



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Sous-commission des institutions

Consultation générale sur l'avant-projet
de loi portant réforme au Code civil du
Québec du droit des obligations (2)

Le mercredi 26 octobre 1988 - No 2

Président : M. Pierre Lorrain

QUÉBEC

Maurice
12/12/88

Table des matières

Association du camionnage du Québec		SCI-59
Club automobile du Québec	SCI	-66
Association pour la protection automobile		SCI-72
Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec		SCI-81
Commission des services juridiques		SCI-90

Intervenants

M. Serge Marcil, président
Mme Madeleine Bleau, présidente suppléante
M. Réjean Doyon, président suppléant

M. Claude Dauphin
M. Claude Filion

- * M. Raymond Bréard, Association du camionnage du Québec
 - * M. Gilles Bélanger, idem
 - * M. George J. Pollak, idem
 - * M. Jean-Claude Dufresne, Club automobile de Québec
 - * Mme Paula Landry, idem
 - * M. Claude Martin, idem
 - * M. George Iny, Association pour la protection automobile
 - * M. Gabriel Gagnon, Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec
 - * M. Jean Lecours, idem
 - * M. Jacques Bécharde, idem
 - * M. Yves Lafontaine, Commission des services juridiques
 - * M. Georges Massol, idem
 - * M. Jean-Pierre Villaggi, idem
 - * M. Pierre Gariépy, conseiller juridique de l'Opposition
 - * M. Jean Pineau, ministre de la Justice
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 26 octobre 1988

**Consultation générale sur l'avant-projet de loi portant
réforme au Code civil du Québec du droit des obligations**

(Dix heures treize minutes)

Le Président (M. Marcil): Bonjour, tout le monde. Comme nous avons le nombre de personnes requis pour entreprendre ces travaux de la sous-commission, nous allons commencer immédiatement. Je voudrais rappeler le mandat de la sous-commission, c'est-à-dire de procéder à une consultation générale et de tenir des audiences publiques sur l'avant-projet de loi portant réforme au Code civil du Québec du droit des obligations. Est-ce qu'il y a des remplacements à annoncer, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Harel (Maisonneuve) est remplacée par M. Filion (Taillon).

Le Président (M. Marcil): Merci. Je demanderais aux gens de prendre leur place, s'il vous plaît. Nous allons continuer les travaux entamés hier. J'invite immédiatement l'Association du camionnage du Québec, représentée par M. Raymond "Bruard", président, par Me George J. Pollak, conseiller juridique, de même que par Me Gilles Bélanger, conseiller juridique. Vous connaissez les règles du jeu, je crois. Nous allons vous écouter, tout en vous informant que la totalité des mémoires ont déjà été lus et examinés par les membres de la commission du côté ministériel et de l'Opposition. À ce moment-là, vous faites une synthèse de votre mémoire et nous allons procéder à une période de questions. Merci. Allez-y.

Association du camionnage du Québec

M. Bréard (Raymond): Merci, M. le Président. D'abord, je voudrais juste faire corriger le nom. C'est M. Bréard, avec un accent aigu.

Le Président (M. Marcil): D'accord.

M. Bréard: Je vous remercie. Comme vous avez déjà présenté les gens qui m'accompagnent, je vais immédiatement traiter du mémoire, tel que présenté.

L'Association du camionnage remercie la commission de l'entendre parce que le point de vue des camionneurs sur un projet de réforme du Code civil nous apparaît très important pour la gestion de nos affaires. L'Association du camionnage du Québec regroupe les entreprises de transport et l'objectif que nous avons, c'est de faire des affaires dans le meilleur intérêt des transporteurs, des expéditeurs et du Québec, en général, dans une perspective d'équité et de facilité dans l'administration de la justice et des contrats. Cela semble facile à dire, mais il y a des contrats qui se passent entre les entrepre-

neurs et les expéditeurs du Québec. On a aussi des transporteurs extraprovinciaux et des transporteurs internationaux qui font des affaires au Québec.

Dans cette perspective, il nous apparaît important - c'est le point que je veux faire valoir aujourd'hui - que les dispositions des contrats - le contrat de transport, est, en fait, un connaissance - soient incluses au Code civil et deviennent d'ordre public, de façon que les droits et obligations des parties contractantes soient clairement connus et que la référence juridique soit claire et absolument équitable pour tout le monde, donc, que les parties contractantes connaissent bien leurs responsabilités et leurs obligations. Dans l'industrie du transport et à l'Association du camionnage, nous aimons mieux avoir nos procureurs comme conseillers que devant les tribunaux en train d'éclaircir des points de droit qui sont nébuleux de par la structure même du règlement qui les prescrit.

Actuellement, il y a une contestation du connaissance devant les tribunaux. D'après les estimations que nous avons, nos conseillers pensent que, sur la contestation du connaissance quant à sa forme et à son applicabilité nos chances sont de bonnes à excellentes. Le jugement n'est pas encore rendu, mais on l'attend incessamment. Cela veut donc dire que, si le connaissance dans son contenu et son application devait être contesté devant les tribunaux, il n'y aurait plus de contrat type qui existerait ou serait prescrit par la loi entre un transporteur et l'expéditeur et entre transporteurs également. Donc, c'est bien important de voir l'impact que cela a sur la gestion des affaires au Québec. Je voudrais revenir pour expliquer que le règlement est issu d'une loi du transport et ne s'applique qu'au transport intraprovincial. Donc, quand on a un transporteur extraprovincial ou, dans la perspective du libre-échange, si un transporteur américain venait faire des affaires au Québec, il ne serait pas assujéti à la loi sur le connaissance et, donc, cela obligerait à toutes sortes d'interprétations juridiques fastidieuses. Dans cette perspective, il y a différents éléments qui doivent être incorporés dans le Code civil ou clarifiés davantage. La responsabilité limitée du transporteur devrait être clairement établie. Comme on le fait valoir dans les articles 1457 ou 2100, actuellement, la responsabilité du transporteur ne se limite qu'à celui qui utilise la forme du connaissance prescrit par l'annexe du règlement et limite la responsabilité du transporteur à 4,41 \$ le kilo, mais pour toute la cargaison transportée. Ce que l'on veut faire valoir, c'est que la responsabilité devrait être ce qu'elle est en général, donc limitée essentiellement à la portion de la cargaison qui est endommagée, ce qui est normal et usuel dans toutes les transac-

tions qu'on peut faire. Et il y a des précédents là-dessus; que ce soit par la convention de La Haye ou la convention de Varsovie, dans le transport international, on limite la responsabilité du transporteur pour la cargaison qui est endommagée à la valeur déclarée ou, s'il n'y a pas de valeur déclarée, à 4,41 \$ le kilo, ce qui est la prescription minimale.

Ensuite, la responsabilité en ce qui concerne le retard. Dans la facture actuelle des lois telles qu'elles sont rédigées, le transporteur est présumé coupable ou responsable de délais qui n'auraient pas été expliqués autrement dans le contrat. Cela veut donc dire qu'il faut interpréter le délai, le retard. Est-ce la date d'arrivée de la cargaison prévue par l'expéditeur ou est-ce qu'on ne doit pas prouver qu'il y a eu un préjudice parce qu'il était explicitement entendu entre les parties que la cargaison devait arriver à cette date très précise? S'il n'y a pas de convention explicite entre l'expéditeur et le transporteur, il ne devrait pas y avoir de présomption que le transporteur est absolument responsable de délais indus, à moins qu'il ne soit capable de le prouver et qu'il n'y ait une convention très explicite entre les parties. Cette présomption devrait être abolie et laisser libre cours au contrat tel que spécifié et rédigé dans chaque cas.

La responsabilité du dépositaire et du transporteur. Dans la mesure où le transporteur s'acquitte de ses responsabilités, il ne devrait pas être tenu responsable en tant que transporteur s'il ne peut pas livrer la marchandise chez le client, sauf si c'est sa responsabilité à lui. C'est donc dire que, si on arrive chez un client un vendredi à 16 h 30, qu'on ne peut pas livrer la marchandise et que ce n'est pas la faute du transporteur parce que chez l'expéditeur il n'y avait pas de services adéquats de réception, on ne devrait pas être tenu autrement que par les obligations d'un dépositaire. Parce que notre travail de transporteur est terminé, on devrait être tenu à la responsabilité générale d'un dépositaire qui est de prendre soin de la marchandise selon nos meilleures possibilités puisqu'on n'est pas des dépositaires, ni des gens qui gèrent des entrepôts; on est des transporteurs. Dans la mesure où on fait notre travail adéquatement, on devrait être limité à ce type de responsabilité.

L'un des articles importants dans le connaissance, c'est qu'il devrait y avoir une responsabilité explicite de l'expéditeur à certains égards. Actuellement, beaucoup de transporteurs et plusieurs expéditeurs ne considèrent pas le connaissance comme un titre de transport. Cela a des conséquences assez graves dans l'application de la Loi sur les transports et aussi dans l'application de la loi sur la sécurité routière. Par exemple, le poids déclaré devrait être une responsabilité de l'expéditeur parce que toute fausse déclaration peut entraîner des conséquences quant à la responsabilité du transporteur.

J'attire l'attention de la commission sur l'article 2114. À lire ce texte, cela paraît anodin, mais si on prend, par exemple, une cargaison de produits toxiques très dangereux qui n'est pas déclarée par l'expéditeur parce qu'il considère que le connaissance, ce n'est pas un titre de transport et qu'il n'est pas tenu de le remplir adéquatement, le transporteur ne sait pas vraiment ce qu'il transporte. S'il arrive un accident sur les routes du Québec du genre de celui de Saint-Basile-le-Grand, mais un peu différent tout de même, qui est responsable? Est-ce que le transporteur peut être tenu responsable d'avoir transporté une cargaison si l'expéditeur, lui, n'a pas eu la responsabilité, tel que prescrit par la loi sur les matières dangereuses ou autre, de remplir le connaissance de façon très précise? Le transporteur ne devrait pas être responsable de réparer le préjudice parce qu'on dit dans le premier paragraphe: L'expéditeur doit réparer le préjudice subi par le transporteur, "Toutefois, le transporteur demeure responsable envers les tiers qui subissent un préjudice résultant de l'un de ces faits". Alors, on dit: Si c'est l'expéditeur qui doit informer adéquatement le transporteur, la limite de responsabilité devrait être partagée entre l'expéditeur et le transporteur; il faudrait alors rayer le deuxième paragraphe et laisser la responsabilité civile et commerciale du transporteur telle qu'elle est régie par l'ensemble du Code civil.

Donc le message de l'Association du camionnage du Québec, outre les détails techniques sur chacun des articles dont on aura l'occasion de discuter par un échange de questions, est clair: on veut que les dispositions du contrat et du connaissance soient d'ordre public de façon qu'elles soient appliquées universellement à tous les contrats de transport qui se feront au Québec dans la perspective de la déréglementation, donc, appliquées aux transporteurs extraprovinciaux et, dans une perspective internationale, à tous les transporteurs qui exerceront du transport sur le territoire du Québec. Cela devrait être clair, net et sans équivoque. Les droits et les obligations de chacune des parties et la référence juridique devraient être aussi très clairs, c'est-à-dire que les articles du Code civil doivent avoir préséance et sont, en fait, les conditions minimales d'un contrat de transport. Je vous remercie.

