



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 108 - Loi
modifiant le Code de la sécurité routière et
d'autres dispositions législatives (5)

Le mardi 18 décembre 1990 - No 65

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Le mardi 18 décembre 1990

Étude détaillée du projet de loi 108

(Dix heures douze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission pour cette séance est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. Mme Cardinal (Châteauguay) est remplacée par M. Poulin (Chauveau); M. Maciocia (Viger), par M. Bordeleau (Acadie); Mme Pelchat (Vachon), par M. Richard (Nicolet-Yamaska).

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. Lors de l'ajournement des travaux, nous en étions au débat sur l'article 204. M. le ministre.

Dispositions pénales (suite)

M. Elkas: Mme la Présidente, avant qu'on débute, j'ai le plaisir de vous présenter M. Denis L'Homme qui est vice-président aux opérations régionales. M. L'Homme va être chargé de l'application du contrôle routier.

Alors, Mme la Présidente, si on continue à l'article 204, la note explicative nous mentionne que cet article est de concordance avec l'article 196 modifiant l'article 518 du Code.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau, est-ce qu'il y a des commentaires? Allez-y, Me Bilodeau.

Mme Bilodeau (Anne-Marie): Comme on a vu à l'article 196 du projet de loi qu'il modifiait l'article 518 du Code de façon à supprimer l'obligation de payer comme amende les droits exigés pour l'immatriculation qui n'ont pas été acquittés car ce montant-là n'est pas remis à la Société de l'assurance automobile, ce qui oblige le contrevenant qui veut régulariser sa situation à payer deux fois les montants d'immatriculation exigibles, donc, cet article est de concordance avec l'article 196 du projet de loi.

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

M. Garon: Avant de commencer, il a été question d'un amendement dont le ministre nous a parlé - oui, sur le contrôle routier - et on a parlé également, je le dis pour les fins d'enregistrement, qu'il pouvait y avoir un article

aussi parlant d'un rapport annuel différencié pour la question du contrôle routier. Pourquoi un rapport annuel? Au fond, c'est toute une série de questions qu'on évite de poser et il y a un renseignement qui est donné par un rapport annuel différencié, qui n'est pas les activités de la Société, mais les activités du contrôle routier.

M. Elkas: O.K., M. le député de Lévis. On a un premier amendement qui va traiter de la question de l'imputabilité. Au niveau du rapport annuel, je suis complètement d'accord avec vous. D'ailleurs, on en avait fait mention sur le C.T. qu'on avait présenté au Conseil du trésor. Je reconnais qu'il n'est pas dans la loi, mais on va s'assurer que les amendements sont préparés pour le mettre dans la loi.

M. Garon: Ça marche. Alors, on était rendu à l'article 204. Je ne me rappelle plus.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez un amendement à l'article 204?

Mme Bilodeau: Non, non, non.

M. Elkas: Non.

Mme Bilodeau: C'est un article de concordance.

M. Garon: J'essaie de me retrouver, j'avais des papiers... Alors, l'article 204, ça va venir...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, l'article 204.

M. Garon: J'essayais de replacer mes papiers. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 204 est adopté. J'appelle l'article 205. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, on ajoute aux infractions énumérées l'infraction au nouvel article 519.22.1, qui n'existait pas auparavant. Ce dernier prévoit que tout transporteur est tenu de veiller à ce que le conducteur conserve à bord le registre de ses heures de conduite et de travail et qu'il le remplisse. Alors, ce n'était pas là autrefois, ça?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 205 est adopté. J'appelle l'article 206.

Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises

M. Garon: Ouf!

M. Elkas: Wo! Là, on rentre dans la viande.

M. Garon: Je pensais qu'on rentrait dans le jus.

Champ d'application

M. Elkas: Il s'agit ici de préciser que la Société de l'assurance automobile du Québec a la responsabilité et le contrôle opérationnel - opérationnel - du transport routier des personnes et des marchandises. Cette modification fait suite à la décision du Conseil des ministres du 4 juillet 1990 à l'effet de centraliser à la Société des nouvelles responsabilités en la matière.

M. Garon: Là, on va passer les articles un par un à l'intérieur de l'article 206.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.63.

M. Garon: Oui, je pense que ce serait bon. On va les passer un par un; je pense que ça va aller plus rapidement comme ça aussi. Parce qu'à l'article 206 il y en a je ne sais pas combien et, après l'article 206, il y en a un grand nombre encore.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va jusqu'à l'article 519.76.

Une voix: Ils sont tous pris individuellement, M. le ministre. Ils sont tous pris individuellement dans le cahier.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils sont individuels.

M. Garon: Oui, je sais. Le cahier est fait comme ça, d'ailleurs.

Une voix: Oui, c'est fait comme ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 519.63.

M. Garon: Bien, là, le gros point, au fond, c'est: est-ce qu'on confie le contrôle routier à la Société ou non? Je pense bien qu'il y a un choix qui a été fait. Ce qu'on craignait principalement, c'est que les activités du contrôle routier soient comme une activité privée à l'intérieur de la Société de l'assurance automobile. Le ministre nous a dit qu'il nous présenterait des amendements. Il nous en a présenté un. Maintenant, comme on l'avait demandé au point de vue des interrogations, pour maintenir la

responsabilité du ministre devant la Chambre vis-à-vis du contrôle routier, il doit y en avoir un autre qu'on est en train de préparer actuellement concernant le rapport annuel qui doit être présenté. À ce moment-là, le contrôle routier deviendrait une activité différenciée à l'intérieur de la Société de l'assurance automobile et, au lieu d'être une activité au ministère des Transports, ce serait une activité au sein de la Société de l'assurance automobile.

Sous réserve de ces amendements, nous allons accepter le principe que le contrôle routier soit à la Société de l'assurance automobile, mais ça devient, à ce moment-là, comme une division du ministère des Transports, au fond, dont le ministre assume une responsabilité beaucoup plus grande que si c'était une activité complètement à part où le ministre n'a pas de compte à rendre parce que la Société est indépendante. Une société ne peut pas être indépendante par rapport à une activité qui est de nature policière, qu'on dise inspecteurs ou quoi, mais de nature policière. Alors, à l'usage... Je pense bien que les gens ont confiance à la Société. Je pense bien que c'est à cause d'une question de confiance pour les années passées que c'est à l'administration de la Société; j'ai l'impression que c'est ça qui joue beaucoup plus qu'autre chose. Parce que, normalement, j'ai le sentiment que ça ne passerait pas facilement. Et, là, comme dans les années passées la Société a fait sa réputation, puis que, sur le plan administratif, c'est une affaire qui fonctionne - plusieurs pensaient que ça ne fonctionnerait pas, hein - je pense que c'est un peu ça qui fait en sorte que les gens sont prêts - moi, je croisais refléter l'opinion un peu en disant ça - à essayer que le contrôle routier soit administré par la Société, se basant sur le fonctionnement administratif passé de la Société qui a une certaine réputation d'efficacité. Mais, normalement, les gens souhaiteraient beaucoup plus que ce soit au ministère ou dans un corps policier proprement dit.

Alors, sous ces réserves, parce que les gens veulent tellement qu'il y ait un contrôle routier, puis que les règles soient équitables, moi, je pense qu'il faut donner la chance au coureur à ce moment-ci. Et c'est dans cette perspective-là, avec les balises que le ministre a accepté de poser à notre demande, que nous disons: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 519.63 est adopté.

M. Garon: Adopté. Pardon!

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.63.

M. Garon: Oui, c'est ça. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors,

j'appelle l'article 519.64 à l'intérieur de l'article, appelé par l'article 206. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit de permettre le regroupement sous une même entité administrative, soit la Société de l'assurance automobile du Québec, de l'ensemble des responsabilités en matière de contrôle du transport routier qui relèvent actuellement de plusieurs organismes gouvernementaux, soit la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports, la Commission des transports du Québec, le ministère du Revenu, le ministère de l'Environnement, le ministère de l'Énergie et des Ressources, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et la Commission de la santé et de la sécurité du travail. Le regroupement des activités de contrôle résultera d'une démarche de concertation entre la Société et les divers organismes concernés et elle sera traduite par la conclusion d'ententes. On va le voir à l'autre article tout de suite après. Est-ce qu'il y a quelque chose à ajouter, là?

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

M. Garon: Ah, c'est la Société qui va avoir la responsabilité d'appliquer ces différentes lois là! Est-ce que c'est parce que les inspecteurs vont porter tous ces chapeaux-là, c'est-à-dire que les différents inspecteurs vont appliquer l'ensemble de ces lois-là?

M. Vézina (Jean-P.): Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...M. le député de Lévis, l'idée, encore une fois - et je pense que c'est fondamental - c'est de remettre à une entité, à un organisme, l'ensemble des inspecteurs qui se retrouve présentement sur la route. Bien sûr, tout ça va se faire par étapes. Le ministre vous indiquait que, dès le prochain article, on va voir que la Société peut conclure des ententes. Alors, de fait, par l'entremise de ces ententes-là, les agents qui travailleront pour la Société seront mandatés par le ministère du Revenu, notamment, je prends un exemple, pour être percepteurs de la taxe sur le carburant ou pour appliquer la loi sur l'environnement, dans certains aspects, sur la route, des choses comme ça.

M. Elkas: C'est pour rendre l'entité pas mal plus efficace que ce qu'on a là. Il y a une duplication des choses. On voyait aux postes de pesage trois groupes - ça n'a pas de bon sens - Transports, Sécurité publique et Sûreté du Québec, tout le monde était représenté, ces gens-là. Alors, on cherche l'efficacité, puis on veut une structure qui va répondre aux besoins de l'industrie et de la société québécoise.

M. Garon: Ce qui veut dire qu'un jour on pourra avoir, comme aux États-Unis, des lois qui feront en sorte que l'argent qui est payé par les automobilistes pour les fins d'entretien et de conservation du réseau routier aille dans un pot à part, pour qu'on soit bien certain que l'argent va là. Au lieu de payer 3 \$ pour en avoir 1 \$, ils sont certains qu'en payant 3 \$ ils en auront trois.

M. Elkas: M. Vézina va se cacher.

M. Garon: Vous savez, quand j'assistais à des congrès aux États-Unis - ça me fait penser que, maintenant qu'on a décidé d'aller dans le libre-échange, ça serait bon de travailler davantage avec les Américains - j'ai constaté que les gens sont tellement méfiants aux États-Unis que l'argent qu'ils vont avoir payé pour les routes n'aille pas là qu'on met l'argent comme en fiducie, pour être bien certain que l'argent qui a été payé pour des fins de construction routière soit dépensé pour ces fins-là et non pas pour d'autres fins. C'est pour ça que je dis qu'au Québec, comme on n'isole pas l'argent et que l'argent va dans le fonds consolidé, bien, on se rend compte, quand on fait la compilation, que les gens paient trois fois plus d'argent maintenant, les automobilistes, que ce qu'ils retirent en termes d'entretien et de construction. Évidemment, il peut y avoir d'autres dépenses concernant l'environnement également, mais on n'a pas cerné vraiment quelles sont les dépenses qui sont occasionnées par l'automobile, pas seulement en termes de routes et d'entretien de routes, mais également en termes d'environnement, par rapport à ce que paient les automobilistes. Et je pense qu'aujourd'hui on ne peut pas dire que les automobilistes ne paient pas beaucoup d'argent. Je ne sais pas. On n'est pas aux États-Unis. Des fois, on compare à d'autres. On dit: Ah, les automobilistes aux États-Unis, ils paient beaucoup moins qu'ici. Ici, ils paient beaucoup d'argent en termes de taxe sur l'essence, taxe sur les assurances, taxe sur toutes sortes de choses au gouvernement.

Alors, dans ce sens-là, éventuellement, il sera peut-être possible de faire un pas de plus pour dire que l'argent dépensé par les automobilistes leur serve et, à ce moment-là, bien, les questions environnementales pourraient être complètement corrigées à même le pot ou le fonds payé par les automobilistes, dans un cadre de rationalisation de l'ensemble des dépenses de transport. C'est parce qu'il y a beaucoup de charriage quand on parle de ces questions-là, puis les gens, souvent, en parlent, même les commentateurs, puis, souvent même les éditorialistes d'ailleurs, sans savoir les chiffres de ce qui est payé, les sommes qui sont payées. Adopté.

Mais qu'il y ait un regroupement des responsabilités, je pense que c'est bon, ça. Moi,

j'avais fait ça dans le secteur alimentaire, vous savez, regrouper dans un même ministère toute l'inspection alimentaire, par des gens qui connaissent ça. Alors, j'étais un de ceux qui voulaient que ce soit à l'Agriculture parce que les gens connaissent ça. Je pense qu'on regroupe toutes les questions qui concernent le transport à un même endroit, c'est une bonne chose.

M. Elkas: Merci, M. le député.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Me Gélinas, vous aviez quelque chose à dire sur ça?

M. Gélinas (Claude): Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas, vous m'aviez demandé... Vous aviez quelque chose à dire?

M. Gélinas: Tout simplement pour ajouter au niveau des ententes, parce qu'on parle d'ententes, que cet article est complété par l'article 519.66 qui suit dans lequel on va dire un petit peu plus en détail ce que doit contenir une entente. Donc, c'est simplement pour dire que c'est complété par un autre article qui s'en vient.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 519.64 est adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 519.65. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit ici d'accorder à la Société le pouvoir de conclure des ententes avec tout ministère ou organisme désigné par le gouvernement en vue de l'application de ces différentes lois. La conclusion de ces ententes permettra de concrétiser le regroupement des activités du contrôle du transport routier tout en tenant compte de la mission et des particularités de chacun des organismes concernés.

M. Garon: Pourriez-vous nous dire brièvement, dans les différents ministères, par exemple quand on dit... Il y a des cas où c'est évident, mais des cas où ce n'est pas évident. Dans les différents groupes avec lesquels vous allez signer des ententes comme, par exemple, le ministère du Revenu, le ministère de l'Environnement, le ministère de l'Énergie et des Ressources, le ministère de l'Agriculture, c'est pour regrouper quelles activités exactement?

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

(10 h 30)

M. Vézina: M. le député de Lévis, effec-

tivement, vous avez tous les ministères ou toutes les lois qui comportent des inspections sur la route. C'est exhaustif. Je pense que le travail a été fait de la façon la plus exhaustive possible pour ne perdre personne. Ce sont toutes des lois qui entraînent des inspections sur la route. Bien sûr, la Société ne peut pas, dans un premier temps, penser que, du jour au lendemain, on va arriver à remplacer tout ce monde-là et qu'on va être efficace. Alors, ce qu'on a fait dans un premier temps, c'est tenter de voir c'était quoi les principaux problèmes et surtout les principaux problèmes que, déjà, les transporteurs routiers avaient mis en exergue; ils nous avaient montré qu'effectivement il y avait des problèmes de ce côté-là.

Alors, au moment où on se parle, on a déjà une entente qui est en marche, c'est-à-dire qui est en marche pour être rédigée de façon définitive quelque part au mois de janvier, avec le ministère du Revenu. Cette entente-là comporte tout simplement la possibilité pour notre personnel sur la route d'enregistrer des gens comme percepteurs d'impôt, donc d'enregistrer des entreprises qui ne seraient pas enregistrées au ministère du Revenu, et de percevoir la taxe sur le carburant. Essentiellement, c'est ça avec le ministère du Revenu. On est en train aussi de compléter une entente avec le ministère des Transports sur la question des pesées, des balances, autrement dit, pour effectivement savoir qui gère, comment c'est géré, quelle partie nous avons, quelle partie le ministère des Transports garde. Bien sûr, il ne s'agit pas d'être propriétaire des terrains, il s'agit tout simplement d'opérer des balances.

Et on a déjà eu, M. le ministre, une première réunion avec les ministres concernés pour effectivement, après ça, entrer un peu plus loin, soit avec le ministère de l'Environnement qui est responsable des matières dangereuses, par exemple, et qui peut-être trouve un peu difficile de s'occuper de transport à ce moment-ci. Un peu dans le sens que vous disiez, ils sont compétents en environnement, mais ils sont peut-être un peu moins compétents ou, en tout cas, ils manquent d'expertise sur le plan du transport. Alors, ça va probablement être une troisième voie qu'on va examiner dans les plus brefs délais.

Je ne peux pas aller au-delà de ça à ce moment-ci parce que, effectivement, on commence. On a tenté de mettre l'accent sur des choses qui nous apparaissent fondamentales et importantes, dans un premier temps. Je vous signale que la taxe sur le carburant, les transporteurs mentionnent qu'ils sont dans une position qui n'est pas concurrentielle vis-à-vis des étrangers parce que les étrangers réussissent à passer à côté de la taxe sur le carburant. Alors, là, ça permet de rééquilibrer les choses. Je ne suis pas capable d'aller plus loin, monsieur, à moins que Denis L'Homme, mon vice-président,

puisse aller un peu plus loin.

M. Garon: Bien, c'est ça, la principale demande, que les règles de la concurrence soient égales. Alors, pour qu'elles soient égales, il faut qu'elles soient appliquées.

M. Vézina: C'est ça.

M. Garon: Et qu'on ne se gêne pas. Quand vous passez aux États-Unis, des camions alignés qui sont pesés, il y en a. Ils retardent même le trafic. Une fois, je pensais qu'il y avait un accident majeur. Ce n'était pas ça, c'étaient les camions à la pesée qui bloquaient le trafic. Et ils ne s'occupent pas du trafic qui est bloqué. Je n'en revenais pas, j'étais surpris même.

M. Elkas: J'ai vu la même chose au Québec, au poste de pesée aux Cèdres. Je pensais qu'il y avait un accident, mais ce n'était pas ça, les camions étaient alignés. Alors, les gens font leur tâche d'une façon assez remarquable ces temps-ci. Je dois vous dire, M. le député de Lévis, que, quand j'ai rencontré les ministres et les sous-ministres, cette nouvelle a été vraiment bien reçue. C'est ce qu'a mentionné M. Vézina. Tu vois l'intérêt et le manque qu'on avait. Il y avait une espèce de vide, là, et ils voyaient ce contrôle vraiment remplir ce vide parce que, dans des ministères comme Alimentation et Environnement, il y a une grande préoccupation au niveau de l'inspection. Et, là, ils voient que ceci va répondre à leur préoccupation.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.65 est adopté. J'appelle l'article 519.66. M. le ministre.

M. Elkas: Cette disposition vise essentiellement à déterminer quel sera le contenu minimal des ententes qui seront conclues entre la Société et les différents organismes et ministères en matière de contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas, c'était sur cet article-là?

M. Gélinas: C'est cet article-là qui détermine ce que doit contenir toute entente. Bien sûr, une entente pourra contenir plus que ça, mais c'est le minimum, ce qu'on doit retrouver dans une entente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le député de Lévis?

M. Garon: Quand le mandat va être donné, "l'objet visé et le mandat confié à la Société en matière de contrôle du transport routier" - là,

c'est un ministre, disons que c'est le ministre de l'Agriculture ou le ministre de l'Environnement - qui va répondre en Chambre? Qui va avoir la responsabilité, finalement, par rapport à l'administration de la loi? Le mandat étant confié, ensuite, est-ce qu'on va dire que ça dépend du ministre sectoriel ou du ministre des Transports?

M. Gélinas: Compte tenu qu'il s'agit d'un mandat qui est confié à la Société et que la Société répond au ministre des Transports et que toute entente doit être conclue sur approbation du ministre des Transports, nous, nous sommes très clairs que c'est le ministre des Transports qui va être appelé à répondre de l'exécution de ces ententes-là en Chambre.

M. Garon: Mais les ententes vont devoir être approuvées par le gouvernement.

M. Gélinas: Elles sont approuvées par-Non, c'est seulement sur approbation du ministre des Transports. C'est ce qui est prévu. Ce sont des ententes de services, dans le fond. Et, déjà, la Société, dans sa loi constitutive, a le pouvoir de conclure des ententes de services avec d'autres ministères et organismes du gouvernement du Québec pour l'application de certaines lois. Mais on n'a pas voulu se servir de ce pouvoir-là comme tel, même si on l'avait dans notre loi constitutive, parce qu'on a voulu établir clairement, dans un titre à part, tout ce qui touchait le contrôle routier de manière à ce que ce soit le plus étanche possible et le plus complet possible dans un seul titre.

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Le pouvoir, M. le député de Lévis, nous l'avons déjà concernant, par exemple, la taxe de vente sur les transactions d'automobiles entre particuliers, notamment. C'est nous qui percevons la taxe de vente en vertu d'une entente avec le ministère du Revenu. Alors, ce genre d'entente est, je dirais, un modèle pour aller plus loin. Alors, la Société a déjà ce pouvoir-là.

M. Garon: Vous collectez la taxe de vente de qui? Des vendeurs.

M. Vézina: On collecte la taxe de vente entre particuliers. Si vous vendez votre propre voiture au député de Dubuc, vous venez dans un centre de services de la Société et on vous collecte la taxe de vente au nom du ministère du Revenu, en vertu d'une entente, en bonne et due forme, avec le ministère du Revenu.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 519.66?

M. Garon: Adopté.

Contrôle sur route et en entreprise

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.66, adopté. J'appelle l'article 519.67. Il y a un amendement à cet article. À l'article 206, remplacer l'article 519.67 du Code par le suivant: "519.67 La Société peut désigner tout membre de son personnel pour agir à titre de contrôleur routier. La personne ainsi désignée est un agent de la paix responsable, sur tout le territoire du Québec, du contrôle sur route, pour veiller à l'application du présent Code et des dispositions législatives et réglementaires relevant de la Société en vertu d'une entente conclue conformément au présent titre."

M. Gélinas: Essentiellement, il s'agit d'une reformulation de ce qui est déjà contenu de façon à ce que ce soit plus clair. Et c'est également en concordance avec une reformulation que nous allons faire à l'article 519.69 en ce qui concerne le rôle des inspecteurs.

M. Garon: Mais j'ai de la misère à comprendre que ça va être juste par entente de services. Regardez, on dit: À ce titre, le contrôleur routier peut exercer l'ensemble des pouvoirs qui sont conférés à l'agent de la paix par les lois et ainsi mettre des billets d'infraction. Quand vous me dites: Il va y avoir rien qu'une entente de services entre deux ministres, vous ne pensez pas que ça va prendre une décision gouvernementale? La loi dit que, mettons l'application de telle loi relève de tel ministre, mais tel ministre, est-ce qu'il peut redéléguer ses responsabilités à un autre sans passer par le gouvernement?

M. Gélinas: Mais, encore là, je veux dire...

M. Garon: Je ne suis pas sûr de ça.

M. Gélinas: ...on a passé par l'Assemblée législative par le biais de l'article 519.66.

M. Garon: Mais on ne dit pas quoi, là.

M. Gélinas: Pardon?

M. Garon: Je comprends, mais...

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: En fait, M. le député de Lévis, cette partie a été vraiment examinée avec les gens compétents. C'est restreint, encore une fois, au contrôle sur route, d'une part, puisqu'on l'a vu auparavant. C'est restreint aux lois qui sont énumérées dans la loi à l'article qu'on a vu

précédemment. Et, enfin, à l'article 519.67, on dit que ces agents-là ont le pouvoir d'exercer les pouvoirs qui étaient exercés par les ministères concernés.

M. Garon: C'est ça. C'est que j'ai l'impression que ce que vous allez faire, c'est que le ministre sectoriel va mandater son agent. Il va donner...

M. Vézina: Absolument, absolument. Dans l'entente, c'est tout à fait ça, exactement.

M. Garon: Ah! il garde sa responsabilité et il en confie l'administration à...

M. Vézina: Parce que, effectivement, sa loi, par exemple, au ministère du Revenu, permet de considérer nos gens quand ils traitent, avec l'exemple que je donnais tout à l'heure, comme des gens qui sont percepteurs d'impôt. Alors, nos agents de la paix sur la route vont être des percepteurs du ministère du Revenu pour l'application de telle loi. Alors, donc, ils vont pouvoir effectivement enregistrer au ministère du Revenu l'entreprise X, qui vient des États-Unis ou qui vient d'ailleurs, et percevoir la taxe sur le carburant, comme c'est le cas à l'heure actuelle quand on le fait pour la taxe de vente.

M. Garon: Quand c'est juste pour faire de la perception, ce n'est pas trop pire, mais c'est quand ce sera d'imposer des infractions, là, ça va être plus compliqué. Pour l'Agriculture, vous allez administrer quoi?

M. Vézina: L'Agriculture, pour le moment, on n'a pas entré dans une négociation sur l'entente. Mais je ne pourrais pas vous dire exactement, à ce moment-ci, quels aspects ça va comporter, mais c'est sûr que cela a tout l'aspect sur le contrôle routier. Autrement dit...

M. Garon: Il y a des obligations d'avoir telles normes alimentaires dans les véhicules. Qui va...

M. Elkas: Oui, la question d'hygiène.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: La question d'hygiène entre en cause ici.

M. Garon: Non, mais il y a deux affaires. Il y a des normes de construction des équipements, ça c'est une affaire; les normes d'hygiène, c'est une autre affaire. Il y a des normes de construction dans le secteur alimentaire, pour les produits agricoles et alimentaires, mais il y a des normes de fonctionnement en plus. C'est deux affaires différentes.

M. Vézina: En fait, encore une fois, je pense qu'à partir de la négociation, si le ministre de l'Agriculture, pour une raison ou pour une autre, dit: Cette partie-là, moi, je me la réserve, je suis capable de l'opérer et je ne veux pas que tes agents entrent là-dedans, bien, ce ne sera pas dans l'intente. Autrement dit, il va confier effectivement la partie dont il considère qu'on est apte à remplir la job d'une façon équitable, de façon efficace. On va proposer aux ministères, autrement dit, de leur rendre service. Si on ne leur rend pas service et si ça n'apparaît pas équitable pour les gens qu'on contrôle en plus, bien, ce ne sera pas long qu'on va débarquer de cette partie-là, qu'on ne sera plus dans cette partie-là, bien sûr.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement à l'article 519.67 est adopté. Est-ce que l'article, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'article 519.68, il y a également une modification.

M. Garon: Est-ce que c'est un amendement ou non?

M. Gélinas: C'est un amendement, mais c'est une précision technique.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 519.68. À l'article 206, remplacer l'article 519.68 par le suivant: "La Société peut, sur approbation du ministre des Transports, conclure une entente avec le ministre de la Sécurité publique pour que les contrôleurs routiers soient désignés conformément à la Loi de police (L.R.Q., chapitre P-13), sous le titre de constables spéciaux pour l'application au Québec de la Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extraprovinciales (L.R.C. (1985), chapitre 29, 3^o supplément)."

M. Elkas: C'est la loi fédérale, ça.

M. Gélinas: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: Essentiellement, l'amendement qu'on apporte vise à remplacer, dans la troisième ligne, le mot "des" contrôleurs routiers par "les" contrôleurs routiers; c'est plus spécifique et c'est plus normal que ce soit ainsi. Et, suite à des discussions avec des gens du ministère de la Sécurité publique, on s'est entendus pour ajouter les mots "conformément à la Loi de police" parce que ces désignations-là se font conformément à l'article 80 de la Loi de police. Les nominations

de constables spéciaux, c'est toujours sur approbation du ministre et c'est signé par un juge de paix.

M. Garon: Ah oui, ce sont des activités de nature policière.

M. Gélinas: C'est-à-dire que... Oui, ce sont des activités de nature policière, c'est certain, constable spécial. Mais ici, c'est pour l'application uniquement de la loi fédérale et ça va être une nomination qui va être restreinte à l'application de cette loi-là.

M. Garon: Parce que c'est toujours le vieux débat: est-ce que...

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: ...les agents de la paix sont des policiers ou est-ce que ce sont des corps différents, ou s'ils ont un statut différent? Là, vous parlez de l'agent de la paix ici.

M. Gélinas: Non. À l'article précédent, on parlait également d'agents de la paix.

M. Garon: Oui, je sais.

M. Gélinas: On disait que les contrôleurs routiers étaient agents de la paix. C'est parce que, ici, on est dans le cadre de l'application d'une loi fédérale. Une entité provinciale ne peut pas désigner des fonctionnaires provinciaux comme étant des agents de la paix pour l'application d'une loi fédérale, à moins que la loi fédérale le permette.
(10 h 45)

M. Garon: Espérons qu'on va régler ça avant longtemps.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça coûterait moins cher.

Une voix: Ça va prendre du temps.

M. Garon: Ah, plus vite qu'on pense. C'est difficile d'aller contre la volonté populaire. Nous autres, c'était plus difficile quand les gens étaient contre. Maintenant que les gens sont pour, c'est ceux qui sont contre qui vont trouver ça difficile. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 519.68 est adopté. L'article 519.68 est adopté, tel qu'amendé. J'appelle l'article 519.69. Il y a aussi un amendement. À l'article 206, remplacer l'article 519.69 du Code par le suivant: "519.69 La Société peut désigner tout membre de son personnel pour agir à titre d'inspecteur responsable du contrôle en entreprise, pour veiller à l'application du titre

VIII. 1, du présent titre et des dispositions législatives et réglementaires relevant de la Société en vertu d'une entente conclue conformément au présent titre.

"Un contrôleur routier de même que tout autre agent de la paix peut d'office effectuer des inspections conformément à l'article 519. 70."

M. Elkas: Ça rejoint l'objectif dont on parlait. C'était de s'assurer qu'on puisse faire des inspections en entreprise ainsi que sur la route. Je pense que le député de Lévis l'a soulevé assez souvent, qu'on ne fait pas...

M. Garon: Oui. Le système d'inspection, je pense être un de ceux qui connaissent ça dans le Parlement. J'ai assez travaillé avec ça. Je sais toutes les contraintes que ça comporte et les difficultés que ça comporte. Il y a des questions que je ne pose pas. C'est parce que je connais les réponses.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Allez-y, Me Gélinas.

M. Gélinas: Essentiellement, l'amendement est de concordance avec celui qu'on a présenté à l'article 519. 67. Ça vise à réserver le titre de contrôleurs routiers comme tel à ceux qui effectuent le contrôle sur route et les personnes qui effectueraient le contrôle en entreprise seraient des inspecteurs comme tels désignés par la Société, ce qui est d'ailleurs plus normal dans les circonstances. Ce sont des inspecteurs, normalement, qui font ce genre de travail. L'article qui suit, 519. 70, va nous donner en détail quels sont les pouvoirs des inspecteurs.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement à l'article 519. 69 est adopté. L'article 519. 69 est adopté, tel qu'amendé. J'appelle l'article 519. 70. M. le ministre.

M. Elkas: Cette disposition vient préciser les pouvoirs attribués aux contrôleurs routiers à l'emploi de la Société dans le cadre de visite en entreprise pour favoriser l'application de l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires relevant de la Société. Ce nouvel article précise que la personne qui a la charge des registres et dossiers de l'entreprise doit les remettre, sur demande, à l'inspecteur et en faciliter l'examen. Le nouvel article 519. 74 prévoit une amende de 600 \$ à 2000 \$ pour la personne qui contrevient à cette dernière mesure.

M. Gélinas: En somme, ici, nous avons regroupé dans cet article qui traite de l'inspection en entreprise les pouvoirs d'inspection qu'on avait précédemment dans le titre VIII. 1 qui traite

des transporteurs routiers. Également, les inspecteurs qui vont être responsables maintenant du contrôle en entreprise dans le cadre du contrôle routier vont être responsables de l'application des articles 519. 26 à 519. 29 qu'on retrouvait, jusqu'à aujourd'hui, dans le titre VIII. 1. C'est pour ça qu'on fait cette référence au titre VIII. 1.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519. 70 est adopté.

Une voix: Il y a un amendement...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est arrivé ici. Alors, il y a un amendement, l'article 519. 70. 1.

Une voix: Un amendement de l'Opposition.

La Présidente (Mme Bélanger): Un amendement de l'Opposition.

Une voix: Ce n'est pas l'amendement de l'Opposition.

Une voix: C'est correct.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'article 206, insérer, après l'article 519. 70, le suivant: "519. 70 1 La Société doit, à la demande du ministre des Transports, lui fournir dans la..."

M. Garon: "Du ministre", "à la demande du ministre".

La Présidente (Mme Bélanger):... du ministre des Transports, lui fournir dans la forme et le...

Une voix: ...délai.

La Présidente (Mme Bélanger):... délai qu'il procure...

Une voix:... qu'il prescrit.

La Présidente (Mme Bélanger):... qu'il prescrit des rapports circonstanciés sur les opérations et les activités sous la responsabilité des contrôleurs routiers en vertu du présent titre.

"La Société doit, en outre, à la demande du ministre, lui fournir tout rapport statistique ou administratif se rapportant à l'exécution du mandat qui lui est confié en vertu du présent titre."

M. Garon: Il a changé, ce n'est pas ça qu'on avait, nous autres. Il a dû y avoir des changements, je suppose.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a juste

le...

M. Gélinas: Les changements qui ont été apportés ont été faits à la demande...

La Présidente (Mme Bélanger): Les manuscrits.

M. Gélinas: ...du secrétariat du Comité de législation, essentiellement. Ce qu'on avait auparavant, c'était: "La Société doit, à la demande du ministre des Transports..."

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse. C'est l'Opposition qui propose cet amendement?

M. Gélinas: Ça devient un amendement du ministre.

M. Garon: On a demandé de faire un amendement dans ce sens-là.

M. Gélinas: C'est le ministre qui le propose.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le ministre? D'accord.

M. Garon: Je pense que c'est les avocats du ministère qui ont préparé l'amendement, mais après discussion entre les gens du ministre et les nôtres.

M. Gélinas: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Garon: "La Société doit, à la demande du ministre des Transports, lui fournir des rapports circonstanciés sur les situations - ce n'est pas diable - sur les opérations..."

M. Gélinas: Excusez.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: Le texte initial qu'on avait produit disait: "La Société doit, à la demande du ministre des Transports, lui fournir des rapports circonstanciés sur les situations qui surviennent dans le cadre des opérations et des activités sous la responsabilité des contrôleurs routiers en vertu du présent titre." Ce qu'on proposerait, ce serait: "La Société doit, à la demande du ministre des Transports, lui fournir dans la forme et le délai qu'il prescrit des rapports circonstanciés sur les opérations et les activités sous la responsabilité des contrôleurs routiers en vertu du présent titre." Je pense que ça ne change pas le fond comme tel; c'est vraiment des améliorations au niveau de la formulation, et on ajoute également la possibilité pour le ministre de prescrire un délai.

M. Garon: "...en outre, à la demande du ministre, lui fournir tout rapport statistique ou administratif se rapportant... Ça va. Je pense que ça correspond aux discussions qu'on a eues avec le ministre hier après-midi. Je pense que ça maintient le droit de l'Assemblée nationale de s'enquérir de ce qui se passe dans le secteur du contrôle routier et ça maintient la responsabilité du ministre devant la Chambre. Mais ça encadre davantage aussi le pouvoir du ministre de demander des comptes à la Société. Je pense que c'est très important dans un domaine comme celui-là qui est de nature policière.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.70.1 est adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 519.71. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit ici de préciser que l'inspecteur a l'obligation, sur demande, de s'identifier et d'exhiber un certificat émis par la Société, attestant sa qualité. Une telle mesure est amenée afin d'éviter toute forme d'abus et de protéger les droits de chacun. On a le code de déontologie aussi, je pense, auquel on a fait référence.

M. Garon: C'est normal, ça. C'est standard dans le domaine de l'inspection. Autrement, on tombe dans le domaine des Mohawks.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: Tu ne me feras pas oublier, hein?

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je vais toujours m'en souvenir pendant que tu es avec moi.

M. Garon: Non, mais c'est parce que tu ne peux pas faire affaire avec des agents anonymes; essentiellement, c'est la première chose. Vous êtes en droit de demander...

M. Elkas: Le code de déontologie est nouveau, il a été mis en place le 1er septembre...

M. Garon: Non, mais je me suis informé auprès...

M. Elkas: ...et ça tombe à l'intérieur.

M. Garon: ...de la Commission des droits de la personne. Je ne savais pas si vous l'aviez fait ou non, mais quand on fait un projet de loi, habituellement, c'est toujours bon de demander à

la Commission des droits de la personne: Est-ce que vous avez des objections par rapport au projet de loi? Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.71 est adopté. J'appelle l'article 519.72. M. le ministre.

M. Elkas: Cette disposition a pour but de faciliter le travail des inspecteurs et des agents de la paix chargés de l'application de la loi. Outre l'interdiction d'entraver le travail d'un inspecteur, ce nouvel article comprendra aussi l'interdiction de tromper par réticence ou fausse déclaration, de refuser de fournir un renseignement et de cacher un document pertinent à une inspection. L'amende pour quiconque contrevient à cette interdiction se retrouve à l'article 519.76. Elle est de 600 \$ à 2000 \$.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.72 est adopté. J'appelle l'article 519.73.

Dispositions pénales

M. Elkas: Il s'agit ici de préciser que ce sont les peines déjà prévues dans les lois ou règlements qui continuent de s'appliquer même après qu'ils ont fait l'objet d'une entente en confiant l'application à la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.73 est adopté.

M. Garon: C'est-à-dire que les pénalités vont continuer à être chargées par les ministres sectoriels, en vertu de l'entente. Parfait.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.73 est adopté. J'appelle l'article 519.74 et il y a un amendement. À l'article 206, remplacer l'article 519.74 par le suivant: "Toute personne qui n'est pas titulaire d'un certificat que la Loi concernant la taxe sur les carburants lui impose de détenir, ne peut conduire ou laisser conduire au Québec un véhicule automobile, autre qu'un véhicule de promenade, dont le réservoir d'alimentation contient du carburant acquis hors du Québec".

M. Gélinas: Essentiellement, ce dont il s'agit ici comme amendement, c'est simplement de faire une inversion. On commençait avec l'interdiction "Ne peut conduire ou laisser conduire [...] toute personne qui n'est pas..." On a trouvé plus clair, après relecture, de simplement commencer avec "Toute personne" plutôt que "Ne peut conduire". Ça nous apparaissait

plus clair. C'est vraiment une modification de forme ici. On peut ajouter une virgule après "détenir".

Une voix: Est-ce qu'on met la virgule après "détenir"?

M. Gélinas: Oui, après "détenir". On ajouterait une virgule après le mot "détenir". "Toute personne qui n'est pas titulaire d'un certificat que la Loi concernant la taxe sur les carburants lui impose de détenir, ne peut conduire ou laisser conduire au Québec un véhicule automobile, autre qu'un véhicule de promenade, dont le réservoir d'alimentation contient du carburant acquis hors du Québec."

M. Garon: Pourquoi changez-vous ça?

M. Gélinas: C'est simplement une inversion. Ça nous apparaissait plus clair.

M. Garon: Non, mais pourquoi mettez-vous ça dans votre loi?

M. Gélinas: Bien, essentiellement, c'est pour permettre aux contrôleurs routiers d'agir aux frontières.

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Concrètement, M. le député de Lévis, c'est qu'à l'heure actuelle, quand vous prenez quelqu'un en infraction, vous devez le poursuivre devant les tribunaux et ça prend je ne sais pas combien de temps, etc. Alors que, là, l'idée - c'est pour les véhicules, bien sûr, qui sont en dehors du Québec - c'est pour être capable, aux frontières, de dire: Écoutez, êtes-vous détenteur ou non d'un permis, d'un certificat délivré par le ministère du Revenu? Non? On peut vous enregistrer au ministère du Revenu et collecter tout de suite la taxe sur le carburant. Il ne veut pas se soumettre à ça? Bien, on l'arrête. La loi nous permet de dire: Tu ne circuleras pas au Québec. Donc, effectivement, ça permet - c'est un moyen efficace, comme d'autres États américains le font - de dire aux gens: Écoutez, au Québec vous respectez les lois et vous devez faire ça.

M. Garon: C'est parce que la rédaction est lourde un peu.

M. Vézina: Mais si on met deux virgules, je pense qu'il n'y a pas de problème.

M. Gélinas: Avec la virgule...

M. Garon: Il faut la lire comme il faut pour...

M. Vézina: Oui, tout à fait. Vous avez raison.

M. Garon: O.K. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 519.74 est adopté. L'article 519.74, tel qu'amendé, est adopté. J'appelle l'article 519.75. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit ici des sanctions administratives pour renforcer l'application de l'article 519.74 lorsque les dispositions relatives à la Loi concernant la taxe sur les carburants ne sont pas respectées.

(11 heures)

M. Garon: Je voudrais revenir à l'article qu'on vient d'adopter. Pourquoi on n'a pas amendé la loi sur les carburants et qu'on l'amende ici?

