Brassard:** C'est effarant, c'est 75 %.

**M. Pelletier:** Donc, on peut en déduire que, entre les 2 000 d'aujourd'hui qui prendra la machine et le

80 % des autres... il y en a... L'utilisation de l'équipement sera utilisé...

**M. Brassard:** Ça va certainement réduire le taux de conduite durant sanction. Mais ce qui va réduire le taux de conduite durant sanction aussi, c'est ce qu'on va voir un peu plus loin, c'est-à-dire la possibilité de saisie du véhicule pendant un mois. Ça aussi, ça va certainement faire réfléchir bien du monde, changer les habitudes, parce que, actuellement, le monde... enfin, il y en a qui se font un plaisir de collectionner les infractions et d'ajouter les durées de révocation puis de suspension. Ils en font comme une espèce de course au championnat. Alors, à partir du moment — on le verra plus loin — où on peut saisir le véhicule, ça va faire réfléchir.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

● (16 h 10) ●

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. J'aimerais poser la question: Vu que c'est quelque chose de nouveau, est-ce que la Société fera une campagne de sensibilisation pour informer les gens que ceci, que ce dispositif-là, il est...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...c'est possible, ainsi de suite?

**M. Brassard:** Sûrement, sûrement. À partir du moment où les nouvelles dispositions du Code vont entrer en vigueur, c'est clair que... Ce n'est pas juste là-dessus, c'est sur toutes les dispositions nouvelles: l'accès graduel, bon, tout ça, la saisie du véhicule. On va les avertir. On va les avertir, il va y avoir des campagnes d'information pour dire: Attention, si vous conduisez avec une sanction et un permis révoqué, désormais vous risquez de voir votre véhicule saisi pendant un mois. Alors, on va les informer sans aucun doute.

**Une voix:** Puis payer le storage?

**M. Brassard:** Oui, tout à fait.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce qu'on a établi dans le temps combien ça va prendre de temps, une fois que le projet de loi sera accepté, ça va prendre combien de temps avant que ces...

**M. Brassard:** Dans l'année qui va suivre. Disons qu'on...

**M. Middlemiss:** Vous vous donnez 12 mois.

**M. Brassard:** Disons, l'année 1997. Si on suppose que l'Assemblée nationale daigne adopter le projet de loi à cette session-ci puis s'il est sanctionné à la fin de la session présente, ce que j'espère, bien, à ce moment-là, ça veut dire qu'au cours de l'année 1977...

**Une voix:** 1997.

**M. Brassard:** ...on va être bon pour... la Société va être en mesure de mettre en oeuvre et, en même temps, d'informer les conducteurs des nouvelles dispositions.

**Une voix:** 1997.

**M. Brassard:** Pardon, 1997, oui. J'ai dit «1977»? C'est parce qu'on a fêté mon 20e anniversaire...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Vous retournez dans le temps. Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** Je faisais un voyage dans le passé, là.

**M. Middlemiss:** O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On avait compris quand même.

**M. Brassard:** Oui, oui, c'est ça, l'année qui suit.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va? Est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'amendement?

**M. Middlemiss:** Puis est-ce qu'on va passer tout ça, là?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais c'est vous, M. le député de Pontiac...

**M. Middlemiss:** Bien oui, mais il me semblait qu'on était pour passer... Parce que j'ai d'autres questions sur ça et j'attendais ça.

**M. Brassard:** Ah! on peut y aller paragraphe par paragraphe.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non, c'est ça que je vous demande là, s'il y a d'autres questions.

**M. Middlemiss:** O.K. Les questions étaient sur ce que le ministre nous avait indiqué, mais on n'est pas allé dans tout ça, ici.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais c'est parce que les questions allaient sur l'ensemble.

**M. Brassard:** Oui, là-dessus, je vous demanderais peut-être de suspendre à ce moment-là, pour qu'on reprenne à 20 heures, Mme la Présidente, parce que j'ai une réunion importante.

**M. Middlemiss:** O.K. Pas de problème.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, il n'y a pas de problème.

**M. Brassard:** Alors, on pourra reprendre à 20 heures, paragraphe par paragraphe.

**M. Middlemiss:** Je ne peux pas laisser passer ça de même.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

*(Suspension de la séance à 16 h 14)*

*(Reprise à 20 h 13)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, la commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est toujours de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, au moment de la suspension des travaux, nous étions à l'étude de l'amendement à l'article 15 et, M. le député de Pontiac, vous aviez la parole.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, je pense qu'on était rendus au point où le ministre nous avait indiqué que, puisqu'il était obligé de partir, il ne voulait pas commencer à passer à la lecture de l'amendement. Il nous avait donné toute une explication où il avait... qu'est-ce que ça voulait dire, en réalité. Mais j'ai indiqué que j'avais des questions spécifiques et peut-être qu'en faisant la lecture de l'amendement on pourrait, à la suite, poser les questions qui s'imposent.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, premier paragraphe.

**M. Brassard:** Oui, paragraphe par paragraphe. Alors, le premier paragraphe, Mme la Présidente: «Aucun permis ne peut être délivré à 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 visée à l'article 180...» L'article 180, ça concerne la conduite avec facultés affaiblies en vertu du Code criminel, donc toute une série d'articles: négligence criminelle causant la mort, négligence criminelle causant des lésions corporelles, homicide involontaire, conduite dangereuse, conduite dangereuse causant des lésions corporelles, conduite dangereuse causant la mort, délit de fuite, conduite ou garde d'un véhicule pendant que la capacité de conduire est affaiblie, conduite ou garde d'un véhicule avec un taux d'alcool supérieur à 80 mg par 100 ml de sang, refus de subir l'alcootest ou de fournir un échantillon de sang, conduite ou garde d'un véhicule avec les facultés affaiblies et causant des lésions corporelles, conduite ou garde d'un

véhicule avec les facultés affaiblies et causant la mort. Alors, ça, ce sont des infractions en vertu du Code criminel, c'est ce qu'on retrouve, c'est ce qui est visé à l'article 180. Puis: «...avant l'expiration d'une période d'un, de deux ou de trois ans consécutive à la date de la révocation ou de la suspension selon que, au cours des cinq années précédant la révocation ou la suspension, elle ne s'est respectivement vu imposer aucune, une seule ou plus d'une révocation ou suspension en vertu de cet article.» Donc, c'est: première infraction, première récidive, deuxième récidive; un an, deux ans, trois ans.

Voilà pour le premier paragraphe. Il n'y a pas de changement par rapport au Code actuel pour ce qui est du premier paragraphe. C'est peut-être reformulé quelque peu différemment, mais il n'y a pas de changement. C'est ce qui est prévu dans le Code actuel. En vertu du Code criminel, si votre permis est révoqué une première fois, c'est... Une première condamnation, c'est un an; une récidive, deux ans; une deuxième récidive, trois ans.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il y a des questions, M. le député de Pontiac?

**M. Middlemiss:** Ça va. C'est bien. Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va. Le deuxième paragraphe, M. le ministre.

**M. Brassard:** Ça va. Alors, le deuxième paragraphe.

«Si la déclaration de culpabilité est suivie d'une ordonnance d'interdiction de conduire prononcée en vertu des paragraphes 1 ou 2 de l'article 259 du Code criminel (Lois révisées du Canada (1985), chapitre C-46), pour une période plus longue que celle applicable en vertu du premier alinéa, la période alors applicable sera égale à celle établie dans l'ordonnance.» Alors, c'est...

*(Consultation)*

**M. Brassard:** C'est ça. En fait, c'est l'ordonnance du tribunal qui prévaut. Si c'est plus que ce qui est prévu dans le premier paragraphe, c'est celle-là qui prévaut.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Brassard:** C'est aussi déjà dans le Code.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Troisième paragraphe.

**M. Brassard:** Bon, le troisième, là, c'est le droit nouveau.

«Dans le cas où l'infraction donnant lieu à la révocation ou à la suspension en est une visée au paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 180 — c'est la conduite avec facultés affaiblies spécifiquement — [...] elle devra alors suivre avec succès le programme

d'éducation reconnu par le ministre de la Sécurité publique et destiné à sensibiliser les conducteurs aux problèmes de la consommation d'alcool ou de drogue.»

Alors, ça, c'est le programme appelé Alcofrein. Première infraction avec conduite avec facultés affaiblies, là, il y a suspension évidemment, il y a révocation, mais il y a aussi l'obligation de suivre avec succès le programme d'éducation qui est reconnu par le ministre de la Sécurité publique. C'est le cours appelé Alcofrein. Les thèmes abordés dans ce cours-là, alors c'est les conséquences légales et sociales de la consommation d'alcool, les effets de l'alcool, des drogues et des médicaments sur le conducteur, comment l'alcool est absorbé par l'organisme, l'élimination de l'alcool par l'organisme, les autres facteurs qui peuvent influencer l'effet de l'alcool dans l'organisme, l'influence de l'alcool sur la conduite d'un véhicule moteur, les drogues, les médicaments, leur effet sur la capacité de conduire; boire ou conduire, un choix individuel ou une responsabilité sociale; et présentation de ressources en toxicomanie. Alors, ce sont les thèmes abordés au cours de cette session du cours Alcofrein, programme reconnu par le ministre de la Sécurité publique. Première infraction. Alors, le paragraphe...

**La Présidente (Mme Bélanger):** 1°.

**M. Brassard:** Le 1°, c'est la première infraction.

«2° si au cours des cinq années précédant la révocation ou la suspension, la personne s'est vu imposer une ou plusieurs révocations ou suspensions en vertu du paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 180 — donc, conduite avec facultés affaiblies, mais là, récidive, première ou deuxième fois, là, ce n'est plus le cours — elle devra alors se soumettre à une évaluation établissant à la satisfaction de la Société la compatibilité de son comportement relativement à sa consommation d'alcool ou de drogue avec la conduite sécuritaire d'un véhicule routier de la classe demandée — là, on fait appel évidemment à des professionnels de la santé. Cette évaluation doit être faite par un professionnel de la santé ou par une personne dûment autorisée qui oeuvre au sein d'un centre de réadaptation pour les personnes alcooliques et les autres personnes toxicomanes ou d'un centre hospitalier avec service de réadaptation pour ces personnes. Cette personne doit remettre à la Société le rapport de cette évaluation dans les trois mois précédant la délivrance du permis.»

**La Présidente (Mme Bélanger):** Des questions?  
M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Dans le premier, Mme la Présidente, je vois qu'on a ajouté «drogue». Il me semble que «drogue» n'était pas présent dans le projet de loi.

● (20 h 20) ●

**M. Brassard:** Oui. Dans une forte proportion, on retrouve les deux, le conducteur a consommé à la fois de l'alcool et des drogues. Et le cours, on l'a vu tantôt quand j'ai parlé des thèmes, le cours Alcofrein traite aussi de cette thématique des drogues, et même des médicaments, sur les effets et de la consommation de drogues et de la consommation de médicaments sur le comportement du conducteur d'un véhicule moteur. Alors donc, c'est souvent relié ensemble, ça. Il faut faire à la fois prendre conscience, dans ce cours, au conducteur des effets de la consommation de l'alcool sur la conduite, mais aussi des effets de la consommation de drogues et de médicaments sur la conduite.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Est-ce que ça veut dire qu'on a déjà établi des façons de faire cette vérification, au point de vue des drogues? Il me semblait que tout au long des consultations on semblait dire que le problème de la drogue, c'était d'être capable de dépister que les gens avaient pris de la drogue. Maintenant qu'on l'utilise ici, est-ce que ça veut dire qu'on a trouvé une façon ou qu'on a l'intention de trouver une façon pour l'appliquer?

**M. Brassard:** On ne peut pas le déceler au moment où il est arrêté, par exemple, par un agent de la paix. L'alcool peut être détecté par le test d'alcoolémie, mais pas, sur le moment...

**M. Middlemiss:** Sur-le-champ.

**M. Brassard:** ...et dans l'immédiat, la drogue. Mais ça peut se dépister par la suite à l'occasion de l'évaluation qui est faite par un professionnel de la santé. C'est sûr qu'après ça, s'il y a un échantillon de sang qui est analysé, là on peut le déceler qu'il y a eu consommation de drogue en même temps que consommation d'alcool. Mais, sur le moment, il n'y a pas de...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, ça «veut-u» dire, ça, que, si par hasard on arrête quelqu'un pour un problème d'alcool... est-ce que automatiquement, dans l'évaluation, on prend des prises de sang en prévision de vérifications ou, si on a des doutes que peut-être que la personne est sous l'influence de médicaments ou de drogue... De quelle façon on pourra arriver à faire ces choses-là, et est-ce que c'est possible?

(Consultation)

**M. Brassard:** Ça arrive, mais ce n'est pas de façon uniforme, généralisée. Mais il pourra arriver qu'après l'arrestation, quand il y a arrestation, l'agent de la paix demande une analyse ou un échantillon de sang pour analyse. Dans quelle proportion, là?

(Consultation)

**M. Brassard:** Quand il y a eu accident en plus et blessés, des blessés graves, quand il y a eu accident, la règle générale, c'est qu'on prend des échantillons de sang, on fait des analyses de sang.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, est-ce que le ministre est au courant... Est-ce qu'au niveau de la Sécurité publique il y a une façon, on envisage de poser des gestes dans ce sens-là, de faire plus souvent cette vérification-là? Est-ce qu'on a l'intention de faire ça ou non?

**M. Brassard:** Enfin, les informations qu'on a venant de la Sûreté, c'est qu'il n'y a pas cette intention-là que vous soulevez dans votre question.

**M. Middlemiss:** Mais, devant le problème que les gens nous ont décrit, aujourd'hui peut-être qu'il y a autant de gens ou peut-être plus qui sont sous l'influence de la drogue ou des médicaments.

**M. Brassard:** Et des deux, souvent.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** C'est combiné avec l'alcool, très souvent.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est quelque chose que, dans le contexte, on devrait regarder pour s'assurer de faire encore plus de prévention dans ce sens-là?

**M. Brassard:** Ça s'examine sûrement, mais c'est évident qu'il y a toujours le même problème: on n'a malheureusement pas trouvé d'appareil de mesure comme l'alcootest pour ce qui concerne la consommation abusive de médicaments ou de drogues. Il faut faire une analyse sanguine. Alors, quand il y a des accidents puis qu'on pense qu'il y a eu conduite avec facultés affaiblies, là on peut le faire. On le fait aussi parfois quand on soupçonne qu'en plus de la consommation d'alcool il y a aussi davantage consommation de drogues ou de médicaments.

(Consultation)

**M. Brassard:** La double consommation est vraiment un phénomène très généralisé, très largement... On n'a pas de chiffres pour ici, au Québec, mais, aux États-Unis, 80 % des conducteurs décédés sous l'effet de la drogue ou après analyse... il y a eu analyse sanguine puis on s'est rendu compte qu'il y avait eu consommation de drogue. Mais, en même temps, on s'est rendu compte aussi qu'il y avait un taux d'alcoolémie supérieur à 0,08. Donc, pour 80 % des personnes décédées, il y avait double consommation: combinaison de consommation d'alcool et de drogue.

**Une voix:** À Montréal, il y a...

**M. Brassard:** Ah bon! On l'a à Montréal aussi. Excusez.

(Consultation)

**M. Brassard:** Je vous ai induit en erreur, là. Je disais qu'il n'y avait pas d'étude pour le Québec, mais il y en a une pour Montréal, où, là, le taux est à peu près le même qu'aux États-Unis, 81 %, où il y a combinaison des deux, consommation d'alcool et soit de drogues diverses, cocaïne ou cannabis.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, la raison pour laquelle on a ciblé Montréal, «c'est-u» à cause de la plus grande population ou s'il y avait d'autres indices qui...

**M. Brassard:** C'est une étude qui a été faite par deux... un chef d'unité de réadaptation, donc un... deux criminologues, Marc Leblanc puis Michel Germain, qui ont choisi...

**M. Middlemiss:** Ils ont choisi Montréal à cause peut-être de la population, surtout?

**M. Brassard:** ...la région de Montréal comme territoire d'étude.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

• (20 h 30) •

**M. Pelletier:** Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, on était justement après parler de notre notion de facultés affaiblies dans l'article 180 puis ailleurs. Ça se résume presque essentiellement, au niveau de la preuve qu'on connaît aujourd'hui, à l'alcool. M. le ministre, si l'évolution fait en sorte que les techniques... ou les modifications au Code civil faisaient en sorte que les techniques concernant les preuves pour les drogues se modifient et qu'on arrivait à des preuves semblables à celles pour l'alcool, est-ce que la notion, le texte de l'article 76, à l'alinéa où on parle d'alcool ou de drogue, est-ce que cet article-là, tel qu'il a été rédigé, nous permettrait d'appliquer notre règlement, cette loi, si éventuellement on arrive avec une technique de preuve de drogue similaire à...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Pelletier:** En d'autres mots, notre règlement avait déjà prévu ça.

**M. Brassard:** La conduite avec facultés affaiblies, ça comprend, ça aussi, la consommation de drogue. En vertu du Code criminel, là, c'est aussi consommation de drogue ou de médicaments. La conduite avec

facultés affaiblies, ça ne veut pas dire uniquement consommation d'alcool. Même chose pour le Code de la sécurité routière.

**M. Pelletier:** Donc, au niveau des drogues, si on arrivait avec une jurisprudence quelconque au niveau des manières de les détecter, notre règlement ici présent prévoirait déjà...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Pelletier:** O.K. Merci.

**M. Brassard:** Et je vous signale: Quand je cite les infractions, n'oubliez pas que ça constitue une infraction en vertu du Code criminel non seulement de refuser de subir l'alcootest, mais de refuser de fournir un échantillon de sang. Ça constitue une infraction aussi. C'est par l'analyse sanguine qu'on détecte la consommation de drogue. Ça constitue une infraction.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. On parlait du programme Alcofrein, là. Est-ce que les gens vont être obligés de le suivre tel qu'il est aujourd'hui? Le programme Alcofrein...

**M. Brassard:** Pardon? Oui?

**M. Middlemiss:** ...tel qu'il est aujourd'hui, est-ce qu'on a l'intention d'y apporter des changements ou est-ce qu'on est satisfait là...

**M. Brassard:** Bien, pas pour le moment. Pour le moment en tout cas, il semble convenir, être bien fait, répondre aux objectifs. Est-ce qu'il sera susceptible d'être amélioré au fil des ans? Il n'y a rien de... Tout est perfectible.

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**M. Brassard:** Tout est perfectible. Mais, au moment où on se parle, là, moi, les informations que j'ai, de la Sécurité publique, c'est qu'ils n'ont pas l'intention d'y apporter des modifications substantielles. Il semble, là, qu'il est relativement bien fait puis qu'il correspond aux fins qu'on poursuit.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on a des résultats, là, de ce programme-là? Quels sont les résultats à date? Est-ce que c'est positif ou...

**M. Brassard:** Selon des évaluations faites des sessions données entre 1988 et 1990, on note que 74,9 % des participants ont indiqué que la session les avait fait beaucoup réfléchir. C'est déjà pas mal. Par ailleurs, on compte 8,9 % des participants qui ne croient

pas devoir modifier leurs habitudes de conduite et 12,6 % qui ne croient pas devoir changer leurs habitudes de consommation. Mais c'est quand même... On voit les proportions, là: c'est 12 %, 9 %. Et il y en a quand même les trois quarts qui ont admis que ça les avait fait réfléchir.

**M. Middlemiss:** On a indiqué avant le souper qu'il y aurait une campagne de sensibilisation pour aviser les gens. Est-ce qu'on est prêt? Si par hasard il y a un volume plus grand de gens qui veulent suivre le programme Alcofrein, est-ce qu'on va être capable de le donner? Et est-ce qu'on va être capable de le donner partout?

**M. Brassard:** Dans toutes les régions, il est accessible.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'il est limité en nombre de personnes qui peuvent le prendre en même temps ou...

**M. Brassard:** Non. Non, ça se donne dans des commissions scolaires, et il n'y a pas de limite.

**M. Middlemiss:** Mais, avec les coupures un peu partout...

**M. Brassard:** Ça coûte 50 \$ par participant.

**M. Middlemiss:** Oui, mais, avec les coupures un peu partout, est-ce que les gens...

**M. Brassard:** C'est le participant qui défraie...

**M. Middlemiss:** Oui, d'accord, sauf que, si l'institution, elle, à cause des changements dans sa structure, doit... Puis je ne fais pas ça, là, pour être méchant.

**M. Brassard:** Non, mais ça s'autofinance. Ça n'entraîne pas de dépenses de ressources de l'État.

**M. Middlemiss:** Oui, ça s'autofinance. Si ça n'existe pas aujourd'hui, toutefois... Si ça n'existe pas aujourd'hui, est-ce que...

**M. Brassard:** Ça existe aujourd'hui.

**M. Middlemiss:** Partout? Et c'est disponible? Disons que chez nous, dans Pontiac, là, je dis: Je veux l'avoir. Ça l'est, disponible?