Le Président (M. Marcil): Merci beaucoup, M. Bréard. Maintenant, je vais reconnaître l'adjoint parlementaire au ministre de la Justice, le député de Marquette.

M. Dauphin: Merci beaucoup, M. le Président. Tout d'abord, au nom du ministre de la Justice du Québec, j'aimerais souhaiter la bienvenue à l'Association du camionnage du Québec, vous remercier d'être venus devant nous en auditions et vous féliciter pour la clarté de votre mémoire. C'est clair, comme vous le disiez vous-même, et réfléchi, en ce sens que vous avez des

points bien précis sur lesquels vos prétentions méritent, quand même, d'être étudiées attentivement. Étant donné que le mémoire est tellement clair, je n'aurai pas des centaines de questions, mais j'aimerais peut-être revenir sur deux articles de l'avant-projet de loi. Le premier est l'article 2091, relativement au retard, qui prévoit une présomption de faute à l'égard du transporteur "à moins qu'il ne prouve force majeure". Vous nous dites qu'en l'absence d'instructions claires données par l'expéditeur ou le cosignataire quant au délai de livraison il ne devrait y avoir, en cas de retard, aucune présomption de responsabilité de quelque nature que ce soit. Mais la situation actuelle veut que toute livraison se fasse dans un délai raisonnable, si je comprends bien. Alors, j'aimerais peut-être que vous explicitiez davantage votre point de vue là-dessus.

M. Bélanger (Gilles): Je peux répondre à cette question. Aujourd'hui, en vertu de la loi actuelle, s'il y a un retard, à moins que ce ne soit précisé au contrat, il n'y a pas de présomption de responsabilité. La présomption introduite à l'article 2091 devient quasi irréfragable dans le sens que le transporteur ne pourrait à peu près jamais renverser cette présomption, alors que dans bien des cas il pourrait ne pas être responsable du retard. Alors, ce qu'on suggère dans le mémoire, c'est que la présomption demeure dans les cas où il y a une obligation prévue au contrat. Si l'expéditeur demande, en remettant les marchandises, qu'elles soient à destination à telle heure, tel jour, à partir du moment où le transporteur l'accepte, nous sommes prêts à accepter qu'il y ait présomption dans ce cas-là, même si cela n'existe pas aujourd'hui. Aujourd'hui, il y a, quand même, une preuve à faire de la part de l'expéditeur. On est prêts à vivre avec une présomption lorsqu'on a pris un engagement, mais pas lorsqu'on n'a pas pris d'engagement et qu'on ne sait pas quand cela doit être rendu. Par exemple, quelqu'un peut nous confier de la marchandise et prétendre que cela devrait être là demain matin, alors que dans nos opérations normales ce serait là le jour suivant. Si on ne le sait pas, pourquoi devrait-on être tenu présumément responsables? S'il y a une faute, l'expéditeur pourra toujours en faire la preuve et, à ce moment-là, la responsabilité du transporteur serait maintenue. Mais en faire une présomption dans les cas où on ne sait même pas quelle est l'obligation qui nous est imposée, je pense que c'est aller au-delà de ce que le droit nous demande généralement.

M. Pollak (George J.): Est-ce que je pourrais ajouter à vos remarques?

Le Président (M. Marcil): Oui, M. Pollak.

M. Pollak: Premièrement, la modification proposée constitue une dérogation assez impor-

tante au droit actuel voulant qu'une partie ne soit responsable que des dommages prévisibles. Autrement dit, une partie qui a manqué à ses obligations n'est pas tenue de réparer tous les dommages qui sont une conséquence directe, mais seulement les dommages qui sont une conséquence prévisible.

Deuxièmement, je vous réfère au paragraphe 6 du règlement qui est en annexe, qui traite des stipulations minimales et des connaissements qui dit ce qui suit: "Aucun transporteur n'est tenu de transporter au moyen d'un véhicule particulier ou de livrer des marchandises à temps sur un marché particulier ou à d'autres conditions que selon les modalités d'expéditions régulières, à moins qu'un accord figurant sur le connaissement..." Donc, à moins d'une négligence de la part d'un transporteur, dans l'état actuel de la loi, il n'est pas responsable de ces dommages, à moins d'une preuve de négligence. La preuve incombe à celui qui réclame des dommages. Avec la modification proposée, le fardeau serait renversé et ajouterait une autre responsabilité sur les épaules des transporteurs. C'est un fardeau qui est déjà assez lourd parce que le transporteur, en vertu de l'article 16-75 du Code civil, est présumé responsable des dommages ou des conséquences d'une non-livraison. Adopter la modification proposée serait ajouter une autre couche de responsabilité au transporteur.

(10 h 30)

M. Bréard: Ce qu'il faut comprendre aussi, c'est que, dans la négociation d'un contrat de transport, il y a toujours la négociation concernant les modalités de transport. Souvent, l'expéditeur va demander: À quelle date pensez-vous que la marchandise va arriver? Parce qu'il y a de la souplesse entre les deux. À ce moment-là la date ne devient pas obligatoire puisqu'elle n'a pas été négociée comme telle. Donc, sauf s'il y a une spécification très claire à savoir que la marchandise doit être arrivée avant telle heure, tel jour, à tel endroit, il ne devrait pas y avoir cette présomption-là puisqu'on peut se commettre en disant: Oui, cela va arriver mercredi après-midi même s'il n'y a pas de dommages prévisibles à ce que cela arrive le vendredi, mais la date qui a été fixée n'est pas une date obligatoire, c'est une date "tentative". Donc, il faut comprendre de quelle façon ces obligations découlent d'elles-mêmes.

M. Dauphin: Justement, sur ce point, on m'informe que les dispositions prévues au Code civil du Québec autant actuelles - je crois que c'est l'article 1678, actuel - qu'après la réforme, c'est à titre supplétif, c'est-à-dire que ce qui vous régit en priorité, c'est le Règlement sur le camionnage.

M. Bréard: C'est cela.

M. Dauphin: C'est en l'absence de dispositions que les dispositions du Code civil s'appli-

queraient. Mais vous, vous aimeriez que les dispositions du règlement soient incluses dans le Code civil, qu'il y ait homogénéité?

M. Pollak: M. le député, vous avez posé ce qu'on appelle en anglais la "million-dollar question", à savoir si ce règlement s'applique à tout contrat de transport passé dans la province de Québec. À l'heure actuelle, il semble y avoir une forte controverse dans la jurisprudence sur ces questions. Il y a certains tribunaux qui ont décidé que les règlements s'appliqueraient comme matière d'ordre public. Donc, chaque fois qu'un contrat est passé, ces règlements s'appliquent. Il y en a d'autres qui disent que cela prend un connaissance dans la formule prescrite par le règlement pour que les stipulations minimales s'appliquent. Enfin, il y a une cause qui est pendante devant la Cour d'appel et on attend l'issue du débat. Mais la position de notre client, l'association, c'est que les règles du jeu devraient être fixées d'avance et que les dispositions qui apparaissent actuellement dans une forme réglementaire devraient être adoptées comme faisant partie du Code civil.

M. Bélanger (Gilles): Si je peux continuer là-dessus, M. Dauphin, présentement dans la cause dont il est question, on prétend que certaines dispositions du règlement sont ultra vires des pouvoirs du ministre en vertu de la Loi sur les transports. Par ailleurs, il est à prévoir que, si le règlement était contesté quant à son applicabilité aux entreprises extraprovinciales, la contestation aurait de très fortes chances de réussir. Donc, d'une part, on a un règlement qui est très susceptible de ne pas résister à la cause qui est pendante et qui conteste l'application de certaines parties du règlement à un transporteur intraprovincial et, en plus, parce qu'on a fait l'étude, nous sommes convaincus que le règlement ne s'appliquerait pas, serait ultra vires lorsqu'on parle de transporteurs extraprovinciaux. On a un règlement, présentement, qui ne peut s'appliquer qu'à une poignée de transporteurs, dans des circonstances particulières.

On essaie de vous dire que ce n'est pas normal que ce soit comme cela. On a un contrat de transport qui intervient sur le territoire du Québec; peu importe l'intervenant qui le signe, que ce soit un transporteur local, un transporteur extraprovincial ou international, il fait un contrat avec une entreprise, ici, au Québec. Les lois québécoises devraient s'appliquer à ce contrat. La façon de les faire appliquer est d'inclure les dispositions du règlement sur les connaissances dans le Code civil; à ce moment-là, il devient d'ordre public et il s'applique à tout le monde, ce qui n'est pas le cas présentement. C'est ce que nous demandons. On veut que ce règlement s'applique à tout le monde et détermine les conditions du contrat de transport, mais pour tout le monde et non pas "peut-être que si, peut-être que non" aux transporteurs

locaux, mais pas aux étrangers. Cela ne devrait pas se produire comme cela, parce que c'est un contrat comme tout autre contrat qui intervient sur le territoire du Québec. La raison pour laquelle il ne s'applique pas aux extraprovinciales, c'est que la loi dont il découle ne s'applique pas. C'est l'article 1 de la Loi sur le camionnage qui dit qu'il ne s'applique pas aux entreprises de transport extraprovinciales. C'est à cause de cela que le connaissance se s'applique pas. Plaçons les conditions de ce contrat dans le Code civil et on aura un contrat de transport qui s'appliquera à tout le monde, dans toutes les circonstances.

M. Bréard: Découlant de ce contrat d'ordre public, j'ai mentionné quelques conséquences qui peuvent survenir. En effet, comme il n'y a pas de disposition qui oblige tout le monde à avoir un titre de transport clair, il y a des conséquences qui peuvent être considérables. Il n'y a personne qui est absolument assujéti à ce contrat. Ils disent: On a des causes d'expéditeurs qui ne considèrent pas le connaissance comme un titre de transport. Ils font donc une fausse déclaration sur les poids, ils ne font pas de déclaration sur le contenu des marchandises. Les conséquences de cela sont donc importantes.

M. Bélanger (Gilles): Parce que le contrat relève d'un règlement qui est plus ou moins connu et qui est plus ou moins obscur pour beaucoup de monde, alors ce n'est pas important. Beaucoup de gens font des déclarations fausses sur un connaissance, n'y voyant pas vraiment le caractère légal d'un contrat de transport comme tout autre contrat.

M. Dauphin: Pourriez-vous nous expliquer, pour le bénéfice des membres de la commission, quelles sont les règles extraprovinciales?

M. Bélanger (Gilles): Toute entreprise de transport, à partir du moment où elle a des opérations qui débordent les frontières d'une province, tombe sous le coup de la Loi sur le transport par véhicule à moteur de 1987, qui est la loi fédérale. Cette loi prévoit que, pour l'émission des permis le gouvernement fédéral fait sien l'organisme provincial qui est chargé de l'émission des permis. Dans le cadre de la loi fédérale, la Commission des transports du Québec, devient, chaque fois qu'elle siège pour une affaire extraprovinciale, un tribunal, entre guillemets, "fédéral", qui agit comme agent du fédéral dans cette affaire particulière. La loi fédérale dit: Quand vous allez faire cela, vous allez émettre les permis suivant les mêmes critères que lorsque vous émettez sur le plan provincial. Mais on parle de critères d'émission; on ne parle pas du connaissance.