M. Gélinas: On en a discuté avec les gens du ministère du Revenu. D'ailleurs, cet article a été rédigé conjointement avec les gens du ministère du Revenu, avant qu'on se présente ici devant l'Assemblée, et on était d'un commun accord pour dire que ce genre d'article là, vu que c'est une interdiction de conduire, c'est vraiment dans le Code de la sécurité routière qu'il faut le retrouver, parce que l'objet de l'infraction, c'est que nul ne peut conduire un véhicule routier et non pas... Bien sûr, s'il n'a pas son certificat d'enregistrement, c'est la cause, mais la sanction comme telle, c'est que tu ne conduis plus, et c'est vraiment dans le Code de la sécurité routière que ce genre d'interdiction doit se retrouver et non pas dans une loi fiscale. Et c'est vraiment d'un commun accord qu'on l'a fait. L'article 519.75, c'est un peu une suite à ce qui existe déjà au niveau des véhicules hors normes, qu'on a adopté la semaine dernière. On a ajouté un article au niveau des véhicules hors normes et des surcharges pour permettre, justement, aux agents de la paix d'enlever les plaques et les certificats d'immatriculation dans ces cas. Et on trouve que c'est normal qu'on puisse agir ainsi, aussi, avec ces camions.

M. Garon: C'est surprenant, quand même, que ça se retrouve dans cette loi-là plutôt que dans la loi sur les carburants.

M. Gélinas: Non, non.

M. Garon: Parce que, là, c'est quand même une société, la Société de l'assurance.

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...c'est qu'effectivement on se

donne de nouveaux moyens par cette loi, mais des moyens qui existaient par ailleurs sur d'autres aspects. Par exemple, nous faisons, depuis quelques années, la vérification mécanique des véhicules et nous avons ce pouvoir de confisquer les plaques si, effectivement, vous avez des freins défectueux, par exemple.

M. Garon: Ce n'est pas pour ça. Je comprends ce que vous dites, là.

M. Vézina: Non, mais regardez, c'est le même principe. On se dit: Dans les conditions de circuler au Québec, il faut inclure l'idée que tu dois être concurrentiel; tu dois payer, autrement dit, ta taxe sur le carburant. Si tu n'as pas payé ta taxe sur le carburant, tu retournes chez toi ou on t'enlève les plaques.

M. Garon: Ce n'est pas ça. Je ne suis pas contre ce que vous dites, le fond. Mais il me semble que cette disposition-là devrait se retrouver dans la loi sur les carburants.

M. Vézina: Mais l'idée, M. le député de Lévis, c'est que c'est devenu maintenant des raisons, des exigences pour circuler au Québec. Alors, c'est normal que ça se retrouve dans le Code, c'est une condition pour circuler. Il faut que tu respectes les poids, il faut que tu respectes la taxe sur les carburants, il faut que tu respectes la vérification mécanique des véhicules, etc.

M. Garon: Oui, je n'ai pas d'objection à ça. Sauf que le pouvoir devrait se retrouver dans la loi fondamentale plutôt que dans le Code.

M. Elkas: M. le député, vous savez qu'à New York on m'avise qu'on retrouve la loi au ministère des Transports. Si on le laissait au Revenu, ce n'est pas une grande priorité pour eux. Nous, on regarde, la concurrence est égale et on veut absolument le contrôler. Si on le donne à un autre pour le faire pour nous, c'est sûr que la priorité n'est pas là.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je veux dire, moi. Ce que je veux dire essentiellement, c'est que le pouvoir ou l'obligation devrait être dans la loi fondamentale sur les carburants...

M. Elkas: Aussi, les deux.

M. Garon: ...et, après ça, la Société applique cette loi-là. Mais, là, c'est qu'on va retrouver des pouvoirs un peu partout, si on procède comme ça, qu'on va trouver à la Société, alors que c'est un organisme d'application. La loi fondamentale, c'est la loi sur les carburants. C'est dans ce sens-là. En tout cas, sur division.

Une voix: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 519.75 est adopté sur division. Alors, j'appelle l'article 519.76. M. le ministre.

M. Elkas: Une amende de 600 \$ à 2000 \$ est prévue pour quiconque contrevient aux dispositions suivantes: obligation de donner communication, sur demande, des registres, dossiers et autres documents; interdiction d'entrer le travail de tout agent de la paix et de tout inspecteur; interdiction de conduire un véhicule dont le réservoir contient du carburant acquis hors du Québec, à moins d'être titulaire du certificat que la Loi concernant la taxe sur les carburants impose.

M. Garon: C'est la même chose. Ça devrait se retrouver dans la Loi concernant la taxe sur les carburants; autrement, ça va faire des lois drôlement faites. La Loi concernant la taxe sur les carburants, il va y avoir des affaires dedans et, après, elle ne sera pas complète par elle-même, on va en retrouver ailleurs. Ça fait drôle.

M. Elkas: C'est important que...

M. Garon: Non, c'est parce qu'on peut trouver les mêmes fins. Ce n'est pas ça. Ce ne sont pas les fins recherchées. Les fins recherchées sont correctes. Ce n'est pas ça qui est le problème, là. Dans l'économie d'une loi, c'est bon que des affaires se trouvent dans la loi. Là, il va y en avoir un petit bout là, un petit bout là, un petit bout là, puis...

M. Elkas: Ils n'ont pas le pouvoir.

M. Garon: Non, ce que je veux dire, c'est que vous auriez pu trouver les mêmes dispositions dans votre loi, mais en amendant la loi sur les carburants, comprenez-vous? et que la Société applique...

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...le ministre vous a expliqué... M. le député de Lévis, écoutez, pour cette partie-là, vous avez raison; c'était une des voies qu'on aurait pu prendre, d'amender la Loi sur le ministère du Revenu et, après ça, de le faire par entente, excepté qu'après consultation avec le ministère du Revenu, après consultation avec le Comité de législation, avec la Justice, etc., on arrive à la conclusion que c'est plus efficace de mettre ça. Le transporteur qui va prendre le Code, il va savoir, effectivement, quelles sont les conditions minimums pour circuler au Québec et ça apparaît plus facile de faire ça comme ça.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites,

sauf que vous aviez dit, au début, que le fond de la loi se trouvait dans les lois sectorielles et qu'il y aurait une entente de services pour les administrer avec la Société. Mais ce n'est plus ça que vous faites, là. À un moment donné, ça va être le fouillis. À un moment donné, vous allez avoir des lois qui vont être complètes par elles-mêmes, parce que les ministres ne voudront pas qu'elles amendent autre chose que leurs lois, et, dans d'autres cas, vous allez en trouver un bout là et un bout là. Sur le plan législatif, à un moment donné, quand on fait ça pendant un certain temps, après ça, on se retrouve dans une affaire où on est obligés de faire une refonte parce qu'on est tout mêlés.

M. Elkas: L'important, c'est de se donner le pouvoir de l'appliquer. Là, tu peux bien donner...

M. Garon: Oui, mais tu peux l'avoir de la même façon. Ce n'est pas ça, c'est une question de rédaction de législation. Il me semble que la loi sur les carburants devrait être complète par elle-même; tous ses éléments sont là. Après ça, on peut dire qu'on la fait appliquer par la Société, c'est une autre affaire, ça. C'est deux affaires différentes. Ça ne vous enlèverait rien, sauf que, là, les dispositions se retrouvent dans la loi de la Société. Ça fait drôle.

M. Gélinas: Elles se trouvent dans le Code de la sécurité routière qui parle d'interdiction de circuler et d'interdiction de conduire et c'est une interdiction de circuler, cet article-là. C'est tout ce que c'est. C'est pour ça qu'on est venus, nous, à la conclusion que c'était plus normal de retrouver ça dans le Code de la sécurité routière.

M. Garon: Oui, mais entre vous et moi, ça ne touche pas à la sécurité, ça touche les carburants. Que vous vous promeniez sur une route avec du gaz acheté ailleurs ou bien acheté ici, à moins que ce soit de la gazoline dangereuse, c'est plutôt le fait...

M. Gauvin: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Gauvin: ...j'aimerais rappeler au député de Lévis et à M. le ministre qu'à plusieurs occasions les transporteurs du Québec dénoncent comme priorité numéro un ou point numéro un important de rétablir cette situation qui devient une compétition déloyale. Tous les camionneurs du Québec se promènent...

M. Garon: Je ne suis pas contre le fond.

M. Gauvin: Non, mais écoutez la différence. Ils se promènent dans les autres provinces, dans

les autres États où on est tenu de détenir un permis de taxe sur les carburants et de la payer, et ils ont des moyens pour le vérifier, tandis qu'au Québec nous n'avons pas de moyens pour le vérifier et imposer des règles, c'est-à-dire imposer une amende ou imposer sur-le-champ l'obligation d'aller chercher son permis et de payer sa taxe au Québec. Ça devenait une compétition vraiment déloyale pour les camionneurs québécois. On pourrait citer des exemples.

M. Garon: Je ne suis pas contre...

M. Gauvin: Tout ce qu'on dit, c'est que la Société ou le Code de la sécurité routière devrait le prévoir et donner des moyens aux contrôleurs routiers de la leur imposer sur-le-champ.

M. Garon: Le problème n'est pas là. Sur le fond, on est d'accord. Ce n'est pas ça. Je pense qu'on est tous d'accord sur le fond. La question, c'est: l'amendement se fait dans cette loi-là ou se fait dans la loi sur les carburants. L'obligation et les pénalités et tout ce qui concerne les carburants devraient se retrouver dans la loi sur les carburants, peu importe qui l'applique, pour avoir des lois complètes par elles-mêmes. Autrement, tantôt, les obligations vont varier d'une loi à l'autre. Tantôt, c'est quelqu'un, par exemple, qui a acheté son gaz à l'extérieur, tantôt ça va être un véhicule qui va avoir des produits alimentaires, et les obligations ne sont pas les mêmes. Parce que, là, le gaz, on peut le laisser dans le réservoir bien longtemps et il n'y a pas de problème. Mais quand vous allez arriver dans une loi concernant les produits alimentaires, si vous n'avez pas l'économie de la loi à appliquer, vous allez avoir des drôles de problèmes, parce que, là, vous allez avoir des produits qui gèlent et qui dégèlent, qui sont frais ou qui ne sont pas frais et tout ça. Alors, si on commence à mettre des obligations dans le Code de la sécurité routière, on va se retrouver avec des aberrations.

Tantôt, je vous l'ai demandé au début et vous avez dit: On laisse ça dans les lois sectorielles et, après ça, c'est l'entente de services où la loi est administrée, pour cette partie-là, par la Société. J'ai dit: Oui, bon, parfait, pas de problème, parce que je sais ce que ça veut dire comme mécanique. Mais si, après ça, on en prend des bouts à l'une et on en met des bouts à l'autre, l'économie de la loi... Ce n'est peut-être pas là que c'est le pire, dans les carburants, parce que les carburants, qu'est-ce que vous voulez? ce n'est pas ça qui est le pire. Mais, dans d'autres secteurs, ça va créer des problèmes majeurs si on procède comme ça. C'est pour ça que, quand vous m'avez dit au début: On met les amendements dans la loi et, après ça, il y a l'entente de services, j'ai dit: Pas de problème. Mais, là, je m'aperçois qu'au premier article qu'on frappe vous ne procédez pas comme ça.

M. Gélinas: M. le député de Lévis, c'est uniquement la loi sur les carburants qui est touchée par l'article 519.74 et les autres ententes ne sont pas touchées par ça.

M. Garon: Ah oui! Mais je connais ça, moi.

M. Gélinas: L'article est limitatif.

M. Garon: J'ai fait assez de politique pour voir que, quand on ouvre une porte, on ne commence pas par l'ouvrir à la grandeur. On met un joint dedans, des fois on le met bien difficilement, le joint; puis, après ça, on grossit un joint; et, après ça, on l'ouvre et, à un moment donné, tu te retrouves avec une porte de grange. Je connais ça. C'est parce qu'il y a des principes en droit et, quand on y déroge, on se retrouve avec des fouillis. Moi, j'ai vu, à un moment donné, quand on m'a passé les Pêches il y a quelques années, les gens de mon contentieux m'ont dit: M. Garon, la loi, on n'est même plus capables de la comprendre; ça tellement été amendé par toutes sortes de monde, d'ailleurs, on ne sait même plus ce qu'elle veut dire. Pourquoi? C'est pour ça qu'il faut garder la nature des lois, il y a un cadre d'opération, il y a une façon de faire et si on y déroge... Je comprends, aux États-Unis ils ne fonctionnent pas pareil; il y a un autre mécanisme législatif, il y a une autre façon de faire les lois. N'importe quel député peut apporter une loi, aux États-Unis; ici, nous autres, je vais vous dire que c'est compliqué en sacrifice quand un député apporte une loi, parce que les Anglo-Saxons, dans le droit parlementaire, dans le droit anglo-saxon, ou on droit britannique, ce n'est pas la même façon de fonctionner que dans notre droit. Nous autres, on a l'influence française. Ça nous cause des avantages sur le plan de la clarté, mais ça nous cause d'autres sortes de désavantages. C'est plus rigoureux sur le plan de l'encadrement. Qu'est-ce que voulez-vous? Il faut prendre un système ou l'autre. Si on mélange tout ça, à un moment donné, ça ne marche pas.

M. Elkas: Adopté sur division?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Donc, c'était quel article?

Une voix: L'article 519.76.

Le Président (M. Gauvin): L'article 519.76, adopté sur division. Est-ce que l'article 206 est adopté...

M. Garon: On a fini l'article 206.

Le Président (M. Gauvin): ...tel qu'amendé?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. J'appelle l'article 207.

Dispositions générales

M. Elkas: Cette modification vise à ajouter aux catégories de véhicules soumis à la vérification mécanique les véhicules accidentés et reconstruits visés au nouveau titre IX.1 du Code édicté par l'article 211 du projet de loi.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que l'article 207, tel que présenté par M. le ministre, M. le député de Lévis...

M. Garon: Pardon? Vous dites?

Le Président (M. Gauvin): Je vous indiquais, M. le député de Lévis: Est-ce que l'article 207, tel que présenté par M. le ministre, est adopté?

M. Garon: On est en train de le regarder.

Le Président (M. Gauvin): Ça va.

M. Garon: Ça ne sera pas long.

Le Président (M. Gauvin): Oui, monsieur.

M. Gélinas: J'ajouterais que...

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. Gélinas.

M. Gélinas: ...c'est un article de concordance qui est relié à l'article 211 qu'on va voir dans quelques minutes et qui traite des véhicules reconstruits. C'est parce qu'on va voir que, dans cette série d'articles là, on prévoit que, pour les véhicules reconstruits, une vérification mécanique va s'imposer ainsi qu'une expertise mécanique. Et, ici, on prévoit l'obligation de vérification mécanique.

M. Garon: Le préambule le dit bien, je pense: Sont soumis à la vérification mécanique.

M. Gélinas: C'est ça. C'est vraiment de concordance avec les amendements qu'on va voir un petit peu plus loin.

M. Garon: Non, je voulais voir parce que je pensais, par exemple, aux camions alimentaires. Mais, là, c'est la mécanique, ce n'est pas là... Parce qu'il y a des normes alimentaires à respecter dans les camions. C'est pour ça que je regardais comme il faut l'article. On voit bien que c'est la vérification mécanique.

M. Gélinas: Uniquement.

Le Président (M. Gauvin): Donc, est-ce que

l'article 207 est adopté?

M. Garon: Adopté.
(11 h 15)

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 208. M. le ministre.

M. Elkas: M. le Président, cette modification vise à permettre au propriétaire d'effectuer lui-même les réparations des défauts constatés lors d'une vérification mécanique et non à l'obliger à les faire réparer. Elle donne plus de souplesse pour l'application des dispositions relatives à la vérification mécanique.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il y a de changé par rapport au texte actuel?

M. Gélinas: C'est qu'on ajoute, dans la quatrième ligne, qu'il a "effectué ou" fait effectuer, ce qui donne la possibilité de l'effectuer lui-même.

M. Garon: Parfait. Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Donc, l'article 208 est adopté. J'appelle l'article 209. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à interdire d'apposer sur un véhicule une vignette qui peut être confondue avec la vignette de conformité. Elle évite qu'une personne ne se soustraie ainsi à la vérification mécanique.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 211.

Une voix: L'article 210.

Le Président (M. Gauvin): Excusez-moi, j'en avais sauté un, l'article 210.

M. Elkas: Cette modification vise à imposer une amende de 300 \$ à 600 \$ à quiconque appose sur un véhicule routier une vignette de conformité factice, faisant croire que le véhicule a été soumis à la vérification mécanique.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il y a de changé par rapport au texte actuel?

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, la différence avec la loi actuelle, s'il y en a une.

M. Garon: Il y en a une, les numéros, je pense.

Une voix: L'article 538.1.

M. Garon: Ça touche quoi?

M. Gélinas: C'est l'article qu'on vient d'adopter à l'article 209, une vignette de conformité.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): L'article 210 étant adopté, j'appelle l'article 211.

Reconstruction des véhicules accidentés

M. Elkas: Cet article vise à préciser la nouvelle compétence de la Société en matière de vérification spécifique aux véhicules reconstruits, tout en lui permettant de nommer les personnes qui pourront s'occuper de cette vérification.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Ah! Vous voyez, la Société est cohérente, hein? "La Société a compétence exclusive pour effectuer l'expertise technique des véhicules..." C'est pour ça que je dis les lois sectorielles. Ils ne veulent pas que ce soient d'autres qui taponnent dans leurs affaires et ils ont raison, hein? C'est pour ça que je dis que les lois doivent être complètes par elles-mêmes, à moins qu'on confie la responsabilité à quelqu'un d'autre. Vous voyez? M. le Président, je ne sais pas si le ministre voit, la Régie s'assure bien de la conformité complète de la loi avec son mandat, elle a raison.

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

M. Garon: C'est pour ça que je dis que, dans l'autre loi, il faut faire la même chose. Il peut y avoir des mandats administratifs ou des ententes de services. Mais c'est très important ça, je pense. Autrement, c'est le fouillis administratif.

M. Elkas: Je prends avis du point qui a été soulevé.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je prends avis du point qui a été soulevé. J'en discuterai avec mon collègue.

M. Garon: J'en ai fait plusieurs, lois. Dans l'Opposition, j'ai travaillé sur plusieurs lois, mais au pouvoir, en neuf ans, j'ai travaillé sur une soixantaine de lois. C'est bien important. Il faut toujours penser qu'une loi, ce n'est pas juste une

loi, puis c'est fini, puis c'est un texte de loi. C'est administré, après ça. Il ne faut jamais perdre la préoccupation qu'une loi, après ça, les gens vont l'administrer. Il faut se mettre dans la peau de ceux qui vont l'administrer après. S'il y a trois ou quatre directions, ce n'est pas bon. Il faut qu'il y ait une direction. Ça dépend des conceptions, là. Moi, je me rappelle toujours l'écrivain qui disait qu'un chameau, c'est un cheval décidé par un comité. C'est vrai.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Hein? C'est vrai. On peut trouver, dans un comité où il n'y a personne de responsable, des gens de très bonne foi. Mais de la même façon que, quand ça marche, il faut savoir qui féliciter; quand ça ne marche pas, il faut savoir aussi qui est responsable.

Le Président (M. Gauvin): Donc, M. le député de Lévis, l'article 546.1 de l'article 211 est-il adopté?

M. Garon: Attendez un peu, là. Ce sont les véhicules reconstruits. C'est rien que ça de plus que ça touche, hein?

M. Vézina: Oui...

Le Président (M. Gauvin): Oui, M. Vézina.

M. Garon: Adopté.

Le Président (M. Gauvin): Adopté. J'appelle l'article 546.2.

M. Garon: Bien, là, allez-vous vous en servir pour *mananer* les triporteurs qui ont deux roues en avant et une roue en arrière? Ce n'est pas reconstruit, c'est construit.

Le Président (M. Gauvin): Toujours l'article 546.2, M. le ministre.

M. Elkas: Cet article vise à obliger...

M. Garon: Ah oui! C'est seulement les véhicules accidentés. O.K.

M. Elkas: ...tout assureur à aviser la Société dès qu'il prend possession d'un véhicule qui ne peut être reconstruit ou qui doit être reconstruit pour circuler à nouveau afin que la Société puisse connaître ce véhicule et le soumettre à l'expertise technique. L'article prévoit également que la Société peut conclure des ententes avec des partenaires afin d'identifier les véhicules devant être soumis à l'expertise technique.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous dites là: "Tout gouvernement [...] doit transmettre à la Société les renseignements permettant d'identifier de tels véhicules, selon les modalités..." Qu'est-ce que vous voulez dire par "tout gouvernement"? C'est une obligation au gouvernement; d'ailleurs, comment pouvez-vous faire appliquer ça? Ça fait drôle la manière dont c'est rédigé. Ça me fait penser un peu quand Louis-Philippe Roy, de **L'Action Catholique**, avait écrit un **éditorial**, puis il avait fini en disant: "Que Staline se le tienne pour dit!" J'avais dit: Ouais, ce n'est pas pire, mais..

M. Gélinas: Il y a quand même un commerce de véhicules volés qui existe et aussi des véhicules qui sont en provenance de provinces voisines comme l'**Ontario**, le Nouveau-Brunswick. Donc, ça vise, en partie, ces gouvernements-là.

M. Garon: Mais comment pouvez-vous créer une obligation à d'autres gouvernements de faire quelque chose? Je ne comprends pas. C'est la **rédaction** Je comprends ce que vous voulez dire là. Mais "tout gouvernement [...] doit transmettre à la Société les renseignements permettant d'identifier..." Habituellement, quand il s'agit d'un gouvernement, on fait beaucoup plus des ententes de transmission de documents que de créer l'obligation légale à d'autres gouvernements dans la loi, parce que...

M. Vézina: C'est marqué, M. le député de Lévis: "selon les modalités prévues par entente".

M. Gélinas: C'est prévu à la fin de l'article.

M. Garon: Je comprends ça, mais ça fait drôle comme rédaction, pareil. Je comprends votre intention là, mais...

M. Vézina: En fait, on est entré depuis l'article 211 dans une nouvelle législation concernant les véhicules reconstruits. En fait, on s'aperçoit qu'on perd le lien avec les propriétaires de ces véhicules presque en toute circonstance. L'assureur décide qu'un véhicule est une perte complète, puis, tout à coup, il revient sur la route par un biais quelconque ou il revient d'une autre province, et c'est ça qu'on veut viser, contrôler les véhicules reconstruits, surtout contrôler le vol par rapport aux véhicules reconstruits.

M. Maltais: Je m'excuse. Est-ce que vous ne parlez pas aussi des gouvernements municipaux là-dedans?

M. Elkas: Oui, oui.

M. Vézina: On parle aussi des gouvernements municipaux.

M. Maltais: Parce que c'est eux autres qui sont les plus touchés par ça. Je pense que c'est surtout les gouvernements municipaux.

M. Garon: Il va y avoir une entente avec les municipalités, là. Regardez comment c'est rédigé. C'est marqué: "Outre l'assureur". Je comprends, les assureurs, c'est une affaire; c'est une compagnie qui doit être assujettie aux lois. Les municipalités sont assujetties aux lois de la même façon quasiment que les compagnies, il n'y a pas d'entente, parce que ce sont des créatures du gouvernement du Québec. Mais là, quand on arrive... Parce que, là, j'essaie de voir, c'est marqué: "Outre l'assureur, tout gouvernement, l'un de ses ministères, tout organisme public ou toute entreprise privée doit transmettre à la Société les renseignements permettant d'identifier de tels véhicules - ça fait drôle - selon les modalités prévues par entente." Les compagnies, j'imagine, ça va être les modalités prévues au règlement. On ne fera pas des ententes avec chaque compagnie. Ça n'a pas de bon sens.

M. Vézina: Non, non, non.

M. Garon: C'est parce que, là, on ne **distingue** pas entre les compagnies, les gouvernements municipaux, puis les gouvernements sur lesquels on n'a pas d'autorité, avec lesquels il faut procéder par entente. Ce sont des ordres de relations qui sont différents. Ça fait drôle en lisant ça comme ça.

M. Vézina: Je ne suis pas sûr que la rédaction soit très bien choisie. Mais, M. le député de Lévis, l'idée est la suivante. C'est qu'on oblige tout assureur à faire rapport. Mais il y a un certain nombre d'entreprises qui n'ont pas d'assureur.

M. Garon: Vous seriez mieux de le marquer de même. Autrement, imaginez-vous, demain matin, que les compagnies vous demandent des ententes.

M. Vézina: Bien non! Bien non!

M. Garon: Bien, ce n'est pas ça que vous voulez, je pense.

M. Vézina: Oui, c'est ça. On pourrait le rédiger de façon...

M. Elkas: On va proposer un amendement.

M. Garon: Vous le mettez en suspens?

M. Elkas: Oui.

M. Gélinas: Oui, on va le mettre en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 546.2 est en suspens. J'appelle l'article 546.3.

M. Elkas: Cet article sert à préciser quelles sont les exigences que devrait rencontrer la personne qui acquiert subséquemment le véhicule routier accidenté visé en vertu de l'article 546.2 si elle désire remettre ce véhicule en circulation.

M. Maltais: Si le député de Lévis le permet...

M. Garon: Allez-y. Je n'ai pas d'affaire à vous permettre.

M. Maltais: ...moi, je suis bien d'accord avec l'article...

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

M. Maltais: ...mais il y a une chose qui m'interroge. Est-ce qu'on applique le même article dans le cas d'un accident majeur ou si c'est remis à la compagnie d'assurances et au garage d'émettre le certificat? Mettons que ton véhicule est accidenté pour 10 000 \$, le garagiste le répare et, bonjour, tu vas chercher ton char au garage et tu retournes dans la rue avec. Est-ce que vous avez pensé qu'un jour ça devrait être obligatoire d'avoir une inspection...

M. Gélinas: Suite à un accident.

M. Maltais: ...lorsqu'un véhicule est accidenté, par exemple, au niveau du châssis et au niveau des cardans, parce qu'on s'en va avec des tractions avant de plus en plus? Pour avoir pratiqué pendant 20 ans le métier de courtier d'assurances, ça m'est arrivé une quinzaine de fois d'avoir des problèmes et vous savez que, lorsque l'assuré va chercher son véhicule au garage et qu'il a signé la formule, il ne peut plus recourir, à moins d'aller en cour contre la compagnie d'assurances et le garage.

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...pour répondre au député de Saguenay, c'est que, effectivement, les véhicules qui sont visés par des vérifications mécaniques annuelles, comme on a vu tout à l'heure, sont inclus là-dedans. Donc, un véhicule d'urgence qui aurait ce traitement-là serait l'objet d'une vérification mécanique, ou un autobus, etc. Pour les autres, les véhicules de promenade, quand ils sont considérés perte complète...

M. Maltais: Aucun problème.

M. Vézina: ...par une assurance, il n'y a pas de problème, non plus, de reconstruction. Pour les cas de véhicules de promenade qui ne sont pas considérés par les assureurs comme perte complète, il y a une obligation légale du garagiste de reconstruire selon les normes du Code, mais il n'y a pas de vérification mécanique, ce n'est pas prévu à l'heure actuelle.

M. Maltais: Moi, je vous apporte un cas et c'est un cas bien personnel. Ça va illustrer, je pense, très bien ce que je veux dire. En 1988, j'achète une Mazda 929 et je m'en vais avec. Paf! Il y a un "smatte" qui ne fait pas sa lumière et, pour éviter de passer sur des gens à pied, je prends une chaîne de trottoir. On évalue la brisure de ma voiture à 5000 \$ et quelques centaines. On me répare ça, je signe la facture, je pars avec la voiture, bonjour! Deux mois après, après une inspection régulière de mon véhicule, mon garagiste s'aperçoit que j'ai un cardan qui est fracturé, qui est cassé, mais qui n'a pas été vu lors de l'estimé de la réparation par l'autre garagiste. Alors, je suis retourné voir ma compagnie d'assurances. Ils ont dit: Nous regrettons, vous avez signé comme quoi votre véhicule était en parfait ordre. J'ai invoqué la clause cachée et j'ai chialé passablement après la compagnie d'assurances, mais je suis encore en cour avec eux autres.

M. Garon: Vous ne pouviez pas voir ça.

M. Maltais: Moi, je ne pouvais pas voir ça.

M. Garon: C'est évident.

M. Maltais: Ce n'est pas ma job.

M. Garon: J'ai déjà eu un trouble de cardan, je sais ce que c'est.

M. Maltais: Quand bien même je le verrais, je ne sais même pas s'il est brisé.

M. Garon: Quand bien même ils vous le montreraient, c'est compliqué.

M. Maltais: Non, mais j'ai été obligé de le changer et ça m'a coûté 2800 \$, les deux cardans.

M. Garon: Sur une automobile?

M. Maltais: C'est les deux cardans, oui. Parce que, quand ils t'en changent un, il faut que tu changes l'autre. C'est une traction avant. Alors, ça m'a coûté 2800 \$. Je réclame à ma compagnie d'assurances et au garage 2800 \$ et je suis encore en cour avec ça. Alors que, normalement - moi, je ne connais pas ça, l'automobile, je ne suis pas un garagiste - quand mon véhicule a sorti du garage, il aurait été supposé

être en parfait ordre ou la Société aurait dû émettre un certificat comme quoi mon véhicule était sécuritaire alors qu'il ne l'était pas. Quand le problème est arrivé, j'étais à Newport, Rhode Island. J'étais avec, justement, votre "chum", le député de Masson, et c'est moins drôle dans ce temps-là. Vous savez qu'aux États-Unis il faut que tu payes.

M. Garon: Pardon?

M. Maltais: Aux États-Unis, il faut que tu payes en sortant du garage. 2800 \$ en argent américain, on n'a pas tout ça dans nos poches le matin en se levant. Ça va bien!

M. Garon: C'est rare qu'on a ça...

M. Maltais: C'est assez rare qu'on a ça en se levant.

M. Garon: À moins qu'on ait joué aux cartes et qu'on ait gagné.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Dans l'après-midi, quand on commence à être chaud, on est plus riche un peu, mais, le matin, on est pauvre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Alors, je me demande, si la Société veut se donner un mandat de sécurité, si ça ne pourrait pas être envisagé un peu plus tard d'émettre un certificat que le véhicule est en bon ordre et qu'il n'est pas dangereux pour le gars qui le prend.

M. Vézina: On en prend bonne note.

M. Maltais: Moi, ça m'est arrivé; donc, ça peut arriver à bien du monde.

Une voix: À partir de certains montants?
(11 h 30)

M. Maltais: À partir de certains montants. Mettons, par exemple, une réclamation au-dessus de 5000 \$. Là, tu commences à... Je ne dis pas du taponnage de tôle, des affaires de même. Mais la traction, le "frame" en dessous ou ces affaires-là, nous autres, on n'a pas moyen de vérifier ça. Si ta lumière est posée six pouces plus loin que l'autre, tu t'en aperçois. Mais, en dessous, on ne connaît rien là-dedans, nous autres. Et les pauvres consommateurs qui sont pris avec ça. Ce n'est pas drôle d'aller en cour contre ta compagnie d'assurances et contre le garage. Ça te coûte de l'argent. Et, sur le moment, tu es obligé de déboursier de l'argent que tu n'as pas prévu non plus.

M. Garon: Il y a deux domaines, je pense,

où il y a une grosse relation de confiance; c'est avec le médecin et avec le garagiste, parce que, quand il te dit quelque chose, des fois, il faut que tu fasses un acte de foi et que tu aies confiance en lui.

M. Maltais: Mais ça prend dix médecins pour te dire que tu vas mourir. Tu sais, il n'y en a jamais un qui veut se prononcer.

M. Elkas: Mme la Présidente, si je peux me permettre, M. le député de Saguenay, on arrive à des articles sur la construction de véhicules. Peut-être qu'on pourrait faire des amendements aussitôt qu'on arrivera à l'article.

M. Maltais: Je suis bien d'accord, mais je voulais l'apporter ici parce que je voyais le cas de l'inspection.

M. Elkas: On va voir ce qu'on peut faire.

M. Maltais: Ça réglerait mon cas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Une loi rétroactive à 1988.

M. Elkas: On va voir si on peut le faire. Si on ne peut pas, on va trouver des raisons pour lesquelles on peut faire des amendements plus tard dans la loi.

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...c'est qu'on entre pour la première fois dans les véhicules reconstruits. Je pense que le député de Saguenay a tout à fait raison. À l'heure actuelle, le seul recours qu'il y a, c'est à l'article 521.10° où on dit: "les véhicules désignés par un agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'ils ont subi des modifications visées à l'article 214 ou sont dans un état tel qu'ils constituent un danger." Vous auriez pu vous prévaloir, effectivement, par l'entremise d'un agent de la paix, de faire faire une vérification sur votre véhicule. Mais je pense que vous avez raison, il faut aller au-delà de ça.

Dans un deuxième temps, M. le ministre, on pourra, après la reconstruction des véhicules, voir effectivement comment on peut entrer dans la vérification des véhicules de promenade qui ont été reconstruits en partie, parce qu'il s'agit de reconstruction en partie. Ce ne sont pas des pertes complètes, autrement dit.

M. Maltais: Non.

M. Vézina: O.K.?

M. Maltais: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

L'article 546.3, adopté?

M. Garon: Pardon? L'article 546.3?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Oui, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 546.4.

M. Elkas: Cet article précise le contenu minimal du dossier de reconstruction qui doit être monté par toute personne qui reconstruit un véhicule visé à l'article 546.2 et précise l'obligation de cette personne de remettre le dossier de reconstruction au propriétaire du véhicule.

M. Garon: Je suis content de voir que la Société s'implique là-dedans, ça fait partie de son mandat initial. C'est vraiment son mandat de vérifier ça. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 546.4 est adopté. J'appelle l'article 546.5.

M. Elkas: Cet article précise les conditions qu'un véhicule routier reconstruit doit rencontrer pour la délivrance du certificat de conformité technique compte tenu de l'expertise qui aura été effectuée pour garantir l'état mécanique sécuritaire du véhicule, en s'assurant qu'il ne s'agit pas d'un véhicule volé. C'est important, ça.

M. Garon: Ce n'est pas marqué ça, par exemple, qu'on s'assure que ce n'est pas un véhicule volé. L'article ne dit pas ça. Vos explications vont bien plus loin que l'article.

M. Lalande (Jean-Marie): C'est parce que, au début, à un article qu'on a vu tantôt, on disait que l'assureur est obligé de déclarer un véhicule qui doit être reconstruit. À ce moment-là, la Société aurait le numéro d'identification et on pourrait vérifier, à partir de ça, si c'est un véhicule volé ou pas.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas à cet article-ci qu'on retrouve ça.

M. Lalande: Non, en combinaison avec l'autre.

M. Garon: O.K. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 546.5 est adopté. J'appelle l'article 546.6.

M. Elkas: Cet article vise à s'assurer qu'un véhicule qui a été identifié comme ne pouvant

être reconstruit ne sera jamais remis en circulation.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 546.6 est adopté. J'appelle l'article 546.7.

M. Elkas: Cet article prévoit une amende de 300 \$ à 600 \$ pour quiconque remet en circulation un véhicule routier accidenté identifié comme ne pouvant être reconstruit.

M. Garon: Adopté.

M. Maltais: Vous trouvez ça assez élevé?

Une voix: C'est la concordance.

M. Maltais: C'est concordant avec les autres articles, d'accord, mais ça ne dompte pas un criminel, 300 \$. Parce que tu fais une infraction au Code criminel quand tu vas à rencontre de l'article 546.7.

M. Gélinas: Ça, c'est l'individu qui remet en circulation un véhicule routier accidenté qui ne...

M. Maltais: Dans l'Évangile, celui qui met la poule dans la poche est aussi coupable que celui qui tient la poche.

Une voix: Oui.

M. Maltais: Alors, c'est un bandit aussi. Celui qui le met en circulation est aussi bandit que celui qui le lui a fourni. C'est un receleur. Alors, c'est une infraction au Code criminel.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Maltais: Je m'excuse, Mme la Présidente. C'est une infraction au Code criminel. Est-ce que l'amende est assez haute?

M. Gélinas: Nous croyons que, oui, l'amende est assez haute.

M. Maltais: On est rendu à 200 \$ pour une lumière rouge.

M. Elkas: À 1000 \$ pour un radar.

M. Maltais: Oui, 1000 \$ pour un radar. Alors...

M. Gélinas: De 500 \$ à 1000 \$ pour un radar, on va le voir bientôt.

M. Maltais: De 500 \$ à 1000 \$ pour un radar et 300 \$ pour un gars qui vole un char, vous ne trouvez pas ça disproportionné? Je ne sais pas. Moi, je ne suis pas légiste, mais un

gars qui va à 10 kilomètres trop haut et un gars qui vole un char, ce n'est pas le même bandit pantoute.

M. Elkas: Ce n'est pas nécessairement le gars qui a vendu le char, celui-là.

M. Maltais: Non, non, non. Mais il est aussi coupable que le voleur, s'il l'a eu d'un gars qui l'a volé, là, lui.

M. Gélinas: Ça, c'est le cas de l'assureur qui...

La Présidente (Mme Bélanger): Le receleur.

M. Gélinas: Oui, l'assureur a identifié le véhicule comme étant un véhicule qui ne sera pas reconstruit.

M. Maltais: Oui, et il est reconstruit pareil.

M. Gélinas: Mais il est reconstruit et remis sur la route.

M. Maltais: 11 me semble que l'amende n'est pas proportionnelle.

M. Gélinas: Mais ça n'empêche pas d'avoir des procédures au niveau criminel. Les procédures au niveau criminel peuvent se faire quand même en vertu du Code criminel. C'est une amende ici au niveau du Code de la sécurité routière.

M. Maltais: Vous savez le nombre de garagistes... La Sûreté en démantèle quatre ou cinq par année, après les fêtes et à l'automne. Bon. Moi, je ne sais pas. Le gars dit: Au pis aller, ça va me coûter 300 \$ d'amende.

M. Gélinas: Pour celui qui le remet en circulation.

M. Maltais: Oui.

M. Elkas: Au pis aller, 600 \$.

M. Gélinas: Au pis aller, 600 \$.

M. Maltais: Ça fait qu'il va dire au gars: Je te donne 4000 \$ pour ton char moins 600 \$ maximum d'amende; je te donne 3400 \$ et on part avec ça.

M. Gélinas: Oui, mais il y a toujours la possibilité de mesures au niveau du Code criminel.

M. Maltais: Oui, c'est une possibilité. Si tu le poignais à la source, là, parce que, pour moi, il est plus bandit qu'un gars qui passe sur un radar. C'est un voleur.

M. Elkas: 600 \$ plus le char.

M. Maltais: Oui.

M. Gélinas: Il va remettre l'auto aussi.

M. Elkas: Il va remettre l'auto.

M. Maltais: Non, non, mais ce n'est pas grave. S'il en a passé 25 dans l'année, il va en perdre deux ou trois. Moi, je trouve que l'amende n'est pas proportionnelle. En tout cas, peut-être que vous avez raison, mais, en vertu du code de la route versus un gars qui vole un char, je trouve qu'il y a une différence de voleur.

M. Elkas: Je ne sais pas si le député de...

M. Maltais: Je ne suis pas avocat, mais le député de Lévis pourrait nous le dire.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article était adopté, de toute façon.

M. Garon: Bien, moi, ce n'est pas là-dessus. Je comprends ce que le député de Saguenay dit. Mais, comme on n'a pas augmenté les amendes pour les gens qui se présentent avec des charges trop pesantes, moi, je trouve que les gens qui se promènent avec des charges trop pesantes, c'est encore bien plus grave parce qu'ils brisent les routes et c'est tout le monde qui paie après. Je comprends ce qu'il dit.

M. Maltais: Prenez un gars qui va aller voler un stéréo dans une maison, et c'est à peu près 1000 \$...

M. Garon: Hein?

M. Maltais:... il va faire au moins six mois de prison s'il est poigné. L'autre, il vole un char de 4000 \$ et ça lui coûte 300 \$ d'amende. Il me semble que c'est deux poids deux mesures. Je ne connais pas ça, mais je ne trouve pas ça correct.

M. Garon: Ce matin, j'écoutais la radio. On disait de quelqu'un qui avait tué sa femme qu'il a eu huit ans et, apparemment, s'il n'est pas mauvais en prison, ça va se ramener à trois ans. Je ne sais pas si c'est vrai, mais j'entendais ça. Les libérations conditionnelles, je ne suis pas au courant suffisamment.

M. Maltais: En autant que ce n'était pas une femme volée.

M. Garon: On se pose des questions sur l'administration de la justice en mosus, hein?

M. Maltais: En tout cas, ça me frappe, moi, ça.

M. Garon: Oui, oui. Je comprends ce que vous dites aussi.

M. Maltais: On va régler ça. S'il contrevient à cet article-là et s'il plaide coupable, est-ce qu'il paie 300 \$ d'amende ou si, automatiquement, vous allez le poursuivre au criminel?