**M. Brassard:** Oui. Dans l'Outaouais, oui. Ah oui!

**M. Middlemiss:** Et, à ce moment-là, disons que, s'il y a deux personnes à 50 \$, pour 100 \$, ils vont procéder à le faire ou est-ce qu'il y a un nombre

minimum de personnes? J'essaie de voir comment c'est, en pratique. On va dire à ces gens-là...

**M. Brassard:** En pratique, actuellement, ça fonctionne assez bien, il y en a à peu près 3 000 par année, c'est 20 % de la clientèle potentielle, parce qu'il y a 17 000 personnes...

**M. Middlemiss:** Trois mille par année? Pourtant, avec les statistiques, on nous disait qu'il y en aurait de 1 500 à 2 000.

**M. Brassard:** Ah bien, c'est parce que ce n'est pas obligatoire.

**M. Middlemiss:** Non, non, mais il y en a déjà.

**M. Brassard:** C'est par ordonnance, c'est le juge qui l'ordonne. Donc, c'est par ordonnance du tribunal. Il y a des ordonnances qui ont touché un peu plus de 3 000 personnes, parce que ce n'est pas obligatoire en vertu de la loi. Là, ça le deviendrait. Première infraction: obligation de suivre ce cours. Alors, c'est évident qu'à ce moment-là le nombre va augmenter, puisqu'il y a entre 17 000 et 20 000... 17 000 personnes condamnées une première fois. En première infraction, il y en a 17 000; donc, le potentiel va quintupler, plus que quintupler.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, on parlait que peut-être qu'avec les antidémarrateurs et toutes ces choses-là il y aurait un potentiel de 1 500 à 2 000, mais, déjà aujourd'hui, avec les ordonnances on parle de 3 000. C'est quoi, là?

**M. Brassard:** Ce n'est pas la même chose.

**M. Middlemiss:** Il me semble que, s'il y en a 3 000 là qui décident qu'eux veulent avoir le démarreur à cause de tout ça...

**M. Brassard:** Actuellement, le cours n'est pas obligatoire. Il faut que ce soit par ordonnance du tribunal. Il y en a à peu près 3 000, un peu plus de 3 000 qui sont contraints de suivre le cours parce que le tribunal l'ordonne.

Ça, c'est une chose, de suivre le cours; c'en est une autre aussi, au paragraphe 2°, que de subir un examen puis une évaluation par un professionnel de la santé. Ça, c'en est une autre. C'est aussi différent, le recours au dispositif antidémarrateur; c'est aussi différent. Ça, c'est si la personne qui a commis une première infraction va devoir suivre le cours. La personne qui a récidivé va devoir subir une évaluation. Mais, en même temps, ça, c'est obligatoire, l'évaluation est obligatoire, le cours est obligatoire, mais le recours au dispositif antidémarrateur, ça, c'est facultatif. C'est si elle veut restreindre la période de révocation, si elle veut restreindre au minimum prévu par le Code — trois mois ou six

mois, selon qu'elle a commis une première infraction ou récidivé — là, c'est facultatif. Alors, c'est ça qu'en disait.

Donc, là, quand ça va s'appliquer, comme il y a 17 000 premières infractions, donc il y aura 17 000 personnes qui vont devoir suivre le cours, puisqu'il va devenir obligatoire. Les récidives, c'est quoi? C'est à peu près 3 000 récidives; donc, c'est 3 000 qui vont devoir subir une évaluation. Et 17 000 plus 3 000, ça fait 20 000 qui ont été condamnés ou qui ont eu leur permis révoqué pour conduite avec facultés affaiblies, soit pour une première infraction, soit pour récidive. C'est ce bassin de 20 000 à qui on offre la possibilité de raccourcir la durée de leur révocation en installant un dispositif antidémarrateur sur leur véhicule.

Et c'est là qu'on dit: Sur ce 20 000, si les conducteurs se comportent comme en Alberta — neutre qu'ils auront un comportement un peu différent puis que ça sera plus, je ne le sais pas — c'est 10 %, en Alberta. Donc, ça veut dire autour de 2 000, on pense, qui vont, eux, dire: Moi, je ne veux pas attendre un an, je ne veux pas être un an sans permis, je veux pouvoir conduire ma voiture après trois mois; je me fais installer, à mes frais, un dispositif antidémarrateur. Puis là il a son permis restreint, ou après six mois, si c'est un récidiviste. Voilà. Alors, ça explique les différents chiffres.

**M. Middlemiss:** Il y en a 3 000. Sur les 3 000 qui récidivent, est-ce que ce n'est pas une clientèle potentielle qui voudrait, le plus tôt possible...

**M. Brassard:** Peut-être.

**M. Middlemiss:** Parce que, s'ils récidivent, ils veulent retourner le plus tôt possible, eux autres, conduire. Est-ce que ça ne serait pas, peut-être, ces gens...

• (20 h 40) •

**M. Brassard:** Dans le bassin de première infraction, c'est-à-dire 17 000, moi, je pense qu'il va y en avoir beaucoup parce que c'est un an, là, ils ont un an de permis révoqué. Il va y en avoir un bon nombre là-dedans qui vont dire: Moi, je trouve ça long, un an, j'ai la possibilité de raccourcir ça à trois mois en faisant installer un dispositif antidémarrateur. Il y en a aussi un bon nombre dans le bassin de première infraction qui vont y recourir, pas seulement les récidivistes.

**M. Middlemiss:** O.K. Le programme Alcofrein, ça dure combien de temps — parce qu'on dit que ça va coûter 50 \$ — et comment on évalue la personne? Si la personne dit: Je vais payer 50 \$ et je n'y vais pas au cours. C'est quoi, l'incitatif, là?

**M. Brassard:** Le cours?

**M. Middlemiss:** Oui. Bien le programme...

**M. Brassard:** Le cours Alcofrein?

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

(Consultation)

**M. Brassard:** Bien, là, ils vont être obligés de le suivre après une première infraction. C'est un cours qui dure à peu près trois heures, qui coûte 50 \$.

**M. Middlemiss:** Juste trois heures pour 50 \$.

**M. Brassard:** Trois heures, oui. C'est une session de trois heures, 50 \$, puis ça traite des thématiques dont je parlais tantôt. Essentiellement, l'objectif, c'est de faire prendre conscience au conducteur ce que ça fait, consommer de l'alcool, quel effet ça a sur la conduite. Donc, ce que ça fait, l'alcool, dans l'organisme, quel effet ça a sur les facultés et quel effet ça a, par conséquent, sur la conduite. Essentiellement, c'est ça le but du cours. Mais aussi la drogue, aussi les médicaments. Alors, c'est un peu les thèmes dont je parlais tantôt. En trois heures. Évidemment, c'est pour une première infraction, c'est pour ça qu'on parle d'un cours pour faire prendre conscience au conducteur que consommer de l'alcool, ça peut avoir des effets très dangereux sur sa conduite, puisque ça affaiblit ses facultés et ses réflexes.

Quand il y a récurrence, là, on juge, puis avec raison d'ailleurs, que, s'il y a eu récurrence, c'est parce que, là, il y a un problème d'alcool. Il s'est fait prendre deux fois, en plus, là. Ça veut dire que le hasard a fait qu'il s'est fait prendre une deuxième fois puis il a encore les facultés affaiblies. Alors, ça veut dire que, là, dans une très large proportion, on vise juste en disant qu'il y a un problème d'alcool. La personne a un problème de consommation d'alcool. On dit: Là, ce n'est pas seulement un cours, il l'a suivi le cours. Là, c'est d'aller dans un centre de réadaptation ou dans un service de réadaptation d'un centre hospitalier qui s'occupe précisément des alcooliques et des toxicomanes, et là il faut qu'il subisse une évaluation complète faite par un professionnel de la santé et que ce rapport-là soit remis ensuite à la Société.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier:** Oui, Mme la Présidente. M. le ministre, je voudrais juste revenir à la notion de facultés affaiblies, spécifiquement au niveau des drogues. Est-ce qu'on a déjà révoqué des permis, en vertu de notre Code de la sécurité routière, spécifiquement au niveau de facultés affaiblies par les drogues?

**M. Brassard:** Sûrement, là. Dans quelle proportion... Mais sûrement.

**M. Pelletier:** Parce qu'on n'a pas de notion de 0,08 comme...

**M. Brassard:** Uniquement ça, c'est ça la...

**M. Brassard:** On ne peut pas faire les statistiques. Ce qu'on me dit, c'est que la condamnation, c'est pour conduite avec facultés affaiblies, et ce n'est pas précisé dans la condamnation que c'est à cause de la consommation d'alcool ou de drogue.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Pelletier:** C'est juste dans les cas pratiques que je ne peux pas voir... Quand c'est de l'alcool, on a une mesure...

**M. Brassard:** Encore une fois, comme je le disais tantôt, on ne fait pas toujours une analyse de sang. Très souvent, l'agent de la paix fait passer l'alcootest. Quand ça — excusez-moi l'expression, madame — pète le 0,08, bon, ça lui suffit comme donnée, l'agent de la paix. Il a là une preuve évidente qu'il est en infraction, que le conducteur est en infraction puis qu'il est passible d'une condamnation en vertu du Code criminel. Alors donc, c'est pour ça que l'analyse sanguine ne se fait pas toujours. Elle va se faire quand il est blessé, que la personne est à l'hôpital, elle est inconsciente et elle conduisait, là. Évidemment, ils vont faire des prises de sang et ils vont faire l'analyse sanguine.

**M. Pelletier:** Mais est-ce que je dois comprendre que toutes les révocations de permis qu'on fait, c'est toujours en fonction de l'alcool et que ce n'est jamais en fonction de drogues?

**M. Brassard:** Oui. Enfin, ce qu'on me dit, c'est que la plupart du temps, quand le test d'alcoolémie démontre qu'on dépasse les seuils, bien là ça suffit, ils ne vont pas plus loin. Ils vont exiger — ils ont le droit de l'exiger, ça devient une infraction si on refuse — une analyse sanguine lorsqu'ils se rendent compte que le conducteur, manifestement, a les facultés affaiblies. C'est souvent visible. Quelqu'un qui est dopé, c'est souvent visible qu'il a les facultés affaiblies, et l'alcootest ne donne rien. Ça arrive parfois qu'il n'y a pas eu de consommation d'alcool en même temps; l'alcootest ne donne rien. Alors, là, ça arrive souvent que, se rendant compte qu'ils sont en face de quelqu'un qui, manifestement, a les facultés affaiblies, ils vont exiger une analyse sanguine. C'est à ce moment-là qu'ils peuvent déceler la présence de drogues ou de médicaments.

**M. Pelletier:** Mais légalement...

**M. Brassard:** Règle générale, ils commencent toujours par l'alcootest.

**M. Pelletier:** Mais, légalement, quelles mesures, comment est-ce qu'on peut faire la preuve que quelqu'un a les facultés affaiblies si on n'a pas de mesure comme avec l'alcool?

**M. Brassard:** C'est selon les circonstances, la conduite, le comportement, l'élocution de l'individu.

**M. Pelletier:** Ce que je dois comprendre, c'est qu'il y a des cas, mais qu'on n'a pas de statistiques. Est-ce que c'est exact?

**M. Brassard:** Non, non, on n'a pas de statistiques.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Orford.

**M. Benoit:** Oui. M. le ministre, trois heures, vous qui êtes un ex-pédagogue, si je ne me trompe, vos étudiants apprenaient-ils si vite que ça? Je veux dire, il me semble que trois heures, c'est comme bien court pour un... J'ai l'impression que, dans l'imagerie populaire ou dans la tête des gens, bon, on va se débarrasser de ça. On va aller là cet après-midi, entre 13 heures et 16 heures, on va prendre un long «coffee break», ça va durer trois heures et on va sacrer notre camp après. Je ne sais pas, avez-vous l'impression que c'est assez long pour que... Finalement, le but de l'exercice, c'est qu'il en reste quelque chose, que le citoyen ou la citoyenne qui va aller à cette présentation-là va sortir en disant: Oui, ça m'a ébranlé, j'ai appris quelque chose, c'est profond en moi. Trois heures, je ne le sais pas. Vos étudiants, apprenaient-ils tant que ça en trois heures, M. le ministre?

**M. Brassard:** Bien, il faut avoir en tête l'objectif poursuivi. D'abord, c'est une première infraction. Deuxièmement, l'objectif, c'est de provoquer une prise de conscience; donc, il y a là-dedans un effort de sensibilisation. Dans le fond, c'est ça, ce n'est pas de faire de la personne, là, une spécialiste de l'alcoolisme et de la physiologie de la consommation d'alcool, c'est de provoquer une prise de conscience; c'est ça, l'objectif. Trois heures, bon...

**Une voix:** Plus la révocation du permis.

**M. Brassard:** Oui, la révocation du permis, c'est pédagogique pas mal, ça aussi.

**M. Benoit:** Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** Mais cette première étape là, la première infraction... Autrement dit, la première infraction, on présume que le conducteur n'est pas un habitué. On présume que, bon, c'est occasionnel; il s'est retrouvé à conduire avec des facultés affaiblies. On ne présume pas que c'est un accro de l'alcool, et c'est pourquoi, là, il s'agit simplement de lui faire prendre conscience, de le sensibiliser aux effets de l'alcool sur la conduite. On va plus loin quand il récidive. Parce que là, quand il récidive, quand il y a récidive, on se rend bien compte qu'on est en face, dans une très grande proportion, d'un

habitué, et là il faut aller plus loin. Manifestement, là, quand il y a récidive, la prise de conscience ne s'est pas faite à l'occasion du cours Alcofrein. Il n'a pas été assez sensibilisé, puisqu'il a continué, puisqu'il est vraiment aux prises avec une habitude de consommation. Et là il faut aller plus loin.

● (20 h 50) ●

**M. Benoit:** Cette présentation-là, M. le ministre, qui dure trois heures, elle est faite par un vidéo? Elle est faite par un moniteur ou une monitrice formé à cet effet-là, par un parapolicier? Quel genre de...

(Consultation)

**M. Brassard:** Ça se fait dans le cadre des commissions scolaires, ce sont des professeurs des commissions scolaires, des enseignants qui reçoivent une formation du ministère de la Sécurité publique pour les habilités à donner ce cours, à tenir ces sessions.

**M. Benoit:** Et est-ce que vous avez dit qu'ils doivent passer avec satisfaction? Est-ce que c'est les mots que vous avez... Non?

**M. Brassard:** Non, il n'y a pas de test, il n'y a pas d'examen. C'est...

**M. Pelletier:** ...avec succès.

**M. Brassard:** Dans le...

**M. Benoit:** Si tu as trouvé l'adresse de l'école, tu as passé avec succès, si je comprends bien.

**M. Brassard:** Oui, bien, le suivre avec succès...

(Consultation)

**M. Brassard:** Il n'y a pas d'examen. Il n'y a pas d'examen, ils ont une attestation, simplement, pour prouver qu'ils ont participé, qu'ils ont été présents à l'occasion de la session.

**M. Benoit:** À quel moment tout ça se passe? Vous perdez votre permis le 1er janvier, vous recevez la note chez vous, que vous n'avez plus votre permis. À quel moment ce cours-là... Est-ce qu'il se passe dans l'année ou juste avant qu'on vous redonne votre permis? À quel moment vous devez suivre ce cours-là?

**M. Brassard:** Le plus tôt possible. Il n'y a pas de moment prévu dans la loi, mais le plus tôt possible. Et, quand les nouvelles dispositions vont s'appliquer, pour quelqu'un qui a l'intention de faire installer un dispositif antidémarrreur, bien, il a intérêt à suivre le cours dans les trois mois de sa révocation, ce qu'il sera possible de faire.

**M. Benoit:** Parfait, merci.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va? M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. En écoutant le ministre puis en regardant la durée de ce cours Alcofrein, on dit que c'est trois heures. En réalité, on veut changer le comportement. Et c'est un mot qu'on a entendu tellement souvent, que le comportement... Même dans les cours de conduite, on a dit: Les cours de conduite, ce n'est pas assez long, ça ne fera pas changer les comportements des gens. Et c'est là que je me pose la question: Comment on peut avoir tellement confiance en un cours de trois heures qui veut faire changer le comportement de personnes qui sont peut-être déjà assez prises dans des positions... Comment on peut expliquer que trois heures de cours, pour des personnes comme ça, ça peut changer leur comportement? Est-ce que c'est des gens qui sont nécessairement... qui ont plus que 25 ans? C'est quoi, l'âge moyen de ces gens-là? Puis je me la pose, la question. Parce que, si on a réussi, à ce stade-là, avec des cours de trois heures, à corriger des gens qui ont un comportement extrêmement dangereux dans le domaine de l'alcool, il me semble que peut-être on devrait parler à ces gens-là au point de vue de cours de conduite.

**M. Brassard:** Encore une fois, il ne faut pas isoler un élément. Quand on isole un élément, on ne comprend pas l'ensemble du dispositif. Ce n'est pas juste le cours, là-dedans, il a aussi son permis révoqué, premièrement. Puis, deuxièmement, si, après trois mois, il se fait installer un dispositif antidémarrreur, que pendant neuf mois il a un dispositif antidémarrreur qui l'oblige à ne pas consommer s'il veut que son véhicule parte, c'est tout ça ensemble qui va modifier le comportement: c'est la révocation du permis pour un an; c'est le dispositif antidémarrreur, qui est une contrainte qui n'est pas marginale; c'est aussi la session. C'est l'ensemble de ces éléments-là qui va influencer, à mon avis, sur le comportement, d'une part.

D'autre part, le cours. Encore une fois, pourquoi le cours? Parce que, première infraction, on présume que c'est occasionnel, que ce n'est pas une habitude ancrée. On présume. On présume que le conducteur, ce n'est pas un alcoolique, autrement dit. On présume que, bon, c'est arrivé occasionnellement et que, là, un cours associé à une année de révocation ou trois mois de révocation plus un permis restreint avec antidémarrreur pendant neuf autres mois, on présume que tout ça ensemble va certainement le faire réfléchir, pas uniquement pendant trois heures de cours, mais pendant un an. Il va réfléchir pendant un an et il va se rendre compte, pendant un an, que la conduite avec facultés affaiblies ou consommer de l'alcool, ça ne va pas avec la conduite automobile. On pense à ce moment-là qu'il va, au bout d'un an, quand on va lui permettre d'enlever son dispositif, avoir fait une réflexion suffisamment profonde pour enlever son...

Ha, ha, ha! Bien, oui. Mme la Présidente me donne un bel exemple. Bon. Ha, ha, ha! Il revient de

son party de trentième anniversaire de mariage. Ça n'arrive pas souvent. Ça n'arrive pas souvent, 30 ans de mariage.

**Mme Delisle:** Vingtième de député!

**M. Brassard:** Ou un vingtième de député.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Mme Delisle:** En tuxédo!

**M. Brassard:** Oui. Ce n'est pas fréquent...

**Mme Delisle:** À Alma.

**M. Brassard:** ...n'est-ce-pas? Ce n'est pas fréquent. Alors, bon, c'est vraiment occasionnel.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** Après 20 ans, ça mérite un tuxédo. Tout à fait, n'est-ce pas? Ha, ha, ha! Voilà! Encore une fois, il ne faut pas isoler juste le cours, il faut voir ça avec les autres éléments.

**M. Middlemiss:** O.K. Il y avait les statistiques, ici, qui disaient ça, que le programme Alcofrein, il y a 4 700 contrevenants qui en ont payé les frais d'inscription et 83 % d'entre eux y ont effectivement assisté, 16 % brillant par leur absence. Les autres payeurs, soit 11 %, sont arrivés en retard, partis trop tôt et ont été exclus de la session pour mauvaise conduite. Donc, tu sais, c'est des exemples comme ça, là. Puis je cite ça, là, ça vient de *La Presse*. C'est des statistiques de 1989-1990.

**M. Brassard:** S'ils ont quitté le cours, ils n'auront pas d'attestation. S'ils n'ont pas d'attestation, ils n'ont pas de permis.

**M. Middlemiss:** Alors, ils peuvent être là puis dormir tout le cours, puis avoir une attestation. Parce qu'on a dit qu'il n'y avait pas d'examen. Donc, à la fin, parce qu'ils étaient assidus...

**M. Brassard:** S'ils dorment tout le cours, le professeur n'est pas bon.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Ha, ha, ha! Non, non, mais ça, c'est le problème du professeur.

**M. Brassard:** Tout à fait. Moi, ça ne dormait pas dans mes cours, je peux vous assurer de ça.

**M. Middlemiss:** Oui, mais ça fait quelques années de ça, hein.

**M. Brassard:** Ça fait 20 ans.

**M. Middlemiss:** Ça fait déjà 20 ans que vous êtes en politique et peut-être que... Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** J'ai enseigné 15 ans, quand même.

**M. Middlemiss:** D'accord. Mais, Mme la Présidente, il y a un autre programme là: EDUC'ALCOOL. C'est le privé qui donne... Est-ce qu'on reconnaît... C'est un engagement social, un partenariat, une mission, une philosophie: éduquer le grand public et particulièrement les jeunes à la consommation de boissons alcooliques. Et c'est la Société des alcools, la Régie des alcools, des courses et des jeux, l'Association des distillateurs, l'Association des négociants en vins du Québec, l'Association des viculteurs du Québec, l'Association des fabricants de cidre du Québec et l'Association Québec des agences de vin, de bière et de spiritueux. Ça semble être quelque chose de...