La loi provinciale dit, dans son article 1: Cette loi (la Loi sur le camionnage) ne s'applique pas aux entreprises qui relèvent de la loi fédérale. Alors, les parties de la loi qui ne traitent

pas, qui n'ont rien à voir avec l'émission des permis et les règlements qui en découlent qui ont à voir avec autre chose, ce n'est pas délégué par la loi fédérale à la Commission des transports. C'est comme ça que nous en sommes venus à la conclusion que l'obligation même d'émettre un connaissance, qui apparaît dans le règlement sur les connaissances, n'est pas une obligation qui affecte le transporteur extraprovincial, parce que cette partie de la loi et le règlement qui en découle ne font pas l'objet de la délégation. Enfin, ce n'est pas vraiment une délégation, j'oublie le terme. C'est une incorporation par référence de certaines parties de la loi, mais pas de toute la loi dans tous ses effets et tous les règlements qui en découlent.

Peut-être que je fais erreur et supposons que je fais erreur. Est-ce qu'on doit prendre le risque de se retrouver sans obligation d'avoir des connaissances dans quelques années? On a l'occasion, au moment de la révision du Code civil, d'introduire ce contrat au Code civil et d'en faire un contrat d'ordre public, en y prévoyant les conditions principales ou les conditions minimales. Celles qui apparaissent au règlement de façon générale satisfont tout le monde présentement, tant les expéditeurs que les transporteurs.

M. Dauphin: N'y a-t-il pas - on me signale cela - une entente actuellement entre les différents ministres des Transports du Canada pour un connaissance unifié?

M. Bélanger (Gilles): Ils se sont entendus sur les termes d'un connaissance pour que le connaissance soit pareil dans toutes les juridictions. Mais s'il ne s'applique pas en vertu de la loi fédérale, cela ne change rien. Pour le transporteur de l'Ontario, en vertu de sa loi, il y a un règlement sur le connaissance. L'obligation n'existe pas plus pour lui en Ontario que pour le transporteur extraprovincial du Québec.

Le fait que le règlement sur le connaissance ne s'applique pas aux transporteurs extraprovinciaux, ce n'est pas vrai seulement au Québec. C'est vrai ailleurs aussi. Il y a peut-être des particularités ailleurs, étant donné tout le système législatif et réglementaire provincial. Dans les autres provinces, je ne l'ai pas examiné. Il y a peut-être d'autres façons de procéder qui pourraient donner un caractère spécial à cette obligation dans une autre province, de la même façon que nous vous disons: Mettez-le au Code civil; cela règle le problème.

Ce sur quoi les provinces se sont entendues, ce sont les conditions dans le règlement. Alors, on vous dit: On n'a pas de problème avec ces conditions, sauf qu'on voudrait les voir dans le Code civil au lieu de les voir dans ce règlement.

M. Bréard: Si je peux me permettre d'ajouter, le problème du Canada - le ministre des

Transports du Québec est bien placé pour le savoir dans le moment - c'est qu'ils ont signé une entente concernant la déréglementation du transport au Canada et c'est depuis qu'ils se sont entendus que ça ne fonctionne pas de la même façon partout au Canada. Le Québec est la seule province qui a déréglementé et qui a tenu ses engagements. Le ministre des Transports du Québec se bat avec son homologue de l'Ontario pour que cela fonctionne. Ils sont contestés devant les tribunaux, l'Association des transporteurs a gagné son point. Nous ne savons pas quand. Même s'il y a une entente entre les ministres des Transports, chaque ministre a la responsabilité de faire voter par sa Législature l'application de ses engagements et c'est chaque ministre des Transports dans chaque province qui fait voter sa loi. Évidemment, ils s'entendent sur les grands paramètres et sur le contenu, mais c'est le ministre des Transports du Québec qui a fait voter la loi 76, et chaque ministre des Transports doit prendre les dispositions législatives pour faire appliquer l'entente.

Ce que nous disons, c'est que nous sommes d'accord pour qu'il y ait une entente sur le contenu, la forme et les paramètres du connaissance, mais nous voulons qu'ils soient appliqués de façon indiscutable, qu'il y ait une référence claire, que cela s'applique à tout le monde universellement, à tous les transporteurs du Canada ou de l'étranger faisant affaire au Québec. Et s'il y a une entente entre les ministres des Transports, c'est encore mieux. Mais on doit s'assurer que cet engagement est pris et qu'il est respecté par tout le monde, ce qui n'est pas le cas du règlement issu de la Loi sur les transports.

M. Dauphin: Merci beaucoup. Peut-être une dernière question avant de laisser la parole à mon collègue de l'Opposition, relativement à l'article 2114, quant à la responsabilité envers les tiers. Vous vous opposez à ce que les tiers aient un recours contre le transporteur, si effectivement c'est l'expéditeur qui est responsable. Le problème pratique qui se pose, c'est que les tiers ne connaissent pas nécessairement toujours l'expéditeur. Règle générale, on poursuit, évidemment, l'auteur. Vous pouvez toujours appeler en garantie effectivement le vrai auteur. Je ne sais pas si vous comprenez ma question? (10 h 45)

M. Pollak: Là encore, je pense qu'avec la modification au deuxième paragraphe on ajoute une autre couche de responsabilité qui n'est pas nécessaire. Je pense qu'une tierce partie qui serait lésée par, disons, le déversement d'un produit chimique jouirait en vertu du droit commun d'un droit contre le transporteur, un droit quasi délictuel, si jamais il subsistait des dommages. Donc, je me demande pourquoi le deuxième paragraphe: "le transporteur demeure responsable envers les tiers". Je pense que déjà une partie lésée jouit d'un droit en vertu de

l'article 1053 du Code civil, d'où découlent tous les droits et obligations de droit des délits.

M. Bréard: Je voudrais ajouter, M. Dauphin, qu'on dit bien "résultant de l'un de ces faits", et cela n'enlève pas la responsabilité du transporteur vis-à-vis du tiers concernant une responsabilité normale. Ce que l'on dit, c'est "résultant de l'un de ces faits" et l'un de ces faits, c'est que "l'expéditeur est tenu de réparer le préjudice subi (...) lorsque ce préjudice résulte du vice propre du bien ou de l'omission" par l'expéditeur, et "de l'insuffisance ou de l'inexactitude" de cette déclaration quant au transport. On dit que, si cela résulte de l'un de ces faits, il ne faut pas que le transporteur soit responsable, parce qu'on enlève l'obligation pour l'expéditeur de formellement informer le transporteur et le public de ce qu'il transporte et de ses conséquences. On dit: S'il a rempli ses engagements, qu'il nous a *déclaré* tout ce qu'il devait, qu'il nous a informés de toutes les conséquences, qu'il a fait son devoir, qu'il a bien rempli son devoir tel qu'il doit le faire, le transporteur sera responsable. Mais on ne veut pas être responsables de l'omission, de l'inexactitude ou de l'insuffisance qui sont de la responsabilité de l'expéditeur. C'est ce que dit l'article. On ne veut pas être responsables vis-à-vis d'un tiers de ce qu'un autre n'aura pas fait dans ses obligations fondamentales. C'est cela qui est important.

Le Président (M. Marcil): Cela va?

M. Dauphin: Merci beaucoup. Tout ce que je peux vous dire, c'est que vos recommandations et propositions seront étudiées très attentivement. Je vous félicite non seulement d'être venus, mais pour la clarté de votre mémoire. Merci.

M. Bréard: Je vous remercie.

Le Président (M. Marcil): Merci beaucoup, M. le député de Marquette, adjoint parlementaire au ministre de la Justice. Je vais maintenant reconnaître le porte-parole de l'Opposition et député de Taillon.

M. Filion: Merci, M. le Président. Dans le même sens que mon collègue, je voudrais vous féliciter de la précision de votre mémoire. Vous avez mis le doigt sur les points et les faits saillants de cet avant-projet de loi qui vous concernaient, tellement bien, d'ailleurs, que le député de Marquette a posé les questions que je voulais poser. Mais il y en a une sur laquelle je vais essayer d'aller un peu plus loin avec vous, c'est sur l'article 2114. Si j'ai bien suivi votre raisonnement, vous dites que le deuxième alinéa n'est peut-être pas nécessaire. Il n'est pas nécessaire pour le législateur de mentionner cette responsabilité du transporteur à l'égard des tiers parce que, de toute façon, cela existe par ailleurs dans le reste du droit. C'est bien cela?

L'idée, je pense, c'est peut-être de bien s'assurer que le premier alinéa de l'article 2114 n'est pas une restriction au principe de responsabilité générale. Je pense bien que cela ne vous enlèvera rien, d'ailleurs; cela n'enlèvera rien au transporteur, sa responsabilité demeure. J'ai bien l'impression que des recours en garantie peuvent s'exercer.

Je vais donner un exemple, pour parler concrètement: supposons qu'un expéditeur confie à un transporteur une marchandise toxique. C'est populaire depuis Mississauga; au Québec, on a la peau sensible maintenant sur les produits toxiques. Supposons qu'un expéditeur vous confie la garde, pour fins de transport à un endroit X, de produits toxiques et qu'un accident survient - qui n'est pas la faute du transporteur, mais qui est plutôt relié à la nature du produit que vous transportez - et qu'une communauté entière en subit les préjudices, les dommages. De la façon dont je comprends les choses, avec l'avant-projet de loi, cela voudrait dire que le transporteur demeure responsable, mais il aurait un recours en garantie absolument merveilleux contre son expéditeur qui ne lui aurait pas révélé tous les aspects du bien qu'il transportait.

Tout cela découle aussi du bon sens. La communauté ou les individus, peu importe, groupes, organismes ou compagnies ne connaissent pas l'expéditeur. C'est cela qui est le problème souvent pour beaucoup de tiers: ils ne connaissent pas l'expéditeur, ni le *contenu* du contrat de connaissance. Ils ne connaissent pas le lien entre le transporteur et l'expéditeur, alors que le transporteur connaît, lui, tous les détails. Avec cet exemple-là, dois-je comprendre, finalement, qu'on s'entend sur toute la ligne, sauf que vous ne voulez pas que ce soit écrit? Alors, pourquoi ne voulez-vous pas que ce soit écrit? Voulez-vous que cela fonctionne autrement sur le plan de la mécanique juridique? Me Bélanger.

M. Bélanger (Gilles): C'est vrai ce que vous dites, que la personne lésée ne connaît pas nécessairement l'expéditeur. En ce qui a trait au recours, celui-ci est toujours couvert contre le transporteur. Dans un cas où la responsabilité de l'expéditeur serait impliquée par le premier alinéa, le transporteur va appeler l'expéditeur en garantie après avoir été poursuivi et le débat va se faire entre, finalement, la personne lésée et l'expéditeur. Le deuxième paragraphe dit ceci: Même si vous n'êtes pas responsable, c'est vous, le transporteur, qui allez payer la note à la personne lésée. À ce moment, l'expéditeur est connu parce qu'il a été déniché par les recours qui ont été introduits. Alors, le problème n'est plus là à ce moment. On impose au transporteur une obligation qui peut être extrêmement lourde et qui pourrait, dans des cas dramatiques, faire disparaître le transporteur complètement parce que l'expéditeur attend la deuxième étape du recours.

Prenons l'affaire de Mississauga. C'était le Canadien Pacifique qui était impliqué. C'est peut-être un moindre mal, mais si cela avait été Cabano, ils n'auraient peut-être pas passé à travers Mississauga. Plaçons-nous dans une circonstance où le véritable responsable, à cause des déclarations, pouvait être une multinationale. Elle n'avait qu'à s'asseoir et à attendre qu'on ait retiré Cabano du marché parce que c'est lui qui doit payer la note en premier et, après cela, à attendre la deuxième vague, quelques années plus tard. En imposant cette obligation, cette responsabilité au transporteur, on protège l'expéditeur, en fait, en retardant l'échéance. Il n'est pas plus caché. On ne fait que le protéger en retardant l'échéance en sa faveur. Quant au recours, il est toujours disponible contre le transporteur.