M. Gélinas: Nous, on ne poursuit pas au criminel.

M. Maltais: Qui va poursuivre?

M. Gélinas: C'est le Procureur général qui décide de poursuivre au criminel.

M. Maltais: Ah bien...

M. Gélinas: Mais ici aussi, c'est le Procureur général qui décide lorsque c'est du pénal.

M. Maltais: Il ne sera jamais poursuivi. Voyons donc!

M. Gélinas: C'est ça, on ne peut pas poursuivre. Il peut poursuivre à la fois en vertu du Code criminel et du Code de la sécurité routière parce que ce genre d'amende là n'est pas considéré comme étant une double pénalité à ce moment-là. La province a le pouvoir d'imposer des pénalités en vertu de sa loi et le Code criminel aussi a le pouvoir, bien sûr, d'imposer des pénalités.

M. Maltais: Oui, mais dans notre système de justice, quand ça relève du Procureur général, ça prend bien du temps. Il va en poursuivre un sur mille et encore il va falloir le lui demander. En tout cas, moi, c'est ce que j'avais à dire et je l'ai dit. Ça règle le problème.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'était déjà adopté, M. le député de Saguenay. Les commentaires sont là.

M. Maltais: J'ai indiqué ma réticence là-dessus tout simplement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, avant d'adopter l'article 211 dans son ensemble, est-ce qu'on pourrait revenir à l'article 546. 2 et l'amendement? Remplacer le deuxième alinéa de l'article 546. 2 par le suivant: "La Société peut conclure une entente avec tout gouvernement, l'un de ses ministères, tout organisme public ou toute entreprise privée visant à lui transmettre les..."

Une voix: Renseignements.

La Présidente (Mme Bélanger):... renseignements permettant d'identifier de tels véhicules. " Ce n'est pas pire; je commence à vous lire.

M. Garon: Mais est-ce que, vraiment, vous voulez faire ça par entente avec les compagnies privées?

M. Gélinas: Oui, oui. C'est mieux même qu'on puisse le faire par entente parce que, là, on peut imposer également des mesures spécifiques au niveau de la divulgation des renseignements, la conservation des renseignements, la destruction des renseignements et tout le reste. Je pense que c'est préférable.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 546. 2 est adopté. Est-ce que l'article...

Une voix: L'article 546. 2, tel qu'amendé.

La Présidente (Mme Bélanger): Tel qu'amendé. Est-ce que l'article 211, tel qu'amendé, est adopté? Alors, j'appelle...

M. Garon: Un instant.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 212 et il y a un amendement.

M. Garon: Un instant. M. le secrétaire...

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

M. Garon:... à l'article 211, est-ce qu'on a voté contre des articles?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, il y en a un que...

Une voix: Pas à l'article 211.

M. Garon: Non. O. K. Adopté. Je n'ai pas d'ordinateur, moi.

Procédure et preuve

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 212, il y a un amendement: Supprimer, à la septième ligne du paragraphe 2° de l'article 212, le nombre "191. 13".

Une voix: "191. 3".

M. Gélinas: C'est l'alcool zéro. C'est un amendement de concordance. On enlève la référence à l'article 191. 3 qui avait été ajouté pour le zéro d'alcool.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement est adopté? Oui?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 212 est adopté sur division. Il est cohérent dans ses...

M. Garon: Hein? Bien, j'essaie.

La Présidente (Mme Bélanger): Il s'est posé une question, mais, là, j'ai dit: Le député de Lévis est cohérent. C'est toujours la même chose, l'alcool zéro.

M. Garon: Bien, je pense qu'il va falloir en venir à ça éventuellement. Ce n'est pas par morale, hein. C'est par respect pour la vie des autres, le respect des autres.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est parce qu'il faudrait que ce soit pour tout le monde.

M. Garon: Oui. On prend des risques, hein? Je pense qu'il y a des pays qui en viennent à ça. Il faut faire un choix. Ça va changer les comportements. Ça veut dire des comportements à changer dans la société. Et on n'était pas autant sensibilisés à ces questions-là il y a quelques années. On devient de plus en plus sensibilisés. Il y a beaucoup de gens qui sont morts. Je regarde des parents que j'ai connus, dont un enfant est décédé...

La Présidente (Mme Bélanger): La petite Rhéaumo.

M. Garon:... parce que quelqu'un avait pris de la boisson. Les réflexes ne sont pas les mêmes. Ce n'est pas d'interdire aux gens de prendre de la boisson, mais on ne devrait pas faire les deux, prendre un verre et conduire l'automobile après. Je pense que c'est des comportements de société. L'Opération Nez rouge sensibilise beaucoup les gens à ça. Je ne parle pas dans le sens d'un rongeur de balustres ou de quelqu'un qui a des excès de scrupules. Ce n'est pas dans ce sens-là. C'est dans le sens simplement que c'est une question de comportement en société. On risque la vie des autres. On risque la sienne aussi. Mais si quelqu'un veut marcher sur un fil d'Hydro entre l'île d'Orléans et Beaumont, c'est son affaire. Je vais essayer de le décourager parce qu'il n'a pas tellement de chance de passer. Il va faire comme un moineau. À un moment donné, il va avoir une aura avant de tomber.
(11 h 45)

Les sociétés évoluent au fur et à mesure qu'elles sont plus conscientes des choses. On était habitués avant à conduire des voitures à cheval. On avait pris un verre, on se réchauffait juste un peu dans la voiture, parce qu'il faisait froid à conduire une voiture à cheval quand la couverture n'était pas assez chaude. Mais là, à l'ère de l'automobile, avec des automobiles qui

vont de plus en plus vite, les gens se posent des questions. C'est pour ça que je pense qu'on devrait inciter le ministre à poursuivre sa réflexion et les gens de la Société qui ont sûrement des statistiques concernant ces questions-là et ce qui se fait ailleurs dans le monde. C'est évident qu'il faut être de son temps et, aujourd'hui, les gens sont beaucoup plus sensibilisés à ces questions-là et la question du respect de la vie, aujourd'hui, c'est plus important que ça l'était autrefois, dans la conception des gens, je pense.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 213. M. le ministre.

M. Garon: L'article 213 ou l'article 212? L'article 212.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, l'article 212 est adopté sur division.

M. Elkas: L'article 552 vise le cas...

M. Garon: Non, c'est l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, les deux. Vous aviez dit que c'était adopté sur division et, là, c'est parce que, moi, j'ai dit que c'était de la cohérence.

M. Garon: Non, c'est à l'amendement qu'on disait.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 212, tel qu'amendé, est adopté.

M. Garon: On nous a présenté seulement l'amendement, l'article n'a pas été présenté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 212, M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à faire l'ajustement dans les références aux articles visés par les décisions de la Société qui doivent être motivées et rendues par écrit et la concordance avec les modifications prévues aux articles 25, 26, 187. 1, 187. 2, 188, 189, 1912, 194 et 195. 1. Elle ajoute également des précisions à l'effet que la Société transmette sa décision à la dernière adresse connue de la personne concernée afin de faciliter la preuve.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 212, tel qu'amendé, est adopté. J'appelle l'article 213. M. le ministre.

M. Elkas: L'article 552 vise le cas des personnes qui, selon un rapport médical ou optométrique, sont atteintes d'une maladie, d'une

déficience ou se retrouvent dans une situation qui, suivant les normes médicales et optométriques établies par règlement ou, si le cas n'est pas prévu dans le règlement, d'après l'avis d'un membre du Comité consultatif médical et optométrique, sont relativement incompatibles avec la conduite d'un véhicule routier. L'article actuel prévoit que la Société doit aviser la personne visée de lui fournir, dans les 60 jours de l'avis, un rapport circonstancié d'un médecin ou d'un optométriste établissant que cette personne est apte à conduire.

Les modifications ont pour objet de changer le "doit" pour un "peut" afin que la Société ne soit pas obligée de redemander un rapport médical à une personne dont le dossier est déjà complet. Le début et la fin de l'article sont réformables car ils suggèrent actuellement que la Société ne peut que rendre la décision de lui refuser un permis ou une classe de celui-ci ou lui suspendre son permis si elle en a déjà un. Or, si la personne est effectivement apte à conduire, la Société lui délivrera un permis de la classe demandée ou ne le suspendra pas. C'est justement pourquoi on demande un rapport circonstancié.

Des modifications de concordance sont apportées dans les sous-paragraphe du premier alinéa concernant le contenu du rapport "circoncis", circonstancié. Maudit "circoncis".

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: "Circonscié".

M. Elkas: La personne doit être apte à...

M. Garon: S'il faut être circoncis pour avoir un permis, on va avoir des problèmes.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Sur division.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Sur division.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas:... conduire le véhicule routier correspondant au permis de la classe qu'elle demande ou qu'elle possède déjà. Ce faisant, elle ne doit pas constituer un danger pour la sécurité du public, condition que toute personne qui demande un permis doit respecter.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 213 est adopté. J'appelle l'article 214. Il y a un amendement à l'article 214: Remplacer l'article 214 par le suivant:

"L'article 553 de ce Code est modifié par le remplacement des premier et deuxième alinéas par les suivants:

"553. Une décision portant sur une suspension, une révocation, une annulation de l'immatriculation, une interdiction de remettre un véhicule routier en circulation ou une interdiction de conduire un véhicule routier, sauf s'il s'agit d'une interdiction visée à l'un des articles 21, 31. 1 ou 93. 1, prend effet le quinzième jour qui suit la date de la mise à la poste de cette décision.

"Toutefois, prend effet immédiatement une décision:

"1° qui suspend un permis ou une classe de celui-ci par suite d'un échec à un examen de compétence;

"2° qui suspend un permis d'école de conduite, un permis d'enseignement ou une licence de commerçant ou de recycleur pour avoir donné un renseignement faux ou trompeur lors de sa demande;

"3° qui suspend une licence de commerçant ou de recycleur si son titulaire ne respecte plus les conditions se rattachant à cette licence.

"Prend effet à la date de sa signification une décision rendue en vertu de l'article 191 qui est signifiée conformément au Code de procédure civile (L. R. Q., chapitre C-25).

"Advenant l'arrêt du service postal, une décision expédiée par un autre mode de transmission prend effet à la date fixée par la Société."

M. Garon: Qu'est-ce que ça change, l'amendement, par rapport à ce que...

M. Gélinas: Au niveau du premier alinéa, c'est un amendement de concordance avec les notions qu'on a introduites avec les amendements au niveau de l'immatriculation et des permis de conduire. La question de l'annulation de permis de conduire, l'interdiction de remettre un véhicule routier en circulation et l'interdiction de conduire un véhicule routier, ce sont de nouvelles notions qui sont introduites dans le Code comme tel.

Également, on ajoute un troisième alinéa pour l'effet immédiat d'une décision. C'est le paragraphe "3°" qui suspend une licence de commerçant ou de recycleur si son titulaire ne respecte plus les conditions se rattachant à cette licence".

Les autres amendements, c'est, encore là, pour faciliter l'envoi des décisions.

M. Garon: Pourquoi avez-vous enlevé la disposition qui disait: "Advenant l'arrêt du service postal, une décision expédiée par un autre mode de transmission prend effet à la date fixée par la Société"?

M. Gélinas: Parce que c'est possible que ça

soit plus long que les quinze jours, parce que, normalement, la décision prend effet le quinzième jour qui suit la date de sa mise à la poste. Si jamais la mise à la poste ne peut pas se faire dans des conditions normales, la transmission peut se faire par un autre mode. Mais ça peut être plus long que quinze jours, ça peut peut-être être moins long que quinze jours.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 214, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 215.

M. Elkas: Mme la Présidente, il s'agit d'une modification de concordance étant donné que certains articles ou paragraphes du Code sont supprimés, d'où la nécessité de modifier l'article 560 du Code qui a trait au droit d'appel de certaines décisions de la Société.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 215 est adopté. J'appelle l'article 216.

M. Elkas: Mme la Présidente, la modification vise à prévoir que l'agent de la paix peut remettre un avis de 48 heures au propriétaire d'un véhicule non muni d'un numéro d'identification. Le propriétaire devra se conformer au Code dans un délai de 48 heures et éviter ainsi l'amende prévue.

M. Garon: On avait un article en suspens là-dessus, au début; ça serait mieux de laisser ça en suspens aussi, puis on les fera en même temps.

M. Gélinas: Oui, on peut le suspendre, mais on aurait un amendement à suggérer, mais on n'a pas eu le temps d'en discuter, malheureusement. On pourra y revenir.

M. Elkas: On va y revenir.

M. Gélinas: Suspendu. L'article 216 serait suspendu.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 216 est suspendu. J'appelle l'article 217.

M. Elkas: Le but de cet article est d'ajouter au document que doit transmettre à la Société le greffier d'une cour de justice, une déclaration de culpabilité qui entraîne la suspension ou la révocation selon le cas d'une classe

de permis de conduire, d'un permis d'école de conduite, d'un permis d'enseignement ou d'une licence de commerçant ou de recycleur. On ajoute aussi toute ordonnance d'interdiction de conduire rendue en vertu du Code criminel.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 217 est adopté. J'appelle l'article 218.

Poursuites

M. Elkas: La modification vise à supprimer, dans l'article 592, les références aux articles 471, 473 (chargement excédant la dimension d'un véhicule) et 474 (signalisation de danger, drapeau rouge) puisque le propriétaire du véhicule ne se trouve pratiquement jamais dans le véhicule avec son chauffeur au moment de l'infraction. On rend le propriétaire responsable.

M. Garon: Le but, c'est quoi? C'est de rendre...

M. Gélinas: C'est de la concordance.

Mme Bilodeau: Tout à fait de la concordance.

M. Garon: Mais ça vise quoi? Ça vise à rendre le propriétaire non responsable?

M. Elkas: M. le député de Lévis, on m'avise que ce n'est pas applicable. Mme Bilodeau pourrait peut-être donner d'autres informations. Mais vu que le propriétaire n'est jamais dans le véhicule, c'est assez difficile de l'appliquer.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: L'article 592 n'a jamais été appliqué. Il n'y a jamais de poursuites qui ont pu être prises contre le propriétaire pour des infractions commises aux articles 471, 473 et 474.

M. Garon: À l'article 471, "arrimage", c'est quoi, ça?

Mme Bilodeau: On dit: "Nul ne peut conduire ou autoriser que soit conduit un véhicule routier dont le chargement n'est pas solidement retenu." Alors, au point de vue pratique, pour prendre des poursuites, ça vise le conducteur à l'article 471 et ça vise une personne qui autorise que soit conduit un véhicule. Alors, déjà, on peut - excusez l'expression - attraper la personne qui laisse conduire un véhicule. Alors, c'est inutile de prévoir, à l'article 592, cette possibilité-là de poursuivre le propriétaire, parce que...

(12 heures)

M. Garon: Et l'article 473?

Mme Bilodeau: L'article 473?

M. Garon: Chargement excédant la dimension d'un véhicule...

Mme Bilodeau: "Nul ne peut, à moins qu'il ne soit titulaire ou en possession d'un permis spécial et qu'il ne respecte les conditions établies par règlement se rattachant à ce permis - encore là - conduire ou laisser conduire un véhicule automobile..." Alors, dans la mesure où vous laissez conduire un véhicule automobile, vous êtes passible d'une poursuite. Autrement dit, on peut, on a le choix de poursuivre et le conducteur ou une personne qui laisse conduire.

M. Garon: Dans ce cas-là, c'est quelqu'un qui charge un excédent...

Mme Bilodeau: Oui, mais si c'est le propriétaire, on peut le poursuivre ici, s'il laisse conduire. Si c'est le propriétaire qui laisse conduire, on peut le poursuivre. Autrement dit, on n'a pas besoin de l'article 592 pour exercer notre droit de poursuite en vertu de l'article 473. Ça n'a jamais été appliqué, d'ailleurs.

M. Garon: Sauf que le propriétaire qui aurait donné, dans les directives de son entreprise à son conducteur, celle de respecter les pesanteurs ou de respecter les dimensions, bien, s'il n'y en a pas de directives... Pourquoi ne créez-vous pas une obligation pour lui de respecter...

Mme Bilodeau: Oui, mais encore faut-il faire la preuve de la connaissance qu'il n'a pas autorisé, mais laissé conduire. Il faut faire la même preuve de toute façon. Alors, comme on peut déjà exercer notre droit de poursuite sous l'article 473, parce que, généralement, on utilise toujours l'article qui crée l'infraction, qui est de laisser conduire... Il faut toujours faire la preuve, de toute façon, hors de tout doute, raisonnable, que...

M. Garon: Laisser conduire. Mais, moi, j'irais plus loin que ça. Il me semble que les propriétaires devraient être responsables de créer l'obligation à leurs conducteurs de respecter les règlements, les pesanteurs surtout. Je me dis: Si l'entreprise veut... Habituellement, on le sait, ce n'est pas le camionneur qui veut charger trop pesant; c'est le propriétaire, c'est l'expéditeur.

Une voix: C'est souvent l'expéditeur, mais l'expéditeur, ce n'est pas nécessairement le propriétaire.

M. Garon: Non, mais c'est l'expéditeur. À ce moment-là, batêche! le camionneur, lui, il est une victime souvent là-dedans. Lui, il a l'ordre... Il y en a tellement qui me l'ont dit, ils ont dit: Si tu

le dis, si tu ne le fais pas là, je vais en prendre un autre et je vais te sacrer dehors!

Mme Bilodeau: M. le député de Lévis, j'aurais une explication additionnelle.

M. Garon: Oui.

Mme Bilodeau: À l'article 592, deuxième alinéa, in fine, on dit: "Le propriétaire n'est cependant responsable que s'il est établi qu'il était le conducteur du véhicule au moment de l'infraction ou qu'il se trouvait dans le véhicule alors conduit par son préposé." Or, dans les trois cas dont je vous parle ici, l'article 471, arrimage, l'article 473, le chargement excédentaire, et l'article 474, la signalisation au moyen d'un drapeau rouge, le propriétaire n'est jamais dans le véhicule. Autrement dit, l'article 592, c'est applicable lorsque le propriétaire est dans le véhicule ou qu'il est lui-même le conducteur. C'est pour ça que c'est inapplicable. C'est une correction. On vise à corriger une lacune, mais on peut toujours, comme je vous expliquais tout à l'heure, se reprendre par les articles 471, 473 et 474.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 218 est adopté. J'appelle l'article 219.

M. Garon: Lequel appelez-vous?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 219.

M. Garon: O. K.

M. Elkas: Excusez. L'article 219? Cet article ajoute une infraction de complicité pour la personne qui conseille, encourage, incite ou aide une autre personne à commettre une infraction relative au contrôle du transport routier des personnes et des marchandises.

M. Morin: Mme la Présidente...

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

M. Morin: Peut-être un peu d'information sur l'application de ça. Quand on dit que la personne qui conseille, encourage, etc., "est passible de la même peine que celle prévue pour le contrevenant, que celui-ci ait été ou non poursuivi ou déclaré coupable", c'est ce petit bout-là que j'ai de la difficulté à saisir. Comment quelqu'un peut-il être accusé d'avoir encouragé une personne à commettre une chose illégale... Comment peut-il être accusé d'un mauvais conseil sur une chose qui n'aura pas été, au bout de la ligne, illégale, puisque le contrevenant n'aura pas été poursuivi ou trouvé

coupable? La complicité, je veux bien, mais dites-moi comment vous appliquez ça.

M. Gélinas: Ça, c'est pris presque textuellement de la Loi sur le camionnage qui a été adoptée par l'Assemblée nationale en 1988 et qui vise à introduire les notions de complicité qu'on n'a pas dans le Code. Et on a fait ça suite à des rencontres avec les gens du ministère de la Justice, au niveau des affaires pénales et criminelles. Mais ça explique la présence de ces articles-là dans le Code à l'heure actuelle.

M. Morin: Ça, là-dessus, je comprends tout ça. C'est seulement sur l'application, de la façon dont il est écrit.

M. Gélinas: "Que celui-ci ait été ou non poursuivi ou déclaré coupable"?

M. Morin: Bien oui! Bien oui! Si, moi, on m'accuse d'être complice pour avoir induit quelqu'un en erreur, l'avoir mal conseillé, bon, qu'on me dit que je suis coupable et que je puis être passible des mêmes amendes prévues pour le contrevenant, même si celui-ci, au bout de ligne, n'est pas coupable, comment je peux être accusé de complicité? Il faut au moins que...

M. Gélinas: On ne dit pas qu'il n'est pas coupable, on dit: "que celui-ci ait été ou non poursuivi ou déclaré coupable". Il peut être poursuivi sans être déclaré coupable.

M. Morin: Oui, d'accord. Mais, là, vous mettez les deux.

M. Gélinas: Oui, mais c'est possible que le contrevenant soit poursuivi et ne soit pas déclaré coupable. C'est possible, ça.

M. Morin: Alors, s'il n'est pas coupable, de quoi peut-on m'accuser comme complice?

M. Garon: Il n'a pas réussi.

M. Gélinas: Non. C'est fort possible, si le contrevenant est déclaré non coupable, que celui qui est accusé de complicité va être accusé quand même de complicité avant que l'autre soit déclaré non coupable. Donc, la déclaration de culpabilité vient après la poursuite.

M. Morin: Je ne détesterais pas ça être "pogné" dans une situation de même, moi, je me défendrais bien.

M. Garon: Bien non. Si tu complotes pour faire un vol et tu ne fais pas le vol, tu n'as pas le droit de comploter pour faire un vol.

M. Morin: Ça va. C'était juste un peu de questionnement sur l'application de ça.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 219 est adopté.

M. Garon: L'article 218.

La Présidente (Mme Bélanger): Voyons!

M. Garon: On était sur l'article 219, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, on était sur l'article 219.

M. Elkas: Non, non, non, on était sur l'article 218.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 219, M. le ministre.

M. Elkas: Excusez.

La Présidente (Mme Bélanger): Ne reculez pas en arrière, s'il vous plaît!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 219 est adopté. J'appelle l'article 220. M. le ministre.

M. Garon: Non, c'est parce qu'il y a l'article 586. 1 et l'article 586. 2. C'est ça l'affaire, là, et on se trompe.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 596.

M. Garon: L'article 596, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Les gens commencent à être fatigués, je pense.

Une voix: L'article 596. 1 a été adopté.

M. Garon: C'est l'article 596. 1 qu'on vient d'adopter. On était rendu à l'article 596. 2. On voit les articles un par un à l'intérieur des articles.

M. Morin: Vous avez raison, mon cher collègue. Rien ne vous échappe.

M. Elkas: Dans le cas où une personne morale commet une infraction relative... C'est la même chose, hein?

M. Gélinas: C'est la même chose.

M. Elkas: C'est la même chose.

M. Garon: Bien, ça m'échappait.

M. Elkas: Bon. Cet article vise à transmet-

tre, en cas de renseignements inexacts ou incomplets dans un rapport d'accident, à partir du numéro d'immatriculation figurant au rapport de police, des renseignements susceptibles d'identifier le propriétaire d'un véhicule. Ces renseignements peuvent être transmis à toute personne impliquée dans l'accident à titre de conducteur, de passager, de victime de dommage corporel ou de propriétaire d'un véhicule ou d'un bien endommagé, au représentant autorisé de l'une de ces personnes ainsi qu'à son assureur ou au représentant de ce dernier. C'est des longues sentences, ça, ça n'arrête pas!

M. Gélinas: Essentiellement, ce qu'on vise à ajouter à l'article 220 par la modification à l'article 607, c'est la notion de renseignements inexacts ou incomplets dans un rapport pour qu'on puisse les corriger.

M. Garon: C'est l'article 586. 2, ça⁹.

Une voix: L'article 596.2.

M. Garon: L'article 596. 2, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 596. 2, on ne parle plus de la même chose.

Une voix: Le ministre est rendu à l'article 220.

M. Garon: Oui. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 219 est adopté dans son ensemble. J'appelle l'article 220.

M. Elkas: Je viens de le lire, madame.

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

M. Garon: Vous ne le savez pas, vous ne pouvez pas présumer ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Garon: Vous ne pouvez pas présumer que l'article 219 est adopté dans son ensemble parce qu'on a adopté chacune de ses deux parties. On pourrait voter contre parce qu'il en manque un bout.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais non, vous avez fait les deux, là.

M. Garon: Bien oui! Je pourrais adopter un paragraphe, adopter l'autre paragraphe et ne pas voter pour dans son ensemble. Je vais vous donner un exemple. Tantôt, j'ai voté contre des pénalités, parce que je trouvais qu'on n'en mettait pas sur des charges trop pesantes. Je ne

dis pas ça pour vous ennuyer.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais, là, vous avez adopté le premier paragraphe. Vous avez dit: Adopté. Vous n'avez pas dit non.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, vous avez dit: 596. 2, adopté.

M. Garon: Mais, là, vous avez présumé...

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné que les paragraphes 596. 1 et 596. 2 ont été adoptés, j'ai conclu que l'article 219 était adopté dans son ensemble.

M. Garon: Non, mais vous ne pouvez pas présumer. Dans ce cas-là, on est pour l'article 219, on est d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne le dirai plus à l'avenir, M. le député de Lévis.

M. Garon: Mais vous ne pouvez pas présumer, parce qu'on a adopté les paragraphes 596. 1 et 596. 2, qu'on est pour l'ensemble, parce qu'on pourrait être contre l'ensemble.

La Présidente (Mme Bélanger): De l'article?

M. Garon: Oui, on pourrait l'être, parce qu'il manquerait quelque chose. On dirait: Vous avez mis le paragraphe 596. 1, vous avez mis le paragraphe 596. 2, mais il aurait dû y avoir un paragraphe 596. 3 et il n'est pas là.

M. Gauvin: Vous seriez obligé de nous expliquer ça pour qu'on comprenne, par exemple.

M. Garon: Bien oui. Mais je l'ai dit: Dans certains cas, dans certaines pénalités, par exemple; on augmente les pénalités un peu partout, mais on ne les augmente pas pour les excédents de charge. Alors, j'ai dit: Ça, c'est une lacune.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, M. le député de Lévis, à ce moment-là, il y avait des paragraphes où vous disiez: Sur division.

M. Garon: Bien oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à ce moment-là, je n'aurais pas dit: Dans son ensemble. Là, vous avez dit: Adopté, les deux.

M. Garon: Non, c'est parce que ça se trouvait dans plusieurs articles que je le faisais de même, mais si ça avait été à l'intérieur d'un même article...

La Présidente (Mme Bélanger): On a la tête dure tous les deux. On va s'obstiner longtemps.

M. Garon:... ça aurait pu être parce qu'il manquait quelque chose. Mais ce n'est pas le cas dans ce cas-là. Adopté.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): En tout cas, il est adopté. Alors, j'appelle l'article 220. M. le ministre.

Communication de renseignements

M. Elkas: Je viens d'en faire la lecture. Vous voulez que je recommence à nouveau? Cet article vise à transmettre, en cas de renseignements inexacts ou incomplets dans un rapport d'accident, à partir du numéro d'immatriculation figurant au rapport de police, des renseignements susceptibles d'identifier le propriétaire d'un véhicule. Ces renseignements peuvent être transmis à toute personne impliquée dans l'accident à titre de conducteur, de passager, de victime de dommage corporel ou de propriétaire d'un véhicule ou d'un bien endommagé, au représentant autorisé de l'une de ces personnes ainsi qu'à son assureur ou au représentant de ce dernier.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 220 est adopté. J'appelle l'article 221.

M. Elkas: Il s'agit de remplacer la notion de "titulaire d'un certificat d'immatriculation" par "la personne au nom de laquelle l'immatriculation a été effectuée", par concordance avec le fait que l'immatriculation est maintenant une inscription dans les registres au nom d'une personne. Ça, ça rejoint ce qu'on avait adopté autrefois.

M. Gélinas: C'est une modification de forme ici, de concordance.

M. Morin: Sauf que, quand vous faisiez ça, quand vous faisiez référence à la personne au nom de laquelle l'immatriculation... je me souviens que, dans les articles précédents, c'est dans la phase où la personne n'était pas titulaire, qu'elle était en instance de demande ou d'octroi d'immatriculation. Bien sûr, il fallait toujours faire référence à la personne qui faisait la demande. C'est pour ça que vous avez éliminé tous les titres de "titulaire". Mais, postérieurement à ça, qu'est-ce qui vous empêche d'utiliser le terme "titulaire"?

M. Gélinas: C'est une question de concor-

dance législative.

M. Morin: Lorsqu'on n'est pas dans le processus...

M. Gélinas: Oui, mais c'est une question de concordance législative avec l'ensemble de la notion à travers le texte, à ma connaissance, là.

M. Morin: Oui, mais vous ne l'avez pas toujours fait. Il y a des fois où vous avez conservé le terme "titulaire".

M. Gélinas: Mais peut-être pas pour le certificat d'immatriculation, par exemple. Si c'est titulaire d'un permis, oui, mais titulaire d'un certificat d'immatriculation, c'est une autre chose. Je suis pas mal certain que "titulaire d'un certificat d'immatriculation" a été remplacé par la notion de la personne.

M. Morin: Je ne peux pas vous obstiner, je ne suis pas trop sûr.

M. Gélinas: En tout cas, c'est ce qu'on a tenté de faire. Si on a oublié...

M. Morin: O. K.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 221 est adopté. J'appelle l'article 222. Il y a un amendement à l'article 222. Au paragraphe 2° de l'article 222, remplacer les deuxième et troisième alinéas de l'article 610 du Code par les suivants: "La Société peut également communiquer à un assureur ou au Service anti-crime des assureurs les noms et prénoms et l'adresse actuelle ou antérieure des propriétaires actuels ou antérieurs d'un véhicule routier, ainsi que les renseignements reliés aux transactions d'immatriculation d'un tel véhicule dans le cadre d'une enquête effectuée lors d'une demande d'indemnisation à un assureur.

"Les renseignements visés au deuxième alinéa qui sont nominatifs ne peuvent leur être communiqués que lorsqu'ils sont nécessaires à une enquête relative au vol d'un véhicule routier ou à une fraude à l'égard d'un tel véhicule. Ces renseignements doivent être traités de façon confidentielle par les personnes auxquelles ils sont communiqués. Ils ne peuvent être divulgués qu'aux personnes dont les fonctions le requièrent pour les fins précitées. Nul ne peut les utiliser à d'autres fins que cette enquête. Ils doivent être détruits par l'assureur ou le Service anti-crime des assureurs lorsque l'enquête est terminée ou au plus tard dans l'année qui suit la date du jour où ils ont été reçus."

(12 h 15)

M. Gélinas: Cet amendement vise le paragraphe 2° de l'article 610 et non pas le para-

phe 1°, l'amendement qu'on vient de présenter à l'article 610.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça qui est marqué.

M. Gélinas: Il ne vise pas le paragraphe 1°, mais uniquement le paragraphe 2°. C'est simplement pour le spécifier. Parce que, dans le document qui vous a été transmis, on y va paragraphe par paragraphe pour faciliter l'étude. Donc...

M. Garon: Oui, mais vous ne changez pas l'article 610.

M. Gélinas: C'est-à-dire qu'on change l'article 610 au paragraphe 2° de l'article 222, parce que c'est l'article 222 du projet de loi. On remplace les deuxième et troisième alinéas de l'article 610 par les suivants. Dans l'amendement qui vous était suggéré dans le projet de loi 108, on remplaçait uniquement le deuxième alinéa.

M. Garon: Et la Commission d'accès à l'information vous a demandé de faire des changements plus profonds que ça.

M. Elkas: On est allés aussi loin qu'on pouvait.

M. Garon: Ils ont dit: On prévoit remplacer le libellé de cette disposition par le suivant. Là, quand vous dites: "Les renseignements concernant le titulaire peuvent être communiqués..."

M. Elkas: Est-ce qu'on peut me permettre, M. le député de Lévis? Les changements qu'on a effectués après avoir eu cet avis de la Commission, je pense qu'on va vous les énoncer, vous allez voir qu'on a fait pas mal de démarches.

M. Garon: C'est ça qu'on essaie de regarder là, c'est pour ça qu'on le regarde. Mais le premier paragraphe ne donne pas l'autorisation de fournir n'importe quel renseignement?

M. Gélinas: N'importe quel renseignement?

M. Garon: Oui.

M. Gélinas: Non.

M. Garon: Tel que libellé?

M. Gélinas: Est-ce que vous parlez toujours du premier alinéa de l'article 610?

M. Garon: Oui.

M. Gélinas: Du premier paragraphe de l'article 610 ou du deuxième?

M. Garon: Bien, celui qui est là. Dans vos notes explicatives, c'est le premier.

M. Gélinas: Oui. "Les renseignements concernant le titulaire d'un certificat d'immatriculation peuvent être communiqués par la Régie à une personne qui les demande à titre de propriétaire du véhicule concerné." Ça, c'est le propriétaire qui veut avoir des renseignements pour lui-même.

M. Garon: Bon.

M. Gélinas: Ça, il n'y a aucun problème. Là, on fait simplement, dans ce premier amendement-là, une modification de forme où on remplace encore l'expression "titulaire d'un certificat d'immatriculation" par l'expression "la personne au nom de laquelle l'immatriculation d'un véhicule routier a été effectuée par la Société". Ça, c'est de la concordance avec ce qu'on a fait au début du projet de loi. Ce n'est pas là-dessus que la Commission d'accès à l'information s'est prononcée. C'est davantage sur le deuxième paragraphe de l'article 610.

M. Garon: Ah! Je comprends, là. C'est parce que je suivais dans votre cahier. Attendez un peu. Je me suis retrouvé là. C'est parce que je suivais dans votre cahier et j'étais dans la page et les autres n'étaient pas là. Je regarde en fonction de l'opinion de la Commission d'accès à l'information qui indiquait tous les problèmes que cette divulgation de renseignements créait, et elle réfère à des décisions de la Cour suprême du Canada aussi là-dedans qui protègent la confidentialité des données. Le gouvernement demande de plus en plus de renseignements pour ses fins, mais, après ça, il ne peut pas se virer de bord et les fournir à tout le monde. C'est pour ça qu'on dit: La Cour suprême précise que ce droit prévu à la Charte des droits doit s'interpréter de manière à garantir aux citoyens le droit d'être protégés contre les atteintes du gouvernement envers les attentes raisonnables des individus en matière de respect de la vie privée. Si on fait un vol, ce n'est pas parce que j'ai déjà été propriétaire d'une automobile que j'ai affaire avec ce vol-là. Pourquoi les anciens propriétaires, dans le cas d'un vol? Après ça, on va faire enquête sur vous, vous n'avez rien à faire dans le vol et on va vous... Sur des anciens propriétaires, on donne des renseignements. Es! ce qu'on n'est pas en train de donner des renseignements inutiles? Parce qu'il faut bien le dire, la Société de l'assurance automobile du Québec a des renseignements considérables concernant les citoyens.

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina:... vous voyez qu'avec le nouveau texte on a essayé de circonscrire ça. Notre principale préoccupation, c'est de protéger les renseignements nominatifs. Mais, en même temps, il faut bien voir que, si on veut protéger aussi les automobilistes, il faut être capable de donner des renseignements qui permettent d'élucider des vols ou des fraudes. Alors, à quel moment se fait l'équilibre? Vous dites, M. le député de Lévis, qu'on donne des renseignements antérieurs qui seraient inutiles. On ne le sait pas avant que l'enquête commence. Il y a une enquête qui vise, justement, à établir la chaîne de propriété. Alors, si c'est nous qui jugeons, avant de partir, qu'effectivement on n'a pas besoin du troisième propriétaire antérieur, on va nuire à l'enquête tout simplement. On a aimé mieux plutôt circonscrire de façon très étanche la confidentialité de ces documents-là et s'assurer qu'effectivement ils ne servent qu'à ces fins-là. Et on va voir plus tard, M. le député de Lévis, que les contrevenants à ça ont des amendes très fortes.

M. Garon: Où?

M. Vézina: Plus tard.

M. Garon: C'est de ça que la Commission d'accès à l'information se plaint. Elle se plaint qu'il n'y a pas d'amendes pour ça.

M. Vézina: Il y a des amendes pour ça.

M. Garon: Il n'y en avait pas dans le projet de loi. Vous avez des amendements, je suppose?

M. Gélinas: Oui, on a des amendements. Il y avait une amende de prévue...

M. Garon: Parce que c'était une des craintes. On disait: Il s'agit d'une disposition de principe... Même s'il appert de la disposition en cause que les renseignements transmis devront être transmis de façon confidentielle, il ne s'agit que d'une disposition de principe assortie d'aucune sanction et susceptible d'aucun contrôle par la Commission, celle-ci n'ayant juridiction que sur des organismes publics.

M. Vézina: Aux articles 644. 1 et 644. 2, on introduit là, effectivement, des amendes qui sont passablement sévères, qui sont les mêmes que celles de la loi d'accès d'ailleurs.

M. Garon: Moi, je ne comprends pas trop. La Société de l'assurance automobile est un organisme dont la principale fonction est la sécurité routière, puis les accidents d'automobile. Elle n'est pas là pour les vols, puis tout ça. La police fait son travail. Là, c'est parce qu'on sert de renseignements d'un organisme qui est un organisme public, qui a une fin précise. Puis, après ça, parce qu'il existe, parce qu'il a compilé

des données, là on dit: On peut aller fouiller là. Puis, là, on donne une ouverture dans la loi pour tous les organismes privés d'aller fouiller là. Prenons la Loi sur l'impôt. Moi, je l'ai testée, la Loi sur l'impôt, à plusieurs reprises, par exprès, pour voir. Il y a la confidentialité, mais pourquoi? Parce qu'on dit: Les gens donnent toutes sortes de renseignements à l'impôt, ils sont obligés, ils n'ont pas le choix. Mais, à partir de là, par exemple, je n'ai pas vu souvent la Loi sur l'impôt déroger à ça. Pourquoi? On est obligé de donner des renseignements, mais, par ailleurs, les renseignements ne vont pas ailleurs. Si on donne accès au coffret de renseignements, parce que c'est large l'article, n'importe qui peut les demander, un assureur privé, puis tout ça, un expert en sinistres, etc.

M. Gélinas: Non, non, c'est enlevé. On a fait des modifications à l'article actuel. On a enlevé les experts en sinistres. On a enlevé également certains renseignements dont la diffusion du numéro d'identification et la date de naissance. Ça, c'est disparu.

M. Garon: "Un assureur". Les assureurs, pourquoi ont-ils besoin de ça? Ils n'ont pas la charge des vols, eux autres?

M. Gélinas: Mais c'est déjà le cas. C'est déjà le cas dans l'article qui existe à l'heure actuelle. Les assureurs sont compris dans l'article 610 du Code actuel. Si vous regardez le texte actuel à l'article 610: "Ces renseignements peuvent également être communiqués à un assureur lorsque leur communication est nécessaire à une enquête concernant le vol d'un véhicule routier ou une fraude à l'égard d'un tel véhicule." Donc, c'est déjà admis. Le principe est déjà admis dans le Code.

M. Garon: Mais l'article actuel se lit: "Les renseignements concernant le titulaire d'un certificat d'immatriculation peuvent être communiqués par la Régie à une personne qui les demande à titre de propriétaire du véhicule."

M. Gélinas: Ah non! Ça, c'est l'article qui suit. Vous êtes dans le paragraphe 1° toujours.

M. Garon: Oui. C'était ça...

M. Gélinas: Vous êtes toujours dans le paragraphe 1°. Là, c'est le paragraphe 2°.

M. Vézina: "La Société peut également communiquer à".

M. Garon: Et avez-vous demandé l'avis de la Commission d'accès à l'information sur votre nouvelle proposition?

M. Gélinas: Oui, on a demandé l'avis à... Je

veux dire que cette proposition qu'on vous soumet aujourd'hui, c'est une proposition, d'abord, dans un premier temps, qui a été négociée pour ainsi dire non seulement avec les gens du Service anti-crime qu'on a rencontrés, mais également avec les gens du ministère des Communications, la direction de la loi de l'accès et les gens du contentieux du ministère de l'Éducation. On a également vérifié avec les responsables des dispositions pénales au ministère de la Justice, au Bureau des lois, pour s'assurer que le tout était étanche sur le plan pénal et, finalement, on a envoyé le tout, quand on avait ces assurances-là, à la Commission d'accès la semaine dernière. Eux ont dit comme commentaire que c'était un effort louable, mais qu'ils maintenaient leur objection de principe, parce que la Commission d'accès en fait une objection de principe de donner des renseignements à un organisme privé sous prétexte que la loi de l'accès ne s'applique pas aux organismes privés.

M. Garon: Ils ont raison, hein? Moi, je vais vous dire.

M. Gélinas: C'est l'objection de principe de la Commission d'accès.

M. Garon:... comme ministre pendant des années... Parce que, quand vous collectez des renseignements, vous les collectez pour des fins précises. Moi, quand j'étais ministre de l'Agriculture, j'avais des listes de cultivateurs. Combien de députés, même de mon parti, m'ont demandé, des fois, des listes pour pouvoir envoyer des lettres, n'importe quoi. Je refusais, moi. Pourtant, c'était rien que des...