● (21 heures) ●

**M. Brassard:** C'est un effort de promotion. C'est une campagne de promotion de la Société des alcools, là. Ça s'inscrit dans toute la campagne «La modération a bien meilleur goût»

**M. Middlemiss:** Donc, est-ce que c'est...

**M. Brassard:** C'est très bon, ce n'est pas mauvais en soi; ça contribue sans doute à faire réfléchir bien du monde concernant la consommation d'alcool. Ce n'est sûrement pas nuisible.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, on a fini l'amendement à l'article 15.

**M. Brassard:** Il y aurait un autre paragraphe.

**M. Middlemiss:** Non. On a fini le deuxième paragraphe, on est rendu... Il y en a deux autres.

**M. Brassard:** Il y aurait un autre paragraphe, madame, qui concerne le dispositif justement. Alors: «Une personne dont le permis a été révoqué ou dont le droit d'en obtenir a été...» Vous allez vite, Mme la Présidente. Ha, ha, ha! Seriez-vous tannée?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, pas du tout, jamais dans 100 ans.

**M. Brassard:** Non.

**Mme Delisle:** Vous?

**M. Brassard:** Non, non, non, pas du tout. C'est très intéressant, ces échanges-là.

«Une personne dont le permis a été révoqué ou dont le droit d'en obtenir a été suspendu par suite d'une déclaration de culpabilité pour une infraction visée au paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 180 peut, dès qu'elle cesse d'être sous le coup d'une ordonnance d'interdiction de conduire rendue en vertu des paragraphes 1 ou 2 de l'article 259 du Code criminel — donc, c'est le trois mois et le six mois — être autorisée, moyennant l'obtention d'un permis restreint, à conduire un véhicule routier mais uniquement si le véhicule est muni d'un dispositif, agréé par la Société, pouvant mesurer le taux d'alcool dans l'organisme du conducteur et empêcher la mise en marche du véhicule.»

Alors, c'est ce dont on a parlé tout à l'heure, et on a expliqué aussi pourquoi on avait introduit l'expression «empêcher la mise en marche» plutôt que «bloquer l'allumage». Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui, ça va.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'amendement...

**M. Brassard:** Le dernier paragraphe: «Le titulaire d'un permis restreint doit fournir, à la demande de la Société, les données recueillies par le dispositif. La Société établit les conditions d'utilisation du dispositif; elle doit révoquer le permis si le titulaire fait défaut de respecter les conditions d'utilisation.»

**M. Middlemiss:** C'est quelque chose de nouveau, hein. Ce n'était pas dans le... C'est quelque chose qu'on vient d'ajouter, ça, Mme la Présidente? Ce n'était pas dans le...

**M. Brassard:** Ce n'était pas... c'était dans le projet de loi?

**Une voix:** C'était dans le projet de loi.

**M. Brassard:** Oui.

(Consultation)

**M. Brassard:** «La Société établit les conditions d'utilisation du dispositif décrit [...]. Elle doit révoquer un permis restreint si son titulaire fait défaut de respecter les conditions d'utilisation du dispositif.» C'est l'avant-dernier alinéa de l'article 15.

**M. Middlemiss:** D'accord.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'amendement à l'article 15 est adopté.

**M. Brassard:** Mme la Présidente, moi, j'ai eu une note écrite du Dr Claire Laberge-Nadeau. Si on peut revenir à l'article 11.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien là, avant, il faudrait finir ça, M. le ministre.

**M. Brassard:** Ah! Excusez-moi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'amendement à l'article 15 est adopté. L'article 15, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le ministre.

**M. Middlemiss:** Oui, juste une chose, Mme la Présidente. Je viens de remarquer, là... on parlait d'Alcofrein, «suivre avec succès». C'est quoi ça veut dire, «succès»? On avait ça dans 1°, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On en a parlé tout à l'heure.

**M. Middlemiss:** S'il n'y a pas d'évaluation, c'est quoi?

**M. Brassard:** Non, il n'y a pas d'examen, mais être présent et recevoir une attestation...

**La Présidente (Mme Bélanger):** De présence.

**M. Brassard:** ...du professeur, l'attestation qui est...

**M. Middlemiss:** Bien, est-ce qu'on va laisser ça comme... «elle devra alors suivre avec succès»?

**M. Brassard:** Oui, le succès...

**M. Middlemiss:** «Avec succès», là, ça veut...

**M. Brassard:** Le succès, c'est la présence et l'attestation qui suit. Pour le moment, c'est les conditions.

**M. Middlemiss:** O.K. C'est bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 15, tel qu'amendé, est adopté.

**M. Brassard:** Alors, moi, je voudrais revenir à l'article 11.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Revenir à l'article 11.

**M. Brassard:** Alors, à la demande du député de Pontiac, qui avait parlé du Dr Claire Laberge-Nadeau... Alors, j'ai une note ou une lettre qui m'est adressée, que j'ai reçue par fax, qui est signée par Claire Laberge-Nadeau et qui se lit comme suit:

«Suite à votre demande, M. Claude Dussault — M. Claude Dussault, c'est lui, là — me faisait part qu'à la commission parlementaire, cet après-midi, la question suivante était débattue: Les cours de conduite obligatoires pour tout nouveau conducteur améliorent-ils la sécurité routière? Vous désirez mon opinion à ce sujet.

«Les cours de conduite donnés à de nouveaux conducteurs et conductrices ne diminuent pas la fréquence d'accidents chez ceux et celles qui ont suivi un cours de conduite et même un super cours, particulièrement chez les jeunes conducteurs. De nombreuses recherches rigoureusement réalisées l'ont prouvé, particulièrement chez les 16-17 ans. De plus, la recherche de Louise Potvin, sous ma direction, prouve que la législation du Québec qui rendait obligatoires les cours de conduite n'a pas eu d'effet sur les taux d'accidents ni sur les taux de mortalité et de morbidité chez les nouveaux conducteurs et conductrices âgés de 18 ans et plus. À cet égard, mon opinion n'a pas changé.

«Toutefois, les cours de conduite facilitent l'apprentissage de la conduite, augmentent les connaissances à court terme, ce que j'ai toujours reconnu.

«Je vous prie d'agréer, monsieur [...], l'expression de mes sentiments distingués.» C'est signé par Mme Claire Laberge-Nadeau. Mme Laberge-Nadeau maintient ses conclusions relativement à l'obligation des cours de conduite.

Encore une fois, je ne veux pas m'attarder trop longtemps là-dessus, mais les références bibliographiques vont toutes dans le même sens, tel qu'indiqué par Mme Laberge-Nadeau. J'en ai ici toute une série faite dans les autres provinces, ici au Québec, en France, au Michigan, à Washington, à Montréal — Louise Potvin, l'étude dont parlait Mme Laberge-Nadeau. Alors, toutes les études... par conséquent... Mme la Présidente, je ne veux pas encore une fois insister, mais toutes les études vont dans le même sens: la conduite obligatoire n'a pas d'effet sur le taux d'accidents. Et, si on peut me déposer une étude scientifique comme celle dont je vous parle, que je cite, qui démontre le contraire ou qui va dans le sens contraire, bien, j'aimerais bien qu'on le fasse, puis on aimerait bien la connaître à la Société, et, moi aussi, j'aimerais bien la connaître. Il n'y en a pas.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, regardez, la décision est certainement... Moi, je n'ai pas été convaincu, je l'ai dit encore, c'est qu'il y a des statistiques de tous bords tous côtés...

**M. Brassard:** Vous persistez à douter. Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Non, non, mais je persiste à dire que j'ai des problèmes à comprendre comment quelqu'un peut évaluer que, dans l'amélioration du bilan routier au Québec, le fait que les gens avaient une formation, obligatoire ou non, ce n'est pas ça... qu'ils aient eu une formation n'a pas aidé. Et c'est tout ce que je dis sur ça. Maintenant, la décision est la vôtre.

**M. Brassard:** Mme Nadeau le dit, je le dis aussi, puis je suis d'accord avec elle...

**M. Middlemiss:** Oui, mais Mme Nadeau l'a dit...

**M. Brassard:** ...ça facilite l'apprentissage, ça augmente les connaissances. C'est sûr que ça augmente les connaissances.

**M. Middlemiss:** Donc, ça augmente les connaissances...

**M. Brassard:** Mais ça n'a pas d'effet sur le taux d'accidents, aucun effet.

• (21 h 10) •

**M. Middlemiss:** Bien, regardez. Si tout ça ensemble... en d'autres mots, si une formation, des connaissances, et ainsi de suite, n'aident pas au bilan routier, d'accord. Tu sais, si ça n'aide pas... Il me semble que ça doit aider, et c'est une affaire de comportement. J'ai soulevé tantôt, puis... dans l'ensemble, que, pour l'Alcofrein, un comportement d'une personne qui prend de la boisson... Puis on dit un cours de trois heures — d'accord, il va attendre un an — va le faire changer de comportement. Moi, je dis qu'il est toujours possible, certainement possible d'avoir des cours qui vont aider ces gens-là à comprendre, à les faire réaliser ce qu'on leur fait réaliser dans un cours d'Alcofrein. Mais la décision est: la vôtre, et on vivra avec.

**M. Brassard:** Comme on dit familièrement, on va vivre avec.

**M. Middlemiss:** C'est bien.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 11 est adopté?

**M. Middlemiss:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division. Alors, l'article 13, qui est de la concordance avec l'article 11...

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...est adopté sur division? M. le député de Pontiac, adopté sur division?

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, nous en sommes à l'article 16. Est-ce qu'il y a un amendement à 16?

**Une voix:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a un amendement à 16.

**M. Brassard:** Oui, on ajoute un 76.4.

**La Présidente (Mme Bélanger):** O.K. Alors, on peut discuter de...

(Consultation)

**M. Brassard:** Alors, ça concerne le permis restreint dont on vient de parler, le permis restreint avec dispositif antidémarrreur. Alors, quand ce permis restreint prend-il fin, en quelque sorte? «Un permis restreint délivré en vertu de l'article 76 est valide à compter de sa date de délivrance jusqu'à la date à laquelle se termine la période d'attente prévue à cet article.» Alors, ça peut être un an, ou deux ans, ou trois ans, selon que c'est une première infraction ou une récidive.

**La Présidente (Mme Bélanger):** 76.1.

**M. Brassard:** 76.1, c'est ça. 76.2, c'est: «Le titulaire d'un permis restreint délivré en vertu de l'article 76 qui conduit un véhicule routier qui n'est pas muni du dispositif prévu à cet article ou qui ne respecte pas les conditions d'utilisation d'un tel dispositif est réputé conduire pendant une sanction au sens de l'article 106.1.» Donc, il est réputé conduire durant sanction à ce moment-là, avec toutes les conséquences que cela implique, c'est-à-dire qu'il pourra, comme on le verra plus loin, voir son véhicule saisi.

«76.3 Aucun permis restreint ne peut être délivré en vertu de l'article 76 lorsque le permis révoqué est un permis d'apprenti-conducteur.» Alors là, c'est le permis d'apprenti. C'est la première année, là. Pendant la première année, l'année d'apprentissage, là il n'y a pas de permis restreint qui peut être accordé à ce moment-là.

Et on ajouterait 76.4: «Les articles 69, 93, 95 à 98, 102 à 104 s'appliquent à l'égard du permis restreint visé à l'article 76, compte tenu des adaptations nécessaires.»

L'article 69, le paiement des frais, droits et contributions d'assurance fixés par règlement; 93, la signature du permis; 95, la divulgation à la Société de son changement d'adresse; 96, l'interdiction de permettre l'utilisation du permis par un tiers; 97, l'obligation du conducteur d'avoir son permis avec lui; 98, le respect des conditions dont est assorti son permis, par exemple le port de lunettes s'il a un problème de vision; 102, l'obligation de remettre son permis à un agent de la

paix pour examen; 103, l'obligation de remplacer le permis lorsqu'il est endommagé; et 104, le paiement des frais de remplacement du permis.

Donc, ces articles-là qui concernent les permis s'appliquent aussi au permis restreint en vertu de 76. Donc, ça veut dire que, par exemple, si un agent de la paix arrête quelqu'un qui a un permis restreint, bien, il a l'obligation de le remettre à l'agent pour examen, il faut qu'il le porte sur lui, etc. Il faut que tous ces articles-là s'appliquent au permis restreint comme ça s'applique au permis sans restriction.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. Dans le cas d'un permis d'apprenti-conducteur, s'il se fait prendre, est-ce qu'il est obligé de recommencer, lui, ou bien... Quelles sont les conséquences de se faire prendre dans ces conditions-là?

(Consultation)

**M. Brassard:** Puisqu'il a un permis d'apprenti-conducteur, ce n'est pas un permis à part entière, je dirais, alors on ne peut évidemment pas révoquer un permis qu'il n'a pas. Donc, à ce moment-là, c'est sa période d'apprentissage qui est prolongée. Si, par exemple, il est arrêté, qu'il est démontré qu'il conduisait avec facultés affaiblies, qu'il a un permis d'apprenti, bien, ça veut dire que c'est un an de plus qui s'ajoute pour qu'il obtienne son permis. Normalement, en vertu des dispositions qu'on va adopter là, c'est un an d'apprentissage, deux ans de probation, s'il est en bas de 25 ans; ensuite il a son permis. S'il est arrêté alors qu'il a son permis d'apprenti-conducteur, puis pour conduite avec facultés affaiblies, il y a un an qui s'ajoute. C'est la prolongation du délai avant d'obtenir son permis.

**M. Middlemiss:** Peu importe à quel moment, dans son stage, on l'a arrêté.

(Consultation)

**M. Brassard:** O.K. C'est correct. Bon, j'ai compris. Alors, la période d'apprentissage qu'il a complétée vaut toujours. Prenons l'exemple d'un jeune, d'un apprenti-conducteur, peu importe son âge, il est apprenti, il a juste un permis d'apprenti. Il a déjà fait six mois sur l'année puis il se fait arrêter pour conduite avec facultés affaiblies. C'est sa première infraction, il a une condamnation, un an. C'est un an. Alors, cette année-là, il n'a rien, il n'a plus aucun permis. Il est un an sans pouvoir détenir même un permis d'apprenti. Au bout d'un an, au bout de la période d'un an, là il peut de nouveau obtenir un permis d'apprenti, mais le six mois qu'il a fait compte, alors il va lui rester six mois à faire.

**Mme Delisle:** Ça fait que, six mois, il le perd un an...

**M. Brassard:** Six mois, il le perd...

**Mme Delisle:** ...il revient faire son autre six mois.

**M. Brassard:** ...il est condamné pour un an...

**Mme Delisle:** Puis il revient faire son autre six mois.

**M. Brassard:** Alors, il n'a plus rien pendant un an, il ne peut plus toucher à une voiture pendant un an. Puis, au bout de son année de condamnation, là il peut obtenir de nouveau son permis d'apprenti. Mais le six mois qu'il a fait avant sa condamnation compte; il reste donc un six mois à faire pour passer à la période probatoire.

**M. Middlemiss:** Donc, tout le temps qu'il a fait avant...

**M. Brassard:** L'infraction.

**M. Middlemiss:** ...l'infraction, c'est accumulé.

**M. Brassard:** Ça compte.

● (21 h 20) ●

**M. Middlemiss:** O.K. D'accord.

**M. Brassard:** Ça fait partie de son dossier, puis ça compte. Merci, Mme la Présidente.

**M. Middlemiss:** Dans le cas d'un permis probatoire, il devient avec un permis restreint après qu'il ait fait son acte... Si quelqu'un se fait prendre avec son permis probatoire, c'est quoi, les conséquences?

**M. Brassard:** Même phénomène, c'est-à-dire...

**M. Middlemiss:** Même chose...

**M. Brassard:** ...la même chose...

**M. Middlemiss:** ...qu'apprenti.

**M. Brassard:** ...que pour l'apprentissage.

(Consultation)

**M. Brassard:** C'est la même façon de calculer, si l'on veut... ce qu'il a fait compte. Si, par exemple, pour ses deux années de probation, il est arrêté et condamné après un an, cette année-là compte.

La différence avec le permis d'apprenti, c'est que le titulaire d'un permis d'apprenti, lui, il perd tout, toute possibilité de conduire; il faut qu'il attende l'écoulement de sa durée de l'infraction. Tandis que le détenteur d'un permis probatoire peut obtenir un permis restreint après les trois mois d'interdiction prévue au Code criminel. Mais il y a cette année, il y a toujours l'année de

condamnation. Et une fois que cette année-là est complétée, soit sans qu'il lui soit permis de conduire ou avec permis restreint après trois mois pour neuf mois... Mais, après cette année-là, la durée de sa probation recommence à s'écouler, mais ce qu'il a fait avant son infraction compte. Même chose que pour l'apprenti.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, on n'a pas... Dans le cas de récidive... Disons que quelqu'un se fait prendre comme apprenti puis, après ça, avec son permis probatoire; ça démontre que cette personne-là... il n'y a pas de conséquence. Y «a-tu» d'autres conséquences plus graves que ça?

**M. Brassard:** S'il se fait condamner au moment où il a son permis d'apprenti puis il se fait arrêter de nouveau et condamné au moment où il a son permis probatoire, c'est considéré comme une récidive. La deuxième infraction est une récidive.

**M. Middlemiss:** Et à ce moment-là?

**M. Brassard:** Donc, c'est deux ans. Ce n'est pas un an seulement, c'est deux ans. Et c'est une attente de six mois avant qu'il puisse obtenir un permis restreint, puis l'évaluation qui est prévue aussi, ce dont on a parlé tantôt.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, 76.1 est adopté, 76.2 est adopté, 76.3 est adopté, 76.4 est adopté. L'article 16 dans son ensemble est adopté.

**Une voix:** L'amendement à 76.4.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, je l'ai dit.

**Une voix:** Excusez-moi. L'amendement est adopté.

**M. Brassard:** Alors, il y a un amendement qui s'intercale, qui s'insère.

**Une voix:** C'est un nouvel article.

**M. Brassard:** C'est un nouvel article, 16.1.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est un nouvel article, 16.1.

**M. Brassard:** 16.1, c'est l'article 81 du Code qui est modifié par le remplacement du paragraphe 1° par le suivant:

«1° refuse de se soumettre à un examen ou à une évaluation sur sa santé visé aux articles 73 ou 76 ou

omet de lui remettre le rapport d'un tel examen ou d'une telle évaluation.»

Alors, l'article 81, ça concerne évidemment le refus par la Société «de délivrer un permis, d'en changer la classe ou de lui en ajouter une autre, si la personne qui en fait la demande», et là, ça vient s'ajouter... Le premier paragraphe est remplacé par: «refuse de se soumettre à un examen...» C'est de la concordance, en fait, là, parce que le premier paragraphe du texte actuel dit: «refuse de se soumettre à un examen médical ou optométrique ou omet de lui remettre le rapport d'un tel examen». Alors, comme tout ça a été changé pour «examen ou évaluation par un professionnel de la santé», on l'a vu tout à l'heure, donc il faut faire la concordance et faire en sorte que le refus fasse référence à l'évaluation sur sa santé ou à l'examen qu'on a prévu aux articles 76 ou 73. C'est vraiment de la concordance.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va, M. le député de Pontiac?

**M. Middlemiss:** Pour le premier, oui.

**M. Brassard:** Et 16.2 aussi, c'est la même chose, et ça, c'est 82 qu'on remplace, le premier paragraphe: «refuse de se soumettre à un examen ou à une évaluation sur sa santé ou son comportement visé à l'article 73 ou omet de lui remettre le rapport d'un tel examen ou d'une telle évaluation».

Alors, le texte actuel, c'est: «La Société peut refuser de supprimer une condition apparaissant sur un permis si son titulaire refuse de se soumettre à un examen médical ou optométrique...» Alors là, il faut, encore une fois, faire la concordance avec 73 et parler non pas d'examen médical ou optométrique, mais d'examen ou d'évaluation sur sa santé.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 16.2 est adopté. L'article 16.3.

**M. Brassard:** Et puis 16.3, c'est de même nature, mais ça concerne l'article 83 du Code, modifié par l'article 5 du chapitre 6 des lois de 1995, qui est de nouveau modifié par le remplacement, dans la première ligne du paragraphe 2°, des mots «médical ou optométrique» par les mots «d'examen ou d'évaluation visé aux articles 73 ou 76 ou un rapport visé à l'article 603» et par le remplacement, dans la troisième ligne de ce paragraphe, des mots «médicales et optométriques» par les mots «concernant la santé». Encore une fois, c'est pour des fins de concordance.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Middlemiss:** Ça va, oui, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 16.3 est adopté. Alors, j'appelle l'article 17. M. le ministre.

**M. Brassard:** «Est exempté de l'examen de compétence, le titulaire d'un permis de conduire valide ou expiré depuis moins de trois ans qui a déjà été titulaire d'un permis de conduire délivré par le Québec.