M. Pollak: Est-ce que je pourrais ajouter deux commentaires au sujet du texte même de la modification? La modification commence par: "L'expéditeur est tenu de réparer le préjudice subi par le transporteur." Est-ce que l'expéditeur est aussi tenu de réparer les préjudices subis par le tiers? Est-ce qu'on doit comprendre, du fait que le mot "transporteur" apparaisse à l'exception du mot "tiers", que la seule partie que l'expéditeur devrait dédommager, c'est le transporteur?

Une deuxième chose. Si on regarde le deuxième paragraphe, il dit: "Le transporteur demeure responsable." Il est facilement concevable qu'un tribunal faisant face à une telle disposition en arrivera à la conclusion qu'il y a maintenant une troisième présomption de responsabilité qui pèse contre un transporteur. Cette fois-ci, ce serait une présomption de responsabilité qui découlerait non pas du geste ou de l'omission du transporteur, mais du geste ou de l'omission d'un tiers. Tout le monde est d'accord que c'est l'expéditeur qui devrait être tenu responsable si jamais il manque à son obligation. Je pense que tout le monde est aussi d'accord que ce recours devrait exister sans préjudice de tout autre recours contre un transporteur lorsque, par son geste, il contribue à l'événement. Mais établir une autre couche de responsabilité, une troisième présomption de responsabilité, pour être bien franc, j'en vois mal la nécessité.

M. Bélanger (Gilles): Je veux juste donner un exemple supplémentaire pour bien comprendre le problème qu'on a avec les expéditeurs. Nous, du transport, on veut être responsables de nos obligations dans la mesure où ces obligations sont bien déterminées. Par exemple, on a envoyé une lettre, parallèlement au mémoire sur le Code civil, au ministre des Transports. Dans la nouvelle disposition de la loi, vous aurez, comme députés, à trancher les milliards que cela va coûter pour réparer notre réseau routier parce que vous avez le problème de la surcharge axiale qui détériore le réseau routier et cela va coûter

des fortunes. Le ministre des Transports a inclus dans sa loi la responsabilité de l'expéditeur quant au poids déclaré et transporté. Mais, dans l'application de la loi, c'est toujours au transporteur qu'on émet l'infraction et c'est toujours au transporteur qu'on enlève des points d'inaptitude dans sa banque de points. Donc, toutes les fois qu'on diminue ou qu'on dilue la responsabilité de l'expéditeur, on a un problème considérable à faire respecter les lois et les règlements au Québec. L'expéditeur ne sera jamais impliqué clairement dans une infraction.

Un camion a été arrêté à une balance publique. Il y avait un connaissance de 50 000 livres, mais il y avait 65 000 livres dans le camion. L'expéditeur a dit: Le connaissance n'est pas un titre de transport; alors, je charge 50 000 livres de granit à mon client et c'est ce que j'ai marqué sur le connaissance. Sauf que c'est le transporteur qui est impliqué dans l'infraction; c'est le transporteur qui subit le préjudice d'une fausse déclaration ou de l'inexactitude d'une déclaration de l'expéditeur. Le meilleur moyen de faire assurer le respect de la réglementation est d'obliger les expéditeurs à payer pour leur responsabilité. De cette façon, ils vont s'assurer que les connaissances sont bien remplis, qu'ils vont respecter la loi comme tout le monde. Cela va coûter moins cher au gouvernement du Québec en contrôles routiers et en réparations du réseau routier. C'est la même chose dans le cas des matières dangereuses. Ce qu'on veut, c'est que l'expéditeur sache qu'il a des obligations claires. C'est à lui de les respecter, au bénéfice de tout le monde. Toutes les fois qu'on dit: L'expéditeur est responsable, mais, en contrepartie, le transporteur est responsable, c'est une bataille juridique et on n'en finira jamais.

M. Filion: Je vous remercie, M. Bréard, Me Bélanger et Me Pollak, de nous avoir si brillamment exposé votre point de vue. Évidemment, vos commentaires portent sur une partie bien spécifique d'un volumineux projet de loi, mais je suis convaincu que les rédacteurs du projet de loi, à la prochaine étape, prendront en bonne considération non seulement votre mémoire, mais aussi les arguments que vous avez si bien développés cet avant-midi.

M. Bréard: Merci.

M. Dauphin: Merci.

Le Président (M. Marcil): On vous remercie beaucoup également d'avoir accepté ce dérangement, ce décalage d'horaire de ce soir à ce matin. Nous allons maintenant entendre le Club automobile du Québec. Les représentants du Club automobile du Québec, si vous voulez prendre place à l'avant, s'il vous plaît.

Nous souhaitons la bienvenue aux représentants du Club automobile du Québec. M. Jean-

Claude Dufresne, vice-président, je vais vous laisser le soin de présenter les personnes qui vous accompagnent. Je vous informe également - vous connaissez un peu les règles du jeu - qu'une vingtaine de minutes vous sont allouées pour faire la lecture de votre mémoire qui a déjà été lu et examiné par les membres de cette commission. (11 heures)

M. Dufresne, si vous voulez nous présenter les personnes qui vous accompagnent et procéder immédiatement à la présentation de votre mémoire.

Club automobile du Québec

M. Dufresne (Jean-Claude): M. le Président, à ma gauche, M. Pierre Galipeault, vice-président du club et du conseil; M. Robert Darbelnet, directeur général du club. À ma droite, M. Claude Martin, directeur adjoint du Service de protection du consommateur, et, toujours à ma droite, Mme Paula Landry, directrice du Service de protection du consommateur. Je suis Jean-Claude Dufresne, vice-président exécutif. Je demanderais à Mme Paula Landry de vous faire lecture des quelques notes que nous avons ici.

Le Président (M. Marci): Cela va.

Mme Landry (Paula): M. le Président, le CAA-Québec est un organisme sans but lucratif qui regroupe maintenant plus de 450 000 membres au Québec. Nous oeuvrons activement à la défense et aux intérêts des consommateurs automobilistes, et ce, depuis déjà 1904. En 1974, un Service de protection du consommateur a été mis sur pied pour s'occuper plus particulièrement des problèmes qui peuvent affecter les consommateurs automobilistes.

Près de 60 000 membres ont fait appel à notre service en 1987 seulement pour s'informer de questions relatives à l'achat, à la vente, à la location d'automobiles, à l'entretien et aux législations qui concernent l'automobile. Le CAA-Québec peut donc, certes, bien représenter les automobilistes dans tout ce qui les affecte jour après jour.

C'est dans ce sens que nous désirons aujourd'hui porter à votre attention deux points majeurs qui nous préoccupent et qui ne se trouvent en aucune façon encadrés par le projet actuel de réforme du Code civil.

D'abord, il y a la location à long terme d'automobile. En fait, le CAA-Québec est d'avis que la location à long terme est un phénomène qui s'étend de plus en plus. En effet, si on se fie aux dernières statistiques de la Régie de l'assurance automobile du Québec, il y avait, en 1985, moins de 5000 véhicules loués à long terme qui parcouraient les routes du Québec et, en 1987, on en a déjà près de 25 000.

Dans la plupart des contrats, des clauses abusives, à notre avis, permettent aux locataires

de se donner tous les droits et de rejeter sur les consommateurs toutes les obligations. Le projet de réforme du Code civil du Québec, dans sa présente version, ne vient encadrer d'aucune façon la location d'automobile à long terme. Quant à l'actuelle Loi sur la protection du consommateur, même si l'essentiel de ses articles se voient intégrés au nouveau Code civil, elle ne répond pas aux problèmes posés par les contrats de location d'automobile à long terme et ses règlements n'en font aucun état.

En somme, comme recommandation, nous proposons d'inclure dans le projet de réforme du Code civil des dispositions qui vont préciser les droits et les obligations des parties dans le domaine de la location automobile à long terme.

Nous croyons que les contrats devront être réglementés de façon à définir, d'abord, la notion d'usure normale, de façon à réduire les pénalités pour bris de contrat, à préciser les frais de crédit inclus dans les mensualités, à inclure une clause de déchéance du bénéfice du terme et à spécifier si la valeur résiduelle est garantie ou non garantie par la compagnie de location.

Ensuite, un deuxième point que nous désirons porter à votre attention, c'est au sujet du lien de finance à l'achat d'une automobile usagée. Le CAA-Québec croit qu'à l'instar de certaines provinces canadiennes il devrait être possible à tout acheteur d'une automobile usagée de modèle récent de vérifier si le bien acheté est grevé d'un lien qui retiendrait une institution financière sur celui-ci.

Au Québec, il est très difficile d'obtenir la preuve qu'une automobile est libre de tout lien de finance, forçant certains consommateurs mal informés à parfois payer en double, au vendeur et à l'institution financière, le prix d'une automobile.

Le CAA-Québec recommande donc que le projet de réforme du Code civil prévoie que tout achat d'automobile dont le financement comporte un lien sur le bien par l'institution financière soit rapporté à la Régie de l'assurance automobile lors de l'immatriculation. Un mécanisme devrait permettre de vérifier auprès de la Régie de l'assurance automobile du Québec si un tel lien de finance existe lors de l'achat d'une automobile.

Voilà, en gros, les deux points que nous désirions porter à votre attention, et nous sommes à votre entière disposition pour la période de questions.

Le Président (M. Marci): Je vous remercie beaucoup. Nous allons procéder immédiatement. Je vais reconnaître M. le député de Marquette, adjoint parlementaire au ministre de la Justice.

M. Dauphin: Merci beaucoup, M. le Président. J'aimerais, premièrement, souhaiter la bienvenue aux représentants du Club automobile du Québec et les remercier non seulement d'avoir préparé un mémoire, mais d'être venus en

délégation aussi importante. Vos points sont quand même très précis. Je peux vous dire tout de suite que les deux points que vous avez soulevés méritent une attention importante, d'autant plus que plusieurs organismes comme le vôtre, voués à la défense et aux intérêts des consommateurs et des automobilistes, nous ont fait valoir des points de vue semblables. Je peux vous dire tout de suite que le ministère de la Justice est très attentif. D'ailleurs, cela a fait l'objet de travaux avec l'Office de la protection du consommateur. Quant aux questions que j'ai à vous poser là-dessus, la première est celle-ci. Vous nous faites des observations relativement à l'acquéreur d'une automobile usagée alors qu'il peut exister effectivement des droits ou des sûretés cachés qui affectent cette automobile au profit d'une institution financière. J'aimerais que vous précisiez davantage la nature précise de ces liens que détiennent ces institutions et auxquels vous faites allusion dans votre mémoire, des liens qui peuvent exister sur l'automobile.