Des voix: Ça, on ne le fait pas.

M. Garon: Non, mais écoutez un peu! J'allais même moins loin que ça. On me demandait des listes de noms, juste pour savoir ceux qui étaient cultivateurs, et je leur disais non. Je refusais de donner toute liste, tout renseignement. Je disais: On a eu ça dans le cadre d'un mandat, je n'ai pas le droit de me servir de ces renseignements-là; si l'IUPA veut vous les donner, ça, c'est une autre affaire; moi, je ne vous les donnerai pas. Il y avait des députés qui étaient furieux contre moi à cause de cela. Je me suis fait des ennemis pour rien, sans doute. Mais, en tout cas, je pensais que c'était la confidentialité des gens et on n'a pas le droit de faire acher les gens pour rien, parce qu'on a des listes, nous autres, qu'on a le devoir d'avoir dans le cadre de notre mandat.

Là, supposons que ça n'existe pas, l'assurance automobile, il faudrait qu'ils s'organisent autrement, les assureurs.

M. Gélinas: Forcément!

M. Garon: Bien alors, là, on se sert d'un organisme qui existe pour créer un régime d'assurance et, après ça, on va essayer de grignoter. Qu'ils fassent donc leur job, les gens qui font des enquêtes!

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, M. le député de Lévis. M. Vézina voudrait...

M. Vézina: M. le député de Lévis, ce n'est pas parce que l'assurance existe qu'on est responsables du registre. C'est la législation qui nous a confié le Bureau des véhicules automobiles et le Code en 1980, en décembre 1980. Tantôt, je vous entendais dire que nous avions la responsabilité de la sécurité routière, soit! Mais nous sommes aussi responsables du registre et de l'immatriculation des véhicules, et les propriétaires de véhicules, quand ils viennent immatriculer un véhicule, ils voudraient qu'on les assure que ce véhicule-là n'a pas été volé.

M. Garon: Ça, c'est correct.

M. Vézina: On a énormément de représentations après, pour dire; Écoutez, vous auriez dû nous renseigner si le véhicule a été volé. Ce qu'on fait, et je vous rassure tout de suite là, on ne donne absolument aucune information. Les adresses, des listes à l'Université Laval ou ailleurs, il y a eu ça à un moment donné. C'est étanche complètement, on respecte ça de façon intégrale et la Commission d'accès nous a dit plusieurs fois qu'on était une Société qui avait, justement, une très bonne performance par rapport à ça. Ce qui est en cause à l'heure actuelle, c'est de protéger le propriétaire d'un véhicule, qui achète un véhicule, contre le fait que ce véhicule aurait pu être volé. Et, encore une fois, on limite ça: il faut que le véhicule routier en question soit l'objet d'une enquête relative à un vol ou à une fraude - c'est juste dans ces cas-là - et on va voir par la suite que, si on s'en sert autrement...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. Vézina. Étant donné l'heure, la commission, officieusement, suspend ses travaux jusqu'après la période de questions.

(Suspension de la séance à 12 h 32)

(Reprise à 17 h 26)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Au moment de la suspension, nous étions à l'article 222 avec un amendement.

M. Garon: On avait vu ça ce matin. On était rendu à demander si le Protecteur du citoyen avait donné une opinion pour dire s'il était toujours d'accord avec votre nouvelle version ou s'il était contre, en principe, encore.

M. Elkas: Qui? Le Protecteur?

M. Garon: Oui.

M. Gélinas: On parlait de la Commission d'accès.

M. Elkas: La Commission d'accès.

M. Garon: Ah! pas le Protecteur du citoyen. C'est ça que je voulais dire, la Commission d'accès à l'information. Je m'excuse.

M. Gélinas: Oui, on nous a indiqué qu'ils avaient pris connaissance des amendements, mais qu'ils maintenaient leur objection de principe quand même.

M. Elkas: Mais ils trouvaient qu'on avait fait...

M. Gélinas:... un effort louable pour restreindre encore la communication de renseignements nominatifs et avec des amendes qui étaient quand même intéressantes. Mais, pour eux, c'est une objection de principe.

M. Garon: Ça m'inquiète, moi, ces affaires-là d'accès aux renseignements. Je regarde la réforme de la santé proposée par le ministre. Les gens vont se promener avec leur carte, tu sais, le dossier médical sur la carte. Imaginez-vous! Moi, je vous disais que quelqu'un me téléphonait qui avait la sclérose en plaques. Ce n'était pas déclaré, c'était à l'état latent. Ça fait deux jobs que la personne perd. Quand les gens vont voir ces affaires-là.. À part ça, quand les informations sont compilées, après ça on les demande. On sait qu'elles sont là, montrez-nous-les. Moi, je dis qu'il faut être le plus restrictif possible parce que, autrement, on monte des dossiers. Avec l'informatique, tout le monde peut pitonner et, après ça, bien, c'est très délicat.

M. Elkas: On a débuté avec un projet, un article qui était...

M. Gélinas: Plus large.

M. Elkas:... pas mal plus large et, après réunion, c'est à peu près aussi loin qu'on peut aller. Ce qui suit aussi, ce sont des amendes. Quelqu'un qui va relâcher de l'information va être puni.

M. Garon: Ce n'est pas assez.

M. Elkas: Je pense que, si on regarde l'ensemble du problème auquel on fait face, on est rendu la capitale des chars volés en Amérique du Nord et on est les seuls qui n'ont pas des règlements qui tracent, d'ailleurs, qui font le suivi de l'automobile. Et ce n'est pas comme si on relâchait le nom et l'âge de la personne. C'est très, très restreint, très restreint.

M. Garon: Oui, mais il y a d'autres raisons que ça. Dans le fond, ailleurs, ils n'ont même pas d'assurance automobile. Ce sont toutes des compagnies privées. On ne peut pas dire que c'est la raison. Mais il y a d'autres raisons. Il y a des façons aussi pour protéger davantage la propriété de l'automobile. Il y a le burinage des vitres, etc. Il y a différentes façons.

M. Elkas: Je comprends, M. le député de Lévis, mais on a choisi, nous, la route de l'assurance automobile du Québec et on est devenus vulnérables. Il n'y a absolument rien qui nous protège. Alors, on essaie d'introduire quelque chose qui va nous permettre de protéger la société.

M. Garon: Sur division.

M. Elkas: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté sur division. Est-ce que l'article 222, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 223.

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant vient compléter l'article 10.1 du Code qui édicté que la Société délivre, dans les cas et aux conditions prévus par règlement...

M. Gélinas: Excusez, j'ai l'article 222.1 à ajouter.

M. Elkas: L'article 222. 1, excusez.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! Il y a un amendement.

M. Gélinas: On voulait le présenter à l'article 223, mais...

Une voix: Un nouvel amendement?

M. Gélinas: C'est lié au port de la ceinture obligatoire, à l'exemption du port de la ceinture

obligatoire, à l'article 616 du Code.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 222.1. Insérer, après l'article 222, le suivant: "222.1 L'article 616 est modifié par l'insertion, dans la troisième ligne du deuxième alinéa et après le nombre "618", des mots "l'exemption du port de la ceinture de sécurité conformément à l'article 398."

M. Gélinas: C'est parce qu'à l'article 223 on était rendus à l'article 618. Or, il faut apporter une modification à l'article 616, tel qu'on l'avait dit l'autre soir.

M. Garon: C'est un amendement à l'article 223?

M. Gélinas: C'est l'article 222.1 et non pas l'article 223. On avait dit l'autre soir qu'il fallait apporter un amendement à l'article 616 pour donner un mandat au Comité médical et optométrique.

M. Garon: Ah! c'est pour ajouter à l'affaire.

M. Gélinas: C'est ça. C'est pour ajouter à l'article 616 le mandat de se prononcer sur les exemptions, pour des certificats médicaux. Donc, c'est à cette étape-ci qu'il faut introduire cet article. Au début, on l'avait prévu à l'article 223, mais c'est vraiment à l'article 222.1 et non pas à l'article 223.1.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 222.1 est adopté. J'appelle l'article 223.

Dispositions réglementaires

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant vient compléter l'article 10.1 du Code qui édicte que la Société délivre, dans les cas et aux conditions prévus par règlement, les pièces énumérées ci-haut. Ces pièces permettent d'accéder au registre d'immatriculation de la Société.

M. Garon: Avez-vous un amendement là?

La Présidente (Mme Bélanger): Il y en a un au paragraphe 9° seulement.

M. Garon: Ah bon! Oui, c'est vrai, c'est...

M. Gélinas: C'est parce qu'on tombe dans la série de pouvoirs habilitants pour les pouvoirs réglementaires et on l'a présenté paragraphe par paragraphe de façon à ce qu'il puisse être adopté de cette façon-là.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous

adoptez quoi là?

M. Garon: Celui qu'on vient de lire.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ne m'avez pas dit lequel vous avez lu.

M. Elkas: L'article 223...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 223.1°.

M. Garon: Je ne prends pas de chance.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: L'article 223.1°. On passe à l'article 223.2°.

M. Garon: L'article 223.1°.

M. Elkas: L'article 223.2°.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 223.2°.

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant fait la concordance avec l'article 10 du Code qui établit que l'immatriculation est l'inscription des renseignements concernant un véhicule routier et son propriétaire au registre de la Société.

M. Garon: Adopté. Ça, c'est évident.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 2°, adopté. Le paragraphe 3°.

M. Elkas: Cette modification vise à étendre le pouvoir actuel de déterminer les renseignements à inscrire sur un certificat d'immatriculation à d'autres pièces.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 4°.

M. Elkas: Les cas de délivrance d'un certificat d'immatriculation temporaire et d'une plaque d'immatriculation amovible sont maintenant prévus au paragraphe 2° de l'article 618 du Code.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 5°.

M. Elkas: Cette modification vise à remplacer la notion du renouvellement de l'immatriculation par le paiement des sommes visées à l'

article 31.1. Puisque l'existence de l'immatriculation sera dorénavant dissociée de celle des pièces qui permettent d'accéder au registre, le nouveau paragraphe 7. 1° permettra d'établir des conditions pour le remplacement des pièces.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 5°, adopté. Le paragraphe 6°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir est nécessaire afin de distinguer l'immatriculation ordinaire qui concerne un véhicule routier et son propriétaire d'avec l'immatriculation effectuée à l'aide d'une plaque d'immatriculation amovible (X) qui peut servir à immatriculer de façon successive plusieurs véhicules routiers d'une même catégorie. Actuellement, les remorques, semi-remorques, châssis de remorque, véhicules de promenade ainsi que certains camions et véhicules commerciaux peuvent être immatriculés à l'aide d'une plaque amovible (X).

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: Considérant le nouvel article 10 du Code qui traite l'immatriculation comme une inscription de renseignements sur un véhicule et son propriétaire et que l'article 10. 2 prévoit un régime particulier d'immatriculation qui se caractérise par la délivrance d'une plaque d'immatriculation amovible susceptible de servir à immatriculer successivement et provisoirement plusieurs véhicules d'une même catégorie, ce nouveau pouvoir vise à prévoir les renseignements concernant ces véhicules et leurs propriétaires ou possesseurs qu'il faudra inscrire au registre d'immatriculation.

M. Garon: Vous ne l'avez pas appelé, Mme la Présidente, cet article-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8.1°.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8. 1°, adopté. Le paragraphe 8. 2°.

M. Elkas: Actuellement, c'est le paragraphe 7° de l'article 618 qui permet d'établir les conditions pour l'obtention d'une plaque d'immatriculation amovible (X). Puisque ce paragraphe est remplacé, il est nécessaire d'avoir un pouvoir habilitant qui concerne spécifiquement l'article 10. 2 du Code. Dans certains cas, il est nécessaire actuellement d'être titulaire d'une licence de commerçants de véhicules routiers pour obtenir une plaque amovible.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8. 2°, adopté. Le paragraphe 8. 3°.

M. Elkas: Actuellement, le paragraphe 8° de l'article 618 du Code permet de fixer les droits exigibles pour l'obtention de l'immatriculation. Le paragraphe 8. 3° reformule ce pouvoir en des termes plus précis et mieux adaptés à la réalité car, techniquement, le montant des droits d'immatriculation pour l'obtention n'est pas fixé directement dans le Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers. C'est plutôt les règles pour calculer ces droits qui y sont édictées.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8. 3°, adopté. J'appelle le paragraphe 8. 4°.

M. Elkas: Actuellement, le paragraphe 8° de l'article 618 permet de fixer les droits exigibles pour le renouvellement d'une plaque d'immatriculation amovible. Le paragraphe 8. 4° reformule ce pouvoir en se référant à la notion de "droits annuels exigibles" au lieu de "droits exigibles pour le renouvellement".

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8. 4°, adopté. J'appelle le paragraphe 8. 5°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir habilitant complète les pouvoirs qui habilitent le gouvernement à fixer les droits d'immatriculation et prescrire les règles de calcul afférentes.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8. 5°, adopté. J'appelle le paragraphe 8. 6°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir vise à renforcer l'assise légale permettant de réglementer l'immatriculation en lot de remorques, semi-remorques et véhicules de promenade appartenant à une personne qui en fait la location pour moins de 12 mois.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8. 6, adopté. J'appelle le paragraphe 8. 7°.

M. Elkas: Ce pouvoir complète l'article 31. 1 du Code édicté par l'article 14 du présent projet de loi.

M. Garon: Le paragraphe 8. 7°, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: C'est un sujet fascinant, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8. 7°, adopté. J'appelle le paragraphe 8. 8°.

M. Elkas: Actuellement, la période de renouvellement de l'immatriculation est de trois mois. Cette période se situe à une époque de l'année qui varie...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, le paragraphe 8. 8°, M. le ministre.

M. Elkas: Le paragraphe 8. 8°...

M. Gélinas: Le paragraphe 8. 8°, c'est bien ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8. 8°.

M. Elkas:... selon différents facteurs qui sont énumérés au paragraphe 8. 8°.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 8. 8°, adopté. Le paragraphe 8. 9°.

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant remplace celui prévu au paragraphe 10° de l'article 618 qui prévoit actuellement des cas d'exemption des droits pour le renouvellement de l'immatriculation d'un véhicule routier comme, par exemple, les remorques et les semi-remorques.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 8. 9° est adopté. J'appelle le paragraphe 9° et il y a un amendement. Au paragraphe 9° de l'article...

M. Gélinas: C'est au paragraphe...

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Gélinas: On est au paragraphe 7°.

Une voix: Le paragraphe 6° dans son ensemble...

La Présidente (Mme Bélanger): O. K. O. K. O. K. Je ne comprends pas, là.

Une voix: Vous amendez le paragraphe 6° dans son ensemble qui introduit tout ça.

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

O. K. Est-ce que le paragraphe 6° dans son ensemble est adopté, avec les 8°, 8. 1°, 8. 2°, 8. 3°, 8. 4°...

Une voix: Est-ce que c'est le paragraphe 6°, ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Gélinas: Le paragraphe 6° de l'article 223.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle le paragraphe 7° de l'article 223.

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance avec l'article 31. 1 du Code et à permettre d'établir des modalités de la variation de la masse nette et non plus seulement des modalités de la diminution de la masse nette.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 7° est adopté. J'appelle le paragraphe 8°.

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance avec les articles 21 et 31. 1 du Code qui supprime désormais la notion de renouvellement de l'immatriculation.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 8° est adopté. J'appelle le paragraphe 9° où il y a un amendement. Au paragraphe 9° de l'article 223, ajouter le paragraphe suivant après le paragraphe 11. 1°:

"11. 2° prévoir les cas et les conditions autorisant la réclamation, à l'expiration des périodes prévues par règlement ou à toute date ultérieure qu'il fixe, du paiement des droits, des frais et de la contribution d'assurance exigibles en vertu de l'article 31.1 et établir les règles de calcul ou fixer le montant exact des sommes réclamées, ainsi que la période maximale sur laquelle peut s'étendre une réclamation."

M. Gélinas: Essentiellement, c'est une modification de concordance avec l'amendement qui a été adopté à l'article 31. 1 pour nous permettre de faire le règlement, justement.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Est-ce que le paragraphe 9° est adopté?

M. Garon: Non, le ministre ne l'a pas présenté encore.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 9°, M. le ministre.

ne le sont pas.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 11° est adopté. J'appelle le paragraphe 12°.

M. Elkas: La première modification est une mesure de concordance avec l'article 31. 1 du Code. Elle vient également préciser davantage le pouvoir habilitant en matière de remboursement de droits d'immatriculation. La deuxième modification permet de réduire les droits d'immatriculation exigibles dans certains cas comme, par exemple, lorsque survient l'interdiction de remettre le véhicule en circulation ou lorsque le propriétaire cède son véhicule.

M. Elkas: Cette disposition effectuée la concordance avec la modification apportée à l'article 11 du Code par l'article 5 du projet de loi. Il s'agit ici de donner au gouvernement le pouvoir de déterminer par règlement les cas où la Société peut délivrer les vignettes d'identification qui pourront dorénavant être apposées sur les plaques d'immatriculation des véhicules équipés de dispositifs d'immobilisation de fau-teuils roulants appartenant aux centres d'accueil et autres, ainsi que les conditions de délivrance de ces vignettes.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 9°, tel qu'amendé, est adopté. J'appelle le paragraphe 10°.

M. Garon: Adopté. C'est permissif, au fond. C'est en vue de permettre. Adopté.

M. Elkas: Actuellement, le paragraphe 13° de l'article 618 permet de restreindre la circulation des véhicules munis de certaines catégories de plaques d'immatriculation. Le paragraphe 13. 1° reprend ce pouvoir habilitant, mais de manière plus exhaustive.
(17 h 45)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 223 dans son ensemble est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez dire? Ça ne veut pas dire grand-chose "de façon plus exhaustive" Il remplace...

La Présidente (Mme Bélanger): Amendé, en plus.

M. Elkas: On va sortir l'article 13.

M. Garon: Tel qu'amendé.

M. Garon: Est-ce que ça change la situation existante?

La Présidente (Mme Bélanger): Tel qu'amendé. J'appelle l'article 224 et il y a un amendement.

M. Gélinas: Un amendement de forme.

M. Gélinas: Il y a des classes qu'on ajoute ici, "selon l'identité de son propriétaire, selon le territoire où il est utilisé ou selon la catégorie de plaque d'immatriculation dont il est muni". À l'heure actuelle, on a des articles du règlement qui prévoient que le véhicule routier de fabrication artisanale ne peut circuler sur un chemin public que si un certificat de vérification mécanique atteste qu'il est conforme au Code de la sécurité routière. On parle également qu'il y a des restrictions à la circulation d'un véhicule antique, ce qu'on appelle un véhicule historique. Donc, ce sont des normes, des prohibitions d'utilisation de circulation d'un véhicule routier selon la catégorie de véhicule auquel il appartient. Ça, ça existe déjà dans le règlement, à l'heure actuelle.

La Présidente (Mme Bélanger): Au paragraphe 1° de l'article 224, remplacer, dans la deuxième ligne du paragraphe 4° de l'article 619 du Code, le nombre "91.1" par le nombre "93.1".

M. Gélinas: C'est une erreur de frappe. On aurait dû lire "93.1" et non pas "91.1".

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement à l'article 224 est adopté. J'appelle l'article 224. M. le ministre.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 10° est adopté. J'appelle le paragraphe 11°.

M. Elkas: Ce pouvoir permettra d'exiger le paiement des droits sur un permis non pas lors de son obtention, mais après son obtention en vertu, cette fois, de l'article 93. 1. Ce pourrait être le cas de la délivrance d'un premier permis de conduire à une personne qui détient depuis deux ans un permis probatoire.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 224, paragraphe 1°?

M. Gélinas: Non, c'est parce qu'ils auraient dû mettre les paragraphes 4. 1° et 4. 2° ensemble, ils les ont mis séparément. Je ne sais pas pourquoi. Mais c'est toujours le même paragraphe 1°. C'est toujours le paragraphe 1°.

La Présidente (Mme Bélanger): O. K. Le paragraphe 1° est adopté. Le paragraphe 4. 1°.

M. Elkas: Il s'agit d'un pouvoir similaire à celui proposé au paragraphe 8. 7° de l'article 618 du Code, sauf que celui-ci prévoit la fréquence du paiement des droits sur les permis.

M. Garon: C'est à cause de votre changement pour l'inscription dans le registre? C'est pour ça?

M. Gélinas: Pardon?

M. Garon: Ici, ce n'est pas à cause de l'inscription dans le registre.

M. Gélinas: "La fréquence à laquelle le paiement des droits exigibles en vertu de l'article 93. 1..." Ça, c'est l'article 93. 1, c'est le renouvellement des permis.

M. Garon: C'est ça. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 4. 1° est adopté. J'appelle le paragraphe 4. 2°.

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant est nécessaire afin de donner suite à l'article 93. 1 du Code.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 4. 2° est adopté. J'appelle le paragraphe 5°.

M. Elkas: Cette modification au paragraphe 5° actuel de l'article 619 du Code vise à compléter les pouvoirs en matière de remboursement des droits sur les permis et à faire la concordance avec l'article 93. 1.

Une voix: Le paragraphe 2° qui modifie le sous-paragraphe 5°.

La Présidente (Mme Bélanger): O. K. Alors, ça, c'est le paragraphe 2° qui modifie le sous-paragraphe 5°.

Une voix: C'est bien ça.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le

paragraphe 5° est adopté. Le paragraphe 5. 1°.

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant vise à réduire les droits exigibles en vertu de l'article 93. 1 dans le cas, par exemple, de la suspension ou du renoncement à un permis.

M. Gélinas: Après ça, on ajoute un paragraphe 5. 2°.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, c'est le paragraphe 5. 1°.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, au paragraphe 2°, après le paragraphe 5. 1°, on ajoute le paragraphe 5. 2°. L'amendement: Au paragraphe 2° de l'article 224, ajouter le paragraphe suivant après le paragraphe 5. 1°:

"5. 2° prévoit les cas et les conditions autorisant la réclamation, à l'expiration des périodes prévues par règlement ou à toute date ultérieure qu'il fixe, du paiement des droits, des frais et de la contribution d'assurance exigibles en vertu de l'article 93. 1 et établir les règles de calcul ou fixer le montant exact des sommes réclamées, ainsi que la période maximale sur laquelle peut s'étendre une réclamation."

M. Gélinas: Il s'agit d'un amendement similaire à celui qu'on vient d'adopter pour l'immatriculation dans l'article précédent.

M. Garon: Comment ça? Est-ce que le papier a changé? C'était marqué: Paragraphe 5. 2°...

M. Gélinas: On ajoute un paragraphe 5. 2°.

M. Garon: Avant, c'était marqué autre chose. C'était marqué: "5..."

M. Gélinas: Avant ça, on avait mis "5. 5°". C'est une erreur. C'est pour ça. On l'a modifié.

M. Garon: Ah! C'est une erreur. C'est ça. O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle le paragraphe 6°. C'est le paragraphe 3° qui appelle le sous-paragraphe 6°.

Une voix: Le paragraphe 2° amendé, le deuxième paragraphe amendé, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le deuxième paragraphe amendé, adopté.

M. Elkas: Il s'agit d'un pouvoir habilitant similaire à celui proposé au paragraphe 7° de l'article 618 du Code pour l'immatriculation sauf que celui-ci concerne les permis.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 6° est adopté. Le paragraphe 6. 1°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir vise à laisser un laps de temps minimum entre deux examens.

M. Garon: Ah! Ah! Il ne peut pas recommencer autant qu'il veut.

M. Elkas: Non, non, non. Je pense que ça va mettre de la pression, ça va inciter à ce qu'ils apprennent au début, surtout, au niveau des nouveaux arrivés. Je ne veux pas signaler, pointer des jeunes, mais les jeunes vont être portés à vraiment apprendre le Code avant d'aller aux examens. Il est évident, sachant que c'est un mois avant qu'ils reprennent, je pense, qu'ils vont vouloir passer la première fois.

M. Garon: Combien ça coûte, ça, passer les examens?

M. Vézina: Ce que je voulais spécifier, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina:... c'est qu'à l'heure actuelle il n'y a rien dans la loi qui nous donne un pouvoir réglementaire sur le fait de laisser une période. Ce qu'on faisait de façon administrative, c'est qu'on laissait sept jours et on disait: Tu ne reviens pas avant sept jours. C'était une question de rendez-vous. Mais, là, il y a des gens qui faisaient des marathons: à tous les sept jours, cinq fois, six fois. Alors, ce qu'on veut maintenant, c'est mettre une période d'un mois et dire: Écoute, si tu bloques ton examen pratique, va pratiquer un mois avec quelqu'un qui a un permis et reviens dans un mois. C'est tout.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 6. 1° est adopté. J'appelle le paragraphe 6. 2°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir vise à donner une assise légale à la pratique administrative de prévoir la réussite d'un examen de compétence additionnelle après avoir échoué un examen de compétence pour obtenir un permis de conduire.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 6. 2° est adopté. J'appelle le paragraphe 6. 3°.

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant est une mesure de concordance avec l'article 67 du Code qui est modifié par l'article 30 du présent projet de loi.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 6. 3° est adopté. J'appelle le paragraphe 6. 4°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir habilitant permettra la mise en place du nouveau permis probatoire. Il complète notamment l'article 66 du Code.

M. Garon: Qu'est-ce que vous visez à faire par ça quand on dit: "les cas où cette période est réduite et les modalités permettant cette réduction"? La période probatoire ne serait pas la même pour tout le monde?

M. Elkas: Pardon? C'est pour le tout nouveau.

M. Garon: Quand on dit: "déterminer, pour l'obtention d'un permis de conduire en application de l'un des articles [...] la période pendant laquelle une personne doit avoir été titulaire d'un permis probatoire et établir les cas où cette période est réduite et les modalités permettant cette réduction", pourquoi? Ce n'est pas la même période probatoire pour tout le monde?

M. Vézina: En fait, les permis...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Mme la Présidente, M. le député de Lévis, le permis probatoire, c'est la même chose pour tout le monde, c'est deux ans, sauf qu'il peut arriver, dans certaines circonstances, que quelqu'un, par exemple, arrive de l'Ontario et ait déjà un an de pratique. Est-ce qu'on va lui imposer deux ans de permis probatoire? Non, on va réduire la période d'un an parce qu'il a déjà un an de pratique. Autrement dit, on...

M. Garon: Oui, mais allez-vous exiger qu'il parle le français un peu?

M. Vézina: Ha, ha, ha! C'est une autre question, M. le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas pertinent.

M. Garon: Tout d'un coup il ne comprend pas nos signes?

M. Elkas: Il comprend les pictogrammes.

M. Garon: Je ne sais pas, des fois, c'est marqué: "minimum", "maximum".

M. Elkas: "Construction, danger".

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est parce que le ministre a déjà dit que c'était dangereux, des panneaux français. Alors, il va falloir apprendre le français à ceux qui veulent conduire sur nos routes.

M. Elkas: Non, non, non. Une minute! Je n'ai pas dit que c'était dangereux.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je veux faire le point. Savez-vous que, quand j'étais maire, j'étais tellement préoccupé par les gens qui faisaient de la vitesse dans les rues résidentielles que je voulais me servir des mots qui attireraient leur attention. Les pictogrammes, souvent, ce n'est pas assez. Je voulais dire: Maudit, ralentissez. Et, là, j'aurais attiré leur attention. Dire la même chose en anglais: "Damn it, slow down".

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est ce que le paragraphe 3° avec ses sous-paragraphe sont adoptés?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle le paragraphe 4°.

M. Elkas: Cette modification vise à compléter les mesures pour mettre en place le permis probatoire.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 4° est adopté sur division. J'appelle le paragraphe 5°.

M. Elkas: Cette modification vise à enlever le membre de phrase qui obligerait actuellement à préciser dans le règlement les cas où une personne atteinte d'une maladie, d'une déficience ou se trouvant dans une situation considérée comme étant relativement incompatible avec la conduite d'un véhicule peut obtenir un permis ainsi que les conditions que cette personne doit alors remplir. Cette disposition n'est pas appliquée parce qu'elle pénaliserait les personnes que la Société jugerait aptes à conduire, mais qui ne seraient pas visées dans une liste de cas qu'il serait difficile d'énumérer de façon exhaustive. De plus, cette modification vise à remplacer l'expression "absolument incompatible" par l'expression "relativement incompatible" pour la concordance avec l'article 83 du Code modifié par l'article 37 du projet de loi.

M. Garon: Adopté.

(18 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 5°, adopté. J'appelle le paragraphe 6°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir vient compléter le nouveau pouvoir de suspension prévu à l'article 191. 2 du Code.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 6°... Attendez un peu!

Une voix: Le paragraphe 6° 9. 1°.

M. Elkas: Le paragraphe 6° 9. 2°.

M. Gélinas: C'est au paragraphe 9°. Ça, c'est le paragraphe 6°.

Une voix: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! Au paragraphe 9°, il y avait un amendement.

M. Gélinas: Au paragraphe 9°.

M. Vézina: Oui, mais c'est au paragraphe 9°. On n'est pas rendus au paragraphe 9°.

M. Gélinas: On est au sous-paragraphe 9°.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah non! O. K. On est au paragraphe 6° 9. 1°. Alors, là, c'est le paragraphe 6° 9. 2°.

M. Elkas: Ce pouvoir permettra de faire des ajustements aux articles 110 à 117 qui traitent du système de points d'inaptitude afin de mettre en place le permis probatoire.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 6° 9. 2° est adopté sur division. Le paragraphe 6° 9. 3°.

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant vise à mettre en place le nouveau permis probatoire. Sur division.

M. Gélinas: Ha, ha, ha! Sur division.

M. Garon: Quoi? Qu'est-ce qu'il y a?

Une voix: Sur division.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 6° 9. 3°, sur division. Le paragraphe 6° avec ses sous-paragraphe sont adoptés sur

division. J'appelle le paragraphe 7°.

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance, au niveau des pouvoirs habilitants du gouvernement, avec les modifications aux articles 128 et 129 du Code.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 7° est adopté. J'appelle le paragraphe 8°.

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance, au niveau des pouvoirs habilitants du gouvernement, avec les modifications aux articles 128 et 129 du Code.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8° est adopté. J'appelle le paragraphe 9° et il y a un amendement. Remplacer le paragraphe 9° de l'article 224 par le suivant: "9° par le remplacement, dans la troisième ligne du paragraphe 23°, du mot "deuxième" par le mot "cinquième". Me Gélinas.

M. Gélinas: Ceci fera en sorte que le paragraphe 23° se lira dorénavant comme suit: "prévoir dans quels cas et à quelles conditions une personne peut être titulaire de plus d'un permis de conduire dans les cas prévus au cinquième alinéa de l'article 94", et non pas au deuxième. C'est une modification de concordance avec les modifications apportées à l'article 94.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Le paragraphe 9°.

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance avec la modification à l'article 94 du Code.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 9° amendé, adopté sur division.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 224 est adopté sur division.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Amendé.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 225.

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant remplace celui actuellement prévu au paragraphe 8° de l'article 618 du Code et tient compte de la suppression de la notion du renouvellement de l'immatriculation.

M. Garon: Est-ce que ça touche la contribution d'assurance, ça, ici?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: Non, les droits exigibles ne touchent jamais les contributions d'assurance. C'est toujours les droits comme tels.

M. Garon: Pour le permis, la plaque elle-même.

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: Le droit d'avoir une automobile.

Une voix: Les droits d'immatriculation.

M. Gélinas: C'est ça.

Une voix: Les droits de permis.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 619.1 est adopté. L'article 619.2.

M. Elkas: Ce pouvoir habilitant remplace celui actuellement prévu au paragraphe 4° de l'article 619 du Code et tient compte des droits exigibles en vertu de l'article 93.1 du Code.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 619.2, adopté. L'article 619.3.

M. Garon: Ouf!

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, ouf!

M. Garon: Bon, attendez un peu. On va le lire. On va commencer par quoi, là?

M. Elkas: À l'heure actuelle, la grande majorité des droits exigibles lors de l'obtention d'une immatriculation ou d'un permis de conduire ne sont pas fixés directement dans les règlements. C'est plutôt les règles de calcul de ces droits qui y sont prévues parce que le montant de ces droits varie en fonction de facteurs qui dépendent en totalité ou en partie des demandeurs de permis et des propriétaires de véhicules comme, par exemple, le temps à écouler entre la date de la demande et la date du prochain paiement. Jusqu'à maintenant, ces règles de calcul étaient considérées comme des mesures

accessoires prises en vertu du paragraphe 8° de l'article 618 et du paragraphe 4° de l'article 619 du Code qui permettent de fixer des droits. Cette modification vise donc à donner à ces règles de calcul une assise légale plus solide considérant leur importance dans la réalité.

M. Garon: Est-ce que ça change la situation actuelle?

M. Gélinas: Non, ça ne change pas la situation actuelle. C'est qu'à l'heure actuelle toutes ces règles-là se retrouvent dans le règlement, mais c'est qu'à chaque fois qu'on va au Bureau des règlements, lorsqu'on fait des modifications, on nous indique que ce serait préférable que, pour ce qu'on a toujours considéré comme étant de l'accessoire au pouvoir habilitant de fixer des droits, on puisse obtenir des assises légales plus fortes, parce que ce sont des règles de calcul qui sont quand même importantes dans la détermination des droits à payer. Et c'est dans ce sens-là qu'on a voulu rectifier le tir pour répondre à une exigence du Bureau des règlements, justement, pour que ça apparaisse dorénavant dans la loi.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 6193, adopté. Alors, l'article 225 est adopté dans son ensemble.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 226.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir vise à permettre à ces associations de se porter caution pour leurs membres. Il fait également la concordance avec le nouvel article 160. 1 du Code. Ah! Ça, c'est les associations de commerçants ou de recycleurs.

M. Garon: Ah! Caution pour l'assurance ou bien... C'est pour ça?

M. Elkas: Oui. On l'avait traité au début.

M. Garon: C'est pour l'assurance, les 50 000 \$?

M. Vézina: C'est que, effectivement, ils doivent avoir un dépôt pour avoir une licence, pour avoir un permis. Puis, il y a des associations qui se portaient garantes pour leurs membres. C'est de là que ça provient.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 226 est adopté. J'appelle l'article 227. M. le ministre.

M. le ministre, on est rendus à l'article 227.

M. Elkas: Je m'excuse, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 227.

M. Elkas: À l'article 227, il s'agit d'une mesure de concordance avec le projet de loi d'application de la Loi sur l'organisation territoriale municipale. C'est sur les chemins publics?

Mme Bilodeau: Oui, c'est ça qu'on remplace, cités, villes, villages.

M. Elkas: Cités, villes, villages, chemins publics. Le kit.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 227, premier paragraphe.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 227, deuxième paragraphe.

Mme Bilodeau: Excusez-moi, Mme la Présidente, on a un amendement...

La Présidente (Mme Bélanger): Au deuxième paragraphe?

Mme Bilodeau:... qui vise à ajouter un paragraphe.

M. Garon: Qu'on a ou qu'on n'a pas?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on peut avoir l'amendement?

M. Garon: On ne l'a pas, hein?

M. Elkas: M. le député de Lévis l'a.

Mme Bilodeau: Juste une minute.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que c'est à l'article 227, premier paragraphe?

Mme Bilodeau: J'ajoute un paragraphe 2. 1° que je vais vous remettre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là, c'est le deuxième paragraphe. Il n'y a pas d'amendement encore. Ça va être à 2. 1°.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement va être au paragraphe 2. 1°. Là, c'est l'article 227, deuxième paragraphe.

M. Garon: C'est-y correct?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Garon: Le ministre n'a pas parlé.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, le ministre n'a pas parlé.

M. Elkas: L'article 227?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 227, deuxième paragraphe.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec la modification de la définition de "véhicule hors normes" dans l'article 462.

Mme Bilodeau: C'est ça.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 227, deuxième paragraphe, adopté. Il y a un amendement pour un deuxième paragraphe, 2.1°. Ajouter, après le paragraphe 2° de l'article 227, le paragraphe suivant: "2. 1° par la suppression, dans le paragraphe...

M. Garon: On ne l'a pas, lui, hein?

La Présidente (Mme Bélanger):... 19°, des mots "et désigner une personne habilitée à le délivrer".

Mme Bilodeau: C'est un amendement de concordance...

M. Garon: Il a une bonne soirée en perspective. Vous avez une bonne nuit en perspective.

Une voix: Il fait son rapport de nuit.

La Présidente (Mme Bélanger): Il ne faut pas les plaindre. Après ça, ils vont être en vacances.

Mme Bilodeau: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau:... c'est un amendement de concordance avec l'article 167, qui modifie l'article 463, qui est suspendu présentement, mais qui vise à indiquer dans la loi que c'est la Société qui délivre les permis spéciaux. Conséquemment, il est inutile de prévoir dans le pouvoir réglementaire qu'on va désigner une personne habilitée à délivrer le permis spécial. C'est toujours la Société. Ça va être inscrit dans la loi. Ça ne sera plus nécessaire de le prévoir par règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors, le paragraphe 2. 1°, adopté? (18 h 15)

M. Garon: Adopté, l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté, au paragraphe 2. 1°. Troisième paragraphe, à l'article 227.

M. Elkas: Cette disposition s'inspire du paragraphe 19° pour permettre au gouvernement de réglementer les formalités de délivrance de permis d'escorte.

La Présidente (Mme Bélanger): Le troisième paragraphe est adopté.

M. Garon: Vous avez changé de joueur, là. Vous avez changé de ligne d'avant. Vous restez au centre, mais vous avez changé d'ailier, sans dire un mot.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Là, je ne comprends pas. Troisième paragraphe... Ah! C'est le troisième paragraphe qui appelait le paragraphe 20. 1°.

Mme Bilodeau: C'est ça.

M. Elkas: Là, c'est le paragraphe 20. 2°.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, le troisième paragraphe appelle le paragraphe 20. 2°.

Mme Bilodeau: C'est ça, madame.

M. Elkas: Cette modification vise à permettre au gouvernement de réglementer les escortes pour véhicules hors normes, notamment de déterminer les conditions de délivrance et d'exploitation de permis d'escorte ainsi que les droits et les cautionnements exigés. Il est envisagé d'exiger une escorte dans certains cas de véhicules hors normes circulant en vertu de permis spéciaux. Dans ce cas, l'escorte sera assujéti à une réglementation, notamment à l'obligation de faire rapport du transport au terme du voyage sous escorte.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 20. 2°, sous-paragraphe 3°, adopté. Le paragraphe 20. 3°, sous-paragraphe 3°. Ça commence à être...

M. Elkas: Cette modification permettra de déterminer dans un Règlement sur les escortes routières quelles seront, parmi ses dispositions, celles dont la violation constituera une infraction. Vous allez m'avoir, vous autres, hein?

M. Garon: Mais, là, est-ce que c'est normal de déterminer des infractions par règlement plutôt que dans la loi?

Mme Bilodeau: Il y a plusieurs dispositions habilitantes réglementaires qui visent à déterminer par règlement les cas d'infraction plutôt d'ordre technique. C'est le cas en matière de vérification mécanique. On l'a vu tout à l'heure sous un autre sujet. C'est le cas pour les permis spéciaux également. Alors, il s'agit simplement d'habiliter la possibilité de créer des infractions, mais les amendes sont toujours dans le Code. Tout ce que le...

M. Garon: Ce n'est pas ça. Ce que je veux dire, c'est qu'on est toujours en vertu du principe que nul n'est censé ignorer la loi. C'est un beau principe. Mais quand vous regardez tout ça et qu'on change les infractions par règlement, ça a un caractère d'instabilité. Quand c'est par la loi, c'est plus stable, mais, par règlement, ça peut changer n'importe quand.

Mme Bilodeau: Vous savez que les règlements sont assujettis maintenant à la Loi sur les règlements...

M. Garon: Oui, mais...

Mme Bilodeau:... qui prévoit toute une procédure pour leur adoption et un délai de républication de 45 jours.

M. Garon: Où?

Mme Bilodeau: Pardon?

M. Garon: Dans la **Gazette officielle**.

Mme Bilodeau: Dans la **Gazette officielle**.

M. Garon: Oui, mais...

Mme Bilodeau: Également, vous savez qu'en ce qui concerne ce règlement-ci, notamment, les conditions d'obtention, les conditions attachées au permis sont prévues par règlement. Donc, les infractions qui sont reliées à ça, c'est logique de prévoir ça dans le même texte.

M. Garon: Combien ça fait de temps, M. le ministre, Mme la Présidente, que vous n'avez pas lu la **Gazette officielle**? La dernière fois que vous avez lu la **Gazette officielle**, c'est quand?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Hein?