«De plus, la Société peut, aux conditions qu'elle détermine, exempter de l'examen de compétence le titulaire d'un permis de conduire valide délivré par une autorité administrative à l'extérieur du Canada appliquant des normes de délivrance de permis similaires à celles appliquées par le Québec.»

Alors, c'est de considérer qu'un titulaire de permis de conduire du Québec qui a réussi les examens de compétence requis pour l'obtention de son permis et qui a échangé ce dernier dans un autre pays ne devrait pas avoir à se qualifier de nouveau si son permis étranger est valide ou expiré depuis moins de trois ans. La règle de trois ans, donc, c'est l'article 75 du Code actuel qui fait état de ce...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Middlemiss:** C'est différent de ce qu'il y avait là. Est-ce que je comprends que c'est seulement...

**M. Brassard:** Ça s'ajoute.

**M. Middlemiss:** Ça s'ajoute au...

**M. Brassard:** Donc, ce qui existe dans le Code actuel est maintenu: L'article 91 est modifié par l'addition, après le deuxième alinéa...

**M. Middlemiss:** O.K.

• (21 h 30) •

**M. Brassard:** Donc, le texte actuel dit qu'un «titulaire d'un permis de conduire valide délivré à l'extérieur du Canada peut, s'il s'établit au Québec, échanger ce permis contre un permis de conduire délivré par la Société, à la condition de réussir l'examen de compétence et d'acquitter les droits [...]. Toutefois, le titulaire d'un permis de conduire valide délivré ailleurs qu'aux États-Unis n'est pas tenu de remettre le permis délivré dans son pays d'origine.» Ça, c'est le texte actuel, c'est maintenu. Mais on y ajoute ce que je viens de lire.

**M. Middlemiss:** Oui. Est-ce que toute personne qui a un permis dans les autres provinces du Canada... C'est quoi, sa situation?

**M. Brassard:** La majorité des provinces canadiennes délèguent des pouvoirs similaires ou même parfois plus étendus à leur administration. C'est le cas de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan,

de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest. Ils fonctionnent de la même façon.

**M. Middlemiss:** Donc, ça veut dire que, si quel- qu'un déménage au Québec d'une autre province du Canada puis qu'il a son permis là-bas... Est-ce qu'il doit avoir un examen ou est-ce qu'on accepte que son permis et sa formation, c'est acceptable?

**M. Brassard:** Oui. Dans le cas que vous citez, il faut référer à l'article 90, donc l'article précédent, qui dit que «le titulaire d'un permis de conduire valide délivré au Canada — dans tout autre province ou territoire que le Québec — par une autre autorité administrative peut, s'il s'établit au Québec — s'il vient s'établir au Québec — échanger sans examen ce permis contre un permis de conduire délivré par la Société, sur paiement des droits et des frais...»

**M. Middlemiss:** Donc, il semblerait qu'il y ait concordance dans tout ça pour le Canada, là. Et, lorsqu'on parle d'une autorité administrative ayant des normes de délivrance de permis similaires à celles du Québec, est-ce qu'on peut donner des exemples? En Europe, est-ce que la plupart des pays rencontrent ces exigences-là?

**M. Brassard:** Oui. Des normes similaires, il y en a beaucoup. J'en ai toute une liste, ici: la plupart des pays européens — l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark — les États-Unis, presque tous les pays membres de l'OCDE, l'Irlande, la France...

**M. Middlemiss:** C'est quoi, essentiellement, ces normes de délivrance qu'on exige?

**M. Brassard:** C'est qu'il y ait une évaluation théorique; ce qu'on fait ici. Donc, c'est la Société qui fait passer un examen théorique avant de délivrer un permis. Alors donc «normes similaires», c'est ça. Dans la plupart des pays — il y en a une longue liste, là — pour avoir un permis, il faut passer un examen qui évalue les connaissances liées à la conduite d'un véhicule; après ça, un examen pratique, autre norme importante, ce qu'on fait ici, au Québec, aussi. Et ça se fait ailleurs, un examen pratique.

Après le passage de l'examen théorique, y a-t-il émission d'un permis d'apprenti? Bon, y a-t-il une période d'apprentissage, dans ces pays-là? Quels types de connaissances sont évalués et dans quelle proportion? Code de sécurité, signalisation, techniques de conduite. À l'obtention d'un premier permis de conduire, votre juridiction procède-t-elle à l'émission d'un permis probatoire ou provisoire? Si oui, quelles sont les contraintes de permis pour... C'est ce genre de question là qu'on...

**M. Middlemiss:** Ah! C'est un questionnaire, ça, que vous...

**M. Brassard:** Oui, c'est un questionnaire qu'on envoie aux administrations, via les ambassades ou les consulats. À partir des réponses, on peut juger que tel ou tel pays a des normes, je ne dirais pas identiques, mais similaires à celles qu'on a au Québec. À ce moment-là...

**M. Middlemiss:** C'est une vérification qui est faite seulement sur une base, disons, théorique. On pose la question...

**M. Brassard:** Oui. On présume...

**M. Middlemiss:** On ne s'assure pas...

**M. Brassard:** On ne fait pas d'enquête, là.

**M. Middlemiss:** ...du bilan routier de ce pays-là et ainsi de suite...

**M. Brassard:** Non.

**M. Middlemiss:** ...à savoir si les gens ont réellement un bon comportement?

**M. Brassard:** Non, mais, quand je suis allé au Portugal, par exemple, j'ai demandé le bilan routier en arrivant.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Brassard:** Je suis allé au Portugal en septembre et la première chose que j'ai faite en arrivant, j'ai demandé le bilan routier au ministère, parce que notre vie est en danger perpétuel sur les routes du Portugal. C'est épouvantable, la façon de conduire. C'est effrayant.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est un pays qui fait partie...

**M. Brassard:** Il a un bilan routier pitoyable.

**M. Middlemiss:** Mais est-ce que les normes de délivrance sont acceptables ici, au Québec?

**M. Brassard:** Je ne sais pas. Oui, des normes acceptables.

**M. Middlemiss:** Ah! Mon Dieu! ça augure bien...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ils ne les respectent pas.

**M. Brassard:** Les normes similaires, ça concerne encore une fois beaucoup plus l'acquisition de connaissances, ça ne reflète pas les comportements.

**M. Middlemiss:** Donc, c'est plutôt dans le champ diplomatique qu'on fait ça. Mais, si, par hasard, on sentait que certains pays, à cause de leur comportement, même s'ils ont des normes de délivrance... Est-ce qu'on jugerait bon de dire... Est-ce qu'on pourrait refuser, à ce moment-là, et dire: On va vous faire passer un examen quelconque?

**M. Brassard:** Ce n'est pas une obligation de notre part. Ce n'est pas le résultat d'un accord ou d'une entente conclue entre gouvernements. Ça existe, ça, des ententes conclues entre gouvernements concernant des permis, mais, quand on parle de normes similaires, ça ne s'appuie pas sur des ententes. Donc, il n'y a pas d'obligation de la part du Québec de délivrer de façon automatique un permis.

**M. Middlemiss:** Est-ce que, dans des cas comme ça, il y a un examen ou une évaluation médicale qui est faite au moment... ou est-ce qu'on présume que ces gens-là sont en bonne santé? Ou est-ce que l'âge peut avoir quelque chose...

**M. Brassard:** En fait, on se comporte de la même façon qu'à l'égard d'un citoyen québécois, on ne fait pas de différence.

**M. Middlemiss:** S'ils ont atteint l'âge où ici, au Québec, on demande aux gens...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...de faire un examen médical avant de renouveler...

**M. Brassard:** L'examen, on va leur demander, oui.

**M. Middlemiss:** ...ce serait la même chose.

**M. Brassard:** Oui. Si la personne a 30 ans ou 35 ans, on ne lui exige pas d'examen médical.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va? Oui?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 17 est adopté. J'appelle l'article 17.1. M. le ministre.

**M. Brassard:** Oui, tout à fait. C'est d'insérer, après l'article 17, le 17.1: L'article 92.0.1 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la deuxième ligne et après le mot «demande», des mots «est âgée de moins de 25 ans et».

L'article 92 se lit comme suit: «Dans les cas prévus aux articles 90 à 92, le permis délivré par la Société est un permis probatoire lorsque la personne qui

le demande est titulaire, depuis moins de deux ans, d'un permis de conduire valide.» Ça, c'est l'article actuel. Alors donc, on ajoute, après «demande»... Donc: «...un permis probatoire lorsque la personne qui le demande est âgée de moins de 25 ans et est titulaire, depuis moins de deux ans, d'un permis de conduire valide.» C'est de faire la concordance avec le nouvel article 66 sur l'accès graduel à la conduite.

Une voix: ...

**M. Brassard:** C'est ça, traiter sur le même pied étrangers comme Québécois.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Brassard:** 17.2?

**La Présidente (Mme Bélanger):** 17.1 avant.

**M. Middlemiss:** C'est ce même article là dont la Commission de protection des droits de la jeunesse a dit que c'était discriminatoire?

**M. Brassard:** Oui, mais il est adopté.

● (21 h 40) ●

**M. Middlemiss:** C'est celui-là que les taux d'accidents sur 10 000 000 km parcourus... Hein?

**M. Brassard:** C'est le même article... Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** C'est le même article.

**M. Brassard:** ...qu'on a adopté précédemment. Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va, 17.1?

**M. Middlemiss:** Si on a accepté 12, ça devient une concordance avec 12, hein.

Des voix: Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 17.1 est adopté. J'appelle l'article 17.2.

**M. Brassard:** 17.2. L'article 97 de ce Code est remplacé par le suivant:

«97. La personne qui conduit un véhicule routier ou qui en a la garde ou le contrôle doit avoir avec elle un permis.

«En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains

des centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.»

Alors, ça aussi, c'est une concordance, parce qu'on se rappellera qu'on a étendu le champ d'application du Code aux chemins privés ouverts à la circulation publique. Puis il y a aussi la notion de garde et de contrôle qui doit être ajoutée également. Là aussi, il s'agit de modifications de concordance.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 17.2 est adopté?

**M. Middlemiss:** Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'appelle l'article 18. M. le ministre.

#### Conditions attachées aux permis

**M. Brassard:** Le texte actuel, pour mémoire, oblige un titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur d'être assisté d'un titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée, pendant une période de trois mois, puisqu'il s'agit d'une durée de trois mois, dans le Code actuel. Là, on le remplace par le suivant, qui dit que:

«Le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur conduisant un véhicule routier autre qu'un cyclomoteur ou une motocyclette doit être assisté d'une personne qui est elle-même titulaire, depuis au moins deux ans, d'un permis de conduire valide autorisant la conduite du véhicule. Cette personne doit prendre place à ses côtés et être constamment en mesure de conduire. Elle doit également avoir avec elle son permis de conduire.»

Alors, c'est l'obligation, pendant la période d'apprentissage, d'être accompagné d'un titulaire de permis de conduire qui a été délivré depuis au moins deux ans. Ça reprend les anciens articles 99 et 100 et leur apporte une modification pour préciser que la personne qui assiste l'apprenti-conducteur doit avoir au moins deux ans d'expérience dans la conduite du véhicule. L'élément nouveau, c'est ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais «cette personne doit prendre place à ses côtés et être constamment en mesure de conduire», quand elle est assise à côté, ce n'est pas évident qu'elle peut prendre le volant.

**M. Brassard:** Apte à conduire...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Apte. Ah bon!

**M. Brassard:** ...ça signifie en mesure de conduire.

**M. Middlemiss:** Quelles sont les conséquences, si la personne n'est pas apte à conduire, si elle a pris un coup de trop? Est-ce qu'on peut, à ce moment-là... est-ce que cette personne-là peut... Mais ce n'est pas elle qui conduit.

**M. Brassard:** Il y a des amendes de prévues. Il y a infraction, à ce moment-là, puis il y a des amendes de prévues. Si la personne accompagnatrice, par exemple, détient son permis depuis deux ans, mais qu'elle...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Elle est en état d'ébriété.

**M. Brassard:** ...est en état d'ébriété...

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** ...donc, elle n'est pas en mesure de conduire à ce moment-là.

**M. Middlemiss:** Non.

**M. Brassard:** Donc, à ce moment-là, ça constitue une infraction et elle est passible d'amende.

**M. Middlemiss:** Oui, mais de quelle façon...

**M. Brassard:** Lorsque l'agent de la paix... Supposons que l'agent de la paix arrête la voiture, demande le permis. La personne qui conduit lui donne son permis. L'agent de la paix se rend compte que c'est un permis d'apprenti, que le conducteur est en période d'apprentissage, donc qu'il doit être accompagné. Il constate qu'il est accompagné, mais il peut vérifier, se rendre compte que l'autre a les facultés affaiblies, il peut faire faire un test puis se rendre compte qu'il est en infraction. Et, à ce moment-là, il est passible d'amende...

**M. Middlemiss:** Est-ce que le Code...

**M. Brassard:** ...parce qu'il n'est pas en mesure de conduire.

**M. Middlemiss:** ...permet de faire souffler dans la ballonne quelqu'un qui ne conduit pas?

(Consultation)

**M. Brassard:** C'est une amende. C'est une amende, donc, ce n'est pas une infraction au Code criminel. C'est une amende, s'il est démontré que la personne n'est pas en mesure de conduire. Le Code actuel utilise l'expression «en état de conduire».

**M. Middlemiss:** O.K. En d'autres mots, on procéderait à lui faire souffler dans la ballonne pour démontrer qu'il n'était pas apte, qu'il dépassait le 0,08. Est-ce que c'est ça qu'on fait? Comment est-ce qu'on lui fait payer l'amende? Il faut faire la preuve que...

**M. Brassard:** Oui, ça peut être ça. Évidemment, là, c'est au bon jugement de l'agent de la paix. Il constate d'abord que c'est un apprenti. Bon. Alors, il

constate qu'il est accompagné; il respecte, par conséquent l'article 99. Mais il peut demander le permis de l'autre aussi, parce qu'il faut qu'il vérifie si l'accompagnateur a son permis de conduire depuis au moins deux ans, et ce sera la condition. Donc, il peut demander de vérifier le permis de conduire de l'accompagnateur. Si l'accompagnateur, par exemple — ça peut être ça aussi — a son permis de conduire depuis seulement six mois, il est en infraction aussi, donc passible d'amende. Alors, ce n'est pas des infractions criminelles, mais c'est des infractions, en vertu du Code, passibles d'amendes.

**M. Middlemiss:** Oui. Sauf que le permis de six mois, ça, c'est clair, hein...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...c'est écrit...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...mais la preuve... Comment on peut prouver que monsieur est ivre...

**M. Brassard:** Bien, là, c'est vraiment une question de jugement, de...

**M. Middlemiss:** Oui. Sauf que, est-ce qu'on peut le forcer à souffler dans la ballonne?

**M. Brassard:** On peut lui faire faire des tests.

**M. Middlemiss:** On peut le forcer? Mais, c'est ça, je me pose la question.

**M. Brassard:** Il peut lui faire faire des tests symptomatiques, ce qui est prévu dans certains articles du Code, genre marcher droit. Il peut lui faire faire ça. Est-ce qu'il peut lui faire subir le test d'alcoolémie? Pour le test d'alcoolémie, moi, j'ai plus que des doutes. Les juristes ont des doutes aussi, parce qu'il n'a pas le volant entre les mains, il ne conduit pas le véhicule.

**M. Middlemiss:** Oui, mais sur quelle base on peut lui faire faire des tests, marcher? Est-ce qu'on a quelque chose où c'est clair que, même s'il accompagne puis il refuse... Sur quelle base?

● (21 h 50) ●

**M. Brassard:** C'est douteux.

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on va tenter de s'assurer? Parce qu'il me semble que ça ne vaut pas grand-chose, tout ça.

**M. Brassard:** Moi, je vous dis bien franchement, à part de vérifier le permis... Est-ce que c'est un permis d'au moins deux ans? Est-ce que ce permis-là est valide? On peut vérifier sa validité en faisant un appel à la

Société. Parce que le permis peut ne pas être valide également. La question des tests, là...

(Consultation)

**M. Brassard:** À part le permis, moi, je vais vous dire bien franchement, je pense que ça ne s'applique pas. Parce que, pour que le test d'alcoolémie puisse s'appliquer, il faut conduire le véhicule ou encore en avoir la garde et le contrôle, ce qu'on a adopté précédemment. Mais la garde et le contrôle, il faut que le détenteur de permis soit à la place du conducteur. Mais le véhicule n'est pas en mouvement; c'est ça, la garde et le contrôle. Mais, s'il est à côté du conducteur-apprenti, on ne peut pas à ce moment-là affirmer qu'il en a la garde et le contrôle.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est quelque chose qu'on va tenter de s'assurer que c'est applicable?

**M. Brassard:** Oui, tout à fait.

**M. Middlemiss:** Parce que, sans ça, ça ne veut rien dire.

**M. Brassard:** On va faire une clarification là-dessus, tout à fait.

**M. Middlemiss:** L'autre question que j'aimerais poser... Je vois qu'en Ontario il faut que le permis soit valide depuis quatre ans. Dans le même... au lieu de deux ans, c'est quatre ans. Sur quelle base a-t-on décidé ici, au Québec, que deux ans, c'était suffisant?

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** On réfléchit.

**M. Brassard:** Le deux ans de validité de permis, il faut comprendre aussi qu'ils s'ajoutent aux deux ans de probation. Donc, ça veut dire qu'à partir du moment où une personne demande un permis d'apprenti puis le moment où elle a un permis valide d'au moins deux ans il s'est écoulé cinq ans. L'année d'apprentissage, les deux ans de probation, les deux ans de permis valide, ça fait cinq ans. On présume que cette personne-là a suffisamment d'expérience pour remplir la fonction d'accompagnateur d'un apprenti.

**M. Middlemiss:** Lorsqu'on utilise le terme «permis de conduire valide», ça veut dire que c'est deux ans après le...

**M. Brassard:** Bien, il a rempli toutes les conditions. Il a payé ses droits, il n'a pas été suspendu, il n'a pas été révoqué: il est valide.

**M. Middlemiss:** Donc, vous acceptez que deux ans d'un permis probatoire accompagné par quelqu'un,

ça s'ajoute aux deux ans de permis valide pour faire le quatre ans, l'équivalent du quatre ans. Parce qu'en Ontario la personne conduit seule. Elle conduit seule, cette personne-là, même si la période est moins longue. La personne qui a un permis de quatre ans, ça veut dire que cette personne-là, soit qu'elle a eu 12 ou huit mois, dépendant si elle a pris un cours de conduite et, après ça, elle a conduit pendant trois ans seule. Tandis qu'ici on dit: Le probatoire, il va avoir conduit deux ans avec quelqu'un et deux ans seul.

**M. Brassard:** Non, non. Le permis probatoire, c'est seul.

**M. Middlemiss:** Ah, excusez! O.K. Oui, oui. O.K. D'accord.

**M. Brassard:** C'est l'apprentissage qui est accompagné. Le permis probatoire, c'est seul. Il fait deux ans seul. La différence entre le permis probatoire puis le permis à part entière, c'est que, le permis probatoire, il y a des conditions plus restrictives, c'est toujours le 0,0 pour l'alcool puis il a juste quatre points d'inaptitude, mais il conduit seul.

S'il a demandé son permis à 16 ans, son permis d'apprentissage, trois ans, 19 ans, plus deux ans, il peut devenir accompagnateur à partir de 21 ans.

**M. Middlemiss:** Donc, celui qui a un permis probatoire ne peut pas accompagner quelqu'un.

**M. Brassard:** Non, non, il ne peut pas accompagner quelqu'un.

**M. Middlemiss:** C'est pour ça que vous dites que ça fait quatre ans, l'équivalent de quatre ans...

**M. Brassard:** C'est ça.

**M. Middlemiss:** ...parce qu'il fait deux ans de probatoire puis, ensuite, deux ans après qu'il a eu son permis probatoire.

**M. Brassard:** C'est ça. Son permis de conduire comme tel, il l'a après trois ans.

**M. Middlemiss:** Donc, à cause des incertitudes, est-ce qu'on laisse ça en suspens?

**M. Brassard:** Non.

**M. Middlemiss:** Bien, on ne peut certainement pas accepter quelque chose qu'on ne sait pas si ça va être applicable, il me semble que ça ne fait pas grand sens.

**M. Brassard:** Pour être applicable, ça va l'être.

**M. Middlemiss:** Bien, de quelle façon ça va être applicable si on ne peut pas...

**M. Brassard:** C'est simplement que, comment...

**M. Middlemiss:** ...démontrer que la personne...

**M. Brassard:** Oui, en mesure de conduire. Être en mesure de conduire, il y a une chose qui est sûre, c'est que ça demande un permis valide. Ça, ça se vérifie puis ça pourra se vérifier. Là où il y a de l'incertitude, on va clarifier. Mais, peu importe la clarification qu'on va apporter, ça ne changera ni le libellé, ni le sens de l'article. Ce qu'on va pouvoir dire en clarification, c'est que — ce que je pense, moi, en tout cas, mais on verra — toute la question de la conduite avec facultés affaiblies, des tests d'alcoolémie, tests symptomatiques, je pense qu'on ne pourra pas les faire subir à un accompagnateur parce qu'il ne conduit pas puis qu'il n'a pas, en vertu des nouveaux concepts qu'on introduit, la garde et le contrôle du véhicule. C'est ça qu'on va clarifier.