Mme Landry: Par exemple, si vous achetez un véhicule et que vous faites affaire avec un concessionnaire qui a une entente spéciale avec une banque, ou si c'est GMAC ou Ford crédit qui vous consent le financement sur le véhicule, finalement, c'est un contrat de vente à tempérament, c'est-à-dire que vous n'êtes pas propriétaire du véhicule que vous achetez. C'est l'institution financière qui en demeure propriétaire jusqu'à ce que vous ayez terminé complètement de faire vos paiements. Si, à un moment donné, pour une raison ou pour une autre, vous êtes dans l'impossibilité d'effectuer vos paiements ou cessez de les effectuer, à ce moment-là l'institution financière va venir saisir le véhicule. Elle a le droit de le faire, le véhicule lui appartient encore. C'est déjà arrivé chez nous. Ce sont des cas qui nous ont été présentés par des consommateurs. Un particulier qui achète un véhicule d'un particulier, ce véhicule-là n'appartient pas au particulier-vendeur, ce véhicule appartient à une institution financière. Le consommateur, en toute bonne foi, remet une somme d'argent au vendeur et repart avec le véhicule. Sauf que, si ce vendeur-là cesse de respecter son obligation, par exemple, ne remet pas l'argent qu'il doit encore à l'institution financière et disparaît, ce qui se passe, c'est que l'institution financière va très bien reprendre le suivi de l'affaire et retrouver le véhicule; elle va pouvoir le reprendre purement et simplement. Alors, le consommateur qui, de toute bonne foi, voulait acheter un véhicule de seconde main n'a plus d'argent et n'a plus de voiture non plus.

On nous demande souvent où on pourrait obtenir l'information pour être bien sûr que le véhicule qui nous intéresse n'a absolument aucun lien financier, et on ne peut pas indiquer de façon certaine une façon pour permettre au consommateur de bien vérifier ce fait. Il n'y en a pas. C'est sûr que si, par exemple, vous

achetez un véhicule neuf et que vous le faites financer par un prêt personnel d'une institution bancaire, l'institution bancaire n'a pas de lien à ce moment-là avec un prêt personnel. Donc, ce qui assure votre prêt ce sont les biens que vous possédez qui sont là en garantie. À ce moment-là, il n'y a pas de problème. Mais il y a quand même des contrats où les institutions financières détiennent un lien sur le véhicule. Et nous, on ne peut pas dire à nos 450 000 membres, de façon certaine: Voici une procédure qui a été mise au point ou: Voici un endroit où vous pouvez vérifier ce fait-là et être sûrs que vous n'aurez pas de problème. La question nous est très souvent posée et il n'y a rien qui existe au Québec encore.

M. Dauphin: Si vous me le permettez, M. le Président, en matière de réforme du Code civil sur les sûretés réelles et la publication des droits - d'ailleurs, on a eu l'occasion l'an dernier d'avoir des consultations sur la réforme du Code civil en matière de sûretés - nous apportons une notion nouvelle, c'est-à-dire que nous apportons la possibilité de l'hypothèque mobilière, ce qui n'existe pas actuellement. Avec l'hypothèque mobilière, c'est-à-dire pour acheter une voiture, l'institution financière pourrait prendre une hypothèque et, obligatoirement, il y aura un registre des droits personnels et mobiliers. À ce moment-là, il sera probablement plus facile de vérifier auprès dudit registre si, effectivement, il y a un lien sur le bien meuble en question, en l'occurrence une automobile. C'est prévu dans la réforme en matière de sûretés réelles. Disons qu'en pratique ce ne sera pas toujours une hypothèque mais, quand même, dans bien des cas cela va pouvoir régler cet aspect. Est-ce que vous avez une réaction face à ce qui s'en vient en matière de sûretés sur le plan de la réforme du Code civil?

Mme Landry: Je vous avoue que je n'ai pas nécessairement les connaissances pour avoir étudié la question comme telle. En fait, nous, au fond, tout ce qu'on désirerait avoir, c'est... Je prends l'exemple de l'Ontario où les gens - il y a même un coût rattaché à cela, finalement - peuvent en tout temps soit téléphoner, soit écrire à un organisme où tout est informatisé, en fait, toute l'information est déjà là. De façon certaine, en un coup de téléphone, on va avoir l'information. Au sujet de l'hypothèque mobilière, si cela fait en sorte que, dans tous les cas où il y aurait un lien rattaché à l'automobile, cela nous assure que tous les consommateurs pourront vérifier si tous les véhicules qui les intéressent ont ou n'ont pas un lien, à ce moment-là, oui, cela pourrait être satisfaisant. Il faudrait que cela rencontre tous les cas.

M. Dauphin: Cela s'appliquerait aussi aux autres biens mobiliers avec réserve de propriété, ou aux ventes à tempérament. Pour le moment,

je vais laisser la parole au député de Taillon.

Le Président (M. Marcil): Merci beaucoup, M. le député de Marquette. Je vais reconnaître maintenant le député de Taillon.

M. Filion: Mes félicitations également aux gens du Club automobile du Québec - qui compte plusieurs membres de ce côté-ci de la table - d'avoir pris la peine de décortiquer l'avant-projet de loi et d'y retenir les éléments qu'ils mettent de l'avant ce matin. D'abord, en ce qui concerne votre suggestion d'un enregistrement des liens auprès de la Régie de l'assurance automobile du Québec, je trouve que cela a tellement de bon sens que je croyais que cela existait déjà. Mais, comme vous le dites, cela n'existe pas. Nulle part au Québec on n'a le pedigree d'une voiture pour savoir si des sommes sont dues, si elle est financée. Ou même, pour quoi ne pas imaginer que, si une automobile était volée, par exemple, la police pourrait communiquer avec la Régie de l'assurance automobile et indiquer que telle voiture a fait l'objet d'un vol? Je suis convaincu qu'avec les ordinateurs de la régie elle serait... Déjà, la plupart des transactions sont enregistrées à la régie: un changement de propriétaire, etc. Ce serait un jeu d'enfant de créer une espèce de centre d'enregistrement des liens, des charges qui existent sur les voitures. Est-ce que cela existe ailleurs?

Mme Landry: En Ontario.

M. Filion: C'est ce que j'allais dire. Cela existe en Ontario.

Mme Landry: Oui.

M. Filion: Et peut-être dans d'autres provinces également.

Mme Landry: On a l'exemple de l'Ontario, qui est quand même tout près. Cela fonctionne quand même depuis plusieurs années.

M. Filion: Est-ce que vous avez déjà soumis cette recommandation au ministère des Transports?

Mme Landry: Comme telle, non.

M. Filion: Non. C'est fait. C'est maintenant dans la machine à saucisse. Je suis convaincu que les rédacteurs du prochain projet de loi, s'ils jugent que cela doit être fait ailleurs que dans le Code civil, vont s'empresse d'acheminer cette excellente suggestion au ministère des Transports. Cela vaut la peine d'être évalué, quand on considère le nombre de problèmes qui existent avec l'achat de voitures qui ont déjà des charges sur elles, etc.

Deuxièmement, vous soulignez également tout le problème de la location d'automobile à

long terme. D'abord, vous soulignez à juste titre que c'est extrêmement populaire. Au prix où sont les voitures - c'est finalement de la tôle avec un moteur dedans, mais maudit que cela coûte de plus en plus cher! - j'ai l'impression que la location d'automobile à long terme est un marché en pleine progression. Ce que vous nous dites essentiellement, c'est qu'il y a des protections élémentaires qu'on ne retrouve pas. Il y a des pénalités pour bris de contrat qui peuvent être absolument assommantes, des frais de crédit, la notion d'usure normale, la clause d'échéance de terme, l'indication quant à savoir si la valeur résiduelle est garantie ou non. Cela m'apparaît être une recommandation tout à fait valable. Comme législateur, il faut se pencher sur cet aspect. Vous ne traitez pas du crédit-bail, qui est pourtant contenu dans le Code civil. Est-ce que vous ne croyez pas que ces suggestions devraient également s'appliquer au crédit-bail des voitures?

Mme Landry: Nous nous sommes surtout attardés, tout simplement, à la location d'automobile à long terme, partant des plaintes qu'on reçoit, des problèmes qu'on peut vivre, des démarches qu'on a déjà tenté de faire et qu'on fait encore auprès de certaines compagnies de location, que nous faisons, nous au Club automobile. Mais nous savons très bien qu'il y a aussi beaucoup d'autres associations. On se partage un peu tout cela. C'est surtout sur ce sujet qu'on s'est arrêtés. On n'a rien présenté sur le crédit-bail. Avec l'assurance que la location d'automobile à long terme serait réglementée, on pense que la majorité des problèmes que peuvent vivre les consommateurs seraient réglés par le fait même.
(11 h 15)

M. Filion: D'aucune façon les règles qui touchent le contrat de vente de véhicules d'occasion qui sont contenues dans le Code civil ne pourraient ou ne peuvent s'appliquer à la location à long terme; c'est bien ça?

Mme Landry: Oui.

M. Filion: Maintenant, vous ne dites mot des dispositions concernant les véhicules d'occasion. Est-ce que cela veut dire que le Club automobile du Québec se considère satisfait des dispositions de l'avant-projet de loi?

M. Martin (Claude): Oui, après étude de l'avant-projet de loi, le Club automobile du Québec se considère satisfait des articles qui traitent du contrat de la partie que vous venez de souligner. Maintenant, il faut préciser que, pour ce qui est de la question de crédit-bail, il y a d'autres associations qui vont présenter leur opinion là-dessus. C'est sûr que chaque association peut faire un cheval de bataille de différents thèmes. Nous, on a plus retenu les contrats de location. Nous avons été en contact

fréquent avec le contentieux de l'office, pour soumettre toute la question des contrats de location. On considère qu'à l'heure actuelle c'est peut-être le point majeur. On n'a pas vu autre chose qui pourrait pénaliser les consommateurs dans le code.

Au contraire, il y a beaucoup de choses qui sont à l'avantage... D'ailleurs, beaucoup d'articles de la Loi sur la protection du consommateur sont reproduits presque intégralement dans l'avant-projet de loi du Code civil. En ce qui nous concerne, cela fonctionne très bien à l'heure actuelle.

M. Filion: D'accord.

M. Martin: Évidemment, c'est à l'avantage des consommateurs automobilistes. Nous représentons les consommateurs automobilistes, donc, nous sommes en parfait accord avec le texte.

M. Filion: Si vos études, ou quoi que ce soit, vous amenaient à des réflexions additionnelles sur l'avant-projet de loi, je suis convaincu, au nom de la commission, que je peux vous inviter à nous faire parvenir ces commentaires, s'il y a lieu, d'ici le 1er ou le 31 décembre. C'est ce qu'on avait fixé comme date, M. le député de Marquette, hier? On avait invité un groupe à nous faire parvenir ses commentaires avant le...

M. Dauphin: Le plus tôt possible.

M. Filion: Le plus tôt possible, en tout cas d'ici 1989 au plus tard, pour que l'équipe qui travaille à la rédaction du projet de loi puisse bénéficier de réflexions additionnelles si, le cas échéant, vous en aviez, parce qu'il ne faut pas se leurrer, à peu près tout le monde est pris avec une voiture un jour dans sa vie. C'est devenu un emmerdement très normal dans notre société et je pense qu'il y a eu beaucoup de progrès de fait depuis vingt ans au Québec quant à la protection de celui et de celle qui achètent une voiture. Il y a eu du progrès par rapport à ce qui se faisait à l'époque.

Comme vous le dites, on se retrouve devant une satisfaction et les consommateurs ont toujours été assez virulents dans ce secteur. Le Club automobile du Québec a été vigilant, mais il faut continuer à l'être. La location à long terme, c'est pour dire à quel point les commerçants ne manquent pas d'imagination pour en arriver à pénétrer davantage le marché.