M. Elkas: La dernière fois?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous n'êtes pas obligé de répondre, M. le ministre.

M. Garon: L'avez-vous déjà lue?

M. Elkas: Bien oui, je la lis, mais la dernière fois, je ne peux pas vous dire.

M. Garon: Ça fait trop longtemps. Imaginez-vous tout ce que vous avez perdu comme renseignements...

M. Elkas: Non, c'est que...

M. Garon:... au cours de ces semaines ou de ces mois, que vous êtes supposé savoir.

M. Elkas: Des fois, on nous donne une copie de l'article dans la **Gazette officielle** et on en fait la lecture.

M. Garon: C'est dans ce sens-là que je dis que c'est... Moi, je la regarde, mais j'ai de la misère à suivre le fil. Il en sort en péché, je vous dis.

La Présidente (Mme Bélanger): Quand des commentants me disent que ça a paru dans la **Gazette officielle**, je vérifie si c'est vrai.

M. Garon: Les plus importantes, ce sont celles qu'il y a entre le 20 juin et le 1er août; c'est là que le gouvernement passe les "passes".

M. Elkas: Passe les "passes". Ha, ha, ha!

Mme Bilodeau: On voit qu'il lit la **Gazette**.

La Présidente (Mme Bélanger): On va surveiller ça.

M. Elkas: Sont-elles au moins intéressantes?

M. Garon: Bien non, c'est parce que-

Une voix: C'est les plus intéressantes.

M. Garon: C'est les plus intéressantes.

M. Elkas: Y en a-t-il des bonnes?

M. Garon: C'est là, par exemple, qu'ils changent de ministre, et il arrive toutes sortes d'affaires.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce qu'il y a des ministres qui partent en vacances.

M. Garon: Ah oui! Là, les tarifs augmentent, comme l'immatriculation et les permis, ça a été annoncé dans la **Gazette officielle**.

M. Elkas: Ils ont changé de ministre, c'est

vrai. Pas changé, délégué les pouvoirs pendant une petite crise.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Les pouvoirs...

La Présidente (Mme Bélanger): Avant la crise.

M. Elkas: Avant la crise.

M. Garon: Le grand spécialiste de ça, je peux vous dire, c'est là que j'ai connu le truc, c'est Pierre de Bané. Lui, toutes les décisions importantes se passaient habituellement entre le 30 juin et le 15 juillet, quand il savait que tout le monde était en vacances. Et ceux qui n'étaient pas en vacances, je pense qu'il leur payait des vacances pour être bien certain qu'il n'y ait personne qui voie ce qui se passe. C'est vrai, ça, je ne vous conte pas de blagues. Je m'en suis aperçu, il fallait que j'aie des yeux tout le tour de la tête.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si on revenait à notre paragraphe 20 3°.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le sous-paragraphe 20. 3° est adopté.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division, le sous-paragraphe 20. 3°. J'appelle le sous-paragraphe 20. 4°.

M. Garon: Sur division, parce que je n'ai pas beaucoup confiance dans les affaires dans la *Gazette officielle*. Moi, quand je faisais des lois, j'en mettais le moins possible dans les règlements. Même, regardez la protection du territoire agricole, à part quasiment du tarif des pages photographiées, là...

M. Elkas: Il faut garder l'emploi, ici.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Il faut les garder employés, hein?

M. Garon: N'ayez pas peur, ils ont de l'ouvrage en masse.

Une voix: Avez-vous peur que je chôme, M. le ministre?

M. Garon: Hein? Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est fait. C'était fait, ça, l'article 20. 3° sur division. Alors,

l'article 20. 4°, M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à permettre au gouvernement d'établir des normes de circulation pour la machinerie agricole. C'est important, ça. Notre gars va pouvoir arrêter son camion pour... sortir le bétail.

M. Garon: Ça, c'est pour la machinerie agricole? Ça aussi, par règlement, ça les inquiète. Je peux vous dire qu'ils sont très inquiets. Les cultivateurs, ils disent: Ça vous nous arriver à un moment donné, ça va être une "passe" et on ne le verra pas, on ne le saura pas.

M. Vaillancourt (Guy): Dans l'ancienne directive sur les permis spéciaux, les propriétaires de machinerie agricole, les cultivateurs, étaient obligés d'obtenir un permis. Il n'y en a pas la moitié, pas le tiers qui en avaient, de ces permis-là. Avec la nouvelle directive sur les permis spéciaux, en consultation avec les gens de la Société de l'assurance, il a été convenu que, plutôt que de lui émettre un permis, une formalité pour le cultivateur, de lui émettre des règles de circulation,

M. Garon: Je comprends ce que vous voulez dire. Ce n'est pas ça. C'est que, quand il y a des changements dans ces règlements-là, ça les inquiète toujours beaucoup.

M. Elkas: Il faudrait les aviser d'une façon... vulgariser ce que... Tu as raison.

M. Garon: Je dirais: Pas rien que ça. Ce n'est pas de les aviser; c'est, au moment où c'est fait, de les consulter. Parce que souvent, quelqu'un lit quelque chose tout seul et il part et il interprète ça de telle façon. Des fois, ce n'est même pas ça que ça veut dire et les gens sont tout inquiets, ils vont dire: Qu'est-ce qui me tombe sur la tête? Souvent, des fois, il s'agit uniquement que les gens soient au courant et, après ça, ils se l'expliquent. Mais je comprends que c'est un pouvoir habilitant. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le paragraphe 3° dans son ensemble est adopté sur division?

M. Garon: Est-ce que c'est sur division? Lequel? Là, je suis mélangé.

La Présidente (Mme Bélanger): Les paragraphes qu'il faut qu'ils paraissent dans la *Gazette officielle*, M. le député de Lévis, que vous avez adoptés sur division.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 3° est adopté sur division. J'appelle

le paragraphe 4°.

M. Garon: Dans le doute, dans l'Opposition, on est mieux de voter sur division.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec la modification de la définition de véhicule hors normes dans l'article 462.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que, quand vous allez être au pouvoir, vous ne vous en souviendrez pas que vous avez voté sur division.

M. Garon: Vous avez des chercheurs, à ce moment-là, qui lisent tout ce qu'on a dit quand on était dans l'Opposition pour voir si on fait la même chose une fois au pouvoir.

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

M. Garon: Ah! Je me suis fait dire ça, des fois, mais comme je n'avais pas été dans l'Opposition avant, moi, je disais: Qu'est-ce que vous voulez?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça, puis, là, vous allez l'avoir été.

M. Garon: Hein? Je vais l'avoir été. Oui, oui. Mais je dois vous dire qu'à cette période-ci je n'envie pas le pouvoir.

La Présidente (Mme Bélanger): Non?

M. Garon: J'ai connu, moi, 1981-1982 et je vois 1991 s'en venir, je peux vous dire: Attachez vos tuques, puis vos ceintures; vous avez une période très dure.

M. Elkas: Moi, je n'ai jamais connu le beau temps depuis mon arrivée. Ha, ha, ha!

M. Garon: Ha, ha, ha! Vous, vous avez été maire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, c'est vrai, M. le ministre!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, vous avez mangé votre bonne période avant, comme maire.

M. Elkas: Bonne période?

M. Garon: Comme maire!

M. Elkas: Je vais vous conter qu'est-ce qui m'est arrivé comme maire. Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne le sais pas?

M. Elkas: Maire, c'était beau, mais, tu sais, à la CUM, c'était autre chose.

M. Garon: À la CUM, j'aimerais ça que vous me contiez votre réunion d'hier au Conseil métropolitain de transport.

M. Elkas: Je vais te conter ça, moi.

M. Garon: Il paraît que vous n'êtes pas allés bien loin dans l'agenda.

M. Elkas: Pas loin. Ça a bien été...

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Ça a bien été. Ha, ha, ha! Ils sont tous d'accord d'ajourner au 18.

M. Garon: Hein? La loi, ça pressait à mort. Depuis ce temps-là, il y a combien de réunions qui ont marché?

M. Elkas: Bien, je vais vous dire que ça prenait des partenaires dans cette affaire-là, il fallait qu'ils soient là. Il y avait des élections municipales, ce n'était pas sûr que les mêmes joueurs étaient pour être là.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là, de toute façon, on n'est pas dans ce projet de loi-là; on est dans la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

M. Elkas: Non, on s'excuse, Mme la Présidente. On en reparlera plus tard. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on était au paragraphe 4° de l'article 227.

M. Elkas: Je viens de le lire.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 4° est adopté. Le paragraphe 5°.

M. Elkas: Cette modification fait la concordance avec les nouveaux articles 546. 3 et 546. 5 du Code qui introduisent le concept de l'expertise technique.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 5°, adopté. J'appelle le paragraphe 6°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir habilitant complète les nouvelles normes concernant les véhicules routiers accidentés prévues aux articles 546. 1 à 546. 7 du Code.

M. Garon: Adopté

M. Elkas: Ce nouveau...

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 6° 31. 2°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir habilitant complète les nouvelles normes concernant les véhicules routiers accidentés.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 6°, adopté dans son ensemble. Le paragraphe 7°.

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance avec les nouvelles...

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a le 31. 1° et le 31. 2° qu'on a faits.

M. Elkas:... normes concernant les véhicules routiers accidentés.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 7° est adopté. J'appelle Le paragraphe 8°.

M. Elkas: Cette modification vise à prévoir la violation des conditions se rattachant à un permis spécial de circulation relatif non seulement à un ensemble de véhicules routiers, mais également à de simples véhicules routiers, puisque le permis spécial de circulation peut aussi être délivré pour ce type de véhicule.

M. Garon: Ça se "peut-u"? Ça veut dire quoi, ça, "un permis spécial de circulation relatif à une certaine catégorie de véhicules routiers ou d'ensembles de véhicules routiers dont la violation constitue un infraction"? Ça veut dire quoi, cette affaire-là?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau?

Mme Bilodeau: C'est que ça vise non seulement une catégorie de véhicules qui peut être des camions, par exemple, mais ça vise des ensembles de véhicules routiers, à savoir: remorques, semi-remorques...

Une voix: Ou un véhicule routier.

Mme Bilodeau: ...ou un véhicule routier. Alors, c'est un ajustement qu'on fait.

M. Garon: Ah oui! Non, mais c'est parce qu'il y a un ensemble de véhicules routiers. C'est quoi, un ensemble pour les véhicules particuliers? Quelle différence, dans ce cas-là?

Mme Bilodeau: Un ensemble de véhicules? Ça peut se composer de deux véhicules, remorques, semi-remorques; il peut y avoir un véhicule routier également; ça peut être un ensemble de véhicules routiers.

M. Garon: Oui, O. K. O. K. Adopté.

Mme Bilodeau: C'est un ajustement.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 8° est adopté. J'appelle le paragraphe 9°.

M. Elkas: La suppression du paragraphe 45° est une mesure de concordance avec les modifications apportées à l'article 519. 2 du Code par l'article 198 du projet de loi. La suppression du paragraphe 46° est une mesure de concordance avec l'article 1 du Code.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 9° est adopté. J'appelle le paragraphe 10°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir permettra de simplifier le processus d'application des normes prévues pour la vérification mécanique des véhicules routiers. Mme la Présidente, il est 18 h 30, mais est-ce qu'on peut continuer? Non.

La Présidente (Mme Bélanger): On revient à 20 heures, de toute façon.

Une voix: Il n'en reste pas beaucoup, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Il y en a encore beaucoup.

M. Gélinas: Il reste 31 articles. C'est fini, ça.

M. Elkas: On va se permettre un...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça veut dire quoi, Me Gélinas? Monsieur... comment? Lacroix?

M. Lalonde: Ça veut dire que, quand...

La Présidente (Mme Bélanger): Lalonde.

M. Lalonde:... des provinces ou des États, ou des pays comme les États-Unis adoptent des programmes obligatoires de vérification mécanique qui ressemblent pratiquement à celui du Québec, on peut les reconnaître comme étant des équivalences.

M. Garon: On les applique?

M. Lalonde: On les reconnaît comme étant équivalents à ceux du Québec.

M. Garon: Quand ils sont faits ailleurs.

M. Lalande: Oui.

M. Garon: Alors, quand ils ont fait la vérification ailleurs, vous reconnaissez ce qui a été fait ailleurs.

M. Lalande: Oui, c'est ça.

M. Garon: Adopté!

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 10°, adopté. L'article 227 dans son ensemble, adopté...

M. Garon: Oui, on a toujours été pour, partout.

La Présidente (Mme Bélanger):... amendé?

M. Garon: Adopté.

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

(Suspension de la séance à 18 h 32)

(Reprise à 20 h 18)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Lors de la suspension des travaux, nous étions à l'article 228. M. le ministre.

Pouvoirs attribués à la Société

M. Garon: Pourquoi vous le dites au ministre seulement? C'est parce qu'il n'y a rien que lui qui ne le sait pas?

M. Elkas: Quel article?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, je veux qu'il fasse les commentaires sur l'article 228.

Une voix: L'article 228.

La Présidente (Mme Bélanger): Nous avons adopté l'article 227. L'article 228, premier paragraphe.

M. Elkas: Une minute, j'ai ça ici. Cette modification est une mesure de concordance avec la suppression de la notion du renouvellement de l'immatriculation.

M. Garon: En fait, il semble que tous les articles soient des articles de concordance. C'est concordance tout le temps.

M. Gélinas: Bien, à cette étape-ci, c'est parce qu'on se trouve à répéter plusieurs des articles dans les pouvoirs habilitants. C'est pour ça.

M. Elkas: C'est les pouvoirs habilitants.

M. Garon: Ah bon. "La Régie peut, par règlement..."

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, premier paragraphe adopté?

M. Garon: Attendez un peu. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le premier paragraphe est adopté. J'appelle le deuxième paragraphe. M. le ministre.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir permettra de compléter le nouvel article 31. 1 du Code.

M. Garon: "Fixer les frais supplémentaires exigibles..." Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 2° est adopté. J'appelle le paragraphe 3°.

M. Elkas: Cette modification tient compte des droits exigibles en vertu de l'article 93. 1 du Code.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 3°, adopté. J'appelle le paragraphe 3. 1°.

M. Elkas: Ce nouveau pouvoir habilitant permettra de compléter le nouvel article 31. 1 du Code.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 3. 1° est adopté. J'appelle le paragraphe 4. 1°.

M. Elkas: Ce nouvel article est une mesure de concordance avec l'article 10. 1 du Code.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 4. 1° est adopté. J'appelle le paragraphe 5° où il y a un amendement. À l'article 228, remplacer, dans la quatrième ligne du paragraphe 5°, le mot "certificat" par le mot "certificat". Une faute d'orthographe, une faute de frappe.

M. Gélinas: C'est ça.

M. Elkas: Cette modification fait la concordance avec l'article 37 du Code.

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

M. Garon: Êtes-vous sûr que c'est pour faire la concordance quo vous faites l'amendement?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais l'amendement...

M. Garon: L'amendement adopté, disons.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, bon.

M. Garon: Puis après ça?

La Présidente (Mme Bélanger): J'espère. Alors, paragraphe 5°, M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification fait la concordance avec le nouvel article 37 du Code.

M. Garon: Mais, là, considérez-vous qu'une plaque d'immatriculation est éternelle?

La Présidente (Mme Bélanger): Temporaire.

M. Garon: Alors, vous ne la remplacez jamais, parce que vous chargez quelque chose pour la remplacer.

M. Elkas: Ha, ha, ha! Oui, c'est vrai, 10 \$.

M. Garon: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Il y en a combien, 30 %?

M. Vézina: Non, il y en avait 25 % en 1989. On doit être un petit peu en bas de 25 % qui sont de 1979.

M. Elkas: Des comme les tiennes, toutes craquées.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous leur chargez combien pour une plaque?

M. Elkas: 10.

M. Garon: 10 \$?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que ça coûte ça?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Mme la Présidente, quand on change une plaque, on ne change pas juste une plaque. On est obligés de changer le certificat, on est obligés de réincorporer ça dans nos dossiers, etc..

M. Elkas: On perd de l'argent.

M. Vézina: ...si bien que 10 \$, ça ne couvre même pas tous les coûts. On change la vignette, aussi. C'est 10 \$ pour l'ensemble.

M. Garon: Non, mais la personne va payer maintenant 200 \$, quasiment, pour une immatriculation, avec l'assurance et tout. Quasiment 200 \$ maintenant. Ce n'est pas gratis. Vous ne fournissez même pas une plaque à tous les 10 ans. Au bout de 10 ans, il va avoir payé 2000 \$ et il n'aura même pas droit à la plaque.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est quelque chose, hein! Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Cinquième paragraphe adopté avec amendement, sur division. L'article 228 amendé, adopté sur division. J'appelle l'article 229.

Pouvoirs attribués à la municipalité

M. Elkas: Cette modification fait la concordance avec le projet de loi d'application de la Loi sur l'organisation territoriale municipale.

M. Garon: Encore des concordances. Vous avez changé d'allier? Vous avez envoyé Me Gélinas se reposer? Vous remplacez Me Gélinas par Me Bilodeau?

M. Elkas: Elle est plus belle que lui, "anyway".

La Présidente (Mme Bélanger): C'est enregistré, ça, M. le ministre.

M. Garon: Non, mais j'ai constaté qu'elle n'avait pas travaillé fort en fin de semaine. Elle est arrivée toute reposée hier.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va être dans le **Journal des débats**, ça, M. le ministre.

M. Elkas: Quoi, ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Ce que vous avez dit là.

M. Elkas: Ah oui?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va être dans le *Journal des débats*.

M. Garon: Vous allez passer pour un...

M. Elkas: Efface. Efface.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Il ne peut pas effacer, lui.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on revient à l'article 229?

M. Garon: Bien, vous pouvez corriger d'une façon différente. Si vous dites à votre fonctionnaire masculin, à côté, que vous le trouvez beau, personne ne va dire un mot.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Comme ça, ce n'est pas vrai!

La Présidente (Mme Bélanger): Le ministre est...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on revient à l'article 229? M. le ministre.

M. Elkas: Je l'ai faite, la lecture, madame. Vous l'aviez appelé.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis.

M. Garon: Ce ne sera pas long.

Oui. C'est mieux par des signalisations parce que, si vous mettez des officiers de circulation à chaque place, vous voulez avoir une indication...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 229?

M. Garon: Mais vous auriez un moyen là de régler le problème du chômage, par exemple, si au lieu de mettre une signalisation vous aviez des officiers de signalisation, un peu partout.

M. Elkas: Oh! Oh! À quel article êtes-vous, M. le député?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 229.

M. Garon: En bas, dernière ligne.

La Présidente (Mme Bélanger): "... le parcours à suivre soient indiqués par une signalisa-

tion..." Me Bilodeau.

M. Garon: On parle des officiers de circulation. Ça veut dire qu'à la place d'avoir un panneau vous pourriez avoir une personne qui remplacerait le panneau.

Mme Bilodeau: Oui, ça peut arriver. C'est ce qu'on appelle les signaleurs, communément, M. le député.

M. Garon: Vous avez le moyen, par cet article, de régler le problème du chômage au Québec. Employez-vous beaucoup de signaleurs ou si c'est simplement quand il y a des dangers?

M. Elkas: Bien, quand il y a des travaux de construction, quand il se ferme une voie temporairement.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 229 est adopté. J'appelle l'article 230.

M. Elkas: Cet article a pour but de réunir en un seul article les obligations faites aux municipalités de faire approuver leurs règlements relatifs à la circulation tant en vertu de la Loi sur les cités et villes et du Code municipal qu'en vertu du Code de la sécurité routière (vitesse et transport de matières dangereuses).

Quant à l'exclusion des règlements pris en application de l'article 293. 1, il s'agit d'une concordance avec le deuxième alinéa de cet article (voir article 129) qui prévoit déjà une autorisation ministérielle.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: En fait, actuellement vous avez l'article 627 dans le Code de la sécurité routière qui prévoit le pouvoir d'approbation du ministre des Transports des règlements municipaux relatifs à la vitesse et à la circulation des véhicules routiers transportant des matières dangereuses. Or, également existe l'article 688 du Code municipal qui prévoit le même pouvoir d'approbation du ministre des Transports, ainsi que l'article 416 de la Loi sur les cités et villes.

Comme il s'agit d'un pouvoir d'approbation du ministre des Transports et non pas du ministre des Affaires municipales, on a, de consultation avec le ministère des Affaires municipales, proposé ici une fusion de ces trois articles-là pour qu'on retrouve à un même endroit le pouvoir d'approbation du ministre en ce qui a trait aux règles de circulation, en fait, en ce qui a trait au Code de la sécurité routière.

M. Garon: Mais c'est le ministre des Transports qui a juridiction partout.

Mme Bilodeau: Oui. Je peux vous lire, si vous le désirez, les articles 688 et 416 de la loi des... C'est le ministre des Transports qui a la responsabilité de l'approbation...

M. Garon: Je suis d'accord.

Mme Bilodeau:... de ces règlements-là. Comme vous voyez, on ajoute aussi le mot "résolution" parce que, dans la Loi sur les cités et villes et dans le Code municipal, on parle également de résolution en sus du règlement et de l'ordonnance.

M. Garon: Mais là c'est un décret ministériel au sens que c'est signé par le ministre. Il n'a pas besoin d'aller au Conseil des ministres.

Mme Bilodeau: Je vais vous dire comment ça se passe. Dans le règlement sur la délégation de signature qui est adopté en vertu de la loi constitutive du ministère des Transports, c'est le directeur du contentieux, le directeur des affaires juridiques qui approuve les règlements, parce que, avant tout, c'est une question de conformité avec le Code.
(20 h 30)

M. Garon: Alors, là, pour les circonstances, le ministre est une femme.

Mme Bilodeau: C'est moi qui approuve les règlements municipaux en votre nom, M. le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Le ministre ne savait pas ça, qu'on fait approuver des affaires par le ministre, puis que ce n'est pas lui qui les approuve. Vous avez une délégation de signature par la loi, automatique ou bien le ministre... ?

Mme Bilodeau: C'est le règlement de délégation de signature du ministère des Transports adopté en vertu de la loi constitutive du ministère.

M. Garon: Oui, mais c'est le ministre qui signe à chaque fois qu'il délègue.

Mme Bilodeau: Non, c'est moi qui ai la délégation de signature.

M. Garon: Automatiquement ou bien si... ?

Mme Bilodeau: Oui.

M. Garon: Si le ministre voulait la reprendre, par exemple?

Mme Bilodeau: Évidemment, c'est possible. Il y a beaucoup de demandes qui sont acheminées à son propre bureau et qui sont retournées à son

cabinet pour vérification, pour accord. De même, moi, j'agis de concert avec les directions concernées du ministère. S'il s'agit de la vitesse, ou du transport de matières dangereuses ou de la circulation de véhicules lourds, je vais travailler notamment de concert avec la Direction du transport des marchandises.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 230 est adopté. J'appelle l'article 231.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec l'article 230.

Mme Bilodeau: Ici, ça a simplement pour but d'ajouter le mot "résolution" qu'on a ajouté à l'article 627 tout à l'heure; donc, c'est de la concordance.

M. Garon: C'est une résolution de quoi, de qui?

Mme Bilodeau: Une résolution d'une municipalité. C'est que, comme je vous disais, dans la loi...

M. Garon: O. K. Je comprends ce que vous voulez dire. C'est le règlement de...

Mme Bilodeau: D'une municipalité.

M. Garon: Aussi?

Mme Bilodeau: Oui.

M. Garon: Ah bon.

Mme Bilodeau: Vous faites référence à l'article 627 toujours.

M. Garon: Ah oui, oui, oui. Je n'avais pas lu au complet, là. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 231, premier paragraphe, adopté. L'article 231, deuxième paragraphe.

M. Elkas: Cette disposition vient préciser les pouvoirs du ministre en matière de signalisation. En effet, une signalisation installée par suite d'un règlement non approuvé pourrait être conforme aux normes et, dans un tel cas, le ministre des Transports ne pourrait pas la faire enlever.

Mme Bilodeau: Autrement dit, à l'heure actuelle les panneaux de signalisation qui sont apposés par les municipalités qui n'ont pas été approuvés par le ministre des Transports, on ne pourrait pas sanctionner ça. Autrement dit, si on veut encourager la conformité des normes et le

pouvoir d'approbation du ministre des Transports, l'exercice du pouvoir d'approbation, évidemment il y a lieu de prévoir le retrait de la signalisation qui n'a pas été approuvée.

Je pense à une vitesse qui n'a pas été approuvée, par exemple, et qui serait susceptible de mettre en péril la sécurité des gens.

M. Garon: Mais il n'est pas obligé, il peut. Il n'est pas obligé d'enlever.

Mme Bilodeau: Il peut. C'est un pouvoir, hein, ça ne peut pas être un devoir.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le deuxième paragraphe de l'article 231, adopté. L'article 231 dans son ensemble, adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 232. M. le ministre.

Dispositions diverses et transitoires

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec la modification de la définition de "véhicule hors normes" dans l'article 462.

Mme Bilodeau: Vous vous rappelez, au début de l'adoption du projet de loi, nous avons remplacé les mots "véhicule automobile" par "véhicule routier" pour comprendre le véhicule routier.

M. Garon: Oui.

Mme Bilodeau: Alors, c'est une modification de concordance qui vise à remplacer l'expression "véhicule automobile" par "véhicule routier" pour comprendre ce véhicule-là.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 232, adopté. J'appelle l'article 233.

M. Elkas: L'article 636 a pour but de conférer explicitement à l'agent de la paix le pouvoir d'exiger d'un conducteur qu'il immobilise son véhicule routier. À l'heure actuelle, pour exercer ce pouvoir, l'agent de la paix doit avoir un motif raisonnable, ce qui empêche les barages routiers faits au hasard. Cette modification vise donc à corriger la situation.

Elle vise à enlever le mot "conférées" pour clarifier que les fonctions exercées par un agent de la paix en vertu du Code de la sécurité routière ne lui sont pas nécessairement conférées de façon expresse par une disposition spécifique, mais qu'elles peuvent aussi s'inférer des devoirs

inhérents à sa charge, comme le précise notamment l'arrêt *Dedman* de la Cour suprême du Canada.

M. Garon: Ah oui, c'est votre cause de jurisprudence, là.

M. Gélinas: Oui, c'est ça.

M. Garon: Je me rappelle de ça, on avait parlé de ça au début. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 233, adopté. J'appelle l'article 234. M. le ministre.

M. Elkas: Ce nouvel article vise à permettre à l'agent de la paix de repérer les conducteurs en état d'ébriété de manière compatible avec les chartes des droits et libertés de la personne. Pour ce faire, il y a lieu de l'autoriser à soumettre sans délai les conducteurs à des tests de coordination physique permettant de déceler s'il y a lieu de les soumettre à l'alcootest du Code criminel.

M. Garon: Ils les font marcher sur une barre blanche?

M. Elkas: Oui.

M. Gélinas: C'est ça. Ça a été validé par la Cour d'appel de l'Ontario, dans *R. versus Saunders*, il y a quelques années, avec un article identique.

M. Garon: Mais ça ne prouve rien, marcher sur une barre blanche. Je connais des gens, moi, qui ont pris un coup pas mal et qui sont capables de marcher sur la barre blanche. Hein? Pardon?

M. Vézina: Regardez, il y a quand même... Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina:... il y a quand même une procédure. C'est qu'effectivement ils commencent par voir les conditions physiques et, s'il y a un doute, bien, ils vont le faire souffler dans A. L. E. R. T., qui est un prétest, pour ne pas l'amener au poste de police pour rien. Les policiers se servent beaucoup de ce dispositif qui est A. L. E. R. T.

M. Garon: Comment vous appelez ça?

M. Vézina: ALERT. C'est...

M. Garon: Hein?

M. Vézina: ALERT...

M. Garon: C'est quoi, ça?

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: A. L. E. R. T.

M. Vézina:... qui est tout simplement un prétest qui ne permet pas d'avoir un test légal, mais qui permet d'avoir un prétest pour savoir si tu l'amènes faire l'alcootest ou non.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Mais c'est surprenant de trouver ça. C'est dans quel code? Le Code de la sécurité routière, ça?

M. Gélinas: Oui. C'est la même chose aussi dans le Highway Safety Code de l'Ontario.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il y avait avant?

M. Gélinas: Ça n'existait pas. C'est nouveau.

M. Garon: "La présence d'alcool dans le corps". Dans le corps, vous ne dites pas dans le sang. "Dans le corps du conducteur". Hein? Il me semble qu'ils disent: Le danger, c'est quand ça va dans le sang. Quand c'est rien que dans le corps?

M. Gélinas: Ha, ha, ha! Si c'est dans le corps, il y a des bonnes chances que ce soit dans le sang.

M. Garon: À un moment donné.

M. Elkas: Y a-t-il une partie où il n'y a pas de sang?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 234, adopté. J'appelle l'article 235. Non. L'article 234. 636. 2.

M. Elkas: Le paragraphe 2° de l'actuel article 636 du Code devient un article distinct afin d'améliorer la qualité...

La Présidente (Mme Bélanger): Clarté.

M. Elkas:... la clarté du texte. Il est temps qu'on finisse ça.

M. Garon: Est-ce que vous avez eu des représentations sur cet article-là?

M. Gélinas: Non. C'est un article qui existe déjà dans le Code, qui est prévu comme deuxième alinéa de l'article 636 actuel. C'est simplement qu'on le dissocie pour en faire un article distinct.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 234. 636. 2, adopté. L'article 234, adopté dans son ensemble. J'appelle l'article 235.

M. Elkas: Cette modification vise à permettre à l'agent de la paix de confisquer une vignette de conformité factice apposée sur un véhicule routier qui aurait dû faire l'objet d'une vérification mécanique et de confisquer non seulement une plaque factice, mais également une vignette de contrôle factice, qu'elle soit ou non apposée sur une plaque.

M. Garon: C'est nouveau ou... ?

M. Gélinas: Non, non, c'est dans le texte. On ajoute des choses.

M. Garon: Vous ajoutez quoi?

M. Gélinas: On précise. Une vignette de contrôle factice, à l'heure actuelle, ça se limite, si vous voyez le texte actuel, à une plaque factice ou à un permis factice. On y ajoute une vignette de contrôle factice, une plaque sur laquelle est apposée une vignette factice ou une vignette de conformité qui serait également factice. On donne une explication de chacun, par la suite, pour le relier au bon article.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 235. 637, adopté. J'appelle l'article 235. 637. 1. M. le ministre.

M. Elkas: D'abord, cet article permet à l'agent de la paix de confisquer, de sa propre initiative, le permis de conduire lorsque celui-ci ou une classe de celui-ci fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation. L'article couvre également le cas des permis de conduire que la Société a révoqués en vertu de l'article 187.1 parce que la personne qui les a encore en sa possession a été déclarée coupable d'être titulaire de plus d'un permis, contrairement à l'article 94 du Code. Présentement, l'agent de la paix peut confisquer le permis uniquement à la demande de la Régie, en vertu de l'article 107 du Code.

De plus, le présent article permet à l'agent de la paix de confisquer de sa propre initiative les permis d'école de conduite, les permis d'enseignement ainsi que les licences de commerçant et de recycleur qui seront dorénavant suspendus par la Société, si la personne qui l'a encore en sa possession a été déclarée coupable d'avoir donné un renseignement faux ou trompeur pour l'obtenir.

M. Garon: Est-ce que ça existe actuellement ou si c'est nouveau?

M. Gélinas: Non, ça n'existe pas, c'est nouveau. C'est un article important parce qu'on avait beaucoup de critiques qui nous venaient de la part de policiers, en particulier, qui, lorsqu'ils s'apercevaient qu'une personne avait un permis qui était suspendu, ne pouvaient pas, sur place, en prendre possession, le confisquer, à toutes fins pratiques, de façon à ce que la personne ne puisse pas continuer sa route. Donc, c'est une amélioration qui est demandée par les forces policières depuis un certain nombre d'années.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 236. 637. 1, adopté. L'article 235, dans son ensemble, adopté. J'appelle l'article 236. M. le ministre.

M. Elkas: Ce nouvel article vise à imposer une amende de 200 \$ à 300 \$ au conducteur qui ne se soumet pas aux tests de coordination physique que lui indique l'agent de la paix.

M. Garon: A-t-il beaucoup de tests à passer à part la barre blanche?

M. Elkas: À part la barre blanche, il y a d'autres tests qu'il doit passer, hein? Je pense qu'il y a d'autres indications qu'il peut passer.

M. Gélinas: Il y a A. L. E. R. T, qui est toujours là, mais ils peuvent également les faire marcher de façon synchronisée. À ma connaissance, c'est tout.

Une voix: Ils te regardent dans les yeux.

M. Gélinas: Dans les yeux! Ha, ha, ha!

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ils te regardent dans les yeux.

M. Gélinas: Ils regardent dans les yeux. Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 236. 643. 1, adopté. J'appelle l'article 236. 643. 2.

M. Elkas: Ce nouvel article vise à imposer une amende de 300 \$ à 600 \$ au conducteur qui n'immobilise pas son véhicule à la demande d'un agent de la paix.

M. Garon: Ça devait exister, ça.

M. Gélinas: Non.

M. Elkas: Imagine! Non?

M. Garon: Comment ça se passe? Un policier demandait à quelqu'un d'arrêter son véhicule et le gars continuait, puis ça ne faisait rien.

M. Gélinas: Quand on immobilisait le véhicule? On n'avait pas d'amende comme telle pour l'article 636 actuel.

M. Garon: Qu'est-ce que vous faisiez? Il n'arrivait rien?

M. Gélinas: C'est parce que la personne devait avoir, de toute façon, un motif raisonnable et probable de croire qu'une infraction avait été commise avant d'immobiliser un véhicule comme tel.

M. Garon: C'est encore le cas.

M. Gélinas: Non. En vertu de l'article 636 actuel, il n'y a plus de motif raisonnable et probable de croire qu'une infraction a été commise.

M. Garon: Il y a quoi?

M. Gélinas: Il peut immobiliser le véhicule de son propre chef.

M. Garon: Ah oui! Pour les tests.

M. Gélinas: C'est ça. C'est un article d'application générale qui a été validé par la Cour suprême cet été, au début de l'été. Je pense que c'est au mois de mai ou au mois de juin, dans l'arrêt Ladouceur.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 236. 643. 2 est adopté. L'article 236, adopté dans son ensemble. Il y a un amendement à l'article 236. 1: insérer, après l'article 236, le suivant:

"236. 1. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 644, des suivants:

"644. 1. Quiconque, sciemment, utilise ou divulgue les renseignements communiqués par la Société en vertu du deuxième alinéa de l'article 610 commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 1000 \$.

"644. 2. Quiconque, sciemment, conserve au-delà de la période prescrite au troisième alinéa de l'article 610 les renseignements communiqués par la Société en vertu du deuxième alinéa de cet article commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 1000 \$."
(20 h 45)

M. Gélinas: En somme, ces deux articles visent à répondre à une des objections de la Commission d'accès à l'information sur l'article 610, sur la nécessité de prévoir des amendes ou, tout au moins, un encadrement pénal plus sévère.

C'est avec la collaboration du Bureau des lois, en particulier, qu'on a rédigé ces deux articles-là. Le montant de 300 \$ à 1000 \$, c'est le montant des amendes qui est prévu dans la loi sur l'accès et on s'est basés là-dessus pour faire l'amende.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que je pourrais vous poser une question?

M. Gélinas: Sûrement.

La Présidente (Mme Bélanger): Comment faites-vous la vérification que ceux qui ont pris les renseignements les conservent plus longtemps que la période prescrite?

M. Gélinas: Déjà, la loi impose qu'ils ne puissent les conserver plus d'un an.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais comment vous faites pour faire la vérification s'ils l'ont encore ou s'ils l'ont détruite, l'information?

M. Gélinas: C'est parce que le Service anti-crime va avoir une entente qui va être signée entre la Société et cet organisme, qui va nous permettre de faire des tests sporadiques et des suivis sporadiques comme ça, ce qu'on appelle des "spot tests", en somme.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous allez demander les renseignements, puis, s'ils vous les donnent après la période prescrite, ils viennent de commettre une infraction?

M. Gélinas: Sûrement. Ça peut être ça. Mais ça peut être également simplement des vérifications périodiques qu'on va faire pour s'assurer que c'est bel et bien suivi.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina, vous avez demandé la parole?

M. Vézina: Oui. Je voulais ajouter qu'on a un groupe de vérification interne chez nous dans lequel il y a un groupe d'enquêteurs. Par entente avec les assureurs, on va pouvoir faire une vérification, aller vérifier les livres, ce qu'il y a encore dans les livres, puis à quel moment on le leur a donné. Alors, on va les prendre tout de suite au départ.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! OK Ça va?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 236.1, 644.1 et 644.2, adopté sur division. J'appelle l'article 237.

M. Elkas: Ce nouvel article vise à prévoir

une amende pour la personne qui contrevient à une disposition du Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des personnes handicapées. Ce règlement est actuellement préparé conjointement par la Société et le ministère des Transports.

M. Garon: C'était quoi, 2.1°?

M. Gélinas: De l'article 621?

M. Elkas: Le handicapé.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 237.645.3 est adopté. J'appelle l'article 237.645.4.

M. Elkas: Ce nouvel article vise à prévoir une amende pour non-respect des normes de circulation et d'équipement relatives à la machinerie agricole. L'amende prévue est de 100 \$ à 200 \$. Les infractions se retrouveront dans le règlement.

M. Garon: C'est nouveau?

M. Gélinas: Oui, c'est nouveau.

M. Garon: C'est pour mettre les cultivateurs à l'amende. Est-ce que vous avez eu l'appui de votre caucus?

Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 237.645.4 est adopté. Est-ce que l'article 237 dans son ensemble est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 238. À l'article 238, il y a un amendement: remplacer le paragraphe 2° de l'article "648" par le suivant:

"2° par l'addition, après le paragraphe 5°, du suivant:

"6° la portion des droits sur l'immatriculation des véhicules de transport de biens et de personnes que la Société a perçus au cours de son exercice financier fixé par entente entre la Société et le ministre des Finances, laquelle représente les coûts encourus au cours de cet exercice financier pour exercer sa compétence en vertu du titre VIII.2 du présent Code."

Une voix: C'est 238 au lieu de 648.

La Présidente (Mme Bélanger): Remplacer le paragraphe 2° de l'article... O.K. Alors, il y a une erreur dans l'amendement. C'est remplacer le paragraphe 2° de l'article 238 par le suivant au lieu de l'article 648. Ça va?

M. Garon: On va donner l'heure juste au Comité de législation dans les précédents.

M. Elkas: On va répondre à la question du député de Lévis.

M. Garon: Alors, ici, je pense qu'il n'y a pas de problème là.

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis...

M. Garon: Oui.

M. Vézina: ...on voulait s'assurer que le contrôle routier - parce que le titre VIII.2, c'est le contrôle routier - ne serait pas financé à même les contributions d'assurance des automobilistes. Alors, ce que ça dit, c'est que ça va être financé à partir d'une proportion des droits sur l'immatriculation des véhicules de transport. Le pourcentage, il va être égal aux coûts encourus au cours de l'exercice. Alors, effectivement, c'est le plein financement.

M. Garon: C'est les automobilistes ou les camionneurs qui vont payer?

M. Elkas: Les camionneurs!

M. Vézina: J'ai dit qu'on ne voulait pas que ce soit financé par les contributions d'assurance des automobilistes. Les droits d'immatriculation, ça, on les perçoit pour le gouvernement. Alors, c'est une taxe, autrement dit. On les perçoit pour le ministère des Finances. On va garder une partie de ces droits-là en fonction des dépenses encourues pour le contrôle routier. Comme il s'agit de contrôle routier du transport des biens et des personnes, bien, c'est "la portion des droits sur l'immatriculation des véhicules de transport de biens et de personnes".

M. Garon: Le contrôle routier, c'est plutôt les camions.

M. Vézina: Bien oui, mais biens et personnes. C'est les deux. C'est aussi les autobus, le contrôle routier.

M. Garon: Oui, mais en gros c'est plus...

M. Vézina: Moins, mais c'est quand même l'immatriculation.

M. Garon: Vous allez les charger à tous les gens qui vont prendre leur licence de véhicule automobile?

M. Vézina: À l'heure actuelle, il y a des

droits d'immatriculation sur les autobus et sur les camions. Pour financer la partie contrôle routier, on va garder une partie de ces droits-là en fonction des dépenses réellement encourues pour le contrôle routier.

M. Garon: Mais seulement sur l'immatriculation des camions pour le contrôle routier ou bien sur l'immatriculation totale?

M. Vézina: Bien, sur l'Immatriculation.. On le dit ici: "la portion des droits sur l'Immatriculation des véhicules de transport de biens et de personnes".