**M. Middlemiss:** S'il faut clarifier ça, donc, s'il faut y apporter des changements, il va falloir qu'on change «être constamment en mesure de conduire». C'est pour ça que je me dis, moi, si, pour une raison ou une autre, on doit clarifier cette chose-là, il va falloir qu'on y revienne. On pourrait le revoir demain en revenant.

**M. Brassard:** On peut le suspendre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On peut le suspendre?

**M. Brassard:** Oui, oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, on va suspendre l'article 18. Article 19. M. le ministre.

• (22 heures) •

**M. Brassard:** L'article 19, ça traite aussi de l'accompagnement obligatoire de l'apprenti-motocycliste, cette fois-ci. Ça introduit la même règle que celle qui s'applique à l'apprenti-conducteur d'un véhicule routier autre qu'une motocyclette. Mais la personne accompagnatrice doit prendre place sur une motocyclette distincte.

(Consultation)

**M. Brassard:** Le titulaire d'un permis de conduire qui, si c'est un apprenti-conducteur...

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'apprenti-conducteur ne peut pas transporter...

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est spécial, ça.

**M. Brassard:** Ce n'est cependant pas une innovation. C'est le cas en Alberta, où l'accompagnateur doit

se retrouver dans un véhicule, près du titulaire. En Colombie-Britannique, il doit être sur une autre moto; en Ontario, aucun passager; au Nouveau-Brunswick, aucun passager; en Nouvelle-Écosse, aucun passager.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** J'essaie de visualiser comment, «en mesure de lui fournir aide et conseil», sur deux motos différentes, avec le casque sur la tête, dans la circulation, on peut penser qu'on peut réellement donner des conseils. Je me souviens, Mme la Présidente, que les gens des motos qui sont venus nous voir, ils avaient indiqué que l'endroit idéal, pour eux, pour cette formation-là, c'était surtout sur des chemins privés, sur des terrains de stationnement. Parce que je vois mal ça sur la chaussée, ça devient un problème pour la circulation.

**M. Brassard:** Je viens de demander à M. Dussault de s'asseoir. Pourquoi? Parce qu'il a fait de la moto pendant 10 ans. Alors, comment peut-on assumer cette fonction-là sans parler? M. Dussault.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Dussault.

**M. Dussault (Claude):** Je vais être bref. Je dirais essentiellement, évidemment, quand tu commences à faire de la moto, tu commences sur un terrain de stationnement. Si quelqu'un n'en a jamais fait, qu'il n'a jamais fait de motocross avant ou quoi que ce soit, tu vas commencer dans une aire de stationnement pour lui montrer graduellement. Puis, à un moment donné, quand la personne a des habiletés de base, bien tu vas aller sur le réseau routier. Moi, je vous parle d'une époque où ce n'était pas obligatoire, les cours de moto n'étaient pas obligatoires, donc les gens passaient l'examen, puis, après ça, ils y allaient. Puis, quand tu montres à une personne, tu lui fais des signes tout simplement. S'il va trop vite, tu vas faire signe: Ralentis! Tu vas pointer tout simplement. C'est sûr que, quand tu pointes, évidemment, tu as une main qui n'est pas sur le guidon. Tu vas pointer tout simplement, tu vas faire des signes.

Puis normalement la personne qui montre à l'autre, par exemple, si c'est une courbe ou un virage à vitesse... il y a des problèmes d'équilibre, des questions de... tu vas l'expliquer avant, puis tu vas le montrer, puis tu vas le faire en avant de l'autre, puis l'autre personne te suit. Puis, évidemment, tu ne vas pas vite, parce que tu sais que l'autre n'a pas les habiletés, elle apprend. Simplement par des signes.

Je signale que, dans les cours de conduite de moto qui se donnent en ce moment et que les gens vont prendre pareil, bien il y a une partie qui se fait sur le réseau routier avec un moniteur, puis le moniteur l'a expliqué avant dans une aire fermée, puis il peut faire des heures de pratique accompagné d'un moniteur, puis là, on y va par des signes tout simplement.

C'est sûr que tu n'as pas une communication... Maintenant, il y a des systèmes radio par lesquels les gens peuvent se parler, mais c'est évident qu'en pratique ce n'est pas tout le monde qui a un système radio, mais c'est possible.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. J'ai dit plus tôt aujourd'hui, Mme la Présidente, que j'étais un peu têtu des fois. J'ai des problèmes réellement, surtout que, maintenant, il n'y en aura plus de cours obligatoires pour les motocyclistes, il n'y en aura plus de cours. Donc, tout ça va se faire...

**Une voix:** À la bonne franquette.

**M. Middlemiss:** ...par une personne ou un ami. Des choses à essayer que vous dites, dans les courbes, j'espère que ça se fait, ça, avant d'aller sur la route, qu'on le pratique dans un stationnement, sur un chemin privé. Après ça, on va voir si réellement on a appris nos leçons et on le fait sur la route.

Mme la Présidente, est-ce que ça ne serait pas possible ou plus pratique que la personne qui a l'expertise, qui accompagne l'autre, soit sur la même moto? Quelles sont les raisons pour lesquelles être sur la même moto ne pourrait pas être acceptable et bénéfique? C'est quoi, vos objections?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Dussault.

**M. Brassard:** Avant de faire parler M. Dussault, je voudrais quand même donner une information. L'ensemble des bureaux des véhicules, comme la Société de l'assurance automobile ici, au Québec, des différentes provinces du Canada et des États américains, qui sont regroupés en association, recommandent que, pour ce qui est des cours de conduite de moto, l'accompagnateur soit sur une autre moto. Ça fait l'unanimité, ça fait consensus. Maintenant, comme je n'ai jamais fait de moto, je vais de nouveau demander à M. Dussault de vous répondre.

**M. Dussault (Claude):** Comme le ministre l'a indiqué, ça fait consensus, et la raison est très simple. C'est qu'une moto, évidemment, c'est un véhicule qui est à deux roues. Il y a des questions d'équilibre qu'on n'a pas, comme dans une auto, qui est stable. Un passager peut déstabiliser un motocycliste. D'ailleurs, c'est une technique particulière d'apprendre à transporter des passagers. Si vous avez un passager, par exemple, et que vous êtes dans une courbe, s'il penche du mauvais côté, il peut vous déstabiliser, parce que, en moto, on se penche quand on tourne. Donc, ça demande des habiletés particulières déjà pour transporter un passager. C'est pour ça que, si vous demandez à un apprenti d'avoir à composer avec une masse qu'il ne contrôle pas, parce

que, en moto, on apprend à contrôler la masse corporelle de son corps pour virer... Donc, d'avoir une masse en arrière de nous qu'on ne contrôle pas, ça peut être source de danger. C'est pour ça que...

**M. Brassard:** Pour commencer, première phase, c'est seul.

**M. Dussault (Claude):** Première phase, c'est ça, parce qu'il n'est pas habitué de conduire.

**M. Brassard:** J'imagine qu'il y a une autre étape dans l'apprentissage où, là, on va placer un passager, je suppose.

**M. Dussault (Claude):** C'est ça. Bien, c'est pour ça qu'au début...

**M. Brassard:** Apprendre à conduire avec un passager.

**M. Dussault (Claude):** C'est ça.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, si j'ai bien compris... Est-ce qu'on ne nous a pas indiqué qu'avec des vidéos... on regarde des vidéos pour apprendre comment, dans un premier temps, puis, avec une motocyclette... C'est quelque chose qui peut aider certainement quelqu'un à apprendre en regardant des vidéos. Après ça, la prochaine étape, c'est d'aller sur la motocyclette...

**Une voix:** Dans un stationnement.

**M. Middlemiss:** ...sur un stationnement, un chemin privé. Et, une fois que la personne, l'accompagnateur croit que l'apprenti-conducteur a atteint une compétence, il dit: C'est le temps d'aller tenter notre chance sur la route. Est-ce que c'est un peu ça qui se passe dans la réalité? Je vous pose la question: Est-ce que les gens qui vont faire de la motocyclette...

**M. Brassard:** Vous posez la question à la présidente?

**M. Middlemiss:** Pardon?

**M. Brassard:** Vous posez la question à la présidente?

**M. Middlemiss:** Bien oui, je dois parler à la présidente, M. le Président...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ha, ha, ha! Si vous me posez la question, M. le député de Pontiac, je peux vous dire qu'après avoir visionné un vidéo je n'embarquerais pas sur une moto. Ha, ha, ha!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Non, mais c'est quoi, les étapes qui pourraient assurer le meilleur apprentissage pour un motocycliste?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Dussault.

**M. Dussault (Claude):** Je dirais, de façon générale, qu'il n'y a pas de véritable substitut à l'expérience. Puis, si je peux vous aider à comprendre c'est quoi, apprendre en moto, c'est un peu comme un enfant qui apprend à vélo. Apprendre la première fois sur une bicyclette, il y a une question d'équilibre. Quand vous apprenez à un enfant à se promener en vélo, vous ne l'envoyez pas dans le réseau routier en commençant. Vous allez faire ça sur un terrain de stationnement, dans le parc ou dans votre entrée de garage de maison.

**M. Middlemiss:** On lui met des roues stabilisatrices.

**M. Dussault (Claude):** Oui, si c'est un tout petit enfant, vous allez mettre des roues. Évidemment, on ne peut pas faire ça sur une moto. Donc, on va apprendre graduellement et, au fur et à mesure que les... Mais vous n'apprenez jamais à un enfant, par exemple de 6, 7, 8 ans, à faire du vélo par un vidéo. Vous pouvez lui montrer, expliquer les principes d'équilibre. Mais très rapidement vous devez y aller par la pratique. Et c'est finalement uniquement en répétant à un enfant... Tout le monde qui a montré à un enfant à prendre un vélo... Il y a des principes de poids qui sont différents en moto qu'en vélo, mais je vous dirais que, par analogie, c'est un peu le même principe; il faut y aller par la pratique et montrer. On peut expliquer des concepts théoriques, mais c'est très rapidement qu'il faut y aller avec la pratique. Et c'est en répétant. C'est un peu comme apprendre des sports ou d'autres activités; c'est par la pratique qu'on assimile les habiletés de base, comme apprendre le tennis, le golf, n'importe quoi.

● (22 h 10) ●

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est toujours de cette façon-là que les motocyclistes ont obtenu leur formation, avec un accompagnateur sur une autre moto? Est-ce que ça a toujours été comme ça?

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Dussault.

**M. Dussault (Claude):** Bien, je vous dirai que les gens qui font de la moto — je parle de mon expérience à moi — ont appris essentiellement de deux façons. Il y a des gens qui ont appris parce qu'ils ont eu des motos tout-terrains. Donc, ils ont fait du vélo avant puis ils ont pris des motos tout-terrains en se promenant — excusez l'expression — carrément dans le champ, donc ils ont appris la maîtrise. Eux, quand ils arrivent avec une moto de route... C'est plus dur contrôler une moto dans le champ

que sur une route parce que, dans le champ, il y a des bosses, etc. Ces gens-là n'ont aucune difficulté à passer l'examen de moto parce qu'ils ont déjà les habiletés. Ils ont appris...

**M. Brassard:** En terrain difficile.

**M. Dussault (Claude):** En terrain difficile. Les autres personnes, ce qu'elles font, c'est qu'elles pratiquent dans des aires de stationnement. Elles pratiquent, parce que l'examen de moto de la Société, pratique, est assez dur à passer. Et les gens qui n'avaient pas l'expérience, avant, d'une moto tout-terrain ont de la misère; souvent, ils échouent. Moi, j'ai des amis à qui j'avais montré puis qui ont échoué l'examen une fois ou deux. Puis je leur disais: On va pratiquer. On allait sur des terrains de stationnement, puis on pratiquait, on pratiquait. Puis il y a les tests; il y a des freinages en virage, etc. Il faut qu'ils passent l'examen pratique. Dans l'examen pratique, il y a un test où il faut arrêter sur un petit bouton. Il faut faire un freinage en virage, etc. Donc, la personne, elle pratique, elle pratique, puis, à un moment donné, elle a les habiletés de base. Puis là, si elle a les habiletés de base, elle est capable de réussir l'examen pratique. Si elle ne les a pas, bien, elle échoue l'examen pratique. Puis elle re pratique encore jusqu'à temps qu'elle les ait.

**M. Middlemiss:** Depuis quand ce genre d'examen là de la Société existe? Combien ça fait d'années qu'on a cet examen-là?

**M. Dussault (Claude):** Ça, honnêtement, je ne suis pas capable de vous répondre.

**M. Brassard:** Sept, huit ans, me dit-on.

**M. Middlemiss:** Ça fait huit ans?

**M. Brassard:** Sept, huit ans.

**M. Middlemiss:** Donc, depuis nombre d'années, est-ce que le bilan des motocyclistes s'est amélioré au Québec, dans les dernières années?

**M. Dussault (Claude):** Le bilan des motocyclistes s'est amélioré beaucoup dans les dernières années, mais c'est essentiellement dû à une diminution du parc de motocyclettes. En 1985, vous aviez 120 000 motocyclettes au Québec; on n'a plus que 60 000 motocyclettes au Québec.

Les taux d'accidents sont restés à peu près constants. Il y avait beaucoup plus de motos; ça a baissé pour des raisons de popularité. Les taux sont restés pareils. Je vous dirais que, pour les motocyclistes, c'est comme pour les véhicules de promenade: la variable clé, la variable fondamentale, c'est le comportement sur la prise de risques; c'est donc excès de vitesse, conduite avec facultés affaiblies, ce n'est pas tellement les

questions d'habiletés. Et même, on observe de façon générale que, plus les habiletés d'une personne sont élevées, plus la prise de risques est forte. Autrement dit, si vous êtes deux fois plus habile, vous n'aurez pas deux fois moins d'accidents, parce que les gens qui sont deux fois plus habiles, des fois, ils prennent deux fois et demie, trois fois plus de risques. La variable clé, moto et auto, c'est toujours ça, là: c'est la variable comportementale prise de risques.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Encore le comportement.

**M. Dussault (Claude):** Toujours.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**Une voix:** Adopté.

**M. Middlemiss:** Une seconde. Dans ce contexte-là, est-ce que c'est... On revient au mémoire qui dit qu'il s'agit de... Je vais vous le lire, là: «Nous attirons votre attention sur une disposition du Code de la sécurité routière qui, à notre avis, est discriminatoire à l'endroit des motocyclistes. Il s'agit de l'article 626, paragraphe 5°, modifié au mois de juin 1995 par le projet de loi 73, qui autorise une municipalité à prohiber, avec ou sans exceptions, la circulation de tout véhicule routier dans les chemins et pour la période qu'elle indique.» Ça, c'est dans le mémoire des...

**M. Brassard:** Quel article?

**M. Middlemiss:** L'article 626, paragraphe 5°, modifié au mois de juin 1995 par le projet de loi 73.

(Consultation)

**Une voix:** On peut suspendre.

**M. Brassard:** Oui, on va suspendre deux minutes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On va suspendre deux minutes?

**M. Brassard:** On va suspendre deux minutes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission suspend ses travaux pour quelques minutes.

*(Suspension de la séance à 22 h 15)*

*(Reprise à 22 h 21)*

**La Présidente (Mme Bélanger):** À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux.

**Mme Delisle:** ...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Jean-Talon, s'il vous plaît!

Alors, la commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, nous étions à discuter de l'article 19. L'article 19, M. le député de Pontiac, est-ce qu'il était adopté?

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on va y apporter les... Est-ce que c'est nécessaire, le point qui a été soulevé par les...

**M. Brassard:** Bien, le point qui a été soulevé, l'article 5... C'est un article qui a été modifié à deux reprises et qui accorde un pouvoir réglementaire aux municipalités, et ça porte sur tout véhicule routier. Ce n'est pas de façon exclusive...

**Une voix:** Les motocyclettes.

**M. Brassard:** ...les motocyclistes, mais tout véhicule routier. Et c'est sur la base de cet article que l'on a pu mettre en place à travers le Québec ce qu'on appelle le réseau de camionnage, et c'est très important. Je pense que c'est un progrès considérable qui a été reconnu par l'ensemble des municipalités, que ce réseau de camionnage. Ça nous permet de protéger le réseau routier et d'interdire l'accès aux camions sur des routes dont la structure ne permet pas de les accueillir. Alors, c'est en vertu de ce pouvoir-là.

Là-dessus, sur les pouvoirs réglementaires des municipalités, c'est bien évident que... il y en a 1 400 au Québec, des municipalités. Alors, c'est clair que, quand vous donnez un pouvoir réglementaire aux municipalités, c'est possible qu'il y ait quelques abus en matière d'exercice du pouvoir réglementaire. Mais, si, en exerçant leur pouvoir réglementaire dans ce domaine-là comme dans bien d'autres, il y a des municipalités qui en abusent et si, à chaque fois qu'il y a abus de l'exercice du pouvoir par quelques municipalités, on se disait: Bien là, il y a de l'abus, il faut abolir le pouvoir réglementaire, bien, je vous dis qu'on en abolirait pas mal, de pouvoirs réglementaires aux municipalités. Moi, je pense que c'est la contrepartie de l'autonomie réglementaire qu'on accorde aux municipalités en cette matière, et donc je pense que c'est important de conserver ce pouvoir réglementaire là. Je comprends l'appréhension des motocyclistes, mais je pense que, dans l'ensemble, les municipalités n'en abusent pas, n'en abusent pas. En tout cas, pour ce qui est de l'établissement du réseau de camionnage, je pense qu'il y a eu une collaboration pleine et entière avec le ministère, puis je pense que ça a permis de progresser.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Brassard:** Le pouvoir réglementaire, évidemment... puis le problème des motos, ce n'est pas nécessairement de leur interdire l'accès à certaines rues, ou certaines routes, ou certains chemins. C'est le problème du bruit souvent. Le problème qui se pose, c'est le problème de bruit. C'est ce qui fait que des villes comme Chicoutimi, par exemple, interdisent les motos dans certaines rues, certains quartiers, à cause du bruit. Mais ça ne veut pas dire que la ville de Chicoutimi est vraiment interdite pour tous les motocyclistes. Ils peuvent y accéder, et j'espère qu'ils vont venir parce que c'est une forme de tourisme qui n'est pas sans intérêt.

**M. Middlemiss:** Mais on leur indique sur quelles rues ils peuvent passer, où ils peuvent...

**M. Brassard:** Oui. Bien oui, bien sûr.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** Quand il y a interdiction, il faut que ce soit... comme l'article 5 le dit, il faut qu'il y ait signalisation. Il faut qu'on le signale par des affiches, des panneaux, qu'il y a interdiction.

**M. Middlemiss:** O.K. Dans votre expérience, il ne semble pas y avoir eu d'abus, ou ce n'était pas nécessairement les motocyclistes qui étaient visés par ça. C'était surtout pour permettre... pour le réseau de transit pour les camionneurs, pour les camions.

**M. Brassard:** Oui. Selon notre expérience, nos informations, le problème des motocyclistes n'est pas majeur. Il n'y a pas d'abus à leur égard qui est, disons, généralisé dans les municipalités.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. Est-ce que ça va pour l'article 19?

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 19 est adopté. J'appelle l'article 20.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 20, M. le ministre.

**M. Brassard:** Pardon? Oui, madame. Excusez-moi. L'article 20, c'est une abrogation. Alors, il s'agit d'une modification de concordance qui s'inscrit toujours dans le contexte de déréglementation des écoles de conduite, ce qu'on a adopté précédemment. Alors, ça concerne cependant les cours de conduite d'une motoclette.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division?

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. On a passé l'article 11 et il y a une chose, une question qui me préoccupait. On avait parlé qu'on était pour accréditer les écoles de conduite. Est-ce qu'il va y avoir des mesures transitoires avant que ça arrive? Et combien de temps ça va prendre avant qu'on y arrive?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pour l'accréditation?

**M. Middlemiss:** Oui, pour l'accréditation des écoles de conduite...

**M. Brassard:** L'accréditation des écoles.

**M. Middlemiss:** ...qui vont remplacer celles qui sont en place, là.

**M. Brassard:** Ce ne sera pas requis parce que, au moment de l'entrée en vigueur de ces dispositions, la Société va être prête et il y aura des organismes qui vont être en mesure de procéder à l'accréditation. Ça fait déjà plus d'un an qu'on travaille. D'ailleurs, on en a parlé déjà la semaine dernière, je pense, et, que ce soit avec la Ligue de sécurité ou le Club automobile, on est prêt. Les ententes sont rédigées, les consensus sont établis et, au moment où ces dispositions-là vont entrer en vigueur, ces organismes-là, puis peut-être d'autres qui vont venir s'ajouter, vont être en mesure d'accréditer les écoles.

• (22 h 30) •

**M. Middlemiss:** Ça va prendre combien de temps avant que les premières accréditations soient données à ces écoles-là? C'est ça, je vous pose la question. Ça «va-tu» arriver, si on...