J'invite donc notre club automobile à ne pas hésiter à nous faire parvenir des commentaires additionnels, s'il y a lieu. Avec votre permission, M. le Président, un de nos conseillers juridiques, Me Pierre Gariépy, aimerait vous poser une question.

M. Gariépy (Pierre): C'est seulement une interrogation. Dans la Loi sur la protection du consommateur actuelle, on traite, à l'article 150,

des autres contrats assortis d'un crédit. La disposition qui se retrouve dans l'avant-projet de loi est le numéro 2825. Je n'ai pas vu de précédent. Parmi les autres contrats assortis de crédit, on dit: "Tels que la vente à tempérament." Est-ce que vous avez étudié la possibilité que la location de voiture à long terme puisse être un tel contrat assorti d'un crédit?

M. Martin: Nous avons discuté du sujet assez fréquemment avec les avocats du contentieux de l'office et il ne semble pas qu'il y ait de connotation avec ce que vous venez de mentionner. C'est l'opinion que nous avons obtenue, pour le moment. À moins qu'il n'y ait eu des découvertes au dernier instant, mais nous n'en voyions pas. Est-ce qu'à votre avis il pourrait y avoir...

M. Gariépy: Il y a certaines similarités. Si on regarde le contrat de crédit, malgré qu'on le coiffe du nom de louage, il pourrait y avoir certaines similarités importantes, et je me demandais si on avait réussi à placer certains contrats dans la section des autres contrats assortis d'un crédit.

M. Martin: Il ne semble pas, parce qu'à l'heure actuelle toute la question des contrats de location ou les questions qui sont soulevées dans les contrats de location, l'office ne pouvait y répondre à partir de la Loi sur la protection du consommateur, et j'imagine que ces gens ont épluché pas mal la loi avant de se prononcer là-dessus. C'est un peu pour cela qu'on vient inciter les gens de cette commission à inclure les sujets qu'on a mentionnés, c'est qu'auparavant on n'obtenait pas de réponse de la Loi sur la protection du consommateur.

Le Président (M. Marcil): Cela va? M. le député de Marquette.

M. Dauphin: Merci, M. le Président. J'ai deux questions. La première: Quelle est la durée, normalement, avec l'expérience que vous avez dans le milieu, en la matière, d'un contrat de la sorte, de location d'une voiture à long terme?

Mme Landry: D'automobile à long terme? Cela peut varier de 38 à 48 mois, trois ou quatre ans à peu près. Il y en a qui vont jusqu'à cinq ans, il y en a de deux ans, d'un an, en fait, il y en a de toutes les variétés, mais, en principe, ceux que nous voyons, que les gens nous rapportent, c'est surtout trois ou quatre ans.

M. Dauphin: Trois ou quatre ans.

Mme Landry: Oui. Donc, si on remarque que c'est surtout en 1986 et 1987 qu'on voit de plus en plus d'utilisateurs de ce produit, c'est-à-dire de gens qui louent des automobiles à long terme, ce ne sont pas des gens qui sont encore rendus

au bout de leur contrat. Donc, peut-être qu'à ce moment-là, je ne sais pas, dès l'an prochain ou d'ici deux ans, les plaintes vont rentrer, à savoir qu'il y a souvent des problèmes qui se produisent lors de la terminaison du contrat, finalement. Par conséquent, nous nous attendons à en entendre de plus en plus parler.

M. Dauphin: C'est de plus en plus fréquent. Et le genre de clientèle, quel est le type de clientèle, normalement? Une clientèle d'affaires?

Mme Landry: Je dirais que c'est un petit peu toutes les clientèles. Je pense qu'au début on visait surtout une clientèle d'affaires, maintenant, comme le prix des voitures neuves, comme vous le savez sûrement, a terriblement augmenté au cours des dernières années... Je pense qu'on a fait aussi beaucoup de publicité pour la location à long terme et que cela devenait un produit très attirant, dans le sens que des personnes qui avaient à choisir, par exemple, entre une maison ou d'autres biens et une voiture et qui ne pouvaient pas se permettre les versements mensuels qu'on leur demandait pour en être propriétaires immédiatement, cela devenait très intéressant pour elles de se tourner du côté de la location à long terme, parce qu'on est beaucoup attiré, de prime abord, par des versements mensuels qui sont bas et qu'on nous fait miroiter sans nous dire spécifiquement tout ce à quoi on doit s'attendre et ce à quoi on s'engage dans ces contrats. Donc, avec une bonne publicité intensive comme il y a eu depuis quelques années, je pense qu'immédiatement on a convaincu beaucoup de gens de s'en aller de ce côté et ce ne sont pas des gens qui ont nécessairement besoin de se déplacer avec leur véhicule, mais simplement M. Tout-le-Monde qui, au lieu d'acheter sa voiture comme il l'a toujours fait, a décidé de la louer à long terme.

M. Dauphin: C'est quand même de plus en plus fréquent et je suis persuadé que mon collègue de Taillon va être d'accord avec moi. Je rencontre souvent des personnes, à mon bureau ou ailleurs, et maintenant il n'y a plus de "Z" sur la plaque d'immatriculation...

Mme Landry: ...c'est cela.

M. Dauphin: ...alors, c'est moins gênant de louer une voiture.

Mme Landry: C'est incognito.

M. Dauphin: Il n'y a plus de "Z" sur la plaque. Alors, les gens louent plus de voitures qu'auparavant. Ils ont l'impression d'être propriétaires immédiatement parce qu'il n'y a plus de "Z" sur la plaque. L'autre question: Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de consulter l'article 1484 de l'avant-projet de loi qui traite justement des clauses abusives, parce que vous y

faites référence dans votre mémoire, aux clauses abusives, et j'aimerais savoir, de votre part, si vous trouvez l'article 1484 satisfaisant dans les circonstances. Parce qu'il règle, selon moi, les clauses abusives; cela s'applique à tous les contrats, l'article 1484, la deuxième partie.

Mme Landry: En principe, il est sûr qu'on parle de clauses abusives, cela peut y répondre en un certain sens. Mais il est sûr que si, dans le contrat même, il y a déjà des choses qui sont plus claires au point de départ, peut-être que les consommateurs, rendus à la fin, soit lors de la remise de leur véhicule ou lors du rachat de leur véhicule... Il y a peut-être des choses auxquelles ils n'auraient pas à faire face qui fassent en sorte qu'ils doivent utiliser un article du Code civil, en cour, pour se défendre de cela. S'il y avait tout simplement un contrat type qui était fait et qui était distribué à tous ceux qui le font et si ce contrat comprenait déjà des clauses très claires qui ne permettent pas au locateur de faire telle chose, qui lui interdisent de faire telle chose, ou qui fassent en sorte que le consommateur sache immédiatement ce à quoi il s'engage, je ne pense pas qu'on devrait, finalement, aller jusqu'à utiliser une clause du Code civil pour se défendre, si jamais il y avait un problème. Si c'était fait dans le contrat tout simplement, ce serait tellement plus clair.

M. Dauphin: Ce serait d'inclure cela dans la protection du consommateur.

Mme Landry: Que ce soit clair au point de départ et lu par les deux parties: on sait ce qu'on peut faire et ce qu'on ne peut pas faire. Je pense qu'on n'aurait pas besoin d'aller jusqu'à utiliser cela par la suite.

M. Dauphin: Les autres points méritent aussi une étude sérieuse. Vous parlez de préciser les frais de crédit, de spécifier si la valeur résiduelle est garantie ou non garantie par la compagnie. Ce sont des points très importants qui attirent notre attention.

J'aimerais, moi aussi, vous remercier d'être venus participer à nos travaux. Vous représentez quand même un groupe de consommateurs très important. Je peux vous dire que vos points sont très clairs et qu'ils seront étudiés très attentivement.

Mme Landry: Je vous remercie.

M. Filion: Ceci m'amène à vous poser, avec la permission de mon collègue, une ou deux questions additionnelles. Quel est le problème majeur auquel vos membres ont à faire face à l'expiration de leur contrat? Est-ce que c'est le fait... Quel aspect, concrètement? Supposons un contrat de 36 mois: le locataire en a fait usage... Quel est le problème majeur, la surprise, la brique qui lui tombe sur la tête et qu'il n'avait

pas vu venir? Parce que - et vous me corrigerez là-dessus - durant le contrat, la plus grosse brique qui peut lui tomber sur la tête, c'est s'il ne peut pas payer. Là, il se rend compte qu'il y a une clause pénale qui, dans certains cas... Si vous aviez des exemples à nous donner là-dessus, ce serait peut-être intéressant. Quels sont les dangers - il y a des désavantages, c'est évident - selon votre expérience, de la location à long terme ou les inconvénients majeurs auxquels vos membres ont eu à faire face?

Mme Landry: À cela, je vous dirai qu'il y a des cas, par exemple, qu'on a déjà eus à notre département où ce sont des personnes qui, à la fin de leur contrat de 36 mois remettent le véhicule. C'est un contrat dont la valeur résiduelle était garantie, c'est-à-dire qu'on n'est pas obligé d'acheter le véhicule; on laisse le véhicule. Le véhicule vaut tant, ça, c'était entendu d'avance, sauf qu'en cas de valeur résiduelle garantie on va tenir le consommateur responsable de l'état du véhicule, de l'état dans lequel il remet son véhicule. C'est là, finalement, que les débats commencent. Le consommateur, lui, assume qu'il y a peut-être des petites choses à faire, mais peut-être pas tant que cela alors que le locateur monte peut-être une facture qui, dans certains cas, peut s'élever à des centaines ou à des milliers de dollars. Il ne permet absolument pas au consommateur de contester cette facture, par exemple, par la médiation d'un garagiste sur lequel les deux s'entendraient, il n'y a tout simplement pas moyen de contester et on reçoit une facture de, peut-être, 1000 \$, 2000 \$ ou 3000 \$ au terme de notre contrat, alors qu'on pensait que tout était clair et terminé. Et, si on ne paie pas cela, en fait, la compagnie de location nous poursuit. Alors, on n'a même pas le choix. On essaie quelquefois d'intervenir, mais ce n'est pas si clair que cela qu'on peut le faire. Il devrait y avoir au moins un mécanisme pour faire en sorte que, si on ne s'entend pas sur une facturation, on laisse au moins le choix aux consommateurs de pouvoir soumettre cela à la médiation de quelqu'un finalement.
(11 h 30)

Aussi, à l'égard des frais, on dit qu'on nous facture de l'usure qui est anormale, mais c'est tellement galvaudé, ces expressions d'usure anormale ou d'usure normale. Par exemple, on pourrait peut-être trouver tout à fait normales des choses que le locateur, lui, va trouver anormales et il va facturer comme bon lui semble. Je ne dirais pas que ce sont nécessairement tous les locateurs, il y en a peut-être qui sont justes avec cela et qui vont aller voir à plusieurs sources d'information pour être sûrs que leur estimation est bien faite, mais il y en a d'autres pour qui cela pourra facilement dépasser ce que nous estimons être normal. Il y a ce problème avec lequel on est aux prises quand on remet le véhicule.