M. Garon: Mais une automobile, est-ce que c'est un véhicule qui transporte des personnes?

M. Vézina: Non, mais encore une fois c'est des vases communicants, ça.

M. Garon: Je sais.

M. Vézina: On reçoit les droits d'immatriculation et on va en garder une proportion tout simplement.

M. Garon: Vous avez doublé les droits des automobilistes au printemps. Vous venez de publier les droits des camionneurs et ils n'ont pas augmenté dans la même proportion.

M. Elkas: Ils étaient déjà assez élevés.

M. Garon: Ah! Mais là... Le ministre des Finances, je vais vous dire que je n'y ai pas trop confiance.

M. Elkas: Il ne nous fait pas confiance, vous dites?

M. Garon: Bien, le ministre des Finances, il va vous siphonner l'argent.

M. Elkas: Mais, là, on l'a négocié, celui-là. C'est toujours "tough". On vous voyait venir, d'ailleurs.

M. Garon: Après lecture, ce n'est pas très clair.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina, pouvez-vous expliquer davantage?

M. Vézina: Est-ce que vous pourriez nous indiquer, M. le député de Lévis, quelle partie ne vous apparaît pas claire?

M. Garon: En vertu du titre VIII.

M. Vézina: En vertu du titre VIII, c'est exactement le contrôle routier; ça ne comprend que le contrôle routier, le titre VIII du présent

Code.

Une voix: Le titre VIII.2.

M. Vézina: Le titre VIII.2, oui.

M. Garon: O.K. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 238, tel qu'amendé, est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il dit, lui?

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 239. Il y a un amendement à l'article 239. A l'article 239, remplacer, dans la quatrième ligne de l'article 657 du Code, le mot "suit" par le mot "suivent".

M. Garon: Non, il n'est pas adopté, l'article 238, encore.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Garon: À l'article 238, j'attendais l'explication du ministre sur l'ensemble. On a adopté seulement l'amendement, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon!

M. Elkas: Non, on a fait la lecture des notes explicatives sur l'article 238.

M. Garon: Non, non!

M. Elkas: Non?

M. Garon: On venait de présenter l'amendement.

M. Elkas: Ah! La première modification vise à faire la concordance avec les nouveaux articles 151 à 151.3 de la Loi sur l'assurance automobile. La deuxième, on vient de la faire.

M. Garon: Quelle deuxième?

M. Elkas: La deuxième, c'est l'amendement. On vient d'apporter un amendement à la deuxième.

M. Garon: Attendez un peu. O.K. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 238 est adopté tel qu'amendé.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 239. A l'article 239, il y a un amende-

ment. À l'article 239, remplacer, dans la quatrième ligne de l'article 657 du Code, le mot "suit" par le mot "suivent".

M. Gélinas: Ah mon Dieu, excusez-moi. C'est un autre amendement. C'est parce qu'avec les amendements qu'on apporte au certificat d'exemption on va retirer cet article.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon! L'article 239?

M. Vézina: Oui. On retire cet article.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on efface l'amendement à l'article 239.

M. Garon: On a un autre amendement pour retirer l'article 239?

La Présidente (Mme Bélanger): On a un amendement à l'article 239 qui dit: retirer l'article 239.

M. Gélinas: La raison pour laquelle on retire l'article, c'est qu'on va retrouver l'essentiel de ce qui est dit ici dans les modifications qu'on va apporter aux articles 396, 398 et 399 en rouvrant ces articles, suite aux pourparlers de ce midi.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 239, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Est retiré.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 239 est retiré. J'appelle l'article 240.

Nouveau permis d'école de conduite

M. Elkas: Cette modification vise à assurer une certaine stabilité du milieu des écoles de conduite, compte tenu des nouvelles normes d'accès au permis de conduire.

M. Garon: Qu'est-ce que ça change? (21 heures)

M. Elkas: Il y a un moratoire de cinq ans au lieu de deux ans. On en avait parlé au début de la session.

M. Garon: Oui, mais là ça va faire 10 ans qu'on marche sur des moratoires. C'est depuis 1986. Ça va faire 10 ans qu'on marche sur des moratoires. Ça devait être une mesure temporaire. Ça n'a pas trop de bon sens. Pourquoi vous faites ça? Au lieu d'appliquer la loi,

pourquoi vous faites ça?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis, je pense qu'on en a dit un mot la semaine passée, mais revenons un peu sur les arguments qui motivent cet article-là. De fait, je pense qu'on pourrait facilement, sur le plan de la vertu, être pour la concurrence et laisser libre choix à l'entrée des écoles de conduite. Mais, au moment où on se parle, il y a 425 permis d'école de conduite, au 31 décembre 1989, 425. C'est beaucoup plus qu'en 1986, déjà.

M. Garon: Je comprends ce que vous dites là. Mais, à ce moment-là, pourquoi le gouvernement ne dit-il pas dans sa loi que le nombre de permis d'école de conduite au Québec est limité à 400, ou 425, ou 450 ou à 500 et qu'il ne dit pas: Là, on marche sur une loi qu'on n'applique pas? Alors, si on veut que ce soit ça, qu'on dise: Il y aura un nombre d'écoles restreint puis...

M. Vézina: Non, non, mais on s'est mal compris la semaine passée et je pense qu'on se comprend encore mal. Le moratoire ne vise pas à dire: La loi ne s'applique pas. Il dit tout simplement qu'il n'y aura pas de nouveaux permis d'émission. Effectivement, le nombre d'étudiants diminue constamment.

M. Garon: Le ministre a donné combien de permis depuis 1986?

M. Vézina: Aucun permis. Il n'y a aucun nouveau permis d'émission. C'est ça que ça veut dire, le moratoire. Effectivement, le baby-boom est passé, donc le nombre de nouveaux conducteurs diminue. Je sais que le député de Lévis favorise la concurrence, mais, vous savez, on forme une école de conduite très rapidement: on loue deux voitures, on s'organise pour engager un instructeur diplômé et tout est fait. On est obligés d'émettre un nouveau permis. Alors, effectivement, si on ne continue pas de faire un moratoire, il va arriver je ne sais pas combien de nouveaux permis et je ne pense pas que la qualité soit bien servie.

M. Garon: Non, mais, à ce moment-là, si on veut les limiter à 425 ou quel que soit le nombre, pourquoi on ne fait pas une loi qui dit que maintenant l'administration des permis, c'est dans le cadre d'une limite de temps? Alors, là, le principe d'avoir un nombre limite de permis sera accepté par le Parlement.

Là, on marche de moratoire en moratoire en voulant opérer dans le cadre d'un nombre limite de permis, sauf que la loi n'a pas été faite dans ce cadre-là. Moi, je pense qu'on devrait faire une loi disant: Il n'y aura pas plus que tant d'écoles de permis au Québec, et qu'on devrait

expliquer le mécanisme pour faire fonctionner les écoles de conduite, avec un nombre maximum.

Mais, là, on a une loi qui a été faite pour qu'il y ait des gens qui se qualifient à des permis et, après ça, on fait un moratoire. Avant le moratoire, le ministre avait approuvé combien de permis d'écoles? Il en avait approuvé un moyen groupe, avant. Je ne me rappelle pas si ce n'était pas une centaine, même, à qui il a donné des permis et, après ça, **poum!** il a gelé. Bien, ça fait drôle.

M. Elkas: Mais, par contre, on permet le transfert, vous savez ça, si quelqu'un veut transférer.

M. Garon: Oui, je comprends ça, mais sauf que, si on veut qu'il y ait un nombre limite d'écoles de conduite au Québec... Je n'ai pas pris position là-dessus; ce n'est pas impossible à imaginer. On limite bien l'accès, par exemple, aux facultés de médecine, etc. Le ministre, actuellement, nous fixe même des nombres dans le domaine de la santé. C'est pensable. Mais, à ce moment-là, tout l'aménagement tient compte de ça et de la répartition correcte des écoles pour qu'il y ait un meilleur service à la population. Il y a des notions d'intérêt public qui devraient entrer en cause. Là, la loi n'a pas été faite dans ce cadre-là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Mme la Présidente, on a examiné la possibilité, effectivement, de fixer, par exemple, le nombre de permis ou de le geler au nombre actuel, à 425 permis. Bon. Le problème est le suivant. C'est que, aussitôt qu'il y a un permis qui va disparaître, on va être obligés d'en donner un autre **pour** arriver à ce nombre-là, alors qu'il y en a déjà trop. Il y en a déjà trop puisque le nombre d'étudiants, comme je vous le disais il y a un instant, diminue.

Par ailleurs, le ministre a dans ce même article, qui est déjà en force, un pouvoir discrétionnaire dans des centres, dans des régions qui ne seraient pas desservies du tout, pour une raison ou pour une autre, d'émettre un permis. Il ne l'a pas fait dans les dernières années, mais il a ce pouvoir-là. Alors, on est, autrement dit, dans une offre qui est trop abondante à l'heure actuelle, beaucoup trop abondante. Alors, fixer le nombre de permis, on pourrait difficilement le fixer inférieur aux 425 qui sont déjà émis.

M. Garon: Oui. Mais vous venez de dire aussi que c'est facile d'ouvrir une école; vous l'avez dit tout à l'heure.

M. Vézina: Oui.

M. Garon: C'est facile d'ouvrir une école de conduite: ça prend deux automobiles et un

professeur. C'est facile aussi, à ce moment-là, de favoriser les gens dans ce cadre-là, alors qu'on devrait avoir des règles un peu pour dire: Si on a un nombre limite de permis, comment l'attribution va se faire pour ne pas que ce soit une discrétion politique? Il faudrait qu'il y ait des concours, qu'il y ait quoi que ce soit.

Je vais vous dire une chose. Si on disait: Il y a un nombre limite de permis et tout ça, l'attribution se fait par concours, on aurait peut-être de meilleures écoles. Les meilleurs auraient les permis, tandis que, là, on le donne comment, le permis? Si on veut opérer dans un cadre limite, parfait! Bien, là, c'est comme un fonctionnaire: si on ouvre un poste, il y a un concours et c'est le meilleur, théoriquement en tout cas, qui l'a. Dans les écoles de conduite, si on veut avoir un nombre limite, pourquoi on ne fait pas la même chose? Alors, à ce moment-là, on va avoir une loi d'attribution des permis dans un cadre de nombre limité. Et, là encore, on fera jouer la concurrence, mais dans une règle du jeu d'un nombre limité. Autrement, c'est l'arbitraire.

M. Elkas: Le ministre peut le faire, c'est dans la loi.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Le ministre peut le faire, dans le deuxième paragraphe du texte actuel ou dans le nouveau texte. Non, je m'excuse, on ne l'a pas reproduit dans le nouveau texte. Il est ici, dans le texte actuel, dans le deuxième: "le gouvernement peut autoriser, durant cette période, la délivrance d'un permis d'école de conduite conformément au chapitre IV du titre II".

Une voix: On le reproduit. On a juste remplacé le premier.

M. Elkas: Ah, il est là! O.K. Je m'excuse.

M. Garon: Ce n'est pas ça. Moi, je pense que ce n'est pas correct de marcher de moratoire en moratoire. Ça va faire 10 ans quand ça va finir, le 31 décembre 1995, qu'on marche en moratoire, alors que, si on veut opérer dans le cadre d'un nombre restreint de permis... Moi, je comprends ce que le président de la Société dit. S'il dit, par exemple: 425, c'est trop, ça devrait être 400 ou 350, on peut prévoir un réaménagement qui va ramener les écoles de conduite à 400 ou à 350.

Mais ce que je veux dire, c'est qu'à ce moment-là les attributions doivent se faire dans un certain cadre de concours public ou, en tout cas, que la loi fixe de quelle façon on va opérer dans le cadre d'un nombre de permis limité et qui va les avoir dans ce cadre-là. À ce moment-là, on aura des meilleures écoles, puis on se donnera un cadre d'excellence.

M. Elkas: Parfait, ça, mais qui va établir la norme? Est-ce qu'on va s'inspirer par là...

M. Garon: Concours.

M. Elkas: Non, non, le nombre!

M. Garon: Ah! le nombre. Bien, là, il s'agira de déterminer les besoins.

M. Elkas: Il n'y a rien de mal dans ce que vous dites, on pourrait s'enligner, mais c'est de savoir quel est le nombre. Sur le plan de rachat de taxis, tu sais, il y a l'offre et la demande qui nous ont permis de dire: O.K. ça arrête. Mais, là, on ne le sait pas. Peut-être qu'on pourrait dire que ça devrait se limiter à 400 et, là, on structure...

M. Garon: C'est-à-dire qu'il y a deux affaires.

M. Elkas: ...les 400 de façon qu'ils soient tous exceptionnels.

M. Garon: Voyez-vous, là, il y a deux affaires. C'est un domaine que je connais pas mal parce que, dans le domaine des produits agricoles, il y avait de ça beaucoup. Il y a deux affaires: ou bien on ne limite pas les permis, on laisse la concurrence et c'est l'offre et la demande qui créent le prix, ou bien on limite les permis, mais plus on limite les permis, plus on a une pression vers l'augmentation des prix des services parce que c'est toujours la règle de la concurrence, c'est toujours la même. Alors, on fait l'un ou l'autre. Ce n'est pas bon marché, un cours.

M. Maltais: 250 \$.

M. Garon: Au moins. Moi, je pense qu'on devrait avoir un encadrement. Ça se défend, qu'il y ait un nombre limite d'écoles. À ce moment-là, la loi doit être faite en conséquence. Mais, là, on ne peut pas prendre les règles du jeu de tous les systèmes et mettre ça ensemble, ça ferait une moyenne gibelotte.

M. Elkas: Le point est bien pris et je pense qu'on a le devoir de regarder la formule dont on doit se servir pour voir quel nombre on devrait avoir dans la province et pour combien de temps on peut le fixer aussi. S'il y a une croissance de nouveaux conducteurs plus tard et qu'il y a une demande qui est au-delà de 400 qui permettrait...

M. Garon: Mais ça, vous allez voir ça facilement, parce que, vous savez, les enfants naissent bébés et ils ne peuvent pas avoir les permis avant 18 ans plus tard, 16 ans, je pense. Ça fait que vous avez 16 ans pour y penser.

M. Elkas: Il y a une question d'immigration aussi, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui, bien...

M. Elkas: C'est des nouveaux conducteurs qu'on parle.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: De tout nouveau conducteur, pas seulement le nouveau...

M. Garon: L'immigration, c'est contrôlé, le nombre. On le sait, ça aussi. Il y a rien que les réfugiés qu'on ne connaît pas.

M. Vézina: Mais, encore une fois, Mme la Présidente, on irait dans le sens du député de Lévis si effectivement il y avait, à l'heure actuelle, peut-être une offre à peu près égale à la demande et que tout le monde... Mais, à l'heure actuelle, les 425 permis, c'est beaucoup trop par rapport à la clientèle qui existe. Alors, si vous voulez qu'on fixe un nombre, on va le fixer pas mal plus bas. Mais, à ce moment-là, ça ne changera pas grand-chose. Il va rester 425 permis pareil.

M. Garon: Mais ils ne sont pas...

M. Vézina: Alors, on ne pourra pas enlever des permis qui sont là, qui sont opérés. Alors, nous, on préfère effectivement avoir un moratoire plutôt que de fixer le nombre des permis à 350 ou à 300.

M. Elkas: La personne qui aurait monté un commerce, une école de conduite qui a une valeur ne pourrait pas la vendre. C'est un peu grave. S'il y en a 425 et qu'on le fixe à 400, ça va vouloir dire que les 25 qui vont vouloir vendre leur commerce ne pourront pas le faire,

M. Garon: Oui mais, entre vous et moi, on vient de me dire que c'est un professeur avec deux automobiles.

M. Elkas: Non, non, non. Pas tous.

M. Garon: Un permis...

M. Elkas: M. le député de Lévis, pas tous. Il y en a...

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

M. Maltais: Mme la Présidente, quant au nombre de permis, ce n'est pas à moi de juger s'il y en a assez et qu'il n'y en a pas trop. Mais, dans ma région, j'ai rien qu'un permis. J'aimerais bien ça en avoir deux parce que, là, il

n'y a pas de compétition. Alors, si cet article-là vient empêcher toute compétition, ce n'est pas bon. Qu'on en ait 450 ou 425 - je ne sais pas trop combien il y en a - ça ne me dérange pas. Mais qu'au moins dans les régions les gens aient le choix entre deux écoles, parce que, lorsqu'on arrive, c'est que les prix... Vous allez me dire: Les prix sont contrôlés. C'est le même prix à Baie-Comeau qu'à Montréal, mais quand tu as la chance d'y aller. Comprenez-vous?

La Présidente (Mme Bélanger): Deuxième alinéa.

M. Maltais: Alors, moi, ce que j'aimerais, c'est que...

La Présidente (Mme Bélanger): Le deuxième alinéa de l'article 660.

M. Maltais: Moi, ça ne me fait rien que vous vouliez les limiter. Mais, en région, donnez-moi-z-en deux.

La Présidente (Mme Bélanger): Il a le droit. Le ministre a le droit.

M. Maltais: Qu'est-ce que vous dites, Mme la Présidente? Je ne comprends pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Lire le deuxième alinéa de l'article 660.

M. Garon: C'est quoi?

M. Elkas: Il va falloir trouver une formule.

M. Vézina: Le deuxième alinéa permet ça, M. le député.

M. Garon: Mais il a raison, le député de Saguenay, quand il dit ça.

M. Maltais: Oui mais, là, à l'heure actuelle, nos demandes sont chez vous, M. le ministre, et vous ne pouvez pas y donner suite parce que vous dites qu'il y a un moratoire. J'ai plaidé ma cause à deux reprises et, là, je vais la replaider à une troisième reprise et à une quatrième tant que je ne l'aurai pas. Ça ne me dérange pas, moi. Je peux plaider; je suis bien payé ici, je peux plaider jusqu'en 1994, ça ne me dérange pas, mais on va finir par avoir une autre école, certain, dussé-je l'ouvrir moi-même, parce qu'à l'heure actuelle ce n'est pas normal qu'on ait juste une école de conduite. Le gars, il prend les gens quand il veut et ce n'est pas acceptable.

M. Elkas: M. le député de Saguenay, ça me ferait plaisir de regarder votre demande, surtout parce que la loi me permet d'autoriser pendant cette période l'émission d'un autre permis. Mais je reviens encore aux préoccupations du député

de Lévis, c'est qu'on en a trop. Mais il faut trouver une formule et, pour le moment...

M. Garon: Mais il y en a peut-être trop à des places et il n'y en a pas assez à d'autres.

M. Elkas: Exact.

M. Garon: Mais il a dû y avoir des écoles qui ont fermé depuis 1986. Il y en a combien qui ont fermé depuis 1986 et dont le permis a été transféré à d'autres? Le nombre est peut-être resté le même, mais...

M. Vézina: Il y en a qui ont été effectivement rachetés par d'autres, parce qu'il y a quand même eu des fusions. Il y a une école qui achetait plusieurs permis, qui opère plusieurs permis. Mais, en soi, le nombre de permis n'a pas diminué, très, très peu.

M. Garon: Ça prend un permis par école ou bien...? Comment ça marche?

M. Maltais: Je vous assure que dans la région de Québec il y en a trop, ici.

M. Vézina: C'est un permis par école.

M. Garon: Est-ce que la même école peut avoir plusieurs permis?

M. Vézina: Oui, absolument, comme un chauffeur de taxi peut avoir plusieurs permis de taxi, plusieurs voitures.

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

M. Maltais: Les prix, y a-t-il "tu" quelqu'un qui contrôle ça? Je vais vous donner un exemple. Mon fils a suivi son cours sur la Côte-Nord. Ça a coûté 360 \$.

M. Elkas: C'est normal, ça, environ.

M. Maltais: C'est normal? Ma fille l'a suivi l'été passé ici, à la fin de sa session au cégep, et ça a coûté 180 \$ à Québec. (21 h 15)

M. Elkas: Oh! Bâtisse!

M. Garon: Je ne me rappelle pas combien ça m'a coûté.

M. Elkas: Moi, je pensais que c'était environ 300 \$.

M. Maltais: Pour un gars riche, c'est normal, mais, pour un gars pauvre, ça fait une mosus de différence.

M. Vézina: Ce qu'il faut dire, M. le député

de Saguenay, c'est que, effectivement, dans des périodes de "rush" - les périodes de "rush", les périodes de grand achalandage, c'est les périodes de fin mai, juin et juillet, c'est vraiment ça - il y a beaucoup, beaucoup d'étudiants. En d'autres périodes, il y a beaucoup moins d'étudiants. Alors, effectivement, il se fait une concurrence dans certaines régions au moment où les étudiants finissent les cours. Il y a souvent des prix de réduction pour une période donnée, une semaine, etc.

M. Maltais: Heureusement que ma belle-mère est trop vieille pour conduire!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ma fille est en train d'en suivre un et ça lui coûte 480 \$.

M. Elkas: Mme la Présidente, si on pouvait passer la loi telle quelle, mais s'engager à revenir une prochaine fois avec une recommandation...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui. Mais ça, de toute façon, on en avait discuté la semaine dernière.

M. Elkas: ...en tenant compte des recommandations qui nous ont été faites et des demandes qui ont été faites par le député de Lévis...

M. Maltais: Moi, avec l'article 660, deuxième paragraphe, je vis, M. le député de Lévis.

M. Garon: Pardon?

M. Maltais: Moi, avec l'article 660, deuxième paragraphe, ça me permet de vivre dans ma région avec ça, d'amener de la concurrence.

M. Garon: Il n'y a rien de changé, c'est le même article qu'avant.

M. Maltais: Oui, il y avait un moratoire.

M. Garon: Mais il est encore là, le moratoire.

M. Maltais: Oui mais, là, on va le lever, ciel!

M. Garon: Non, non, non!

M. Elkas: Non, non, non!

M. Garon: C'est pour le prolonger!

M. Maltais: Bien, moi, je vais lever le mien. Je vais vivre avec ça. Je suis capable de me battre là-dessus.

M. Elkas: Là, il va falloir trouver une formule de plan de rachat...

M. Garon: Non, non, mais le moratoire est prolongé avec ça. Il n'est pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais le deuxième article assouplit le premier.

M. Garon: Non, non, mais c'était comme ça avant.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon? Le deuxième paragraphe assouplit le premier paragraphe. Alors, c'est adopté? L'article 240, adopté?

M. Garon: Mais c'était là avant. On voit le texte actuel un peu plus haut. Il n'y a rien de changé.

M. Maltais: C'est parce que, voyez-vous, les fonctionnaires nous disaient: Il y a un moratoire, on ne peut pas toucher à ça. Là, moi, je n'avais pas lu la loi comme il faut.

M. Elkas: Bien, faites-moi la demande, puis je vais l'analyser.

M. Maltais: Non, elle est faite. Demain matin, on va être là...

M. Elkas: O. K.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais:... à 9 heures

M. Elkas: M. le député de Lévis, on va trouver une solution, une formule.

M. Garon: Bien, il paraît que c'est à Lévis que ça va le mieux. Apparemment, le meilleur taux de succès, c'est à Lévis.

M. Vézina: Effectivement, M. le député de Lévis. C'est une très bonne école à Lévis. Je ne sais pas qui est là, mais il y a une très bonne école, des étudiants extraordinaires.

M. Elkas: C'est le député qui est en arrière de tout ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 240 est adopté?

M. Garon: Nous autres, à Lévis, on enseigne ou on n'enseigne pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, l'article 240 est adopté?

M. Maltais: Adopté.

M. Garon: Que ce soient les caisses populaires, les cégeps...

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 240 est adopté sur division?

M. Garon: C'est pour ça que l'Université Laval a tellement peur qu'il y ait une université à Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 240, adopté sur division?

M. Garon: Elle sent que ça va être le boum à Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, l'article 240, adopté sur division?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon.

M. Garon: Mais, là, le ministre a dit qu'il était prêt à regarder la loi pour arriver avec quelque chose...

M. Elkas: Oui.

M. Garon: On devrait avoir cette loi-là dans...

M. Elkas: Un plan de rachat, si nécessaire, mais ça va prendre une chose semblable au taxi. Tu ne peux pas plafonner à 300. Qu'est-ce qu'on va faire avec les 125 autres?

M. Garon: Ça prendrait plutôt les orientations du ministère. Je pense que le ministère a refusé de donner son orientation. Il a marché de moratoire en moratoire depuis 1986.

M. Elkas: On va le regarder de près.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 240 est adopté sur division. J'appelle l'article 241. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, je vais simplement mentionner qu'on est prêts à s'engager à...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. L'article 241.

M. Elkas: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 240 est passé.

Des voix: Ha, ha, ha!

Modifications à la Loi sur l'assurance automobile

Attestation d'assurance ou de solvabilité

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance avec les modifications apportées aux articles 21 et 188 du Code de la sécurité routière. Actuellement, le propriétaire d'une automobile doit détenir, en vertu des articles 84 et 96 de la Loi sur l'assurance automobile, un contrat d'assurance-responsabilité garantissant l'indemnisation du dommage matériel causé par son automobile et fournir une déclaration d'attestation d'assurance pour être immatriculé.

Dorénavant, la production d'une déclaration d'attestation d'assurance se fera sur demande de la Société qui pourra, en cas de refus ou de négligence de la personne visée, lui interdire de remettre son automobile en circulation en vertu du paragraphe 4° de l'article 188 du Code, mais la production d'une telle déclaration ne sera plus une condition préalable à l'immatriculation.

Mon Dieu que c'est beaucoup de mots pour...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): En anglais, ça aurait été bien plus court. hein?

M. Elkas: Oui, bien plus court "and easy".

M. Garon: "Immatriculation", en anglais, c'est quoi? "Registration"?

M. Elkas: Registration.

M. Garon: C'est aussi long.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Il faut se tourner la langue plus difficilement.

M. Garon: Puis "déclaration", en anglais, c'est quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): "Declaration".

M. Garon: "Declaration"?

M. Elkas: "Declaration". You know what they are, Irish.

M. Garon: Et "attestation"?

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Maltais: Pendant que j'ai le président de la Régie ici, je vais toujours bien lui poser une question que ça fait longtemps que je veux lui poser.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça a un rapport avec l'article 241?

M. Maltais: Oui, oui. Je ne lui demanderai pas la longueur de ses shorts, certain. Je veux lui poser, Mme la Présidente, la question suivante...

M. Garon: Faites attention, hier on parlait des sans-culottes, là

M. Maltais: La Régie oblige toute personne, pour s'immatriculer, à avoir un certificat d'assurance. Ça va?

M. Gélinas: Oui.

M. Maltais: Mais dans l'année elle ne suit pas qui a annulé sa police, qui ne l'a pas payée et si elle a été annulée par l'assureur. Il n'y a pas d'obligation de l'assureur d'informer la Régie, comme ça se fait aux États-Unis. Ça a-"tu" été changé ou bien si ça n'a pas été changé?

M. Vézina: Non, ça n'a pas été changé. Il y a un certain nombre d'assureurs qui nous avisent que l'individu a annulé - ce n'est pas le mot français - a annulé...

M. Maltais: Annulé.

M. Vézina: ...sa police d'assurance, mais très peu le font. De fait, quand on vérifiait celui qui avait annulé, bien, la plupart du temps il s'était assuré ailleurs. Alors, ce n'est plus comme ça qu'on procède du tout, on l'indique d'ailleurs dans le...

M. Maltais: Comment vous procédez?

M. Vézina: On procède maintenant par échantillonnage en faisant un contrôle sur un certain nombre de conducteurs, sur des conducteurs cibles, autrement dit. Alors, si je peux retrouver à quelle place on parle de ça.

M. Garon: Mais il faut toujours signer les petits carrés dans lesquels on...

M. Vézina: Oui, oui, mais c'est une déclaration, ça.

M. Garon: Oui.

M. Maltais: C'est parce que moi, par expérience, il y avait bien des gens, souvent, particulièrement des jeunes - je n'en veux pas aux jeunes pantoute - qui, quand ça coûtait

1200 \$, 1300 \$ pour assurer leur voiture, venaient s'assurer, on émettait un certificat, ils donnaient une couple de 100 \$, le premier montant comptant et, le mois suivant, bonjour, c'était le compte fermé, le chèque n.s.f.

M. Vézina: On connaît bien ça.

M. Maltais: Nous autres, comme courtiers, on faisait une perte financière et le gars se promenait la balance de l'année pas assuré. L'année suivante, quand il revenait, il changeait de courtier, il faisait ça trois, quatre fois. Ça fait que ce gars-là se promenait pas assuré jamais, c'était un danger pour les autres; ce n'était pas juste pour les autres non plus. Tandis qu'aux États-Unis, lorsqu'on assure une voiture, s'il y a une annulation de police en cours, on est obligé d'informer le bureau des véhicules moteurs.

M. Vézina: Regardez, au cours de 1989, la Régie a effectué une vérification de l'assurance obligatoire auprès de 20 497 propriétaires d'automobile. Durant le même temps, 4508 suspensions de permis ou de l'immatriculation ont été imposées à des personnes qui n'avaient pas d'assurance; également, 4591 immatriculations ont été suspendues parce que les propriétaires des véhicules n'avaient pas fourni une preuve d'assurance obligatoire contre les dommages matériels. Certaines personnes n'ont pas répondu de façon satisfaisante à une vérification de l'assurance - les 20 000 qu'on a envoyées - ce qui a amené la Régie à présenter 1980 requêtes à la Sûreté du Québec de confiscation de plaque, de certificat d'immatriculation et de permis de conduire. À la suite de toutes ces opérations, 423 poursuites judiciaires ont été intentées.

Alors, donc, M. le député de Saguenay, on procède maintenant par échantillonnage en faisant une vérification à partir de groupes cibles et les assureurs sont d'accord avec nous pour procéder comme ça. Autrement, ce n'est pas possible, parce que les clients magasinent de plus en plus d'un assureur à l'autre, ils passent d'un à l'autre et c'est absolument impossible à contrôler.

M. Maltais: Oui, mais avoir l'obligation pour un assureur d'informer la Régie que tel numéro de police est annulé, à la fin du mois tout ça sort sur ordinateur, les polices annulées en cours, tu envoies ça à la Régie. On a mis bien des choses dans cette loi-là, on a obligé bien du monde à faire bien des affaires. On ne pourrait pas leur faire un petit addenda, à eux autres aussi, pour les informer?

M. Vézina: On a essayé ça, on a travaillé beaucoup avec le regroupement des assureurs pour justement échanger des banques d'informations, mais pour le moment c'est absolument

impraticable. D'une compagnie à l'autre, ce n'est pas les mêmes systèmes et c'est impossible. Il faut y venir un jour ou l'autre, mais on...

M. Maltais: Mais les assureurs ne sont pas vaillants parce que les trois quarts des assureurs qui sont au Québec sont aussi aux États-Unis et dans l'Ouest, et ils sont obligés de le faire. C'est parce qu'ils ont une tête croche ici.

M. Vézina: Mais, encore une fois, quand ils le font, on est incapables de valider l'information qu'on a.

M. Maltais: Mais il doit y avoir un truc. Avez-vous regardé comment ça se passe ailleurs?

M. Vézina: Ah, absolument.

M. Maltais: Puis? Ça va bien?

M. Vézina: Bien, il y a des provinces qui font exactement la même chose, qui procèdent par échantillonnage, parce que encore une fois c'est toujours les mêmes qui ne sont pas assurés.

M. Maltais: Ah, c'est 3 %, 4 % de la population.

M. Vézina: C'est toujours les mêmes. On a défini effectivement quelles sortes de personnes étaient en cause; c'est des gens qui ont tel âge, qui sont surtout de sexe masculin, qui ont un véhicule de plus de cinq ans, etc.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Maltais: Bien, la compagnie de finance, elle, c'est drôle, tu es obligé de l'informer si tu annules la police, la banque, la caisse populaire...

La Présidente (Mme Bélanger): Une autre vérification qui se fait, c'est que, quand on se fait arrêter par la police, elle demande notre certificat d'assurance.

M. Maltais: Oui, mais le gars, bien, des fois, il ne se fait pas arrêter trop, trop, une "bad luck". Mais les compagnies financières, les sociétés prêteuses l'exigent, elles. Puis la compagnie d'assurances est obligée d'informer, ça se fait sur les maisons, sur les propriétés commerciales, ça ne se fait pas sur les automobiles, au niveau de la Régie, et ça se fait sur la valeur de l'automobile, alors qu'une vie est plus importante. En tout cas, je me posais la question, j'ai la réponse, ça n'a pas changé.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 241 est adopté?

M. Maltais: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, l'article 241 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 242

Financement de la Société

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance avec les nouveaux articles 31. 1 et 93. 1 du Code.

M. Garon: Qu'est-ce qu'il y a de changé là-dedans?

M. Gélinas: Essentiellement, c'est afin de tenir compte des nouveaux articles, au niveau des permis.

M. Garon: Je ne comprends pas.

M. Gélinas: À l'article 242, on remplace l'article 69 par l'article 31. 1, qui est l'article de renouvellement de l'immatriculation par voie de facture, ensuite l'article 69, qui est l'obtention d'un permis de conduire pour la première fois, l'article 93.1. qui est la facturation des permis à tous les deux ans, et l'article 624, qui est les frais exigibles. Parce que, quand une personne renouvelle, elle paie toujours les frais, les droits et les contributions d'assurance, toujours les trois

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 242, adopté. J'appelle l'article 243. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification fait la concordance avec l'article 93. 1 du Code et elle reprend les critères actuels de tarification du permis prévu à l'article 151 actuel. Elle établit également de nouveaux critères de tarification parce que la Société possède maintenant les moyens techniques nécessaires pour évaluer objectivement le critère du risque.

M. Maltais: Vous n'avez pas peur...

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

M. Maltais: M. le député de Lévis, est-ce que vous voulez y aller?

M. Garon: Allez y.

M. Maltais: Je ne veux pas voler votre tour.

M. Garon: Non, non.

M. Maltais: Moi, je trouve ça correct, dans l'ensemble, mais vous n'avez pas peur que les compagnies d'assurances abusent? Lorsque l'apprenti conducteur va y aller avec sa classe... Vous formez des classes dans le permis, là, il y a cinq...

M. Vézina: Ça, c'est déjà là.

M. Elkas: C'est déjà là.

M. Maltais: Ça existe déjà?

M. Elkas: Oui.

M. Maltais: À l'heure actuelle, ça existe?

M. Vézina: Bien oui.

M. Maltais: Il n'y a pas de permis d'apprenti conducteur?

M. Garon: Y a-tu un amendement, là? "C'est-u" un amendement, ça?

M. Elkas: C'est 4° et 5° qu'on ajoute.

M. Vézina: Bien oui, il y a un amendement. Le seul qu'on ajoute, c'est le permis probatoire.

M. Garon: Ils ne l'ont pas présenté.

M. Maltais: O. K. Avant qu'il ait son vrai permis, là. Ça va.

M. Garon: Il y a un amendement, mais il n'est pas présenté, hein!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va être juste à 5°. L'amendement, c'est au paragraphe 5°. Voulez-vous qu'on...

M. Gélinas: C'est un amendement de forme.

M. Garon: Non, c'est correct. Excusez-moi, là. Je n'avais pas remarqué.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ne faites pas confiance à la présidence?

M. Garon: Non, non. C'est parce que je n'avais pas remarqué. J'avais rien que lu l'article, je n'avais pas regardé la parenthèse. Le député de Saguenay l'a dit sans doute par intuition, mais est-ce que c'est ici surtout qu'on avait parlé de diminuer les... On avait parlé, à un moment donné, que, pour ceux qui présentaient un mauvais risque, le permis pourrait augmenter et que, pour les bons conducteurs, ça baisserait. On ne voit rien là-dedans.

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...est-ce que vous permettez que je fasse rapidement le... M. le député de Lévis?

M. Garon: "Selon le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier du demandeur tenu conformément à l'article 113 du Code de la sécurité routière."

M. Vézina: Bon. Est-ce que vous permettez qu'on reprenne très rapidement comment s'établit la tarification? Contrairement à ce que certaines personnes pensent, la tarification, ce n'est pas un prix unique pour tout le monde; 80 % des contributions sont fonction des risques que représente chacun des véhicules automobiles. Alors, nécessairement, par exemple, pour une moto on va payer plus cher que pour un véhicule de promenade parce que le risque est plus grand. (21 h 30)

Alors, la façon dont c'est établi, puis c'est établi comme ça depuis 1978, c'est qu'on fait la somme des coûts qui sont engendrés par chacune des victimes de la route. Alors, depuis 1978 jusqu'à maintenant, on l'attribue à l'accident dans lequel c'est arrivé, on divise par le nombre de véhicules qui sont impliqués et, là, ça nous donne un risque par catégorie de véhicules. Alors, il est normal qu'on charge plus cher de contribution d'assurance pour un autobus de 80 passagers que pour un tracteur de ferme qui passe 2 fois sur la route par année. Bon.

Alors, 80 % des contributions d'assurance sont fonction des risques et des catégories de véhicules. Le reste, le 20 %, il a été mis dès le départ sur le permis de conduire, et il a été mis à prix fixe sur le permis de conduire. Alors, tout ce que je viens de dire pour les catégories de véhicules, le 20 %, lui, est fixe sur le permis de conduire et pourquoi? Parce que, en 1978, au moment où la loi est partie, il n'était pas question de discriminer les jeunes ni les femmes, parce qu'on sait que les femmes sont moins susceptibles d'avoir des accidents, elles sont moins à risque que les hommes. On sait aussi que les jeunes sont plus...

M. Garon: Ça dépend des hommes.

M. Vézina: De façon générale; les compagnies d'assurances sont comme ça, c'est de façon générale.

La Présidente (Mme Bélanger): La moyenne.

M. Maltais: Vous avez les mêmes tables que le CUA.

M. Vézina: Mais là...

M. Garon: Oui, mais les statistiques changent.

M. Vézina: Là, je passe là-dessus, il n'était pas question de discriminer. Pourquoi a été mise une partie de la tarification sur le permis de conduire? M. le député de Lévis, suivez-moi parce que c'est important.

M. Garon: Je vous écoute, oui.

M. Vézina: C'est qu'effectivement on a mis ça sur le permis de conduire à l'époque pour dire: Il y a quand même des gens qui ont un permis de conduire, puis qui n'ont pas de véhicule. Il faut qu'ils contribuent, eux aussi, au régime public d'assurance. Alors, le 20 % a été mis en fonction du nombre de personnes qui avaient un permis de conduire et qui n'avaient pas de véhicule.

Pour le moment, c'est encore comme ça; 80 %, autrement dit, sur l'immatriculation en fonction des risques, 20 % sur le permis de conduire, pas en fonction des risques. Maintenant qu'on connaît - il ne s'agit pas de changer la répartition, là - un peu mieux le risque que représentent les conducteurs en fonction des points d'inaptitude, pas une discrimination sur l'âge ou une discrimination sur le sexe, mais en fonction des points d'inaptitude, ce qu'on a fait à la Société, on a confié depuis un an une étude actuarielle pour savoir s'il y avait une relation entre le risque d'un conducteur et ses points d'inaptitude et il y a une étude qui a été déposée à la Société, il y a quelques mois, que j'ai fournie au ministre, et ce qu'on s'appête à faire, c'est une consultation, avec la permission du ministre, sur tout cet aspect-là.

Il s'agirait maintenant de voir effectivement si le 20 % qui est sur le permis de conduire ne pourrait pas être échelonné en fonction des points d'inaptitude. Ça, ça donne un pouvoir habilitant pour faire ça. Ça ne veut pas dire qu'on fait ça demain matin! Au contraire, ça veut dire tout simplement qu'éventuellement, si on fait une recommandation au gouvernement parce que c'est dit: "La Société peut fixer, par règlement..." Mais, c'est le gouvernement qui approuve les contributions d'assurance. Alors, ça nous permettrait éventuellement, en 1991 ou 1992, d'arriver avec quelque chose qui serait fonction effectivement du nombre de points d'inaptitude. Voilà. Et l'étude en question, avec la permission du ministre, on peut la déposer. Ça permet justement une consultation, ça vise juste ça, l'étude.

M. Garon: Mais est-ce que la consultation est faite? L'étude...

M. Vézina: C'est-à-dire, l'étude permet maintenant de faire une consultation. On va lancer la...

M. Garon: Maintenant que l'étude est faite. Oui.

M. Vézina:... consultation maintenant.

M. Garon: Là, vous dites: Est-ce que le ministre est d'accord...

M. Vézina: Pour la déposer?

M. Garon:... pour qu'on ait une copie de l'étude?

M. Elkas: Avec plaisir parce qu'on veut y aller, en consultation. On va savoir ce que...

M. Garon: Puis la consultation se fait auprès de qui?

M. Vézina: Moi, je pense qu'elle doit se faire dans l'ensemble de la population, mais aussi avec des intervenants particuliers, tu sais: la ligue de sécurité, le groupement des assureurs, un paquet de gens intéressés par la sécurité routière et l'assurance, auprès des députés, bien sûr, auprès de la population en général. Alors, je pense que les députés vont être les premiers à voir l'étude en question.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'étude sur la tarification des contributions au régime public d'assurance automobile est déposée et rendue publique.