(Consultation)

**M. Brassard:** Bon. En fait, ce qu'on prévoit, c'est que l'entrée en vigueur... Bon, supposons, encore une fois — je présume — que le Parlement adopte le projet de loi à cette session-ci; ça veut dire qu'il est sanctionné à la fin de la session. Hypothèse. Par respect pour le Parlement, hypothèse. Faisons l'hypothèse qu'il est sanctionné à cette session-ci. L'entrée en vigueur pourrait être prévue pour décembre 1997. Donc, un an. Pendant un an, ça veut dire que... Et déjà, d'ailleurs, me dit-on, le Club automobile est déjà en processus d'évaluation d'un certain nombre d'écoles. Donc, pendant l'année qui va suivre, que ce soit la Ligue de sécurité ou le Club automobile, ils vont être en mesure et ils vont avoir le temps requis pour procéder à l'accréditation des écoles qui le souhaitent, qui le demandent et qui vont... C'est volontaire, c'est facultatif. Mais c'est clair qu'une école qui n'est pas accréditée risque d'avoir des problèmes de clientèle.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, si j'ai bien compris, le ministre dit que le Club automobile a

déjà commencé. Est-ce qu'il y a déjà une entente de signée avec le Club automobile? Que c'est eux...

**M. Brassard:** Oui. Il y a une entente, mais...

**M. Middlemiss:** Qui est signée...

**M. Brassard:** Il a commencé à explorer...

**M. Middlemiss:** ...sujette à...

**M. Brassard:** Il a commencé à explorer puis il a commencé à échanger avec certaines écoles de conduite. Il ne pourra pas leur délivrer une accréditation tant et aussi longtemps que la loi ne sera pas en vigueur puis que les ententes ne seront pas opérationnelles. Mais il y a déjà... À ce qu'on me dit, là, il y a déjà des échanges ou des contacts entre le Club automobile et certaines écoles. Et ça devra s'officialiser après la sanction de la loi et l'opérationnalisation de l'entente conclue avec le Club.

**M. Middlemiss:** Oui. Donc, le Club automobile a déjà quasiment un mandat.

**M. Brassard:** C'est-à-dire que, au moment où la loi va entrer en vigueur, les discussions puis les pourparlers que la Société a eus précédemment avec le Club automobile aussi bien qu'avec la Ligue de sécurité, il s'agit tout simplement, une fois la loi en vigueur, d'officialiser ces ententes, là, puis de les signer. Parce qu'ils se sont déjà entendus; ils ont déjà eu suffisamment de pourparlers, de discussions pour s'entendre sur la façon dont on va procéder à l'accréditation des écoles. Alors, ils ne peuvent pas le faire actuellement, la loi n'est pas adoptée, mais ils vont être en mesure de le faire aussitôt que la loi va être adoptée.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** Et l'Association des écoles de conduite pourrait devenir aussi un organisme accréditeur. Mais, évidemment, là, compte tenu de ses positions, les discussions, disons, ont été suspendues. Forcément. Ça se comprend, là, l'Association est en désaccord avec les dispositions du projet de loi n° 12. Alors, évidemment, si, avant l'adoption de la loi, elle complétait des pourparlers ou des négociations avec la Société, on comprend que ce serait pour elle comme donner sa caution ou cautionner les dispositions du projet de loi n° 12. Alors, c'est sûr qu'elle ne veut pas se retrouver dans cette position-là. Donc, ces discussions ne sont pas complétées. Mais aussitôt que la loi est sanctionnée, l'Association des écoles de conduite, si elle est intéressée à devenir un organisme accréditeur, à ce moment-là, elle pourra reprendre les discussions avec la Société, puis possiblement en arriver à une entente de même nature, similaire à celle qui est intervenue avec le Club automobile et la Ligue de sécurité.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Middlemiss:** La seule chose, Mme la Présidente, c'est que je trouve que, si l'Association des écoles de conduite ou quelqu'un d'autre... Ils sont dans un désavantage si déjà le maraudage a été fait par le CAA ou les autres. Le fait d'avoir choisi deux groupes avant même que le projet de loi soit accepté, il me semble que c'est un peu... Pour les antidémarrateurs, si on avait choisi quelqu'un d'autre avant... Là, on a attendu que le projet de loi soit passé et là on va demander des soumissions. Il me semble que, si on avait...

**M. Brassard:** Il n'y aura pas de soumissions, il n'y aura pas d'appel d'offres là-dessus.

**M. Middlemiss:** Non, il n'y aura pas d'appel d'offres sur ça, sauf qu'on a déjà identifié deux groupes.

**M. Brassard:** On ne les a pas identifiés, ce sont ces groupes-là qui se sont montrés intéressés à accréditer.

**M. Middlemiss:** D'accord, ils se sont montrés intéressés, mais vous les avez acceptés et vous l'avez quasiment...

**M. Brassard:** Il y a eu des discussions avec ces groupes-là, des échanges: Comment en arriverait-on à accréditer? Quels sont les critères qu'il faut prévoir pour en arriver à accréditer pour faire en sorte qu'une école de conduite accréditée offre une formation de qualité? Oui, c'est allé assez loin, tellement loin que, dès que la loi est adoptée, mon Dieu, ça ne prendra pas beaucoup de temps où on pourra conclure une entente avec ces deux groupes-là. L'Association des écoles de conduite est en retard, c'est parce qu'elle n'a pas voulu poursuivre les échanges; elle les a interrompus pour des questions... parce que ça allait à l'encontre de ses positions. Elle a arrêté de discuter. Ce n'est pas la Société qui a mis un terme aux discussions avec l'Association, c'est l'Association qui a rompu les discussions.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, regardez, le ministre a refusé de rencontrer l'Association. Elle a demandé de le rencontrer et il a refusé.

**M. Brassard:** Oui, elle a demandé de me rencontrer...

**M. Middlemiss:** Bien oui. D'accord. Mais il me semble que ça aurait été... L'avoir rencontrée, c'est un sujet qu'elle aurait pu peut-être aborder avec le ministre. Elle aurait pu commencer au même moment que le Club automobile et la Ligue.

**M. Brassard:** Mais non, elle ne voulait pas discuter de ça parce que, en discutant de ça, en discutant

d'accréditation, forcément ça suppose que le caractère obligatoire n'existe plus. C'est pour ça qu'elle n'a pas voulu continuer de discuter. Question de position.

**M. Middlemiss:** Il y a deux groupes, et ça doit être assez avancé. Ils doivent avoir des garanties de quelqu'un — je ne dis pas de vous — s'ils sont déjà rendus à consulter des gens. Et là je vois que, le jour où ça va passer, un coup de téléphone: Hé! je t'en ai parlé il y a six mois passé, embarques-tu avec moi? Toc, toc, toc! Moi, je vais t'accréditer. C'est comme ça que ça va se faire, dans le vrai monde.

**M. Brassard:** Là, il faut se comprendre. Est-ce qu'on veut, au moment où les dispositions vont entrer en vigueur, où le projet de loi va entrer en vigueur, à la fin de 1997, est-ce qu'on veut être prêt?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** Bon. Alors, à ce moment-là, il faut les accréditer. Il faut que le processus d'accréditation se mette en branle dès le début de 1997.

**M. Middlemiss:** Oui, mais...

**M. Brassard:** Il faut être prêt.

**M. Middlemiss:** Je vous posais la question: À quel moment vous avez eu des échanges ou la SAAQ a eu des échanges avec la Ligue et le Club automobile? Combien ça fait de temps? Depuis quand?

**M. Brassard:** Ça fait plusieurs mois. Long-temps.

**M. Middlemiss:** D'accord. Donc, ils ont déjà ça d'avance.

**M. Brassard:** Bien, l'AEC aussi. L'Association des écoles de conduite aussi, mais ils ont arrêté parce que, évidemment, ils ont considéré qu'ils étaient en contradiction avec leur position, de négocier avec la SAAQ pour être un accréditeur, alors qu'ils font la bataille pour maintenir le caractère obligatoire des cours. Alors, ils ont jugé qu'ils étaient en situation de contradiction avec leur position. Ils ont mis un terme. Ils ont dit à la SAAQ: On ne discute plus de ça. On ne veut plus discuter. Nous, ce qu'on veut, c'est maintenir le caractère obligatoire des cours. Alors, ça n'a pas été plus loin que ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. Mme la Présidente, j'avais posé la question: À quel moment? On dit: Il y a quelques mois. Y a-t-il des dates précises?

● (22 h 40) ●

**M. Brassard:** Bien oui, c'est sûr qu'il y a des dates précises: la Ligue de sécurité, 26 juin 1996, et puis le Club automobile, 9 février 1996; donc, c'est au cours de l'année 1996.

**M. Middlemiss:** Ça fait presque un an et on peut bien présumer, Mme la Présidente, que l'Association des écoles de conduite, oui, elle aurait espéré que le ministre change d'idée et garde les cours de conduite obligatoires, mais on ne peut présumer que, dans une rencontre avec le ministre, elle n'aurait pas abordé ça, entre quatre murs, puis dire: Regardez, c'est bien beau, là, on peut et on serait intéressé, nous aussi, à accréditer, comme, je crois, elle l'a mentionné dans son mémoire, soit elle ou quelqu'un qui est venu déposer un mémoire a dit qu'il serait prêt, lui aussi, à accréditer des écoles.

**M. Brassard:** Quand ils voudront discuter pour devenir organisme accréditeur, ils nous feront signe puis les négociations vont reprendre.

**M. Middlemiss:** Oui, le ministre présume que la raison pour laquelle ils voulaient le rencontrer, c'était seulement pour le convaincre de ne pas laisser tomber les cours de conduite.

**M. Brassard:** Je ne fais pas juste le présumer, j'en suis convaincu. Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Ha! C'est ça, on a des convictions. Sauf que...

**M. Brassard:** Bien oui, mais vous n'avez pas lu leur lettre?

**M. Middlemiss:** ...Mme la Présidente, dans des rencontres de cette nature là, une fois que la discussion est faite, est finie, peut-être qu'il leur aurait donné l'occasion, à ces gens-là, de dire: Regardez, dans ce contexte-là, nous sommes, nous autres aussi, intéressés. À ce moment-là, le ministre aurait dit: C'est fini, moi, j'ai décidé qu'il n'y aura pas d'amendement, le projet de loi va passer tel quel concernant les écoles de conduite.

**M. Brassard:** Oui, ça, c'est sûr, c'est une position du gouvernement.

**M. Middlemiss:** Donc, devant ces faits-là, je pense que les gens...

**M. Brassard:** On ne reviendra pas là-dessus, Mme la Présidente.

**M. Middlemiss:** Non, non, non.

**M. Brassard:** On a adopté ces articles sur division.

**M. Middlemiss:** Non, non, sauf que j'aurais voulu, moi, au moment de l'adoption de l'article 11, savoir: transitoire à quel moment? Parce que c'est important. On dit: On change de régime et le moment où...

**M. Brassard:** C'est important, puis des écoles de conduite accréditées, il va y en avoir en nombre suffisant en décembre 1997 parce qu'il y a au moins deux organismes qui vont être prêts à les accréditer.

**M. Middlemiss:** Deux organismes.

**M. Brassard:** Il y en a un troisième qui peut être prêt, mais là ils ont juste à vouloir.

**M. Middlemiss:** Je sais qu'il y a un organisme que ça fait déjà un an que cet organisme-là...

**M. Brassard:** Ah oui, mais, avec l'AEC, ça fait encore plus longtemps que ça discute puis, à un moment donné, il y a eu un changement de direction. Il faut dire les choses telles qu'elles sont. Il y avait une ouverture à un moment donné, puis les membres de l'Association ont décidé que la direction n'allait pas dans le sens souhaité puis ils ont changé de direction. Là, à ce moment-là, ça a mis un terme à toute discussion. C'est ça qui est arrivé, concrètement.

**M. Middlemiss:** Le ministre est en train de dire que l'AEC, à un moment donné...

**M. Brassard:** Il y avait une ouverture.

**M. Middlemiss:** ...échangeait avec la Société pour devenir accréditeur.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Et, à ce moment-là, dans le contexte qu'ils acceptaient l'abolition des cours obligatoires de conduite... Est-ce que c'est dans ce contexte-là que ça a été fait ou est-ce que, à ce moment-là, ce n'était pas tout à fait le scénario voulu? Est-ce que c'était dans ce contexte-là?

**M. Brassard:** Ils envisageaient d'être un organisme accréditeur, donc ce n'était peut-être pas avec enthousiasme, mais ils acceptaient les nouvelles orientations. Mais c'est clair qu'il y a eu un changement de direction, le président a dû être remplacé par quelqu'un d'autre, et là l'Association a mis un terme à toute discussion.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 20, adopté sur division?

**M. Middlemiss:** Sur division, certainement, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'appelle l'article 21. M. le ministre.

**M. Brassard:** Le texte actuel, évidemment, indique qu'une personne ne peut conduire un véhicule routier lorsqu'elle fait l'objet d'une sanction même si elle est titulaire d'un permis de conduire international. On ajoute, après le mot «titulaire», les mots «d'un permis de conduire valide délivré par une autre autorité administrative ou» d'un permis de conduire international. Le permis international est prévu à l'article 88 du Code: «Le non-résident qui est titulaire d'un permis de conduire international peut conduire, pendant la période de validité de ce permis, les véhicules routiers que le permis sur la base duquel ce permis de conduire international a été délivré l'autorise à conduire.»

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** C'est une concordance ou c'est juste...

**M. Brassard:** C'est une clarification. C'est comme la note explicative l'indique là...

**M. Middlemiss:** Oui, oui.

**M. Brassard:** ...ça vise à interdire la conduite automobile aux personnes qui sont sous le coup d'une sanction, mais qui réussissent, malgré cela, malgré qu'elles soient sous le coup d'une sanction, à obtenir un permis de conduire dans une autre autorité administrative avant ou après que la sanction soit en vigueur. Ils ne peuvent pas quand même conduire un véhicule routier.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Jean-Talon.

**Mme Delisle:** Juste une question de clarification, Mme la Présidente. Pour cet article-là, est-ce que ça signifie que quelqu'un à qui on a enlevé le permis de conduire, mais qui veut obtenir un permis international, donc s'il veut conduire, mettons, en vacances, en Europe, est-ce qu'il se verrait restreindre son permis? Peut-être que je...

**M. Brassard:** Uniquement sur le territoire du Québec.

**Mme Delisle:** C'est uniquement sur le territoire du Québec? Ce qui veut dire que tu pars en vacances, tu n'as pas le droit de conduire chez toi, mais tu peux conduire ailleurs. L'émission du permis international, il est émis par qui? C'est parce que j'ai entendu... Je m'excuse, j'ai entendu...

**M. Brassard:** C'est l'autre pays qui va décider s'il reconnaît la validité de votre permis.

**Mme Delisle:** Mais, pour obtenir le permis international, est-ce qu'on ne va pas à la...

**M. Brassard:** Si vous allez...

**Mme Delisle:** On va où? Au Club automobile?

**Une voix:** Au Club automobile, oui.

**Mme Delisle:** Oui. O.K. Ça fait que tu n'es pas obligé de dire que tu as une suspension. Mais tu l'as dans tes poches. O.K. Je ne veux pas faire de débat majeur là-dessus, je voulais juste savoir si ça suspendait aussi ton permis pour aller à l'extérieur.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Des commentaires, M. le député de Pontiac?

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, dans le cas d'une sanction ici, est-ce que la Société avise d'autres provinces? Est-ce qu'on avise quelqu'un sur ça, là? Y a-t-il des échanges de renseignements pour que tout le monde puisse...

**M. Brassard:** S'il y a des accords de réciprocité, oui.

**M. Middlemiss:** O.K. Dcnc, on en a...

**M. Brassard:** Mais on n'en a pas avec tous les États.

**M. Middlemiss:** Avec les États du Nord puis l'Ontario, hein?

**M. Brassard:** Les provinces, c'est sûr. Les provinces du Canada, oui, il y a des accords.

**Mme Delisle:** C'est probablement les États avec qui on a des ententes.

**M. Brassard:** Certains États américains aussi. Je pense que la Floride... On vient d'en conclure un avec la Floride.

**Mme Delisle:** Le Vermont puis New York.

**M. Middlemiss:** Oui, je pense que ceux du Nord là, ils sont tous...

**M. Brassard:** Quand il y a un accord de réciprocité, il y a échange d'informations sur les infractions.

**M. Middlemiss:** C'est sur demande ou ça se fait automatiquement? Si quelqu'un arrive, est-ce qu'on avise...

**M. Brassard:** Sur demande.

● (22 h 50) ●

**M. Middlemiss:** Sur demande. O.K.

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, quand on enlève un permis de conduire à quelqu'un parce qu'il est en état d'ébriété, est-ce qu'on retire le permis de conduire ou si on lui laisse son permis de conduire?

**M. Brassard:** Il y a confiscation du permis.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il y a confiscation du permis. Alors, il ne peut pas s'en aller au CAA puis demander un permis international?

**M. Brassard:** Non, il n'en a pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il n'en a pas en sa possession.

**Mme Delisle:** Il ne peut pas de toute façon. on ne le lui émettra pas.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On lui confisque son permis de conduire.

**Mme Delisle:** O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. Ça va pour l'article 21? L'article 21, adopté. À l'article 22, il y a un amendement. M. le ministre.

**M. Brassard:** Article 22. On réécrit l'article sans en changer le sens. Donc modifier... On avait deux alinéas, on en fait un seul. Alors, ça se lirait comme suit: «Le propriétaire, le locataire ou la personne qui a le contrôle d'un véhicule routier ne peut laisser conduire ce véhicule par une personne qui n'est pas titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite du véhicule ou par une personne faisant l'objet d'une sanction, même si cette dernière est titulaire d'un permis de conduire valide délivré par une autre autorité administrative ou d'un permis de conduire international.»

Il y a une certaine concordance...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un article de concordance.

**M. Brassard:** ...avec l'article qu'on vient d'adopter.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'amendement est adopté.

**M. Middlemiss:** Wo! une minute, là. On a ajouté «qui n'est pas titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite du véhicule». Ça n'y était pas, ça. Pourquoi on a...

**M. Brassard:** Ça y était déjà, ça. On avait deux modifications, un premièrement puis un deuxièmement; on reformule dans un seul alinéa. C'était dans le premièrement, là, ce que vous dites là, à la page 12 du projet de loi, par «personne qui n'est pas titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite du véhicule ou par une personne».

**M. Middlemiss:** Au texte actuel, on n'avait pas ça, c'est ça que je veux dire, à l'article 106.

**M. Brassard:** Du texte actuel?

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** Non, non, du texte actuel.

**M. Middlemiss:** On a ajouté «qui n'est pas...»

**M. Brassard:** Ah, non, je pensais que vous parliez du projet de loi. O.K.

**M. Middlemiss:** Non, non. C'est parce que 22, là, «qui n'est pas titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite du véhicule», on a ajouté ça.

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Ce n'était pas là. Pourquoi? Y a-t-il une raison tout à fait spéciale pour que...

**M. Brassard:** Alors, non seulement si elle est l'objet d'une sanction, ça va de soi, mais en plus, également, si elle n'est pas titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite du véhicule, bien, là aussi, ça tombe sous le sens également.

Plus loin, d'ailleurs, on parlera du chapitre qui est important, la conduite sans permis ou durant sanction. Alors, il fallait également introduire cette notion-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** O.K. Avant, on n'était pas aussi explicite, on ne parlait pas de la classe appropriée de permis, on parlait seulement si la personne avait une sanction. C'est pour ça qu'on a ajouté ça.

**M. Brassard:** Oui, oui, ça, c'est ajouté.

**M. Middlemiss:** Est-ce que c'est dû au fait qu'on a changé, ici, au Québec, il y a des...

**M. Brassard:** Parce que, plus loin, on va parler non seulement de conduite durant sanction, mais également de conduite sans permis, pour ce qui est...

**M. Middlemiss:** Ou de permis approprié.

**M. Brassard:** ...quand il s'agira de saisie du véhicule, de conduite sans permis.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** Si vous conduisez...

**M. Middlemiss:** Un camion.

**M. Brassard:** Si vous n'êtes pas titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite du véhicule, vous conduisez sans permis à ce moment-là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

**M. Brassard:** Il a peut-être un permis, mais ce n'est pas le bon.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va pour l'article 22?

**M. Middlemiss:** Oui, une seconde. Je ne sais pas si ça s'applique ou non, là, mais «ou la personne qui a le contrôle d'un véhicule», on avait déjà changé ça pour «présumée avoir la garde ou le contrôle», entre autres dans l'article 2.

**M. Brassard:** On trouverait ça logique, là, mais les mystères de la Justice... Ha, ha, ha! Bon. Vous savez qu'il faut toujours composer avec le jurisculte de la Justice dans ce genre de loi. Bon. Alors, là, c'est un peu mystérieux, mais la Justice tient à cette formulation.