Si on a un contrat où la valeur résiduelle

n'est pas garantie, cela veut dire qu'à la conclusion du contrat quand, par exemple, vous remettez le véhicule, vous avez le choix de le racheter ou de ne pas le racheter. Supposons que vous ne le rachetiez pas à ce moment. Il y avait déjà une valeur résiduelle qui avait été fixée par la compagnie au moment de la conclusion du contrat. Par exemple, on se disait: Votre véhicule dans trois ans va valoir 4000 \$. Si vous voulez le racheter à ce moment, vous devrez payer 4000 \$. Mais, comme votre valeur résiduelle n'est pas garantie, à la fin des trois années il se peut que votre véhicule sur le marché ne vaille plus que 2000 \$. Cela peut¹ être pour toutes sortes de raisons: peut-être l'avez-vous tellement mal entretenu qu'il a une apparence qui est loin d'être impeccable. Alors, ce sera votre faute, vous aurez enlevé de la valeur à ce véhicule. Peut-être que c'est un véhicule qui n'aura pas fait des prouesses en ce qui a trait à la fiabilité et les consommateurs n'en voudront plus.

Donc, vous savez que cela ne prend pas grand-chose pour que la valeur d'échange chute énormément. C'est peut-être un véhicule qui ne sera plus fabriqué par le manufacturier; alors, à ce moment, on en donne moins. Donc, au lieu de 4000 \$, c'est peut-être 2000 \$ ou 2500 \$ qu'on vous donnera. Ce que le locateur va faire: il va revendre le véhicule sur le marché. S'il ne peut pas obtenir 4000 \$ vous devrez remettre la différence tout simplement. Aussi, on a eu à faire face à des factures un peu surprises en ce sens que leur valeur résiduelle n'était pas garantie. C'est sûr que le consommateur qui ne fait pas attention à la façon d'entretenir son véhicule va se pénaliser tout seul rendu là. C'est sûr que, si le consommateur veut bénéficier du fait qu'il peut racheter le véhicule, il peut le racheter, mais il va falloir qu'il paie 4000 \$ alors que sur le marché le lendemain matin on le vendrait peut-être juste à 2000 \$. Ce principe peut être assez juste. Si on se dit qu'on se pénalise soi-même en n'entretenant pas nos véhicules, et cela marche comme cela avec tous les véhicules de location à long terme, c'est évident... Sauf que ce n'est tellement pas clair en ce qui a trait au contrat: à quoi s'engage-t-on, cette valeur résiduelle est-elle garantie ou ne l'est-elle pas? Ce n'est pas tout le monde, ce ne sont pas toutes les compagnies qui vont à l'avance en prévenir les consommateurs. Il suffirait qu'il y ait une mention et qu'on l'inscrive.

C'est sûr que les consommateurs doivent s'aider un peu eux-mêmes. Il faut qu'ils posent des questions. Il faut qu'on leur explique, mais il faut qu'ils le lisent aussi et on passe notre temps à inciter les gens à lire les contrats. Si au moins c'était indiqué on saurait un peu plus à quoi on s'engage. C'est sûr que, dans la façon dont les locateurs vont revendre les véhicules, on va peut-être revendre au prix du gros et on n'obtient peut-être pas le meilleur prix qu'on pourrait obtenir non plus.

L'autre problème que vous avez souligné et qui peut se produire en cours de route c'est, par exemple, celui de bris de contrat. Des bris de contrat peuvent se faire parce qu'il nous arrive un pépin et on ne peut plus faire face à nos versements, on ne peut plus payer. Donc, on voudrait bien remettre le véhicule. Cela peut aussi être parce que des gens ont changé d'emploi et au nouvel emploi on leur offre un véhicule. Ils n'ont pas besoin de deux véhicules, donc, leur employeur dit: Tu vas remettre ton véhicule de location. Cela peut être aussi à la suite d'un vol entier du véhicule. On n'a plus de voiture, donc, en principe il n'y a plus de contrat. C'est un bris de contrat surtout si le véhicule n'est jamais retrouvé. Cela peut être à la suite d'un accident qui entraîne la perte totale de votre véhicule. Donc, vous n'en avez plus non plus.

Ce qui arrive très souvent, si je prends l'exemple du vol entier du véhicule ou de la perte totale à la suite d'un accident, votre assureur va vous indemniser pour la perte que vous avez eue. On va tenir compte du fait que vous aviez peut-être un contrat de location de trois ans. Cela fait un an que vous avez votre voiture, vous avez une voiture dépréciée d'un an. Sur le marché votre voiture a peut-être perdu 30 % de sa valeur. Votre assureur fait un chèque que vous n'encaissez pas, c'est un chèque conjoint qui est fait avec la compagnie de location, donc vous ne voyez pas cet argent. La compagnie de location, bien sûr, empoche le chèque vu qu'elle n'a plus de voiture, mais, souvent, on fera comme si c'était un bris de contrat. La compagnie de location va fixer une nouvelle valeur résiduelle. Autrement dit, elle va faire comme si vous aviez signé un contrat d'un an et non pas de trois ans et va mettre sur papier une nouvelle valeur résiduelle.

Sur cette façon de mettre sur papier la nouvelle valeur résiduelle, il y a des calculs qu'on ne veut pas nous dire, c'est secret un peu, il n'y a rien qui est régi dans cela. Ce ne sont pas des façons de faire qui sont étendues de façon uniforme à tout le monde. C'est très différent d'un locateur à l'autre. Très souvent, il y aura une marge entre la nouvelle valeur résiduelle que le locateur fixera et la valeur de revente du véhicule qu'on va faire payer au consommateur. Donc, vous aurez un certain montant à payer. Par contre, cela peut être normal. C'est sûr que le locateur fixe 36 mensualités égales, alors qu'on sait très bien que cela coûte plus cher la première année, un peu moins cher la deuxième et un peu moins cher la troisième. N'ayant pas prévu cela au point de départ, c'est sûr que vous n'avez pas payé assez en termes de mensualités. Il y a sûrement une façon de déterminer cela qui serait claire, prévue à l'avance et qu'adopteraient tous les locateurs unilatéralement. Il y a sûrement une façon de le faire, sauf qu'on en profite peut-être pour monter les factures dont les différences s'élèvent

à des milliers de dollars. On en a des exemples, même des exemples qu'une autre association de consommateurs avait déjà amenés en conférence de presse, des cas vécus comme celui d'un consommateur qui avait voulu briser son contrat après trois mois parce qu'il changeait d'emploi et qui s'était finalement vu devoir payer 8000 \$: 3000 \$ comptant, plus deux ou trois versements, plus une pénalité de plus de 5000 \$ pour un véhicule qui ne valait que 14 000 \$, finalement. Ce ne sont peut-être pas toutes les compagnies, on tient à le préciser, mais il y a quand même place pour de l'abus dans cela. Alors, avec un contrat clair cela ne se produirait peut-être pas.

Le Président (M. Marcil): Cela va.

M. Filion: C'est évident que le commerçant prend un risque, il cherche du financement pour la voiture, mais, en même temps, vous nous révélez un peu ce matin que du côté du consommateur aussi il y a des coups durs dus à l'imprécision de l'encadrement législatif ou réglementaire. En tout cas, de mon côté je vous remercie de nous avoir fait part de ces expériences vécues.

Le Président (M. Marcil): Nous vous remercions énormément de votre présence à cette commission parlementaire. Je vais suspendre pour quelques minutes. Nous allons suspendre les travaux jusqu'à 16 heures.

(Suspension de la séance à 11 h 42)

(Reprise à 16 h 35)

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

Nous reprenons nos travaux. Comme premier groupe, nous allons entendre, cet après-midi, l'Association pour la protection automobile, représentée par M. George Iny, président. Si vous voulez, monsieur, immédiatement après mon intervention, présenter la personne qui vous accompagne. Nous vous informons que vous avez 20 minutes pour l'exposé de votre mémoire vu que l'ensemble des parlementaires ici présents l'a déjà examiné. Ensuite, on pourra procéder à un échange de questions.

Association pour la protection automobile

M. Iny (George): Est-ce qu'on peut m'entendre?

Le Président (M. Marcil): Oui, il n'y a pas de problème. Tout ce que vous dites est enregistré d'une façon ou d'une autre.

M. Iny: Bonjour, messieurs dames. Je suis George Iny, président de l'APA. À ma gauche, Richard Silver, chercheur de l'association et détenteur de deux baccalauréats en droit. L'APA

est un organisme sans but lucratif fondé en 1969. Nous comptons 20 000 membres présentement qui sont, pour la plupart, des consommateurs. Notre oeuvre a trois grands volets. Le premier volet, c'est l'information au public, c'est-à-dire comment choisir les meilleurs fruits sur le marché, tout en évitant les citrons. Le deuxième volet, c'est le dépannage des consommateurs qui sont pris avec des ennuis de voiture. Par dépannage, nous ne parlons pas de remorquage, mais plutôt de l'analyse et de l'obtention de rapports d'experts, de fouiller les bulletins techniques nécessaires pour que le consommateur soit capable de revendiquer ses droits. D'ailleurs, nous référons plus de 100 causes par année aux tribunaux, au Québec et en Ontario, principalement à la Cour des petites créances. Le troisième volet, c'est la poursuite des intérêts du consommateur face, premièrement, à l'industrie automobile et, deuxièmement, au législateur ou au plan réglementaire. C'est pour cette raison, d'ailleurs, que nous sommes ici aujourd'hui.

Parmi les réalisations de l'APA au cours des années, on peut compter, entre autres, le code fédéral anticorrosion. En 1978, cela a été adopté par l'industrie automobile. À ce moment-là, cela prévoyait trois ans de garantie contre la perforation des panneaux de voiture causée par la rouille. On sait que chez certains fabricants cette garantie est maintenant rendue à sept ans. Plus récemment, le dossier des vautours de la nuit, les remorqueurs qui faisaient une rétention illégale des voitures qu'ils étaient allés chercher, qui étaient stationnées sur des terrains privés. On sait que récemment on a vu une réglementation dans les grandes villes de la province sur ce sujet. Il y a trois semaines, la province de l'Ontario a introduit ou a commencé à appliquer sa nouvelle loi sur la réparation automobile qui comprend, entre autres, le droit de demander une estimation écrite, une garantie de trois mois sur les réparations et l'affichage d'informations essentielles comme le taux de la main-d'oeuvre dans les ateliers de service.

Pour l'APA, cette loi-là en Ontario est un peu un retour à notre passé. Effectivement, il y a plus de dix ans, nous nous trouvions ici pour demander une nouvelle charte des droits du consommateur et on a été intimement impliqués dans la préparation de certaines parties de cette charte qui est, effectivement, notre Loi sur la protection du consommateur, loi qu'on propose maintenant d'intégrer dans l'avant-projet du Code civil. On est très favorable à cette inclusion.

On note aussi que, par opposition à certains autres organismes qui pourraient classer le droit de la consommation comme un événement éphémère ou en état d'évolution, nous sommes de l'avis qu'il fait partie de notre contrat social dans un âge où la consommation de produits technologiques poussée est chose courante. On remarque, par ailleurs, qu'en 1866 le code donnait une protection aux acheteurs d'animaux atteints de la tuberculose ou qu'il contenait des

dispositions spéciales qui touchaient aux nids d'abeilles tenus par les fermiers. On se dit que de nos jours, le droit de la consommation a au moins autant de valeur que ces éléments en avaient dans le temps.