M. Elkas: À quel article on est, là?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 243.

M. Elkas: On a-"tu" fait la lecture de ça?

M. Garon: Étant donné les explications du président de la Régie, on va dire adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 243.151, adopté. J'appelle l'article 243.151.1.

M. Elkas: Cette modification fait la concordance avec l'article 31.1 du Code et elle reprend les critères actuels de tarification en matière d'immatriculation.

La Présidente (Mme Bélanger): Oh! Oh! Un instant!

M. Gélinas: Il y avait un amendement à l'article 151.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement à l'article 151 est adopté?

M. Gélinas: Là, on est rendus dans la Loi sur l'assurance automobile.

M. Garon: Quel amendement?

La Présidente (Mme Bélanger): A l'article

243, supprimer le nombre "191. 3" dans la troisième ligne du paragraphe 5° de l'article 151 de la Loi sur l'assurance automobile.

L'article 191. 3, c'est le...

M. Gélinas: Une modification de concordance pour le zéro alcool.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. L'article 243.151 amendé, adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 243.151.1.

M. Elkas: O. K. Excusez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): On attend le...

M. Elkas: Le quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): L'approbation pour l'adoption de l'article 151.1.

M. Elkas: Ah! O. K.

M. Garon: Adopté, l'article 151.1.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 243.151.1, adopté. L'article 243.151.2.

M. Garon: Ça, c'est une moyenne brique.

M. Elkas: Ce nouvel article est une disposition similaire au nouvel article 619.3 du Code, sauf qu'il concerne les contributions d'assurance au lieu des droits. On l'a passé, l'article 619.

M. Gélinas: On est rendus à 151.2?

M. Elkas: Oui. On l'avait fait, lui, hein?

M. Gélinas: Non, non.

M. Elkas: Là, c'est les droits. C'est une contribution à l'assurance au lieu des droits.

M. Gélinas: Oui. On est toujours dans les...

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: Excusez. Ici, c'est les règles de calcul pour les contributions d'assurance; c'est un peu ce qu'on a vu tout à l'heure quand on parlait des règles de calcul. C'est que pour

l'immatriculation c'est déjà prévu dans notre réglementation, à l'heure actuelle. Ce qu'on fait, c'est qu'on se donne des assises légales pour que ces règles de calcul là qu'on emploie déjà puissent se retrouver dans la loi, encore là pour faciliter l'étude des projets de règlement avec le Bureau des règlements.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 243.151.2 est adopté. J'appelle l'article 243.151.3. M. le ministre.

M. Elkas: Ce nouvel article fait la concordance en matière de contribution d'assurance avec les paragraphes 8.9° et 11.1° de l'article 618 du Code en matière de droits d'immatriculation et avec les paragraphes 4° et 5° de l'article 619 du Code en matière de droits sur les permis.

M. Gélinas: C'est ça. Ce sont déjà des pouvoirs qui se retrouvent, comme c'est dit dans la note explicative, dans l'article 618 du Code en matière de droits d'immatriculation. On ne fait que la correspondance.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 243 dans son ensemble est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 244.

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance avec les nouveaux articles 151 à 151.3.

M. Garon: Oui, bien, là...

M. Gélinas: Les articles...

M. Garon: ...c'est là que le Vérificateur général vous a fait une remarque, je pense, sur le fait que vous n'avez pas le droit de collecter plus d'argent que vous en avez besoin. Là on dit: "Les sommes fixées par la Société en vertu des articles..." La réserve de stabilisation, c'est ceux-là, hein, ici?

M. Gélinas: C'est le deuxième alinéa.

M. Garon: "...151 à 151.3 ainsi que les sommes allouées, le cas échéant, par le gouvernement conformément à l'article 648 du Code de la sécurité routière doivent être suffisantes pour permettre le paiement de toutes les indemnités découlant d'accidents survenus au cours de la période en vue de laquelle ces sommes sont fixées ou allouées, le paiement du coût de la

promotion de la sécurité routière, le paiement des obligations nécessitées en vertu du titre IV et du chapitre II du présent titre, ainsi que le paiement des frais d'administration de la Société." Et on dit bien aussi qu'en même temps vous n'avez pas le droit d'en collecter plus que vos besoins et on dit aussi que vous devriez avoir un règlement pour établir ça.

Qu'est-ce que vous allez faire pour l'application de cet article-là en fonction des remarques du Vérificateur général?

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ..je pense que ça s'adresse à moi directement.

M. Garon: Bien, je n'ai pas... Oui, c'est peut-être mieux le président, parce que justement le Vérificateur fait les remarques à la Société plus qu'au...

M. Vézina: J'aimerais bien que le député de Lévis reprenne aussi les commentaires de la Société par rapport à ces remarques. Nous nous inscrivons totalement en faux sur les prétentions qu'on a collecté plus d'argent qu'on devait le faire, parce que la pleine capitalisation nous impose d'aller chercher chaque année l'argent nécessaire pour indemniser toutes les victimes de la route au cours de cette année. Si vous prenez depuis 1985 ou 1983, si vous voulez, les revenus courants par rapport aux dépenses courantes, vous allez vous apercevoir, M. le député de Lévis, que c'est très, très près l'un de l'autre, que les surplus ou les déficits courants sont à 1 % plus ou 1 % moins. C'est difficile de faire mieux.

Ce qui est en cause, M. le député de Lévis, ce n'est pas ça. C'est le fait qu'à chaque année les actuaires doivent poser un jugement sur la réserve actuarielle des années passées, antérieures à l'année en cours, et nous dire si les sommes qui sont là sont suffisantes pour tout le passif qu'on a de la Société. Ces sommes-là sont fonction, bien sûr, du taux d'inflation, parce qu'on doit mettre les sommes pour payer des gens dans 20 ans.

Elles sont fonction aussi des taux de rendement sur les placements. Alors, vous savez comme moi que, depuis 1985, au Canada, on a les taux d'intérêt à peu près les plus élevés au monde et qu'on a des taux de rendement qui, normalement, étaient... Le Fonds monétaire international parle de 3 %, on est rendus à des taux de rendement net de 7 %. Ça no s'est jamais vu. C'est ce qui explique qu'effectivement on a des surplus à ce moment-ci, ce qui explique aussi que les fonds de pension sont en surplus aussi. Hein? Et c'est ce qui explique qu'on a des problèmes avec les fonds de pension privés,

effectivement, qui ont dégagé des surplus. On est exactement dans le même phénomène qu'une compagnie d'assurance-vie. Bon.

Bien sûr, il y a un autre élément qui a joué énormément, c'est qu'on s'est mis à faire de la réadaptation et que la persistance des blessures a diminué considérablement en même temps que le taux de port de la ceinture a permis de diminuer la gravité des blessures. Alors, il y a trois facteurs qui jouent et qui font qu'on a été dans une période où les actuaires, chaque année, disent: Écoutez, non seulement vous avez l'argent suffisant, mais vous en avez trop dans la réserve actuarielle pour votre passif. Mais c'est les années antérieures, ça n'a rien à voir avec l'année en cours.

M. Garon: Mais pourquoi, à ce moment-là, vous n'en profitez pas pour baisser les primes...

M. Vézina: Bien, on en a...

M. Garon: ...pour utiliser les surplus des années antérieures pour...

M. Vézina: Écoutez, si on n'avait pas la réserve de stabilisation à l'heure actuelle, il faudrait augmenter les contributions à l'assurance de 25 %, puisque les revenus de placement qui viennent de la réserve de stabilisation... Mais je ne voudrais pas entrer dans ce débat-là ici. Effectivement, je pense que ça a été fait ailleurs.

M. Garon: Oui, mais, là, le fait que le ministre des Finances fasse main basse sur la réserve, c'est parce qu'il y en a de trop.

M. Vézina: Oui, bien, là, un instant. Moi, je ne voudrais pas entrer dans ce débat-là. Je pense que je n'ai aucun commentaire à faire - et je l'ai dit dans le rapport de la vérification intégrée du Vérificateur général - sur le législateur. Le législateur décide, très bien, il est souverain par rapport à ça.

M. Garon: Il n'est pas souverain.

M. Vézina: Bien...

M. Garon: Ce n'est pas son argent à lui.

M. Vézina: Écoutez, encore une fois, si la loi est amendée et si on me dit qu'effectivement il y a un prélèvement...

M. Garon: Non, mais ce n'est pas son argent à lui. La Régie, ça n'appartient pas au gouvernement ni au ministre des Finances; ça appartient aux assurés.

(21 h 45)

M. Vézina: Là, je n'ai pas un mot à dire sur ça.

M. Garon: Hein?

M. Maltais: C'est là qu'est le raisonnement, M. le député de Lévis. Je ne suis pas d'accord avec vous. Une régie, ça appartient au gouvernement.

M. Garon: Non, non, non!

M. Maltais: Une mutuelle appartient à ses assurés.

M. Garon: Oui, mais la Régie...

M. Maltais: Mais une régie, ce n'est pas une mutuelle. Ce n'est pas une compagnie d'assurances, la Régie, ni une mutuelle d'assurances, ni une coopérative d'assurances.

M. Garon: Non, mais, à ce moment-là, si la Régie se trompe dans le sens inverse, si les taux d'intérêt sont plus bas que ce qu'elle avait anticipé, c'est le ministre des Finances qui va compenser pour le manque d'argent?

M. Vézina: Absolument pas! Regardez...

M. Garon: Bien, s'il met la main sur les surplus.

M. Vézina: Regardez, en 1982, M. le député de Lévis, en 1982...

M. Garon: J'écoute.

M. Vézina: ...avec la récession économique, vous savez qu'on a indexé à un moment donné, parce que tout est indexé chez nous, pleinement indexé, à 100 % indexé. Alors, on a indexé une année à quelque chose comme 18 %, 19 % et, effectivement, la réserve de stabilisation est devenue négative. La réserve de stabilisation est là pour prévoir les mauvaises conjonctures. Là, on est dans une période de très haute conjoncture depuis plusieurs années et il n'y a rien qui dit que le taux d'inflation ne montera pas à 7 % ou 8 % l'année prochaine. Vous savez comme moi que, quand tout est indexé à 7 %, 8 % et que les taux de rendement diminuent, ils peuvent devenir négatifs, les taux de rendement, aussi.

Vous savez pourquoi on a des taux de rendement très élevés au Canada, c'est plus une question de soutenir le dollar canadien qu'autre chose.

M. Garon: Oui, justement, quand le dollar canadien va s'effoier, et il va s'effoier...

M. Vézina: Bien, on a la réserve de stabilisation pour y faire face, M. le député de Lévis.

M. Garon: Bien oui, mais si le ministre des Finances l'a prise?

M. Vézina: Oui, mais on l'a encore. On a encore 1 200 000 000 \$ dans la réserve de stabilisation. On est capables de faire face pas mal à la musique.

M. Garon: Notre argent est placé où?

M. Vézina: Notre argent, par la loi, sauf celui placé à court terme, est placé à moyen terme et à long terme auprès de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Le fonds général. Nous sommes propriétaires, à la Société, maintenant d'un petit peu plus que 25 % du fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec.

M. Garon: Qu'est-ce que vous pensez de la recommandation de Jaruzelski qui dit de placer en argent américain parce que le dollar canadien va s'effondrer, et il conseille ça depuis des mois à tous ses gens?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si on revenait à l'article 244?

M. Garon: Non, c'est très important en fonction de ces fonds.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense qu'on sort un peu du sujet.

M. Garon: Non, non, non!

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. Ça n'a rien à voir.

M. Garon: Bien non. Regardez, lisez l'article.

M. Vézina: M. le député.

M. Garon: C'est parce que vous n'avez pas lu l'article.

M. Vézina: M. le député.

M. Garon: Je vais vous demander, Mme la Présidente, de lire l'article.

M. Vézina: M. le député de Lévis, vous poserez la question au président de la Caisse de dépôt, parce que c'est lui qui est responsable de faire fructifier les placements de la Société.

M. Garon: Oui, mais si vous êtes rendus actionnaires à 25 %...

M. Vézina: Oui, oui. On n'a rien à dire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas 50 %.

M. Garon: ...vous avez un mot à dire. Lui-même, quand il est actionnaire à 25 % de Proviso, il s'organise pour avoir un administrateur sur le conseil. Il fait même des erreurs pour nommer le président de Proviso qui est obligé de démissionner plus tard.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, s'il vous plaît!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 244 est adopté?

M. Garon: Non, non, non, un instant. Aïe!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est un gros article, ça. Mais pourquoi vous le changez?

M. Gélinas: Non, c'est des modifications de concordance qu'on fait simplement pour remplacer "l'article 151" par "les articles 151 à 151.3", parce qu'on vient d'apporter des modifications à ces articles. C'est la stricte concordance.

M. Garon: Ouais. C'est un débat qui n'est pas fini, ça. Adopté pour la concordance.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 244 est adopté. J'appelle l'article 245, encore de la concordance.

M. Elkas: Cette modification vise à faire la concordance avec les nouveaux articles 151 et 151.1.

M. Gélinas: C'est la même chose.

M. Garon: O.K., adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 245 est adopté. J'appelle l'article 246.

Règlements

M. Elkas: Ces nouveaux pouvoirs habilitant visent à compléter les nouveaux critères de l'article 151 pour établir la tarification en fonction du comportement du conducteur.

M. Garon: Qu'est-ce que vous changez, ici? C'est un nouvel article complètement, ça. Ça devient un paiement pour l'application de...

M. Gélinas: Non.

M. Garon: Non?

M. Gélinas: Non. Encore là, on complète l'article 151 ici.

M. Garon: Bien, c'est parce que c'est marqué: Texte actuel, aucun.

M. Gélinas: Pardon, oui, c'est ça. C'est basé sur la tarification selon le risque qu'on veut introduire comme modalité sur le plan réglementaire. L'article qu'on a adopté précédemment donnait la possibilité de le faire sur le plan du principe, et maintenant on retrouve le pouvoir habilitant sur le plan réglementaire.

M. Garon: Ceux qui n'ont pas de points d'inaptitude sont ceux qui vont payer le meilleur marché?

M. Gélinas: Oui.

M. Vézina: Si jamais on en arrive là, bien sûr.

M. Elkas: M. le député de Lévis, vous en avez?

M. Garon: Je n'en ai pas.

M. Elkas: Vous n'en avez pas?

M. Garon: Non.

M. Vézina: Ha, ha, ha! C'est des renseignements nominatifs, M. le ministre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Il n'en a pas ou bien il n'en a pas?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, non, je n'en ai pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous n'avez jamais perdu un point?

M. Garon: De combien vous parlez actuellement? C'est 18 \$ pour 0 à 5 points d'inaptitude?

M. Vézina: À l'heure actuelle, c'est 25 \$.

M. Garon: Ça baisserait à 18 \$?

M. Vézina: Oui, mais, encore une fois, tout simplement l'étude actuarielle dit, si vous alliez chercher exactement le même montant, comment il faudrait le fractionner pour tenir compte des risques. Mais ça ne veut pas dire que ça serait ça du tout, là, c'est une échelle qu'ils ont proposée.

M. Garon: C'est parce que vous aviez dit

10 \$ de moins. Ça, ça ne fera pas 10 \$ de moins, de 18 \$ à 25 \$.

M. Vézina: J'ai dit 10 \$ de moins? Je n'ai jamais dit ça, moi.

M. Garon: Ça avait été écrit dans les journaux.

M. Vézina: Personnellement, je n'ai jamais donné de chiffre.

M. Garon: Hé batêche! Ça coûterait cher à celui qui a beaucoup de points d'inaptitude, hein!

M. Vézina: Alors, ça, ce que ça dit, M. le député de Lévis, encore une fois, ça dit tout simplement les risques que ça représente à la Société depuis 1978; l'étude actuarielle dit juste ça.

M. Garon: Je vais faire conduire ma femme.

M. Vézina: Je vous amène à en prendre connaissance, vous allez voir que c'est fort révélateur.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 246 est adopté. J'appelle l'article 247.

M. Elkas: Le paragraphe 1° de l'article 195. 1 vise à faire la concordance, en matière de contribution d'assurance exigible lors de l'immatriculation, avec le paragraphe 9° de l'article 118 du Code en matière de droit d'immatriculation. Le paragraphe 2° de l'article 195. 1 vise à faire la concordance, en matière de contribution d'assurance, avec le paragraphe 11° de l'article 118 du Code et le paragraphe 5° de l'article 619 du Code.

M. Vézina: La contribution, à l'heure actuelle, sur les camions est fonction du nombre d'essieux. Bon. Alors, elle est fonction de la masse nette en bas de 5000 kilos, puis en haut, bien, elle est fonction du nombre d'essieux, comme les droits d'immatriculation, d'ailleurs. Autrement dit, plus il a d'essieux, plus c'est un gros camion, plus il représente de risques.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 247 est adopté. J'appelle l'article 248.

M. Elkas: Cet article d'abrogation est de concordance avec l'article 230 du projet.

M. Garon: On a déjà vu ça ailleurs, je pense.

Mme Bilodeau: C'est une concordance avec le pouvoir d'approbation des règlements municipaux, à l'article 627.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 248 est adopté. J'appelle l'article 249.

M. Elkas: Cet article d'abrogation est de concordance avec l'article 230 du projet. Même chose.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 249 est adopté. J'appelle l'article 250.

Modifications à la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec

M. Garon: Oh! bonne mère, c'est un gros, ça!

M. Elkas: Cette modification vise à ajouter aux mandats de la Société celui de prendre charge du contrôle opérationnel du transport routier des biens et des personnes sur route et en entreprise.

M. Vézina: Alors, concrètement, c'est la loi de l'assurance qu'on amende ici, et on donne dans la loi de l'assurance, à l'article 2, un nouveau mandat qui est le mandat du contrôle routier.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Bien, là, il faudrait que le ministre nous parle. Qu'est-ce qui va arriver sur les rapports?

M. Elkas: On va en parler tout à l'heure.

M. Garon: Oui, mais ça va ensemble.

M. Elkas: C'est le prochain; alors, voulez-vous en faire la lecture avant?

On adopte celui-là, puis on va à l'autre?

M. Garon: Attendez un peu, on va...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, c'est l'article 250.1, M. le député de Lévis. Il faut adopter l'article 250 avant de passer à celui-là.

M. Garon: Attendez un peu, ça se tient, ça va ensemble. Ouais, c'est une grosse affaire, hein!

M. Elkas: Il n'y a pas de problème avec ça, M. le député de Lévis. Je vous supporte dans la demande et puis, moi, je trouve que c'est le gros

bon sens, surtout au départ.

M. Garon: Bien, moi, je vais vous dire une chose, dans le contrôle routier ç'a été difficile, ça fait longtemps que ça tourne en rond, puis, moi, je vais vous appuyer là-dedans parce que je crois que c'est nécessaire, le contrôle routier.

M. Elkas: Merci.

M. Garon: La Société de l'assurance automobile a un bon bilan, je pense que les gens lui font confiance à cause de ça. La coordination des différentes lois on matière de transport à un endroit, je pense que c'est une bonne chose, ça aussi.

Maintenant, ça va être un échec ou un succès. Si c'est un succès, j'ai l'impression que le gouvernement, quel qu'il soit, va avoir tendance à imiter cette formule-là, puis, si c'est un échec, il va la rejeter pour longtemps, parce qu'on est dans le secteur des choses pas faciles à administrer sur le plan des coordinations et je pense que c'est pour ça que vous avez eu ma collaboration. On a demandé des exigences au point de vue de la loi qu'on a étudiée ensemble, mais je pense qu'il faut faire un essai actuellement. Je ne fais pas de politique, mais je souhaite que ça marche dans le domaine du transport, parce que c'est un secteur qui est très important sur le plan de la concurrence économique, dans un cadre de libre-échange.

À part ça je vais vous dire une affaire, si le Mexique embarque en plus, le transport va devenir encore plus important parce que, si le marché commun - ce qu'on voit qui se passe au GATT - devient continental, ça veut dire que, si on a un marché, on dit: Là c'est Canada-États-Unis. On était pour, au Québec. Il y a eu des réticences; moi, je n'étais pas un de ceux qui étaient les plus chauds partisans, mais une fois que c'est voté on n'a pas le choix. Alors, il faut qu'on soit le plus efficaces possible et un des aspects pour être le plus efficaces, c'est le transport, à condition que les règles du jeu soient équitables. Je pense que les camionneurs avaient 100 % raison de manifester pour avoir des règles du jeu efficaces. Et la seule façon d'avoir des règles du jeu efficace, c'est un contrôle routier efficace.
(22 heures)

Alors, je n'aurais pas fait ça de cette façon-là personnellement, mais je comprends que des gens acceptent que ce soit la Régie, à cause de son bilan positif depuis sa fondation. Je pense qu'il y a la théorie, puis on fait confiance à des affaires qui marchent habituellement plutôt qu'à des affaires qui ne marchent pas. Là, je pense que c'est pour ça que les gens sont favorables; alors nous allons voter favorablement à cet article, dans le sens que je pense qu'il faut donner une chance au système de marcher. Mais on va vous surveiller pareil...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...en souhaitant maintenant que vous ayez des amendements, c'est ça qui manque dans votre projet...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 250 est adopté?

M. Garon: Attendez un peu, que vous ayez des amendements pour être plus sévères sur les charges trop pesantes qui brisent nos routes; dans une perspective de concurrence aussi avec les Américains.

M. Elkas: On va taire des blitz chez vous la semaine prochaine.

M. Garon: Certainement! Si vous voulez vous servir du poste de Saint-Romuald, bien, c'est parfait, je suis d'accord. Ils briseront moins nos routes et on va avoir des belles routes autour de Lévis...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 250 est adopté?

M. Garon: ...à condition que ce que vous collecterez comme amendes, vous le mettiez sur nos routes.

M. Elkas: Que l'argent soit dépensé chez vous! Ha, ha, ha! Dans votre comté!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: On a justement un viaduc à refaire à Lévis et on a une route à élargir à Saint-Henri.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 250 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a un amendement à l'article 250.1. Alors, insérer, après l'article 250, le suivant:

"250.1. L'article 19 de cette loi est modifié par le remplacement du premier et du deuxième alinéas par les suivants:

"19. La Société doit, au plus tard le 31 mai de chaque année, remettre au ministre un rapport de ses activités pour l'exercice financier précédent. Elle doit également lui remettre un rapport distinct sur les opérations et les activités au cours de cette période concernant le mandat qui lui est confié en vertu du titre VIII.2 du Code de la sécurité routière. Ces rapports doivent contenir tous les renseignements exigés par le ministre.

"Le ministre dépose les rapports de la Société devant l'Assemblée nationale s'il les reçoit en cours de session; sinon, il les dépose dans les 30 jours de la reprise - sans "s" - des travaux". Et après "en cours de session" ce serait ";" au lieu de ".". Est-ce que vous avez compris, M. Brochu?

M. Garon: Mais vous ne dites pas dans quel délai il les dépose à l'Assemblée nationale. "C'est-y" dans l'article? Habituellement, c'est immédiatement, je pense.

M. Gélinas: C'est au plus tard le 31 mai de chaque année, la Société doit... Parce que notre année financière, à nous, elle est de janvier à décembre et non pas d'avril... Normalement, c'est le 30 juin. C'est toujours trois mois après la fin de l'année financière.

M. Garon: Ça finit quand, votre année? Le 31 décembre?

M. Gélinas: À la fin de décembre. Ça finit, là, dans quelques semaines.

M. Garon: Mais pourquoi vous vous donnez cinq mois? Dans la loi des compagnies...

M. Gélinas: Cinq mois? C'est trois mois.

M. Garon: Bien oui! Au plus tard le 31 mai de chaque année.

M. Vézina: C'est parce que c'est long à préparer.

M. Gélinas: C'est long à faire.

M. Garon: C'est cinq mois. Oui, mais dans la loi des compagnies c'est quatre mois, je pense, hein? C'est trois mois ou quatre mois?

M. Elkas: Trois mois.

M. Garon: Pourquoi vous ne donnez pas le même délai que la loi des compagnies?

M. Maltais: C'est une régie.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Surtout que la Régie est aussi efficace qu'une compagnie.

M. Vézina: Pas de problème.

M. Garon: Le 31 mars?

M. Elkas: C'est pour ça. Le rapport distinct peut sortir avant le rapport annuel.

M. Gélinas: Normalement, c'est ensemble.

M. Elkas: Mais il pourrait.

M. Garon: Oui, mais comme la Régie est meilleure que les autres organismes...

M. Elkas: C'est pour ça qu'il est prêt à le faire.

M. Garon: Vous savez, le 31 mai, ce n'est pas bon, parce qu'on tombe dans la session intensive après. C'est bien mieux le 31 mars. Le 31 mars!

M. Maltais: Y a-tu une raison avant, là?

M. Vézina: Bien, c'est parce que toutes les sociétés étaient comme ça.

M. Garon: Bien, c'est parce que, quand ça sert, c'est analysé. Je vais vous dire une affaire: Si un bilan est bon, il n'a pas de publicité quand il sort le 31 mai et, s'il est mauvais, il n'en a pas non plus!

M. Maltais: Il ne faudrait pas marquer à la Régie de l'assurance automobile la date du 31 mars si, par exemple, REXFOR ou les autres régies n'ont pas de date ou ont des dates extensionnées au 31 mai.

M. Garon: Les dates de ça varient.

M. Vézina: Non, mais, moi, je n'ai absolument pas de problème. On l'a sorti le 31 mars cette année.

M. Garon: Pourquoi ne pas le mettre, le 31 mars? Ça sort en début de session et si...

M. Elkas: Bien, mets le 30 avril, dans ce cas-là. Donne-toi un mois! Tu le mets dans la loi...

M. Garon: Non, ils vont...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est marqué "au plus tard".

M. Elkas: Au plus tard.

M. Garon: Non, mais ça ne fait rien. Au plus tard, c'est toujours le plus tard. C'est parce que ce n'est pas bon techniquement pour les parlementaires, le 31 mai; on entre en session intensive après ça et tout est "bulldozé". Le 31 mars, là, le monde vous féliciterait, M. le ministre. Il dirait: Voici un homme qu'il faut imiter. C'est vrai!

M. Elkas: Après le contrôle routier, ils vont tous m'imiter.

M. Garon: Alors, à ce moment-là, marquons

"le 31 mars". Ça serait bon.

M. Elkas: Je suis un peu inquiet. Je ne sais pas la raison pour laquelle les autres sociétés gouvernementales sont au 31 mai.

M. Garon: Ah, c'est par atavisme. Les gens...

M. Elkas: Je ne sais pas, moi! Je ne voudrais pas...

M. Garon: C'est parce que, au Parlement, habituellement...

M. Elkas:... m'engager aujourd'hui...

M. Garon: ...au gouvernement, habituellement, c'est des bretelles de tôle, comprenez-vous...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...des ceintures d'acier et le diable à quatre. Alors qu'on dit à une compagnie: Le rapport, c'est trois mois après la fin de l'année, là, on est dans une compagnie gouvernementale qui est capable de faire ça aussi bien qu'une compagnie privée.

M. Maltais: Regardez, M. le ministre...

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

M. Maltais: ...la prudence est toujours de mise. Prenez vos informations demain...

M. Garon: Il ne peut pas parce que ça va être fini. Bien, on finit, là: On va finir ce soir, comme on est partis là.

M. Vézina: En troisième lecture?

M. Elkas: On va finir ce soir.

M. Maltais: ...et la modification pourra être faite en troisième lecture.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas bon, ça.

M. Maltais: Bien, ça ne change rien, c'est bon pareil.

M. Garon: Non, non. C'est parce que demain vous allez avoir à demander des consentements.

M. Elkas: Le 30 avril?

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Le 30 avril. Vous allez dire: Il est flexible, cet Elkas-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Le 30 avril, c'est mieux que rien.

M. Elkas: Bien, on n'est pas en session intensive.

M. Garon: Non, c'est vrai. Le 30 avril, vendu.

La Présidente (Mme Bélanger): Au plus tard le 30 avril.

M. Elkas: Je vous le dis...

M. Garon: En même temps que l'impôt.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Fais-moi pas penser!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on n'en fait pas un sous-amendement, on change ça comme ça, point.

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): On ne fait pas un sous-amendement, on le change comme ça.

M. Garon: Vous allez le relire, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Insérer, après l'article 250, le suivant:

"250.1 L'article 19 de cette loi est modifié par le remplacement du premier et du deuxième alinéas par les suivants:

"19. La Société doit, au plus tard le 30 avril de chaque année, remettre au ministre un rapport de ses activités pour l'exercice financier précédent. Elle doit également lui remettre un rapport distinct sur les opérations et les activités au cours de cette période concernant le mandat qui lui est confié en vertu du titre VIII.2 du Code de la sécurité routière. Ces rapports doivent contenir tous les renseignements exigés par le ministre.

"Le ministre dépose les rapports de la Société devant l'Assemblée nationale s'il les reçoit en cours de session; sinon il les dépose dans les 30 jours de la reprise des travaux." Reprise sans "s".

M. Garon: Mais on ne dit pas dans quel délai il les dépose à l'Assemblée nationale. Habituellement, ce n'est pas marqué quand il les dépose?

M. Gélinas: Non, ce n'est pas marqué.

M. Garon: Oui, il me semble que c'est dans les 15 jours.

M. Gélinas: Dans les 15 jours?

M. Garon: Il me semble que c'est marqué, quand il y a un dépôt, dans quel délai il est fait.

La Présidente (Mme Bélanger): En cours de session.

M. Gélinas: C'est en cours de session.

M. Garon: Parce que là...

M. Gélinas: C'est ça. C'est "dans les 30 jours de la reprise des travaux"; c'est la nouvelle façon de rédiger ce genre d'article, à l'heure actuelle en tout cas.

M. Garon: Quand le ministre les reçoit, il les dépose tout de suite ou quoi? Il n'y a pas de délai?

M. Gélinas: Normalement, il les dépose tout de suite.

M. Elkas: Ah oui, c'est fait vite, on sent encore l'encre quand ils nous les donnent.

M. Garon: Il n'y a plus de délai, maintenant, quand il y a un dépôt à l'Assemblée nationale?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est très rapidement.

M. Elkas: C'est très rapidement, oui.

M. Gélinas: On pourrait mettre "dans les meilleurs délais".

M. Garon: Non, c'est pire. "Dans les meilleurs délais", ça ne veut rien dire. C'est des clause d'avocat, ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gélinas: Oui, ça, c'est vrai. De notaire, plutôt.

M. Elkas: De notaire?

M. Gélinas: De notaire.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. L'article 250.1 est adopté. J'appelle l'article 251. M. le ministre.

M. Elkas: Cet article est de concordance avec l'article 2 du projet qui remplace la définition du mot "taxi". Il vise à éviter le renvoi mutuel qu'opèrent les définitions actuelles dans la Loi sur le transport par taxi et le Code de la

sécurité routière, créant ainsi des difficultés d'interprétation. Bon, conte-nous ça.

Mme Bilodeau: Comme on l'a vu à l'article 2, paragraphe 7° du projet de loi, on a modifié la définition de "taxi" comme étant "un véhicule automobile exploité en vertu d'un permis délivré en application de la Loi sur le transport par taxi". Donc, pour éviter un renvoi mutuel d'une loi à l'autre, d'autant plus que, dans le texte actuel, la définition ne disait presque rien: "une automobile exploitée en vertu d'un permis visé dans la présente loi", il est souhaitable de le supprimer dans la Loi sur le transport par taxi parce que ça n'ajoute rien.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 251 est adopté. J'appelle l'article 252.

M. Elkas: Cette abrogation est nécessaire compte tenu des modifications apportées au champ d'application du Code par l'article 1 du présent projet de loi.

M. Gélinas: C'est une modification de concordance avec les modifications qui avaient été apportées en 1987, lors de l'adoption des normes canadiennes. C'est à ce moment-là qu'on avait modifié l'article 1 pour prévoir la possibilité d'élargir le champ d'application par règlement. Ça n'a jamais été mis en vigueur. Donc, on abroge l'article tout simplement.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 252 est adopté. J'appelle l'article 253.

Mesures transitoires

M. Elkas: Cette mesure transitoire s'avère nécessaire pour permettre aux municipalités d'installer, avant l'entrée en vigueur de la disposition qui abroge la limite générale de 50 km/h dans les cités, villes et villages, les panneaux nécessaires au maintien de cette limite de vitesse, sans qu'il soit nécessaire, au surplus, d'adopter un règlement municipal et de le faire approuver par le ministre des Transports.

M. Maltais: M. le ministre...

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

M. Maltais: ...ça, c'est un bon article de loi. Les municipalités ne seront plus à la merci des divisionnaires qui ne font pas leur job.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que cet article est adopté?

M. Garon: Cette mesure est transitoire dans quel sens?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Avec la suppression des mots "cité", "ville", "village", notamment à l'article 328 qui fixait la limite à 50 km/h dans une cité, une ville ou un village, les municipalités adopteront un règlement municipal. Elles vont installer également un panneau de vitesse. Ce qu'elles font, en pratique, généralement, c'est qu'elles installent des panneaux de vitesse de 30 km/h, par exemple, dans une zone scolaire. D'accord?

Alors, l'article vient simplement, en attendant l'entrée en vigueur de cette modification-là, leur donner un délai pour leur donner le temps d'installer leurs panneaux. C'est que la loi disait 50 km/h à l'intérieur d'une cité, d'une ville ou d'un village. Là, elle ne dira plus à l'intérieur d'une cité, d'une ville ou d'un village, c'est 50. Mais en pratique c'est très peu de cas, parce que la majorité faisaient adopter un règlement municipal, de toute façon, sur la vitesse et installaient leurs panneaux.

M. Maltais: Donc, il fallait qu'elles le fassent approuver par le ministère des Transports.
(22 h 15)

Mme Bilodeau: Oui. Elles font toujours...

M. Maltais: Là, elles ne seront plus obligées de le faire.

Mme Bilodeau: Elles vont être encore obligées de le faire en vertu de l'article 627, sauf que ça, ici, c'est une mesure transitoire pour leur donner un certain temps, un délai de façon à leur permettre d'aller installer leurs panneaux de vitesse à l'intérieur de leur municipalité en attendant la mise en vigueur de l'article.

M. Maltais: Une fois qu'ils vont être installés, puis que les municipalités vont avoir fait leurs règlements, ils ne pourront plus être changés par le ministère des Transports.

Mme Bilodeau: Non. Nous, on ne peut pas les changer.

M. Maltais: Mais eux autres pourront le faire?

Mme Bilodeau: Mais ils peuvent toujours représenter un nouveau règlement...

M. Maltais: O.K.

Mme Bilodeau: ...nous demandant d'approuver une autre limite de vitesse.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 253, adopté. J'appelle l'article 254.

M. Elkas: Mme la Présidente, cet article vise à assurer la survie de l'actuel Règlement sur les normes médicales et optométriques pour la conduite d'un véhicule routier et sur les conditions dont un permis peut être assorti. Sans cet article, le règlement ou, du moins, une partie de celui-ci serait devenu caduque par l'effet de l'article 13 de la Loi d'interprétation (L.R.Q., chapitre I-16) qui prévoit qu'un règlement édicté en application d'une disposition remplacée demeure en vigueur dans la mesure où il est compatible avec la disposition nouvelle. En l'espèce, la disposition nouvelle est le paragraphe 8° de l'article 619 du Code édicté en vertu du paragraphe 5° de l'article 224 du présent projet de loi.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 254, adopté. J'appelle l'article 255.

M. Elkas: Cet article vise à assurer la survie des règlements actuels pris en vertu du Code. Sans cet article, les règlements seraient devenus partiellement ou totalement caducs par l'effet de l'article 13 de la Loi d'interprétation qui prévoit qu'un règlement édicté en application d'une disposition remplacée demeure en vigueur dans la mesure où il est compatible avec la disposition nouvelle.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 255 est adopté. J'appelle l'article 256.

M. Elkas: Cet article est similaire à l'article 255, sauf qu'il vise un règlement pris en vertu de la Loi sur l'assurance automobile.

M. Garon: Adopté... Attendez un peu. Il y a un amendement?

M. Elkas: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Garon: Non. C'est à l'article 257, l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 256, adopté. J'appelle l'article 257. Il y a un amendement à l'article 257: remplacer, dans la deuxième ligne, les mots "de ce Code" par les mots "du Code de la sécurité routière".

M. Garon: Ça, je l'ai.

La Présidente (Mme Bélanger): Amendement adopté?

M. Garon: "Du Code de la sécurité routière", adopté. Puis votre affaire...

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 257.

M. Elkas: L'article 518 du Code de la sécurité routière fait l'objet de plusieurs modifications. Certaines sont demandées par le ministre des Transports, lequel en souhaite l'entrée en vigueur le 1er janvier 1991. Elles sont contenues à l'article 196 du présent projet de loi.

De son côté, la Société de l'assurance automobile du Québec doit effectuer la concordance visée au présent article lorsque les dispositions concernant la réforme du processus d'immatriculation entreront en vigueur. Or, cette date sera sans nul doute postérieure au 1er janvier 1991.

La technique législative retenue pour résoudre cette difficulté a été d'introduire le présent article qui édictera, à la date fixée par décret, la référence au registre de l'immatriculation tenu par la Société en vertu du nouvel article 10 qui entrera en vigueur simultanément.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 257 est adopté tel qu'amendé. L'article 258. Il y a un amendement aussi. L'amendement, c'est: remplacer l'article 258 par le suivant:

"258. Les articles 66 et 192.2 du Code de la sécurité routière tels qu'édictés par la présente loi ne s'appliquent pas à toute personne qui est titulaire d'un permis d'apprenti conducteur le (indiquer ici la date du jour qui précède celle du jour de l'entrée en vigueur de l'article 29 du projet de loi 108).

"Cependant, à compter de la date de l'entrée en vigueur de ces articles, la Société doit suspendre, conformément à l'article 191.2, le droit d'obtenir un permis d'apprenti conducteur d'une personne dès que son dossier indique un nombre d'infractions ou de points d'inaptitude égal ou supérieur à celui prévu au règlement pris en vertu du paragraphe 9.3° de l'article 619 du Code."

M. Garon: On en avait plusieurs versions, de cet article-là.

M. Gélinas: C'est parce que les autres versions, compte tenu de ce qu'on a adopté pour les exemptions médicales, ça s'est avéré inutile. Donc, on les a remplacées par celle-ci, qui était déjà prévue à l'article 258.1. On l'a simplement avancée d'un article.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'amendement?

M. Garon: Bien, attendez un peu, là, on va essayer de le comprendre. Parce que là on le voit pour la première fois.

M. Gélinas: Essentiellement, ce qu'on vise ici, c'est de s'assurer que la personne qui aura un permis d'apprenti conducteur avant la date d'entrée en vigueur des articles qui concernent le permis probatoire va être soumise à l'ancien régime. C'est seulement à compter de l'entrée en vigueur du nouveau régime que les personnes vont être soumises au nouveau régime, de façon à ce qu'il n'y ait pas de juxtaposition.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. L'article 258, tel qu'amendé, est adopté.

M. Garon: Dites à votre fille de se dépêcher de faire son cours.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, là, elle était prête à passer l'examen pratique et elle l'a retardé parce qu'elle ne se trouvait pas assez bonne.

M. Garon: Vous lui montrerez l'article qu'on vient d'adopter, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Je lui ai dit, d'ailleurs.

M. Garon: Le député de Saguenay devrait regarder ce qu'on vient d'adopter et montrer ça à son garçon, lui aussi.

M. Maltais: Ils l'ont, leur permis.

M. Garon: Ah, ils l'ont?

M. Maltais: Il ne m'en reste plus qu'un et ce n'est pas avant trois ans. Mais, avant d'adopter, on "est-u" rendus à l'article 259?

M. Gélinas: Oui.

M. Garon: Fini. Adopté. On est rendus à 259.

M. Maltais: Bon. O.K. Une fois qu'il sera adopté, j'ai quelque chose à dire.

M. Garon: Non, non, mais il faut revenir. On a des articles en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, moi, je pourrais lire ça.

M. Maltais: Y en a-tu" beaucoup?

M. Garon: Non, il n'y en a pas beaucoup.

M. Maltais: On va adopter les affaires en suspens aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 259, il y a un amendement: remplacer l'article 259 par le suivant:

"259. Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur aux dates fixées par le gouvernement."