**M. Middlemiss:** Même si on l'avait, ça, puis on l'a changé?

**M. Brassard:** Oui. Moi, je trouvais ça logique.

**M. Middlemiss:** On a introduit cette nouvelle notion, mais elle ne serait pas applicable ici? Pourquoi?

**M. Brassard:** Écoutez, on peut revérifier, là, avec la Justice.

**M. Middlemiss:** O.K.

**M. Brassard:** On peut revérifier.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui?

**M. Brassard:** Oui, si ça pose un problème de l'ordre de je ne sais quoi, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, on suspend l'article 22?

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est l'amendement qu'on suspend.

**M. Brassard:** On suspend l'amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 22 est suspendu. J'appelle l'article 23. Ah! Il y a 22.1, est-ce qu'il est suspendu aussi?

**M. Brassard:** C'est toujours de la concordance qui porte sur l'évaluation.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 22.1?

**M. Brassard:** Le 22.1. Remplacement, dans la deuxième ligne de ce qui précède le paragraphe 1°: «se soumettre à un examen ou à une évaluation visée». C'est toujours d'introduire la notion d'évaluation.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va?

• (23 heures) •

**M. Brassard:** Et, deuxièmement, on supprime les première et deuxième lignes du paragraphe 4°: «ou son comportement de conducteur».

(Consultation)

**M. Brassard:** «Elle a des motifs raisonnables de vérifier son état de santé.» Ça s'arrêterait là. Alors, on se limite à l'expression «santé», santé au sens large, pas uniquement santé physique, mais santé mentale aussi.

**M. Middlemiss:** On avait, «son comportement», avant, mais pourquoi on l'enlève? «Ç'a-tu» causé des problèmes ou... C'est tellement un mot important, «comportement», dans la conduite...

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Parce qu'en réalité, Mme la Présidente, ce qu'on voit à l'article 8, c'est ça qui est étonnant, on dit que, pour avoir un permis de conduire... «n'est accordée qu'aux personnes qui possèdent les compétences et les attitudes de prudence nécessaires à la sécurité du public». Et on arrive ici, quand c'es: des personnes âgées, on dit... Il semblerait qu'on enlève ce comportement-là, de conducteur qui...

**Une voix:** C'est un nouveau principe qu'on s'est donné, ça n'existait pas, ça.

**M. Middlemiss:** C'est un nouveau principe qu'on se donne, ça.

**M. Brassard:** Mme la Présidente, je propose de supprimer carrément le deuxième.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Le 2°?

**M. Brassard:** Oui, et de maintenir tel quel le quatrième.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce que le sous-amendement est adopté?

**Une voix:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce que l'amendement 22.1 est adopté?

**Une voix:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, j'appelle l'article 23.

**M. Brassard:** C'est qu'il faut faire la distinction, être bien sûr de distinguer, parce qu'il y aura maintenant, dans le cas, deux types de permis restreint, le permis restreint autorisant la conduite d'un véhicule routier dans l'exécution du principal travail, à ne pas confondre avec le permis restreint en vertu de l'article 76, concernant la conduite avec facultés affaiblies. Donc, on précise très clairement de quel type de permis restreint il s'agit, pour ne pas qu'il y ait de confusion.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que ça va, M. le député de Pontiac?

**M. Middlemiss:** C'est beau, Mme la présidente. Je sais que vous avez mal à la gorge... Une seconde toutefois. Est-ce qu'on peut comprendre de ça qu'il y a des gens qui peuvent avoir un permis restreint juste pour exécuter leur travail et qu'à l'extérieur de ça ils ne peuvent pas conduire?

**M. Brassard:** Oui. Le Code actuellement ne permet qu'un type de permis restreint, c'est pour des points d'inaptitude, quand il n'a plus de points d'inaptitude. C'est uniquement à ce moment-là que le permis restreint est possible. Ça, c'est dans le Code actuel. À partir du moment où on autorise un autre type de permis restreint, il faut être clair et indiquer de quel type de permis restreint il s'agit.

**M. Middlemiss:** Dans ces cas-là, les gens qui ont perdu leurs points d'inaptitude, normalement c'est pour quelles raisons qu'ils les ont perdus?

**M. Brassard:** Toutes sortes de raisons. Vitesse excessive, surtout des excès de vitesse. Ça peut être passer sur un feu rouge aussi ou dépasser un autobus scolaire qui signale d'arrêter, mais essentiellement, c'est l'excès de vitesse.

**M. Middlemiss:** Et les personnes qui ont ça, c'est parce que c'est leur gagne-pain...

**M. Brassard:** Il faut qu'ils en fassent la preuve devant le tribunal.

**M. Middlemiss:** Mais, si une personne n'a pas besoin de conduire une auto pour son travail et qu'elle a perdu son permis pour des points d'inaptitude, à ce moment-là elle n'a pas droit à ça. C'est parce qu'il faut que ton...

**M. Brassard:** C'est le juge qui décide, c'est le tribunal. Il faut qu'il se présente devant le tribunal et qu'il fasse la preuve qu'il en a absolument besoin pour exécuter son travail. Si la preuve n'est pas bonne, s'il ne réussit pas à convaincre le juge, il n'aura pas de permis retreint, tout simplement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 23 est adopté. Adopté. J'appelle l'article 24.

**M. Brassard:** Le chapitre IV du titre II de ce Code, comprenant les articles 127 à 136, est abrogé. Ce sont des dispositions particulières aux permis d'école de conduite et aux permis d'enseignement. Alors, ça fait suite à la décision d'abolir l'obligation de suivre un cours de conduite pour obtenir un permis de conduire. Ça amène une déréglementation du secteur des écoles de conduite et de toutes les règles concernant l'émission de permis d'école de conduite et de permis d'enseignement, puisqu'il n'y aura plus de permis. Il n'y aura plus de permis. Il y aura le système d'accréditation dont on parlait tantôt, par des organismes accréditeurs, mais il n'y aura plus de permis. On dérègle, en quelque sorte, l'industrie des écoles de conduite. Alors, toute la section portant sur les permis, évidemment, est abrogée par voie de conséquence, question de cohérence.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Concordance, cohérence...

**M. Brassard:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, c'est adopté?

**M. Middlemiss:** Sur division.

#### Dispositions pénales

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division. Alors, j'appelle l'article 25. M. le ministre.

● (23 h 10) ●

**M. Brassard:** Alors, le deuxième alinéa de l'article 100, en fait, ça porte sur l'accompagnateur d'un apprenti-conducteur. Alors, comme on l'a placé ailleurs qu'à l'article 100, il faut, par souci de cohérence, l'enlever à l'article 137, en ce qui concerne les dispositions pénales. L'explication, je pense, est très claire. L'article 137, qui renvoie au deuxième alinéa de l'article 100...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, ce n'est pas le même que tantôt, quand on parlait qu'il n'était pas en état? Est-ce de la même amende qu'on parle, pour une infraction...

**M. Brassard:** C'est l'article 99...

**M. Middlemiss:** Celui pour lequel on n'était pas certain si on pouvait consentir à revenir demain soir, là...

**M. Brassard:** Oui. Tout à fait. Il a été suspendu, lui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, ce n'est pas le même article. C'est l'article 26, ça... C'est 25, là. C'est l'article 25.

**M. Brassard:** Ah! oui. L'article 100, lui, il a été adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est l'article 19 qui n'a pas été adopté.

**M. Brassard:** C'est l'article 18 qui n'a pas été adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 18, suspendu.

**M. Brassard:** C'est l'article 18 qui a été suspendu. L'article 19 a été adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 19 a été adopté.

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas celui-là qui donne l'amende pour l'accompagnateur qui n'est pas en...

**M. Brassard:** Non, c'est après.

**M. Middlemiss:** Après? O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 25, c'est adopté?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Article 26. M. le ministre.

**M. Brassard:** Alors, c'est ça: «La personne qui assiste le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur et qui contrevient à l'un des articles 99 ou 100 commet une infraction et est passible d'une amende de 30 \$ à 60 \$.» L'article 99.1, c'est l'article qu'on a suspendu. Puis l'article 100, ça a été adopté. Alors, ça a pour but de regrouper en un seul article les infractions qui concernent l'accompagnateur et d'harmoniser le montant des amendes dans une même fourchette de 30 \$ à 60 \$.

**M. Middlemiss:** Est-ce que celui-là, vu que l'article 19 a été suspendu... Ça, ça touche l'article 19 spécifiquement?

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est l'article 18 qui a été suspendu.

**M. Middlemiss:** L'article 18, excusez-moi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 99...

**M. Middlemiss:** Est-ce qu'on devrait le suspendre, celui-là, ou ça ne changerait rien?

**M. Brassard:** C'est l'accompagnateur qui n'a pas avec lui son permis de conduire.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors?

**M. Brassard:** On réduit les amendes. Elles étaient de 200 \$ à 300 \$. Là, elles vont passer de 30 \$ à 60 \$.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je faisais juste lire la note explicative, et ça disait «de ne pas prendre place aux côtés de l'apprenti-conducteur». Il crée aussi l'infraction pour la... C'est quoi? La personne qui assiste le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur et contrevient à l'un des articles, 99 ou 100... Donc, un, c'est avoir son permis, et l'autre, c'est ne pas être en... On avait soulevé qu'il n'était pas en condition ou...

**M. Brassard:** C'est une infraction qui était déjà prévue. Auparavant, elle était à l'article 140, alors que l'obligation était à l'article 100.

**M. Middlemiss:** Non, c'est que, moi, ce qui me frappait, c'est que, dans la note explicative, on disait: «...l'accompagnateur de ne pas prendre place aux côtés de l'apprenti-conducteur» ou il pourrait être... C'est quoi, ça?

**M. Brassard:** Ça existe déjà, ça. C'est l'article 100 du Code actuel: «Le titulaire d'un permis de

conduire qui assiste un apprenti-conducteur doit prendre place à ses côtés et être en état de conduire...» «Doit prendre place à ses côtés». S'il est sur la banquette arrière, c'est une infraction? S'il est sur la banquette arrière, avec une bière entre les jambes, c'est une infraction.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** On vient d'éliminer un problème: 30 \$ d'amende.

**M. Brassard:** Sur la banquette avant, à côté du conducteur, c'est plutôt une caisse de 24 qu'il y a.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Un des deux.

**M. Brassard:** Là, il est encore en infraction.

**M. Middlemiss:** Non, mais est-ce que le fait qu'on avait suspendu celui-là, on le suspend ou on le...

**M. Brassard:** Bien, ce n'est pas vraiment... Ce qu'on a suspendu, tantôt, c'est surtout concernant...

**M. Middlemiss:** Oui, comment on pouvait établir s'il n'était pas en condition.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'était prendre place à ses côtés et être constamment en mesure de conduire.

**M. Brassard:** C'était, oui, «doit prendre place» et «constamment en mesure...»

**M. Middlemiss:** Oui, mais c'est cette amende-là qu'il va payer, lui, si on peut prouver qu'il n'est pas en mesure de conduire.

**M. Brassard:** Non, cette personne doit prendre place à ses côtés.

**M. Middlemiss:** «La personne qui assiste le titulaire d'un permis d'apprenti [...] et qui contrevient...», c'est lui, ça.

• (23 h 20) •

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est quoi, le problème?

**M. Brassard:** En fait, il faut lire ensemble de 25 à 29. Tout ça se tient, 25 à 29.

(Consultation)

**M. Brassard:** À l'article 18, ce qu'il faut clarifier, c'est la notion d'être en mesure de conduire, d'être constamment en mesure de conduire. C'est cette

notion-là qu'il faut clarifier. Alors, ça n'empêche pas, à mon avis, d'adopter les articles sur les amendes puis leur réduction de 200 \$ à 30 \$.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui. Dans ce cas-là, est-ce que l'amende ne devrait pas être plus sévère que pour celui qui n'a pas son permis? Quelqu'un qui n'est pas en... Il me semble que ce n'est pas...

(Consultation)

**M. Middlemiss:** En fait, actuellement, c'est 200 \$ à 300 \$?

**M. Brassard:** Actuellement, oui, pour l'accompagnateur.

**M. Middlemiss:** Oui.

**M. Brassard:** Mais, pour l'apprenti-conducteur, il n'y a rien. Non, 140 \$, l'apprenti-conducteur.

**M. Middlemiss:** Mais ça, c'est l'apprenti-conducteur. Mais l'accompagnateur?

**M. Brassard:** L'apprenti-conducteur, ça passe de 200 \$ à 300 \$, article 28.

**Une voix:** Oui.

**M. Brassard:** Puis l'accompagnateur, c'est 26.

**M. Middlemiss:** Et l'accompagnateur, lui? C'est juste de 30 \$ à 60 \$?

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** Mais est-ce que, si on veut les responsabiliser puis s'assurer que ces gens-là...

**M. Brassard:** Étant donné aussi que la période d'accompagnement est considérablement allongée, on passe à 12 mois, ou 8 mois s'il y a des crédits, je pense qu'à ce moment-là il faut d'une certaine façon faciliter cette tâche, ce travail et réduire les amendes en conséquence. Si les amendes sont trop élevées... En plus, il y a une logique, là, parce que le conducteur lui-même, celui dont le permis est valide puis qui conduit, s'il n'a pas son permis avec lui, l'amende est de 30 \$. Alors, donc, il ne faut...

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je peux comprendre que, si on n'a pas le permis, ce n'est pas...

**M. Brassard:** ...pas être plus sévère à l'égard de l'accompagnateur.

**M. Middlemiss:** Non, moi, ce sur quoi je me questionne, à moins que je lise mal, c'est que l'accompagnateur qui n'est pas dans une condition... il est là quand même. Lui, s'il se fait prendre, ça va lui coûter 30 \$ à 60 \$. C'est l'apprenti, lui, qui va... le 200 \$. Mais est-ce que l'accompagnateur... Je comprends, là, que ça va peut-être le décourager, si l'amende est trop grande. Mais il me semble que c'est une affaire de comportement. C'est important que l'apprenti ait un bon comportement, mais son accompagnateur aussi, parce qu'il a une responsabilité.

**M. Brassard:** Il s'agit d'être équitable, en quelque sorte, de ne pas être plus sévère à l'égard d'un accompagnateur qu'on ne l'est à l'égard d'un détenteur de permis. Un détenteur de permis qui conduit un véhicule et qui n'a pas son permis avec lui, c'est 30 \$, alors on ne peut pas imposer une amende de 200 \$ à l'accompagnateur pour la même infraction.

**M. Middlemiss:** Non, il me semble que ce n'est pas ça.

**M. Brassard:** Bien, oui, c'est ça.

**M. Middlemiss:** Ou bien je ne me fais pas comprendre. C'est qu'on dit, à 27: L'amende va être de 200 \$ à 300 \$ pour l'apprenti...

**Une voix:** Article 28.

**M. Middlemiss:** L'article 28? «Le titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur qui contrevient à l'un des articles [...] commet une infraction et est passible d'une amende de 200 \$ à 300 \$.» C'est lui, là. Son accompagnateur, qui est censé être là pour lui montrer à avoir un bon comportement, à être vigilant, à donner... tout ça, lui, il n'est pas dans une condition... Est-ce qu'il ne devrait pas payer la même chose que l'apprenti-conducteur, dans ce contexte-là? Il n'a pas son permis, ça, je comprends, c'est quelque chose qu'on peut oublier. Mais ne pas être dans une condition pour réellement aider, même si... J'ai compris ce que le ministre m'a dit, que ça va être peut-être difficile. Ils vont être obligés d'avoir un accompagnateur pendant soit 18 mois ou 24 mois, mais...

**Une voix:** ...

**M. Middlemiss:** ...12 mois ou huit mois, excusez-moi. Oui, c'est 12 mois ou huit mois, et, à ce moment-là... Je comprends ça, sauf, qu'il me semble que c'est sérieux. Et tout ce qu'on fait, c'est dans le sens de responsabiliser, de changer les comportements. Comment peut-on penser qu'on peut changer le comportement de l'apprenti quand son accompagnateur a un comportement de cette nature-là? Et, lui, s'il veut se rendre volontaire, qu'il subisse les conséquences. Et on

va s'assurer que les accompagnateurs vont être des gens sérieux qui vont inciter les nouveaux à avoir un comportement acceptable.

**M. Brassard:** Vous êtes un apprenti-conducteur, vous contrevenez aux articles, vous conduisez seul, sans accompagnateur, là, vous commettez une infraction qui n'est pas banale, anodine, et donc l'amende est en conséquence, 200 \$ à 300 \$. Pour l'accompagnateur qui n'a pas son permis avec lui, l'infraction et l'amende sont du même ordre que pour le détenteur de permis qui conduit son véhicule.

**M. Middlemiss:** Dans l'article 99, Mme la Présidente, oui, cette personne «doit prendre place à ses côtés et être constamment en mesure de conduire». c'est cet article-là. Avoir son permis, je comprends. «Elle doit également avoir avec elle son permis de conduire.» Ça, je le comprends que ça peut être 30 \$. Mais «constamment en mesure de conduire», ça, c'est aussi pire que l'apprenti-conducteur qui conduit pas de permis ou qui conduit tout seul. Il sera aussi bien d'être tout seul que d'être accompagné par quelqu'un comme ça. Et, s'il est seul, en d'autres mots l'autre...

**M. Brassard:** Est-ce que je comprends que vous demandez que, pour l'accompagnateur, l'amende soit également de 200 \$ à 300 \$? C'est ça que vous demandez?

• (23 h 30) •

**M. Middlemiss:** Oui, c'est ça. Premièrement, qu'est-ce qu'on prévoit? C'est 30 \$ s'il n'a pas son permis et 60 \$ s'il n'est pas en mesure de conduire, ou bien ça peut être une amende qui varie de 30 \$ à 60 \$, entre les deux, ça va être 30 \$ ou ça va être 60 \$?

**M. Brassard:** Il y a trois conditions pour l'accompagnateur. Il faut qu'il ait un permis valide, il faut qu'il prenne place à côté du conducteur, il faut qu'il soit en mesure de conduire. Sur la notion d'être en mesure de conduire, on en a parlé tantôt, c'est plutôt... c'est ambigu.

**M. Middlemiss:** O.K. Est-ce que vous me dites que... C'est quoi, l'amende pour celui qui n'est pas en mesure de conduire, l'accompagnateur? «C'est-u» 30 \$ ou 60 \$?

**M. Brassard:** Bien, c'est tout l'article, c'est l'une ou l'autre de ces conditions-là. S'il n'a pas son permis avec lui ou si son permis n'est pas valide, là il contrevient à l'article 99, donc il a une amende de 30 \$ à 60 \$. S'il n'est pas à côté, même chose, même infraction, 30 \$ à 60 \$. S'il n'est pas en mesure de conduire, même chose également.

**M. Middlemiss:** Oui. Donc, c'est celle-là. Moi, je trouve que, s'il n'est pas en mesure de conduire, il ne donne pas l'exemple, il devient une menace, puis ce

n'est certainement pas un exemple de comportement, il devrait... il serait bien mieux de dire non. Le fait de les décourager... Des gens comme ça, pour 30 \$ ou 60 \$, il y a peut-être quelqu'un qui va le faire: Bah! Mais, s'ils sont obligés de payer 200 \$, j'ai l'impression que peut-être ils y penseraient deux fois.

**M. Brassard:** On va peut-être avoir une pénurie d'accompagnateurs.

**M. Middlemiss:** Bien oui, mais...

**M. Brassard:** Il ne faut pas compliquer la fonction ou la tâche d'accompagnateur, il faut la faciliter d'une certaine façon, puisque...

**M. Middlemiss:** Non, mais, essentiellement, est-ce qu'on pourrait obtenir c'est quoi, le rôle et les objectifs d'avoir un accompagnateur? Il me semble que, si on peut définir ça, on va voir l'importance que cette personne-là soit fiable, toujours en mesure de conduire. sinon il y a des conséquences.

**M. Brassard:** Bien, c'est une fonction-conseil, hein. La fonction d'accompagnateur, c'est une fonction-conseil: conseiller, donner des avis. Il faut qu'il soit en mesure de le faire, c'est bien évident.

**Mme Delisle:** Non, mais s'il ne l'est pas? Il va le faire quand même. Il y a une pénalité pour ça.

**M. Middlemiss:** Moi, je fais juste me dire que c'est quelque chose d'important.

**M. Brassard:** Bien, c'est sûr que c'est quelque chose d'important.

**M. Middlemiss:** On est en train, là, de tout changer, de tout changer ça, et...

**M. Brassard:** De changer quoi?

**M. Middlemiss:** De changer la façon de former nos conducteurs, et puis il me semble que c'est important...

**M. Brassard:** Parce que la notion d'accompagnateur, ce n'est pas nouveau, là...

**M. Middlemiss:** Non, non.

**M. Brassard:** ...ça existe déjà, ça.

**M. Middlemiss:** Non, non, non, non, non. On est en train de tout changer ça et on veut s'assurer que l'accompagnateur... surtout là, on trouve que les cours de conduite ne sont pas absolument nécessaires; en bout de piste, il va être obligé d'écrire un examen. Mais cette période-là, pour moi, elle est tellement importante.