M. Garon: Votre grand article n'est plus bon?

M. Gélinas: Non. Parce qu'il reste encore des choses...

M. Garon: J'étais impressionné quand j'ai vu ça, je dois dire.

M. Gélinas: ...qu'on doit vérifier, compte tenu que les amendements touchent plusieurs secteurs. Ça nous donnerait l'occasion de revenir, lors de l'étude du rapport ou en troisième lecture, avec un article plus à jour sur les entrées en vigueur.

M. Garon: O.K.

M. Gélinas: C'est la raison pour laquelle on propose...

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

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 259, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous revenons aux articles...

M. Gélinas: Oui, on va rouvrir certains articles.

La Présidente (Mme Bélanger): Avant de prendre les articles suspendus, on va prendre les articles qu'on va rouvrir, qui sont...?

Réexamen d'articles déjà adoptés

M. Gélinas: Il y aurait l'article 79, dans un premier temps; c'est un article qui concerne l'article 189 du Code de la sécurité routière et l'article 189 prévoit que la Société doit interdire de remettre un véhicule en circulation dans certaines circonstances. On avait ajouté comme

amendement que l'une de ces circonstances était lorsque le propriétaire était débiteur en vertu des sommes qui sont mentionnées aux articles 21 ou 31.1 relativement à tout véhicule routier lui appartenant. Or, dans les amendements qu'on a présentés, on avait déjà prévu que cette interdiction entrerait en vigueur sans avis dès que la personne n'avait pas payé ou qu'on constatait qu'elle était débitrice de la Société. A ce moment-là, on l'a introduit à l'article 189 du Code de la sécurité routière.

C'est toute la question des délais d'avis qui entre en ligne de compte et on a déjà adopté trois articles qui sont en contradiction avec celui-ci. C'est pour ça qu'on le retirerait tout simplement, pour que les trois articles puissent être appliqués tels quels, les articles 21, 31.1 et l'article 553 qui mentionnent les délais à respecter lorsqu'on donne des avis. On le retirerait.

M. Garon: Alors, l'avez-vous, votre amendement?

M. Gélinas: Bien, ça serait de retirer l'amendement à l'article 79.

M. Garon: Voulez-vous le lire, l'amendement que vous retirez, pour ne pas qu'il y ait d'erreur?

M. Gélinas: D'accord. Retirer...

M. Garon: L'amendement se lisait comment?

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement qu'on retire, est-ce que je pourrais l'avoir?

M. Gélinas: Oui. L'amendement à l'article 79...

M. Garon: Parce que, là, vous allez être dans le jus.

M. Gélinas: ...qui se lisait comme suit...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement qu'on retire, à l'article 79, se lisait comme suit:

"3° le propriétaire est débiteur de la Société à l'égard des sommes visées à l'un des articles 21 ou 31.1 relativement à tout véhicule routier lui appartenant."

Une voix: C'est ça.

M. Garon: Retiré.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement à l'article 79 est retiré.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Nous ouvrons

quel autre article?

M. Gélinas: Il y aurait l'article 204.1. C'est une modification...

Le Secrétaire: Un instant! L'article 79, adopté tel que réamendé.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement à l'article 79 est retiré et l'article 79 est adopté tel qu'amendé.

M. Gélinas: C'est ça.

Le Secrétaire: Exactement.

M. Garon: Adopté.

M. Gélinas: À l'article 204.1, qui se trouve à modifier l'article 519.49 du Code...

M. Garon: N'allez pas trop vite. 204...

M. Gélinas: 204.1. C'est une modification de concordance. Ça serait pour insérer, après l'article 204, un article 204.1 qui se lirait comme suit: "L'article 519.49 de ce Code est modifié par la suppression, dans les deuxième et troisième lignes, des mots "ou qui contrevient à l'article 519.29." L'article 519.29 ayant été abrogé, c'est pour enlever cette référence-là dans l'article 204.1.

M. Garon: On ne l'avait pas, 204.1.

M. Gélinas: Dans l'article 519.49, excusez-moi.

M. Garon: On n'avait pas 204.1.

M. Gélinas: Non. On l'ajoute...

M. Garon: O.K.

M. Gélinas: ...pour enlever cette référence à l'article 519.49.

M. Garon: Ça, c'est une concordance tout simplement.

M. Gélinas: Oui, c'est ça.

M. Garon: C'est correct. Est-ce que vous allez le lire ou bien...?

La Présidente (Mme Bélanger): Insérer, après l'article 204, le suivant:

"204.1. L'article 519.49 de ce Code est modifié par la suppression, dans les deuxième et troisième lignes, des mots "ou qui contrevient à l'article 519.29."

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté.

M. Gélinas: Ensuite, à l'article 215.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'article 215, paragraphe 2°, qui modifie l'article 560, paragraphe 1°. Remplacer le paragraphe 2° de l'article 215 par le suivant:

"2° par le remplacement, dans les cinquième et sixième lignes du paragraphe 1°, de "l'un des articles 162 ou 186, du paragraphe 3° de l'article 188, du paragraphe 3° de l'article 189, " par "l'article 162, ". "

M. Gélinas: Encore là, il s'agit d'un amendement de forme parce qu'on a abrogé l'article 186, on a abrogé le paragraphe 3° de l'article 188 et on a abrogé le paragraphe 3° de l'article 189. Il ne reste dans toute cette énumération que l'article 162. C'est pour que l'article 560 soit de concordance avec les amendements adoptés, tout simplement.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement à l'article 215, paragraphe 2°, modifiant l'article 560, paragraphe 1°, est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Gélinas: Là, on est rendus dans les suspendus, après ça.

M. Garon: O. K.

M. Gélinas: Dans le médical, on a trois articles: 158, 159 et 159. 1.

M. Garon: On serait mieux de passer les suspendus un par un, je pense bien.

M. Gélinas: Ceux-là ne sont pas suspendus.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, ce n'est pas suspendu, ça.

M. Gélinas: C'est une réouverture qu'on ferait en partie à la demande du secrétariat du Comité de législation et en partie pour répondre à une interrogation des députés sur la question des médecins spécialistes. C'est ce dont on avait déjà parlé, je pense, à l'heure du midi pour les exemptions médicales.

M. Garon: 158...

M. Gélinas: 158, 159 et 159. 1
(22 h 30)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la

réouverture de l'article 158, ça serait pour remplacer l'article 158 par le suivant:

"158. L'article 396 de ce Code est modifié par le remplacement du deuxième alinéa par le suivant:

"Toutefois, le premier alinéa ne s'applique pas:

"1° à un conducteur effectuant une manoeuvre de recul;

"2° au conducteur d'un taxi qui, dans l'exercice de ses fonctions, circule sur un chemin public numéroté dont la limite de vitesse est établie par une municipalité ou qui circule sur un chemin public non numéroté;

"3° à une personne dispensée du port de la ceinture de sécurité par la Société conformément à l'article 398 du présent Code. "

M. Vézina: Concrètement, M. le député de Lévis, c'est qu'on avait amendé l'article 398 pour dire qu'il y avait une possibilité d'avoir une exemption du port de la ceinture et on ne l'avait pas mise dans l'article 158. Alors, là, on introduit le troisième alinéa. Les deux autres sont là intégralement.

M. Gélinas: À l'article 398, on disait "malgré l'article 396", dans l'amendement initial. Le secrétariat du Comité de législation nous a demandé, au lieu de créer une exception comme ça à l'article 398, de garder la mention qui était déjà prévue à l'article 396, où on disait déjà que le titulaire d'un certificat médical pouvait être exempté du port de la ceinture de sécurité. Donc, c'est ce qu'on a repris en des mots différents pour que ça reste là.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 158 est adopté.

M. Garon: L'article 158 tel qu'amendé.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 158, tel qu'amendé, est adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, il y a un amendement à l'article 159. À l'article 159, remplacer l'article 398 par le suivant:

"398. Lorsque des raisons médicales exceptionnelles le justifient, la Société peut, sur avis du Comité consultatif médical et optométrique, délivrer un certificat dispensant une personne du port de la ceinture de sécurité. Le Comité rend son avis sur la recommandation écrite d'un médecin spécialiste formulée après examen de la personne qui a demandé l'exemption du port de la ceinture de sécurité. "

M. Gélinas: C'est ça. Essentiellement, ce

qu'on fait, c'est que, suite à la demande qui avait été faite, nos vérifications nous ont indiqué que l'expression "médecin spécialiste" se retrouve, entre autres, dans la Loi sur l'assurance-maladie à l'article 42 et qu'il y aurait possibilité de s'en servir dans ce projet de loi. En plus, pour faire ressortir le caractère exceptionnel des exemptions, on ajoute l'expression "lorsque des raisons médicales exceptionnelles le justifient," pour que ce soit toujours limité à des raisons d'ordre médical, d'abord, et à des raisons d'exception.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement à l'article 159 est adopté. L'article 159, tel qu'amendé, est adopté.

M. Garon: On passe maintenant à l'article 159.1?

La Présidente (Mme Bélanger): A l'article 159.1, il y a un amendement. Insérer, après l'article 159, le suivant:

"159.1. L'article 399 est remplacé par le suivant:

"399. Le certificat médical dispensant du port de la ceinture de sécurité est valide pour la période déterminée par la Société.

"Toutefois, un certificat médical délivré avant le 15 novembre 1990 demeure valide pour une période de deux ans à compter de la date de sa délivrance."

M. Gélinas: Ce qui est différent, c'est le mot "période" dans le premier alinéa qui remplace le mot "durée", à la demande du secrétariat du Comité de législation. Le deuxième alinéa, c'est ce qu'on retrouvait dans les dispositions transitoires à la fin et qu'on a inclus ici pour que ce soit encore plus clair et évident pour les personnes qui vont être intéressées à la chose.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 159.1 est adopté.

Là, on revient aux articles suspendus.

Articles en suspens

M. Gélinas: Là, c'est vraiment les suspensions.

M. Garon: Bon!

La Présidente (Mme Bélanger): C'est quoi, les suspensions?

M. Garon: Il n'y en a pas tant que ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Gélinas: Il n'y en a pas beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Trois ou quatre?

Le Secrétaire: De mémoire, je dirais cinq.

M. Garon: Je pense qu'on tombe dans...

M. Gélinas: Les suspendus, il nous reste les articles 53, 97...

La Présidente (Mme Bélanger): Les articles 53, 97...

M. Gélinas: ...123...

La Présidente (Mme Bélanger): ...123...

M. Gélinas: ...167...

La Présidente (Mme Bélanger): ...167...

M. Gélinas: ...216.

La Présidente (Mme Bélanger): ...216. Alors, le premier article qui avait été suspendu, c'est l'article 53. Alors, M. le ministre, pourquoi l'article 53 avait été suspendu?

M. Elkas: Excusez...

La Présidente (Mme Bélanger): Pourquoi l'article 53 a été suspendu?

M. Gélinas: C'est "ou un permis probatoire", c'est la question des permis restreints.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre.

M. Elkas: C'est la question des permis restreints pour les permis probatoires. La personne qui a perdu son permis probatoire ne peut pas avoir un permis restreint.

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: Alors, qu'est-ce qui arrive?

M. Elkas: Ce qui arrive, c'est que la personne qui a un permis probatoire dans ses deux premières années de conduite, si elle perd ses points, elle ne peut pas avoir de permis restreint. C'est déjà le cas pour l'apprenti conducteur.

M. Garon: Puis?

M. Elkas: Puis... Ha, ha, ha!

M. Garon: Ce serait bon de donner la même possibilité à celui qui a un permis probatoire, s'il

en a besoin pour travailler aussi. Ce n'est pas là-dessus que vous voulez faire les distinctions, je pense.

M. Elkas: Moi, ça ne me dérange pas d'entendre aussi les députés...

M. Maltais: Écoutez, si ça s'appliquait juste au cas du permis probatoire, peut-être que ce serait un jeune qui est apprenti. Mais, étant donné qu'un permis probatoire, par exemple, va impliquer un adulte même qui a 40 ans, qui en est à son premier permis, qui en a besoin pour aller travailler, je ne sais pas s'il n'y aurait pas moyen de faire une différence ou si on veut exorciser tout le monde avec cet article-là. Mais peut-être qu'on peut nuire à des personnes.

Par exemple, quelqu'un qui travaille dans une compagnie, il n'a pas nécessairement de permis de conduire ni d'automobile, mais du jour au lendemain ils le mettent sur les petits camions de service. Ce gars-là, il faut qu'il passe son permis. Il va avoir un permis probatoire. S'il le perd, pour différentes raisons, il ne peut pas avoir de permis pour aller travailler. On peut lui faire perdre sa job. Ça, c'est un cas.

Tu as des jeunes aussi, par exemple les employés de Bell Canada, d'Hydro-Québec, qui ont besoin nécessairement, à l'âge de 19 ans, d'un permis de conduire pour faire leur job. Ça va être leur premier permis. S'ils perdent leurs points, une petite bassesse, ils en ont rien que huit, ils n'en ont pas beaucoup, eux autres.

Des voix: Dix.

M. Maltais: Dix? Deux "shots", deux petites lumières jaunes, puis dehors. À ce moment-là, il pourrait quasiment perdre sa job, le gars, quand on sait comme c'est dur d'entrer à Hydro-Québec. C'est aussi pire qu'au Sénat à Ottawa. Je ne sais pas si on fait un bon coup en faisant ça.

M. Elkas: Si vous permettez, vu qu'on va regarder toute la question de l'alcool aussi, on va retirer celui-ci pour permettre au conducteur qui a un permis probatoire d'avoir son permis restreint. Il resterait simplement à le retirer, hein?

M. Gélinas: C'est ça.

M. Elkas: On retire le...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 53, supprimer le paragraphe 4°.

M. Elkas: Alors, on va le permettre.

M. Maltais: Correct.

M. Elkas: On reviendra plutôt avec autre chose.

M. Maltais: D'accord, M. le député de Lévis?

M. Garon: Alors, ça serait retiré?

Des voix: Oui.

M. Garon: O.K.

M. Elkas: Alors, ça veut dire que le permis probatoire est...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Bien, vous allez le lire?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. À l'article 53, supprimer le paragraphe 4°.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. L'article 53, tel qu'amendé, est adopté?

M. Maltais: Oui. Adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): On passe à l'article 97.

M. Garon: L'article 68, est-ce qu'il était fait? J'avais marqué... il avait été en suspens un bout de temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a les articles 97, 123, 167, 216.

M. Garon: Moi, j'avais 68 ici.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 68? On est revenus, à un moment donné.

M. Garon: Ah oui? O.K.

M. Gélinas: Oui, ça a été adopté, oui, le 12 du 12.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 97. Le numéro d'identification du véhicule.

M. Elkas: O.K.

M. Garon: Ah oui!

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a un amendement à l'article 97. Remplacer l'article 97 par le suivant:

"97. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 210, du suivant:

"210.1 Lorsqu'un véhicule n'est pas muni

d'un numéro d'identification, le propriétaire de ce véhicule doit demander à la Société ou à l'un de ses mandataires d'y apposer un tel numéro conformément au deuxième alinéa de l'article 210."

M. Elkas: Ça répond à votre demande, M. le député de Lévis.

M. Garon: Pas sérieux. Ça ne répond pas à ma demande! Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est vous qui avez demandé ça, M. le député de Lévis, que ce soit la Société qui identifie le véhicule.

M. Garon: Bien non! Ce n'est pas ça qu'on a demandé.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Si quelqu'un n'a pas de numéro, la Régie va s'en apercevoir, qu'il n'a pas de numéro. La personne, des fois, ne sait pas ça, que ça prenait un numéro. La Régie, si elle se rend compte qu'elle n'a pas de numéro, va dire: Vous n'avez pas de numéro, ça vous en prend un.

M. Gélinas: C'est déjà prévu, ça, à l'article 210, au deuxième alinéa, quand on dit que la Société peut également apposer un numéro d'identification sur un véhicule routier. Donc, elle peut le faire. C'est évident que, si la personne arrive avec un véhicule qui n'a pas de numéro, elle va le faire, soit dans un centre de service ou dans un bureau de mandataire.

M. Garon: Puis?

M. Gélinas: L'article 210 lui donne déjà ce pouvoir.

M. Garon: Alors, pourquoi on a besoin de ça?

M. Gélinas: Ici, ce qu'on crée, c'est une obligation semblable à ce qui existe à l'article 37, je crois, du Code à l'heure actuelle, quand on dit qu'une personne qui a un certificat d'immatriculation qui est illisible ou qui a un renseignement erroné doit demander qu'il soit remplacé. On met une obligation sur la personne qui est titulaire d'un certificat d'immatriculation de remplacer un certificat qui serait illisible ou qui contiendrait un renseignement erroné.

C'est le même genre d'obligation qu'on fait ici pour le propriétaire d'un véhicule en ce qui concerne son numéro d'identification qui, lui aussi, est très visible sur le pare-brise de l'auto, sur la très grande majorité des autos; donc, il peut s'en apercevoir très facilement, s'il n'y en a pas. On crée l'obligation pour qu'il le demande

tout simplement.

M. Garon: Moi, je trouve que vous ne répondez pas à notre demande du tout, c'est pire que c'était avant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gélinas: Non. On dit bien: "Lorsqu'un véhicule n'est pas muni d'un numéro d'identification"; on le spécifie. Avant ça, on disait: "Le propriétaire d'un véhicule routier doit s'assurer que son véhicule est muni d'un numéro d'identification conformément à l'article 210", sans faire de distinction de cas. Le cas est bien précis, c'est uniquement lorsqu'un véhicule n'est pas muni d'un numéro d'identification; c'est quand même des cas qui sont relativement rares.

M. Vézina: Ça vise, M. le député de Lévis...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Comme je vous disais la semaine passée, ça vise les véhicules artisanaux, des véhicules reconstruits, ça vise aussi le trafic de numéros entre les immatriculations, surtout pour des bicycles, surtout pour des motos, et c'est réclamé à grands cris par les corps policiers, justement, parce qu'ils disent: Écoutez un peu, si on n'a pas des numéros de série...

Encore une fois, quand il vient s'immatriculer, on en a un, numéro de série, il n'y a pas de problème là, il faut un numéro de série pour s'immatriculer. Mais entre les immatriculations ou pour des véhicules qui sont modifiés entre-temps ou qui ont eu un accident, etc., il faut continuer à avoir un numéro de série.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, cet amendement est adopté sur division?

M. Garon: Attendez un peu.

Des voix: Ha, ha, ha!
(22 h 45)

M. Garon: Ne prenez pas le beurre à poignée. Je me demande si ce n'est pas pire qu'avant.

Une voix: Si vous voulez revenir avant, on va revenir avant.

M. Garon: En tout cas. Je ne vois pas ce que ça donne de plus au citoyen qui ne sait pas, lui, qu'il n'y a pas de numéro.

M. Gélinas: Les trois quarts du temps, dans ces cas-là, il le sait fort bien, qu'il n'y en a pas. Comme je vous le dis, c'est déjà quelque chose qui existe sur le plan de la façon d'agir et des principes dans le Code, ailleurs, dans d'au-

tres secteurs. Donc, ce n'est pas quelque chose d'exceptionnel.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: L'amendement, sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement, sur division. Alors, l'article 97, adopté, tel qu'amendé, sur division. J'appelle l'article 123. Y a-t-il un amendement à l'article 123?

M. Gélinas: Non. Il n'y a pas d'amendement, ni à 123, ni à 216. C'étaient des suspensions de concordance.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à l'article 123, suspension de concordance. Ils ont été suspendus parce que les autres n'étaient pas adoptés.

M. Elkas: C'est encore avec le numéro d'identification.

La Présidente (Mme Bélanger): Les autres sont adoptés. Alors, vous l'adoptez sur division?

M. Garon: On est rendus où?

M. Gélinas: À l'article 123.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est de la concordance avec l'article 97.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 123 est adopté sur division. L'article 167, c'est encore de la concordance. Sur division?

M. Gélinas: Oui, même chose.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la même chose. Alors, on adopte...

M. Gélinas: L'article 216.

La Présidente (Mme Bélanger): ...l'article 167.

M. Gélinas: C'est parce que 216 traite également du numéro d'identification.

M. Elkas: L'article 216, on l'a fait?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce qu'on les faisait dans l'ordre.

M. Elkas: Vous faites déplacer le monde.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça fait de l'exercice.

M. Elkas: De l'exercice, oui.

M. Garon: C'était quoi, l'article 167? Je ne m'en rappelle plus.

La Présidente (Mme Bélanger): La chaise musicale. Là, c'est l'article 167.

M. Elkas: L'article 216? C'est fait, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non. Là, c'est l'article 167 qu'on fait.

M. Elkas: Ah! Excusez!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a un amendement à l'article 167. Remplacer le paragraphe 2° de l'article 167 par le paragraphe suivant:

"2° par le remplacement du deuxième alinéa par les suivants:

"Le permis spécial de circulation est délivré par la Société aux conditions et aux formalités établies et sur paiement des droits et des frais fixés par règlement. Toutefois, il ne peut être délivré par la Société que lorsqu'il autorise la circulation d'un véhicule hors normes par sa fabrication ou par un chargement indivisible.

"Lorsque le requérant ne peut satisfaire aux conditions visées au deuxième alinéa et lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient, le permis spécial de circulation peut être délivré par le ministre en vertu de l'article 633 aux conditions et sur paiement des droits fixés par le ministre."

M. Garon: Suite à l'adoption d'un article comme celui-là, est-ce que ça va amener une révision de la réglementation?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: À ce moment-là, ça veut dire que la Régie émettrait... "Le permis spécial de circulation est délivré par la Société aux conditions [...] d'un véhicule hors normes par sa fabrication ou par un chargement indivisible." Ça, ce serait la Régie. Si on va en dehors de ça, dans les cas exceptionnels... "Circonstances exceptionnelles", on aurait pu marquer "très exceptionnelles". C'est encore plus fort.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: La Société ne délivre un permis spécial de circulation que dans le cas d'un chargement indivisible.

M. Garon: Avec l'amendement, là.

Mme Bilodeau: À l'heure actuelle. Le but de l'inscrire dans la loi, c'est pour répondre à une de vos demandes parce que vous nous avez dit:

Si elle n'émet un permis spécial que dans le cas d'un chargement indivisible, pourquoi ne pas l'inscrire dans la loi?

Le règlement tel qu'il est conçu, celui qui est entré en vigueur le 8 novembre 1990, prévoit des classes de permis spécial de circulation. Ça va exiger un réaménagement de nature législative, si vous voulez, de nature technique. Parce que maintenant vous avez deux conditions qui sont dans la loi, soit qu'il est véhicule hors normes par sa fabrication...

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! On a de la difficulté à s'entendre ici.

Mme Bilodeau: ...ou par son chargement indivisible. Mais il est évident que ces deux conditions-là qui sont dans la loi n'écartent pas les autres conditions qui sont établies par règlement. Alors, l'amendement a deux objets: premièrement de répondre à l'attente que vous formulez à savoir d'inscrire dans la loi que la Société n'émet un permis que dans un cas de chargement indivisible, et on a ajouté aussi l'autre condition, qui est toujours le cas aussi, le véhicule qui est hors normes par sa fabrication, c'est-à-dire sa conception, la façon dont il a été usiné, etc.

Le deuxième but de l'amendement, c'est pour préciser, pour que ça soit beaucoup plus clair. On avait l'article 463, puis on avait un article 633 qui était pas mal éloigné dans le Code. On aura toujours un article 633, mais il va être très clair. Au premier article de permis spécial qui est l'article 463, dans un premier alinéa, c'est le permis spécial délivré par la Société, puis, dans le deuxième, c'est le permis de circonstances exceptionnelles délivré par le ministre.

Alors, l'habilitation à le donner est dans la loi maintenant. Avant, par règlement, on disait que c'était la Société qui le délivrait, ce n'était pas inscrit dans la loi. Là, ça paraît très clair que c'est la Société.

M. Garon: Mais comment pouviez-vous le faire sans avoir d'article habitant dans la loi?

Mme Bilodeau: On avait un pouvoir réglementaire qui était: "Le gouvernement peut par règlement désigner la personne habilitée à délivrer un tel permis". C'est ça, l'amendement de concordance qu'on apportait; étant donné qu'on inscrit maintenant "la Société" dans la loi, on n'a plus besoin d'avoir cette habilitation-là.

M. Garon: Est-ce qu'il est encore là?

Mme Bilodeau: Non, on a apporté un amendement, tout à l'heure, de concordance en vous indiquant qu'il va être la concordance à cette proposition.

M. Garon: O.K. Ça, je ne l'ai pas vu. Est-ce qu'on l'a fait?

Mme Bilodeau: C'est l'article...

M. Garon: 227?

Mme Bilodeau: Exactement.

M. Garon: Bon, alors, si vous voulez, on va voter paragraphe par paragraphe.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le premier paragraphe est adopté?

M. Garon: Le premier, bien, lisez-le donc, pour être certain qu'on ne se trompe pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le premier alinéa:

"2° par le remplacement du deuxième alinéa par les suivants:

"Le permis spécial de circulation est délivré par la Société aux conditions et aux formalités établies et sur paiement des droits et des frais fixés par règlement. Toutefois, il ne peut être délivré par la Société que lorsqu'il autorise la circulation d'un véhicule hors normes par sa fabrication ou par un chargement indivisible."

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le premier alinéa est adopté. Le deuxième alinéa:

"Lorsque le requérant ne peut satisfaire aux conditions visées au deuxième alinéa et lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient, le permis spécial de circulation peut être délivré par le ministre en vertu de l'article 633 aux conditions et sur paiement des droits fixés par le ministre."

M. Garon: Alors, celui-là, je vais le voter sur division parce que je calcule encore là que, s'il y a un chargement indivisible, je ne vois pas quelles sont les circonstances exceptionnelles qui font que le voyage ne pourrait pas être divisé. Je ne vois pas, moi, de conditions où... Quand le voyage peut être divisé, bien, on le divise pour que ce soient les mêmes règles du jeu pour tout le monde. Je ne vois pas quelles seraient les circonstances exceptionnelles, puis je ne vois pas pourquoi il est nécessaire de garder cette disposition-là dans la loi.

Je pense qu'on a amélioré considérablement avec la première partie pour établir des règles du jeu, mais, si le chargement est divisible, pourquoi il ne serait pas divisé? Je ne vois pas

pourquoi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le deuxième alinéa est adopté sur division. L'amendement...

M. Garon: À moins que le ministre ait quelque chose à donner comme explication.

M. Elkas: Bien, moi, je comprends les points soulevés par les fonctionnaires concernant les circonstances exceptionnelles et puis, si c'était simplement d'écrire "très exceptionnelles", ça ne me dérangerait pas, mais je sais que dans certains cas il faut intervenir. Puis ça...

M. Garon: Êtes-vous intervenu depuis que vous êtes ministre?

M. Elkas: Bien oui!

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Bien oui!

M. Garon: Ah!

M. Elkas: On ne pourrait pas dire combien de fois, là, mais on est intervenu.

M. Garon: Alors, sur division.

M. Elkas: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le deuxième alinéa est adopté sur division. L'amendement à l'article 167 est adopté sur division.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 167, tel qu'amendé, est adopté sur division. L'article 216 maintenant.

M. Elkas: 216. Mme la Présidente, on n'a pas d'amendement; on touche encore la question des numéros d'identification, on donnait 48 heures.

Alors, si on avait adopté les autres sur division, j'assume qu'on adopte celui-ci aussi sur division.

C'est 48 heures, M. le député de Lévis.

M. Garon: Pardon? C'est lequel, ça? Je ne me rappelle plus.

216, sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 216 est adopté sur division.

Une voix: C'est tout?

M. Garon: Non, non, ce n'est pas fini; 227.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 227, il est fait.

M. Garon: Non, il n'est pas fait. Il faut le faire dans l'ordre.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui!

M. Garon: Bien non, on ne l'a pas fait.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était l'article 216 qu'on voulait passer par-dessus l'article 167.

M. Garon: Oui, mais il faut aller à 227 après ça.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 227, il est noté qu'il est fait. Il est adopté.

M. Garon: Bien, quand est-ce qu'on l'a fait?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 227 est-il fait?

M. Garon: Non, non, c'est parce qu'on en a passé, des articles; ce n'était pas en suspens, là, mais on a passé un amendement en même temps qu'on en a passé un autre, là, "par la suppression, dans le paragraphe 19°, des mots "et désigner une personne habilitée à le délivrer". " Vous avez ça, vous?"

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 227?

M. Garon: Bien, c'est vous qui m'avez dit ça tantôt, c'est vous qui venez de me passer ça, là.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 216 a été adopté sur division.

M. Maltais: Alors, y a-tu" été adopté, oui ou non?

La Présidente (Mme Bélanger): Il a été adopté.

M. Garon: Il a été adopté?
(23 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Est-ce que le titre du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, est-ce que vous voulez faire une motion de renumérotation?

M. Garon: Êtes-vous sûr? Ha, ha, ha!

M. Elkas: Oui, et avec raison.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'ensemble du projet de loi, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements ayant accompli son mandat ajourne ses travaux...

Une voix: Il veut faire des commentaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon, excusez-moi. Avant, M. le ministre, est-ce que vous avez...

M. Elkas: Tout simplement, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): ...des petites remarques finales à faire?

Remarques finales

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: ...vous dire que le projet de loi 108, tel qu'adopté par la commission de l'aménagement et des équipements, répond à un besoin évident de la clientèle qu'on dessert dans la province de Québec. Les amendements au Code de la sécurité routière touchent l'ensemble des utilisateurs du réseau routier. J'ai voulu créer un encadrement pour les nouveaux conducteurs et un contrôle routier pas mai plus rigoureux que celui qu'on a dans le moment et je crois que le résultat de ce travail qu'on vient d'accomplir répond à ces attentes.

Une réflexion **sérieuse** s'impose, Mme la Présidente, lorsque nous nous référons au bilan routier. Un premier pas vient d'être franchi avec le permis probatoire et il faut s'attaquer sans tarder aux conducteurs délinquants. Nous nous devons de sensibiliser les usagers de la route sur l'importance de la sécurité routière.

Certains articles ont dû être amendés en cours de route et je pense, entre autres, à l'article 399 qui se rapporte au port de la ceinture de sécurité. Nous avons amendé ces articles afin de permettre aux gens qui sont vraiment incommodés par le port de la ceinture d'en être dispensés. Par contre, le comité d'examen de la Société de l'assurance automobile sera mis en place pour éviter qu'il y ait de l'abus au niveau du nombre d'exemptions émises et de la durée des certificats médicaux. Nous voulons ainsi, Mme la Présidente, protéger les usagers du réseau routier, et le port de la ceinture a depuis longtemps clairement démontré le nombre de vies qui pouvaient être sauvées.

Le projet de loi 108 vise à accélérer et à

simplifier le processus d'immatriculation et d'émission des permis de conduire, à régir la reconstruction des véhicules gravement accidentés et à augmenter le niveau d'amende de certaines infractions pour que le contrôle routier réponde aux besoins urgents de l'ensemble de l'industrie du camionnage. L'adoption de ce projet de loi nous permettra de répondre aux besoins et aux attentes de l'industrie en ajoutant 200 et quelques contrôleurs routiers et enquêteurs en industrie, une équipe importante de soutien permettant l'entraînement du personnel, les actions complètes et rapides sur la route et un service complet aux camionneurs.

J'aimerais, en terminant, remercier mes collègues députés ministériels et députés de l'**Opposition** pour leur aide précieuse dans l'introduction de cette loi; les collaborateurs et fonctionnaires, M. Vézina, M. Gélinas au niveau de la SAAQ et les associés, Mme Anne-Marie qui est en arrière de moi avec son équipe aux Transports, qui ont travaillé tellement fort pour s'assurer qu'on puisse introduire ce règlement; tous les collaborateurs qui se trouvent avec nous ce soir; alors, "last but not least", la présidente qui a fait un travail extraordinaire. C'est peut-être la première fois qu'on passe autant d'articles, pour moi d'ailleurs; je pense que la dernière qu'on a introduite avait 99 articles, c'était sur le **CMTC**.

Pour moi, ce projet de loi est un des plus importants auxquels j'aie assisté. Il va sans dire que le Code de déontologie, l'an passé, était aussi important, mais celui-ci - et je vais me joindre au député de Lévis - va nous permettre de régler un problème qui date de longtemps et je me joins à lui en **m'engageant** à faire des suivis, surtout sur des rapports qui vont être soumis par l'ensemble des ministres impliqués dans ce nouveau contrôle routier.

C'est un gros pas pour le Québec, toutes les associations des camionneurs seront très heureuses d'entendre de bonnes nouvelles, que le gouvernement, finalement, a agi. Vous avez dit que vous êtes prêts à nous faire confiance, on apprécie ce que vous nous offrez. Mais, si vous me permettez de vous le dire en anglais, "**we will not let you down**". "We will not let you down", **ça** veut dire...

M. Gélinas: On va être à la hauteur.

M. Elkas: ...qu'on va être à la hauteur. Alors, merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, à 23 heures, je pense bien que tout le monde est content d'avoir fini l'étude du projet de loi...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...et je pense que ç'a été une étude agréable, même si ç'a été long, parce que c'était une étude importante.

Je voudrais féliciter le ministre d'avoir accepté d'ouvrir un peu les livres, c'est-à-dire de nous fournir les renseignements qu'on lui demandait, d'avoir eu une étude un peu plus ouverte que la moyenne, où les gens, tant les députés ministériels que les députés de l'Opposition, ont pu faire valoir leur point de vue sur des articles où ils ont voulu le faire. Moi, j'ai toujours pensé qu'idéalement... C'est pour ça que je ne suis pas un partisan du parlementarisme britannique. Je suis plus un partisan du parlementarisme américain où les députés ont le droit de penser, ont le droit de dire ce qu'ils pensent, et puis ne sont pas une machine à moutons comme dans le parlementarisme britannique où ils n'ont pas le droit de penser, il faut qu'ils suivent ce qu'on leur dit de faire.

Dans l'étude de ce projet de loi là, quand je regarde les députés qui ont pu dire à quelques reprises ce qu'il pensait, moi, je trouve que c'est bon. J'ai toujours pensé qu'on devrait travailler de même dans une commission parlementaire, parce que ce n'est pas parce qu'un député est ministériel qu'il ne pense à rien même s'il ne parle pas. Moi, je suis content de voir qu'il y en a qui ont parlé, que des députés de l'Opposition ont dit ce qu'ils pensaient et, à certains moments, ont concouru pour faire en sorte de montrer au ministre qu'il y avait un peu d'unanimité sur des changements à la loi.

Et aussi les fonctionnaires ont laissé du lest un peu. Le ministre est souvent mal pris quand les fonctionnaires s'arc-boutent complètement et, là, il est pris entre prendre position pour eux ou contre eux, alors que, quand les fonctionnaires sont prêts à dire: Bon, dans le fond, c'est vrai que ce n'est pas si fixé dans le béton que ça et qu'il y a moyen de faire en sorte que les règles du jeu soient plus souples, parce que la vie est... Moi, je n'ai jamais cru qu'on pouvait vraiment mettre une masse de béton sur une source, parce qu'elle sort ailleurs. Si on la bouche, la source, elle sort pareil. C'est mieux d'essayer de tenir compte d'un avis qui est beaucoup plus comme un ruisseau, comme un canal que d'essayer d'encadrer la vie d'une façon trop formelle; ça ne nous mène nulle part.

Alors, ç'a été une étude, moi, je dirais, plus agréable d'un projet de loi, parce que le ministre a agi d'une façon plus ouverte. En même temps, ça permet à l'Opposition de l'être plus aussi. On a donné ce que le ministre appellerait des "breaks" au ministre, parce qu'on pense que ça vaut la peine de faire un essai loyal d'un contrôle routier avec un organisme qui s'est fait une réputation au cours des dernières années comme un organisme qui fonctionne. Je pense que, s'il y

a eu un peu une unanimité dans le public, du côté ministériel, du côté de l'Opposition, pour essayer la Régie, c'est parce que tous les gens sont conscients que la Régie a fait un succès, jusqu'à maintenant, de son administration et que, s'il y a un organisme qui peut le réussir, c'est peut-être la Régie. En même temps, bien, il y a une nouvelle formule de contrôle routier, en essayant de faire un regroupement des différentes normes de transport au sein du ministère des Transports qui est le ministère sectoriel, et ce n'est pas anormal que ce soit le ministère des Transports, dans les questions de transport, qui soit le ministère de coordination. Au lieu de le faire au ministère, on le fait dans un organisme.

En même temps, on a demandé, et je suis content que ça ait été accepté, qu'il y ait un rapport, en fait deux rapports annuels, mais un qui va venir pour les fins d'assurance, l'autre pour ce qui concerne le contrôle routier, ce qui va permettre aussi au public d'avoir une meilleure vérification de ce qui va se passer.

Vous savez, quand les sessions sont finies, de temps en temps j'arrive en haut et on me dit: On me dit que ça va bien à votre commission. Je dis: Qui vous a dit ça? On me nommait des noms et je disais: Justement, ils devraient prendre un peu leur modèle là-dessus. Parce qu'on me disait des noms et je trouvais qu'ils étaient trop avec des oeillères quand ils étaient à la commission. On me donnait même des noms de ministres, mais je disais: Oui, mais c'est parce qu'il y a un débat qui est intéressant parce qu'il est ouvert, puis que tout le monde y participe.

Souvent, c'est la façon de faire plus. Moi, j'ai souvent dit que la meilleure façon de faire de la politique, c'était de ne pas en faire. C'est là qu'on en faisait le plus, souvent. Puis, quand on veut en faire trop, c'est là qu'on en fait le moins, puis on en fait à la façon la plus bête. Je pense que, dans cette commission parlementaire, ça n'a pas démarré tout de suite; peut-être que le ministre se sentait un peu pris dans le coin puisque la session finissait, puis que, s'il n'aurait pas un peu, il n'était pas sûr d'avoir son projet de loi, mais il y a une vieille sentence qui dit en grec: "Tou théou phobos arkhè sophias."

La Présidente (Mme Bélanger): Pouvez-vous traduire?

M. Garon: Là, je ne voudrais pas le dire au complet, c'est: "La crainte de Dieu est le commencement de la sagesse." Je ne voudrais pas dire que Dieu, c'était moi...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...mais disons que, la fin de la session aidant, ça a aidé, en fait, le ministre à peut-être ouvrir, puis je pense que ce n'était pas mauvais. Je n'ai aucune prétention, là, je dirais que je n'ai pas d'affinité avec le député d'Argen-

teuil sur ce plan-là. Je ne suis pas connecté d'aussi proche, sans malice.

Mais c'est dans le sens que c'est bon, je pense, que le ministre ait été plus ouvert dans ce sens-là pour faire un débat plus serein. Je suis persuadé que le projet de loi est meilleur et puis, dans ce sens-là, bien, tout le monde aura le sentiment qu'on fait un essai loyal. Puis, quand on va dans le sens de la sécurité routière, je pense qu'il faut y aller selon ce qu'on pense Intérieurement, beaucoup plus que pour faire de la politique. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis.

M. Garon: Puis je souhaite bonne chance au ministre dans l'application de ce projet de loi là...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a d'autres membres qui...

M. Garon: ...et à la Société...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, ça va.

M. Garon: J'ai oublié la Société.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission...

M. Garon: ...puis au ministère aussi. Je dois vous dire que l'équipe qui vous accompagnait, au cours de l'étude de ce projet de loi là...

M. Elkas: Extraordinaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Des compétences.

M. Garon: Moi, j'ai toujours été fier de l'équipe que j'ai eue quand j'étais ministre de l'Agriculture. Je disais: Il n'y a pas de problème qu'on n'est pas capables de solutionner. Je peux vous dire qu'à ce point de vue là l'équipe qui vous a accompagné au cours de l'étude, notamment un monsieur qui était ici, en particulier, M. Lalande, puis il y a un monsieur dont je ne me rappelle pas le nom, qui a répondu sur les pesanteurs, là...

Des voix: Vaillancourt.

M. Elkas: Guy Vaillancourt.

M. Garon: ...gras un peu, hein...

M. Elkas: Oui, oui. Où est-ce qu'il est?

Des voix: Il est parti?

M. Garon: ...qui était ici, qui était excellent, sans oublier Me Gélinas, Me Bilodeau et le président de la Société de l'assurance automobile. Alors, je pense que vous aviez une bonne équipe, puis c'est plaisant quand on sent que les fonctionnaires sont des gens qui ont établi leur réputation. C'est intéressant quand on sait que les gens qui accompagnent le ministre ne sont pas des deux de pique. Merci.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci, M. le député de Lévis. La commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux à demain afin de procéder à l'étude du projet de loi 268, Loi modifiant la charte de la ville de Montréal.

Une voix: À quelle heure ça commence?

La Présidente (Mme Bélanger): À 10 heures.

(Fin de la séance à 23 h 13)