Parce que, si on juge à propos que c'est important d'avoir un accompagnateur, il me semble que son rôle est assez important, que s'il manque, s'il ne peut pas le conseiller puis que ce n'est pas bon, premièrement il ne devrait même pas être là et il ne faudrait certainement pas l'encourager.

Parce que, moi, je vois l'autre côté de ce que le ministre a vu. Lui, il dit: Si on met les amendes trop élevées, il n'y aura pas d'accompagnateurs. Moi, je me dis: Regardez, les accompagnateurs sur qui on ne peut pas se fier, j'aimerais autant que l'amende soit haute, mais qu'on ait une qualité d'accompagnateurs. Réellement, Mme la Présidente, il me semble que c'est tout le rôle...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous voulez en faire un amendement, M. le député de Pontiac?

**M. Middlemiss:** Bien, regarde... Je pense que je ne peux pas en faire, là, hein. C'est que ça touche des...

**Une voix:** Une incidence financière.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Une incidence monétaire.

**M. Middlemiss:** Oui, oui. Tout ce que je veux, je veux tenter de bonifier ces choses-là.

**M. Brassard:** Dans ce cas-là, au moins le député ne pourra pas accuser le gouvernement de vouloir emplir ses coffres en augmentant les amendes: on les baisse.

**M. Middlemiss:** Non, non.

**M. Morin (Dubuc):** Ce serait bon pour le fonds, le nouveau fonds de...

**M. Brassard:** Le fonds routier.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Middlemiss:** Non, ça ne va pas là.

**M. Brassard:** On peut bien les augmenter puis les orienter vers le fonds routier.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Un fonds dédié.

**M. Middlemiss:** Non, mais regardez...

**M. Brassard:** Il y a une question d'équilibre là-dedans. C'est simple, il y a une question d'équilibre. Quelqu'un qui conduit son véhicule, son permis est valide, il l'a oublié à la maison, il ne l'a pas, il y a une infraction, c'est 30 \$. Je vous dis que c'est la même

chose aussi pour l'accompagnateur. Question d'équilibre ou d'équivalence.

**M. Middlemiss:** En tout cas, moi, Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur division?

**M. Middlemiss:** Oui, certainement, parce qu'il me semble que, si c'est si important que ça dans le nouveau système, là...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, 26 est adopté sur division, 27 et 28 aussi. Alors, on appelle 29.

**M. Brassard:** C'est une concordance.

**Une voix:** ...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, 27 et 28 sont adoptés.

**M. Brassard:** Ça fait référence aux dispositions relatives aux écoles de conduite.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac, 27 et 28 sont adoptés?

**M. Brassard:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'étaient les amendes.

**M. Middlemiss:** Non, non, non. Le 28, c'est certain qu'on est d'accord, c'est 200 \$ à 300 \$. C'est un peu dans ce contexte-là que...

**M. Brassard:** Ah! Ce n'est pas sur division.

**M. Middlemiss:** Non, non.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pas sur division?

**M. Brassard:** O.K. Adopté.

**M. Middlemiss:** Le 28. Le 27...

(Consultation)

**Une voix:** L'article 27, adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 27, adopté. Alors, on est rendu à 29. M. le ministre.

**M. Brassard:** L'article 29, c'est une concordance. Ça porte sur des amendes, mais reliées au permis des écoles de conduite. Alors, comme on a abrogé les articles 129 à 137, c'est une disposition qui n'a plus sa raison d'être.

**M. Middlemiss:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 29, adopté. J'appelle 30.

**M. Brassard:** Modification, donc, qui vise à préciser que l'amende prévue dans le cas de conduite durant sanction pour un motif autre que capacités affaiblies et points d'incapacité est fixée à 300 \$. Motif autre que ceux visés à l'article 180. Alors, l'article 180, c'est tous les motifs d'infraction que l'on retrouve dans le Code criminel.

**M. Middlemiss:** Alors, 31, 32 et 33, ça se...

**M. Brassard:** Ça va ensemble. Les articles 31, 32 et 33, ça va ensemble.

• (23 h 40) •

**M. Middlemiss:** Mme la Présidente, je pense que les trois articles démontrent exactement que la discussion qu'on a eue tantôt semble être assez logique parce que, si on regarde l'article 32, on part de 600 \$ à 2 000 \$, de 1 500 \$ à 3 000 \$, puis ça, c'est pour les capacités affaiblies.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Affaiblies.

**M. Middlemiss:** Dans le cas des points d'incapacité, Mme la Présidente, on parlait de 600 \$ à 2 000 \$; là, on parle de 600 \$... le minimum est 600 \$, excusez-moi, pour être en concordance avec l'article 30.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, 30, 31, 32 et 33 sont adoptés?

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente. Ça démontre la logique que le...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Les articles 30 à 34 sont adoptés. L'article 34, M. le ministre.

**M. Brassard:** Modification de concordance avec l'article 24 du projet de loi, qui, encore une fois, abroge les dispositions relatives aux écoles de conduite.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Adopté sur division?

**M. Middlemiss:** Sur division.

#### Obligations particulières des commerçants et des recycleurs

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 35. Il y a un amendement. M. le ministre.

**M. Brassard:** Oui. À l'article 35, remplacer, dans la quatrième ligne, le mot «vendre» par les mots «d'en faire le commerce». Bon. Je pense qu'on a déjà...

**La Présidente (Mme Bélanger):** On a discuté de ça.

**M. Brassard:** ...introduit ce concept-là.

**M. Middlemiss:** À l'article 2, hein?

**M. Brassard:** Oui, quand on a parlé de la définition du commerçant.

**Une voix:** Ici, il faut retirer «de les vendre»...

**M. Brassard:** Les mots «de les vendre» par les mots «d'en faire le commerce».

**M. Middlemiss:** Par «d'en faire le commerce».

**M. Brassard:** Pas uniquement «vendre».

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que c'est adopté?

**Mme Delisle:** Attendez une minute, là.

**M. Middlemiss:** Il y en a qui ne les vendent pas.

**Mme Delisle:** O.K.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On en a déjà discuté.

**M. Middlemiss:** On avait fait une grande discussion au début.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va, M. le député de Pontiac?

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 35, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Middlemiss:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est adopté. J'appelle 36. M. le ministre.

**M. Brassard:** Je vous lis la note explicative: Avant l'entrée en vigueur du nouveau Code civil, la notion de vol a été modifiée. Le Code civil fait maintenant référence à la notion de vente de bien d'autrui, et la modification proposée vise notamment à refléter ces changements.

Donc, l'article 152 du Code est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant: «Le cautionnement garanti, en cas de vente du bien d'autrui par un commerçant, le remboursement au véritable propriétaire du prix que celui-ci a dû payer à l'acheteur

comme condition de revendication de son véhicule roulier. Le commerçant et la caution sont tenus solidairement au remboursement du prix payé par le véritable propriétaire.»

**M. Middlemiss:** Ça, c'est l'affaire de la caution où on avait deux choses différentes...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** ...l'association puis Chrysler...

**M. Brassard:** Oui.

**M. Middlemiss:** O.K. Non, pas Chrysler...

**M. Brassard:** Les sociétés de financement.

**M. Middlemiss:** Oui, oui, d'accord.

**M. Brassard:** Oui. Chrysler n'était pas là, par exemple.

**M. Middlemiss:** Oui. Il me semble qu'à ce moment-là on semblait avoir... Il me semblait, moi, au moment des discussions avec ces gens-là, qu'ils avaient suggéré que, si on faisait quelque chose à la Société qui était équivalent à une auto louée, ça réglerait le problème des compagnies GM, Ford puis Chrysler. Et il me semblait qu'on était pour le faire, et ça semblait faire... que ça, si on regardait ça comme ça, ces gens-là, ça leur causait des problèmes. Bien, il me semble, moi... je pense que même le député de Limoilou est arrivé à la fin puis a suggéré: Il me semble que c'est une bonne chose à faire, ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Limoilou.

**M. Rivard:** Je me souviens très bien, Mme la Présidente, il y avait une suggestion qui avait été faite aux fonctionnaires de la Société de l'assurance automobile, la possibilité que sur l'enregistrement il y ait une indication comme de quoi c'est un véhicule sous lien, et à ce moment-là les deux parties, autant les concessionnaires que les sociétés de crédit, s'en accommoderaient, et c'était la seule solution. Le seul inconvénient, qu'on m'avait dit, à la sortie de la Chambre, par les gens de la Société de l'assurance automobile, c'est que ce serait extrêmement difficile et coûteux à faire. Alors, je me rends compte, dans le projet de loi, qu'il n'y a pas de changement.

**M. Brassard:** En fait, ça concerne des responsabilités du ministère de la Justice — c'est en train de se discuter puis même on envisage de le mettre en place — ça concerne le registre des droits personnels et immobiliers, les phases II et III du registre des biens personnels et immobiliers, qui est prévu pour

ultérieurement, on me dit pour 1998. Mais ça, ça relève de la Justice.

**M. Middlemiss:** O.K. Il me semblait qu'on avait indiqué qu'il y avait deux possibilités, et une qui était plus facile, c'était que la Société de l'assurance automobile du Québec puisse faire la même chose, l'identifier, et, à ce moment-là... Et je ne suis pas le seul, je suis convaincu que le député de Limoilou, il est d'accord avec moi.

**M. Rivard:** C'était ça — si vous permettez, Mme la Présidente — la suggestion qui avait été faite de part et d'autre, autant de l'opposition que du parti ministériel, à savoir si c'était possible auprès de la SAAQ. À défaut de, c'était la situation actuelle que l'association des vendeurs d'automobiles voulait qu'on change, parce que c'était la caution qui remboursait quelqu'un qui vendait un bien... dont le bien n'était pas payé, n'était pas acquitté.

**M. Middlemiss:** Quand l'auto n'était pas payée, mais il y avait une note dessus qu'il y avait un...

(Consultation)

**M. Rivard:** Le compromis était tout simplement que la Société de l'assurance automobile fasse une indication que c'est un véhicule sous lien; ils le font pour un véhicule de location.

**M. Brassard:** Mais c'est une hypothèse qui n'est pas écartée, on y travaille, entre autres avec les concessionnaires, mais on n'est pas en mesure de le mettre en branle ou de le mettre en oeuvre actuellement.

**M. Pelletier:** M. le ministre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier:** Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, dans le cas où il y aurait une indication au permis, le fait qu'un véhicule est sous lien, j'imagine qu'au niveau administratif...

**M. Brassard:** Aux droits, au permis.

**M. Pelletier:** Au niveau de l'immatriculation...

**M. Brassard:** Au niveau de l'immatriculation.

**M. Pelletier:** Au niveau de la gestion de tout ça, quand ton véhicule est payé, il faudrait que tu ailles faire changer ton immatriculation?

**M. Rivard:** La même chose lorsqu'il y a un véhicule qui est sous location, au terme d'un bail de trois ans à titre d'exemple, on passe au bureau des

véhicules pour faire changer la propriété. Moi, je pense que ça se fait. Maintenant, si je comprends bien, dans le texte de loi que nous avons devant nous, c'est la situation actuelle qui continue. Ce que les concessionnaires autos sont venus nous demander, on ne peut pas acquiescer si je comprends bien le texte.

**M. Middlemiss:** ...c'est exactement ce que l'association voulait, mais il y a deux...

**M. Rivard:** Ce que les prêteurs voulaient — la situation reste de même... C'est que le prêteur voulait se faire garantir qu'il était payé s'il y avait une revente sans que la dette soit payée, alors que les vendeurs automobiles, l'association des concessionnaires d'automobiles, si on se souvient bien de leur nom, demandait d'être libérée, que la caution ne supporte pas cette garantie dans le cas d'un geste illégal.

● (23 h 50) ●

**M. Brassard:** Je voudrais quand même apporter... il y a une information qui nous est parvenue par une lettre des procureurs de Crédit Chrysler Canada, qui n'était pas présente, une lettre de Crédit Chrysler qui nous dit que... Je peux vous en lire un extrait: «Notre cliente a été informée que, lors de l'audience du 12 novembre, certains propos ont été échangés entre les membres de la commission et les représentants des deux autres institutions financières. Bien involontairement, ces propos ont créé une certaine confusion quant aux intentions de notre cliente. Par conséquent, Crédit Chrysler Canada limitée désire dissiper cette confusion auprès des membres de la commission. Elle vous réitère que, par le retrait de sa participation à l'audience du 12 novembre dernier, elle n'entendait plus soumettre à la commission les représentations contenues au mémoire déposé dans le cadre des débats reliés au projet de loi n° 12.»

**M. Middlemiss:** Oui, ça, c'est Crédit Chrysler, puis il y en avait deux autres.

**M. Brassard:** Oui, oui, il y en avait deux autres, mais c'est simplement pour dire que... Parce que, quand on avait posé la question, ils avaient indiqué — Chrysler n'était pas là — qu'ils entérinaient le mémoire, ce qui est contredit par une lettre des avocats de Crédit Chrysler.

(Consultation)

**M. Brassard:** Il y a quand même quelque chose à souligner. Quand j'avais interrogé les institutions financières aussi — il faut relativiser tout ça encore — à savoir ce que ça représentait, comme somme, ils nous ont dit 200 000 \$. Sur combien de prêts? Plusieurs centaines de millions, 600 000 000 \$, qu'ils ont dit, je pense. Là, on est dans le marginal pas mal. Alors, entre les PME puis les grandes institutions financières, il me semble que...

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente, Moi, je me souviens encore, lorsqu'on a abordé le compromis dont le député de Limoilou... je voyais les gens de l'association, ils étaient tous assis là, puis ils hochaient la tête, ils disaient oui, qu'ils étaient d'accord avec ça. Je peux comprendre que Chrysler, peut-être, n'était pas là. Mais la raison pour laquelle les concessionnaires sont venus, ils ont dit: Regarde, il y en a des vendeurs qui n'ont pas de conscience, et assurons-nous que, si ces gens-là veulent jouer le jeu, ils ne pourront pas plaider l'innocence, ainsi de suite, ils ne savaient pas. Donc, prenons les moyens nécessaires. C'était dans ce contexte-là. Je comprends, les deux avaient raison, et on semblait avoir trouvé un compromis qui va assurer que le lien...

**M. Brassard:** Les moyens nécessaires. On a fait une étude sur les impacts financiers pour la SAAQ, ce que ça impliquait: impact informatique, 1 000 000 \$ en coûts de développement; impact administratif, l'augmentation de l'achalandage aux points de services nécessitera l'ajout de ressources humaines; l'augmentation des coûts de rémunération entraînera des déboursés d'environ 2 000 000 \$ à 3 000 000 \$ annuellement pour la SAAQ — ça commence à faire de l'argent pas mal pour 200 000 \$ — et ce n'est pas vraiment, en plus... ça ne s'inscrit pas dans le mandat de sécurité routière comme telle, qui est le mandat de la Société.

**M. Middlemiss:** Bien, ça non plus.

**M. Brassard:** Pardon?

**M. Middlemiss:** Cet article-là non plus, la caution.

**M. Brassard:** C'est déjà dans le Code, on le précise.

**M. Middlemiss:** Oui, d'accord, mais, Mme la Présidente, c'est qu'on est en train de le changer, et il y a des gens qui nous disent, d'un côté comme de l'autre: Pourquoi ne pas faire ça pour s'assurer qu'il n'y aura pas d'abus de part et d'autre? Moi, le 200 000 \$ puis des millions, ce n'est pas ça que je regarde. Il me semble qu'il ne faudrait certainement pas... Lorsqu'on parle de responsabiliser, on parle de comportement des gens. On a un moyen de s'assurer que... il y a des vendeurs qui n'ont pas de conscience, ils ne pourront pas plaider qu'ils n'étaient pas conscients de tout ça, là. C'est une médaille à deux côtés. Puis on veut tenter de... L'association, complètement, on était totalement d'accord avec ça aussi. Mais là ils semblaient avoir trouvé quelque chose qu'on pourrait éviter; éviter des problèmes de part et d'autre. Maintenant, si on nous dit...

**M. Brassard:** Bien, là, on ne fera pas dépenser à l'État plusieurs millions de dollars pour faire sauver 200 000 \$ à des grandes institutions financières. Il y a toujours bien des limites.

**M. Middlemiss:** Ce n'est pas une affaire de faire sauver, c'est une affaire d'équité, Mme la Présidente.

**M. Brassard:** Bien, c'est ça, et c'est 200 000 \$, ça concerne 200 000 \$.

**M. Middlemiss:** Non, non, c'est une affaire d'équité. Pourquoi ne pas identifier un char qui est loué, puis quelqu'un va le vendre puis il ne l'a pas payé...

**M. Brassard:** Bien, je viens de vous dire ce que ça coûte à la Société.

**M. Middlemiss:** Mais ça coûte beaucoup à la Société parce que, finalement, c'est nous, les consommateurs, qui devons payer pour toutes ces pertes-là après. Tu sais, il ne faudrait pas se leurrer avec toutes ces choses-là. Et on cherche à vouloir s'assurer que tout est bien fait, dans la mesure du possible. On va toujours en avoir, des gens qui vont tenter de tricher le système, mais au moins ce qui est bon pour... «What is good for the goose is good for the gander.»

**M. Rivard:** Vous permettez, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Limoilou.

**M. Rivard:** Avec les informations que le ministre vient de donner, je ne peux pas faire autrement que de me rallier à l'argument du ministre à l'effet que les coûts sont prohibitifs pour sauver 200 000 \$. Par contre, si, moi, je veux prendre parti pour une cause — oublions la question de la SAAQ... Entre les institutions prêteuses financières, qui sont assez bien portantes, et des petits et moyens concessionnaires d'automobiles, moi, je pense que je penche pour les concessionnaires d'automobiles. À ce moment-là, il faudrait peut-être modifier ça, si c'était le voeu du ministre ou le voeu de cette salle, que le cautionnement ne s'applique pas dans le cas d'une revente d'un véhicule qui n'est pas entièrement payé, le cas seulement s'appliquerait pour tous les autres problèmes de faillite de garage, ou de fraude, ou quoi que ce soit. En fait, ce que j'appuie, c'est la position de l'association des concessionnaires d'automobiles qui sont venus nous rencontrer plutôt que celle des prêteurs.

**M. Brassard:** Qui soutiennent totalement la modification.

**M. Rivard:** L'association des concessionnaires?

**M. Brassard:** Oui, tout à fait. Ils sont pleinement satisfaits de cet amendement-là. Ils ont donné leur

appui total à cet amendement-là. Ça leur convient, ça répond parfaitement à leurs attentes.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce que 36 est adopté? M. le député de Pontiac.

**M. Middlemiss:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Adopté sur division. Alors, j'appelle 37.

**M. Brassard:** Il y a un amendement à 37.

**Une voix:** On ne l'a pas.

**M. Brassard:** Ah! vous ne l'avez pas?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, ça tombe à 46.

**M. Brassard:** On leur a donné ce matin, c'est un nouveau. Mais il faut le donner à la présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ah! eux autres, ils l'ont. Il y a un amendement à 37.

**M. Brassard:** Remplacer l'article 37 par le suivant: 37. L'article 153 de ce Code est remplacé par le suivant: «Une personne dont l'activité consiste dans le démontage ou la vente de véhicules routiers mis au rancart, de carcasses ou de pièces provenant de véhicules routiers démontés, destinés à être démontés, à être détruits ou vendus pour les pièces seulement doit être titulaire d'une licence de recycleur délivrée par la Société, sur paiement des frais fixés et aux conditions et formalités établies par règlement.»

Alors, la définition actuelle de «recycleur» est trop restrictive et ne permet pas d'inclure toutes les personnes qui oeuvrent dans le domaine du recyclage de véhicules routiers comme celles dont l'activité principale consiste dans les démantèlements de véhicules routiers. Et, selon l'Association des recycleurs de pièces d'autos, qui a comparu devant nous, c'est précisément cette activité qui caractérise le recycleur. Ça vise donc à introduire la notion de démantèlement du véhicule. Ça donne suite aux représentations de l'Association des recycleurs.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le député de Pontiac.

(Consultation)

**M. Brassard:** Le texte actuel, c'est peut-être bon de se le rappeler, disait que, «pour faire le commerce de véhicules routiers mis au rancart, de pièces provenant de ces véhicules ou de carcasses de véhicules, une personne doit être titulaire d'une licence de recycleur». Donc, on ne faisait pas du tout mention ou référence à l'activité de

démontage de véhicules routiers mis au rancart. Alors, par le nouvel article, on se trouve à répondre aux attentes de l'Association des recycleurs, à élargir la notion et la définition de «recycleur», en y incluant cette fois-ci toute l'activité de démontage de véhicules mis au rancart.

● (minuit) ●

**La Présidente (Mme Bélanger):** Des commentaires?

**M. Middlemiss:** Non, Mme la Présidente, c'est exactement la définition qui avait été suggérée par les recycleurs, dans leur mémoire et au moment de la présentation.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'amendement est adopté?

**M. Middlemiss:** Oui, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 37, tel qu'amendé, est adopté. Alors, ceci met fin à nos travaux pour ce soir. On ajourne sine die.

*(Fin de la séance à 0 h 1)*