Parmi les changements encourageants, nous citons, par exemple, la nouvelle définition d'un contrat d'adhésion, à l'article 1423, le fait que le consentement devrait être libre, éclairé et réfléchi, que les clauses abusives dans les contrats d'adhésion sont nulles. On propose aussi que l'acheteur ait deux ans pour aviser le vendeur dans le cas d'un vice caché. Souvent, l'expérience nous démontre que les produits sont si compliqués que les acheteurs ont beaucoup de misère à savoir s'ils sont en présence d'un vrai vice caché majeur et sérieux à l'intérieur de six mois et, même plus, quand le vendeur lui-même n'arrive pas à trouver le même vice après plusieurs tentatives de réparation. Alors, pour nous, cette augmentation du délai de prescription est un pas en avant sérieux.

Maintenant, l'autre côté de la médaille, on a dit qu'on se trouvait à un moment où, à l'égard de la loi, on était en train de préparer le terrain pour les années à venir. On a pensé à signaler aujourd'hui les éléments dans le projet de réforme qui mériteraient peut-être une mise à jour ou une mise au point. On commence avec les contrats de location. La location à long terme est un élément assez nouveau en matière de consommation. Effectivement, ce n'est qu'avec la récession ou ce que certains appellent la crise économique de 1981 à 1984 que les vendeurs ont essayé de trouver un moyen plus facile pour que l'acheteur ou le consommateur puisse prendre possession d'une voiture et en jouir. On a trouvé le contrat de location, un contrat qui permettait d'avoir l'usage d'un véhicule moyennant des paiements mensuels moindres, mais tout en ayant une obligation totale qui est souvent plus élevée.

Par contre, on retrouve dans ces contrats de location certaines pratiques que nous pensons malsaines. Par exemple, dans le cas où la voiture louée est volée ou déclarée perte totale après un accident, souvent le locataire est traité comme n'importe quel débiteur récalcitrant, comme une personne qui ne fait pas ses paiements. Alors, on lui impose, d'une part, des paiements par anticipation. Cela veut dire qu'advenant que la voiture soit volée dans la première année on pourrait lui imposer tous les paiements qui restent dans le bail, en plus d'exiger une pénalité de trois à six mois sur la location pour ce que l'on appellerait un bris prématuré. Il faut se rappeler que ce n'est pas juste des gens qui ont gagné à la lotto qui veulent payer par anticipation leur bail; ce sont souvent des gens qui veulent faire le paiement, mais qui n'y arrivent pas et qui sont victimes d'un événement de force majeure ou de cas fortuit qui fait que la voiture n'existe plus.

Autre situation. Dans les contrats de location, on trouve des dispositions qu'on

appellerait draconiennes: on loue une voiture et on s'engage à ne pas changer d'emploi, sinon on est en défaut vis-à-vis du contrat; on loue une auto en s'engageant à ne pas prêter la voiture à une personne ayant moins de 25 ans. Dans certains contrats, il est défendu carrément de prêter la voiture à d'autres personnes. On passe aux États-Unis plus de 30 jours et on est en défaut vis-à-vis du contrat de location. Il y a même certains contrats qui exigent qu'on fréquente un certain atelier pour l'entretien et le service. On sait qu'en matière de garantie, pour la vente, ce n'est pas permis, sauf si cet atelier est le seul qui peut assurer un bon service; mais, en matière de location, on n'est pas protégé de la même manière.

Nous nous sommes dit qu'il était temps qu'on introduise pour la location les mêmes protections qui existent en matière de vente à tempérament. Ces éléments ne sont pas nouveaux, ils sont dans notre droit depuis 15 à 20 ans et des éléments semblables existent presque partout en Amérique du Nord, car dans les années cinquante aux États-Unis, dans les années soixante-dix au Canada, on avait remarqué que le financement des biens de consommation avait besoin d'être réglé.

D'après nous, la location, qui est un phénomène plus récent, n'est pas réglée de la même façon. Nous sommes d'avis qu'on pourrait voir, par exemple, l'introduction de l'équivalent du "Truth and Landing" américain, des obligations claires et nettes, c'est-à-dire que les gens sauront d'avance non seulement le montant du paiement mensuel, mais aussi la valeur accordée à la voiture à la fin; sauront si cette valeur est garantie par le locateur ou si le consommateur va subir le sort du marché lorsqu'il va remettre la voiture. Il faut que le consommateur sache d'avance aussi le taux d'intérêt, s'il y en a un qui est calculé pour le bail, et qu'il n'y ait pas de pénalité, à part peut-être les intérêts courus, pour mettre fin à un bail.

Par ailleurs, une protection importante, qu'on trouve en matière de financement; lorsqu'on achète un bien et qu'il est assujéti à un financement, on a ce qu'on appelle la faculté de dédit, c'est-à-dire qu'on a deux jours pour annuler le contrat si on a agi trop vite. D'après nous, cette même protection devrait exister dans le cas d'un bail.
(16 h 45)

On s'est dit, en terminant sur la question de la location, que la législation actuelle, qui traite des pratiques de commerce interdites, n'était pas conçue pour, justement, toucher à la location. En Ontario, on l'admet et on nous dit qu'on est en train de penser à une nouvelle loi. À New York, on a fait un premier pas dans cette direction. On a compris le locataire dans les personnes visées par la loi pour les véhicules citrons dans l'État de New York. On prévoit qu'à l'avenir, vu que le prix des voitures continue à augmenter au rythme de à peu près une fois et

demie le taux d'inflation, les gens vont vouloir acquérir l'usage du bien par des paiements modérés ou modiques, ce qui veut dire que la location va certainement avoir une influence qui va aller au-delà de son influence actuelle - qui est à peu près à 9 % du marché - et peut-être atteindre 20 % ou 25 % du marché, comme on le remarque aux États-Unis.

D'après nous, c'est le moment propice pour penser à introduire des dispositions pour mettre le locataire d'un véhicule automobile sur le même pied d'égalité que l'acheteur d'un véhicule muni d'un contrat de financement. Par ailleurs, souvent l'expérience nous a démontré que l'industrie automobile est l'avant-coureur d'autres secteurs en ce qui concerne la vente des produits de consommation. C'est fort possible que, dans l'avenir, la location d'appareils ménagers prenne de l'importance et qu'on ait le même genre de situation qui se produise. Alors, c'est peut-être le moment d'y voir.

Le droit de rétention. Les rédacteurs du Code civil, en 1866, savaient très bien que les personnes qui effectuaient des réparations avaient droit à une certaine protection pour le travail fourni. C'est, d'ailleurs, pour cette raison qu'on a permis à la personne qui avait fait des améliorations ou des réparations de retenir l'objet jusqu'à ce qu'elle soit payée pour son travail. Un siècle plus tard, on s'est rendu compte que ce droit de rétention, de garder le bien, pouvait entraîner des situations inéquitables, c'est-à-dire que, dans certains cas, le droit de retenir la chose était abusif, à tel point que, dans la Loi sur la protection du consommateur actuelle, dans les années soixante-dix, on a limité le droit de rétention. On s'est dit: C'est abusif. On connaît les effets de ce qu'on appelle la surprise de cinq heures, lorsqu'on revient pour prendre sa voiture et que la facture est très élevée. Il y a le cas aussi de certains réparateurs qui ne faisaient aucun travail et qui insistaient, presque comme un chantage, pour qu'on fasse un paiement moyennant le retour de la voiture.

On a limité le droit de rétention. On a dit: On le permet, mais seulement s'il y a eu une évaluation fournie au préalable au consommateur et/ou que cette évaluation n'a pas été dépassée. C'est logique, effectivement. Un consommateur, qui aurait donné son accord pour que des travaux soient faits, ne devrait pas en plus avoir la capacité de retirer cet accord et de reprendre la voiture sans faire les paiements. Mais la pratique n'a pas démontré que les choses ont changé. La plupart des réparateurs qui faisaient de la rétention qu'on appellerait exagérée par le passé continuent à le faire aujourd'hui. La rétention est un droit possessoire. Ce n'est pas comme un privilège ou un droit d'enregistrement opposé au tiers. C'est un droit qui est très puissant et qui est difficilement contrôlable par les tribunaux.

Alors, d'après nous, la pratique n'a pas

changé et que, même pire, on aurait remarqué que ce ne sont pas seulement les réparateurs qui en font usage, mais aussi les remorqueurs "gitanes", les gens qui sont une plaie sur les lieux d'un accident, qui finissent par s'accaparer des voitures accidentées, parfois en faisant signer une renonciation au propriétaire, parfois juste en la prenant parce que le propriétaire est dans un état de choc. Le lendemain, le propriétaire se rend sur le terrain du carrossier où le véhicule est rendu. Il se voit imposer une facture de 50 \$ pour le remorquage, de 40 \$ pour le nettoyage de la chaussée - généralement, on travaille de cinq à dix minutes - et de 100 \$ pour l'évaluation et le démantelage partiel du véhicule, soit une facture de 200 \$ et quelque. Pour nous, ce droit de rétention dont on abuse ainsi est un problème.

Alors, on s'est dit: L'avant-projet nous donne des outils qui sont un peu plus sophistiqués, un peu plus évolués. Par exemple, on donne le droit d'avoir une créance préférentielle. On donne à la personne le droit de s'accaparer du bien ou de faire vendre le bien et d'avoir le produit de cette vente, d'avoir un privilège ou une préférence là-dessus. C'est la créance préférentielle. À notre avis, le changement de l'avant-projet semble donner des alternatives plus souples et peut-être méritées aux réparateurs - c'est-à-dire le droit de vendre la chose - mais on passe sous silence la pratique actuelle, soit l'abus de la rétention telle que permise. Puis, on s'est dit que peut-être en utilisant mieux les nouveaux outils introduits dans l'avant-projet, on pourrait, soit abandonner la notion d'un droit possessoire de rétention, soit peut-être lui donner une évolution ou, du moins, essayer de tenir compte des abus actuels pour que les consommateurs ne se voient pas obligés de faire un paiement ou de se départir de leur voiture.

On revient maintenant à la question du matériel d'atelier. Qu'est-ce que le matériel d'atelier? Ce sont les boulons, les écrous, la graisse, les petits éléments qui font partie d'une réparation. Lorsqu'un consommateur va récupérer son automobile au garage qui a fait la réparation, il est fort probable qu'il va trouver sur la facture un montant pour le matériel d'atelier, au bas de la facture, près du montant de la taxe de vente, un montant qui peut ajouter de 3 % à 15 % à la facture ou au montant de la main-d'oeuvre. Cela voudrait dire, par exemple, qu'un taux affiché de 29 \$ l'heure est réellement d'à peu près 32 \$ l'heure, parce qu'il y a, par exemple, environ 10 % d'ajoutés pour le matériel d'atelier.

Les gens vont nous demander parfois: Pourquoi le matériel d'atelier? Quand j'achète un chandail, on ne me facture pas pour l'aiguille et le fil qui ont servi à coudre le bras à la partie centrale du chandail. Quand j'achète un téléviseur, l'antenne est incluse. Qu'est-ce qui fait qu'on me facture un montant pour le matériel

d'atelier? Eh bien, la réponse est courte. C'est une pratique qui a été acceptée dans l'industrie avec les années et qui est devenue pratique courante. Une partie, appelée coûts d'opération, est chiffrée à part. Nos expériences et nos enquêtes ont démontré que cette pratique abusive de facturer un matériel d'atelier excessif est aussi courante et même plus courante chez les gros concessionnaires et dans les grandes chaînes que dans les petits garages, peut-être parce qu'ils ont un roulement, quand même, important et qu'une différence de 5 % à la fin de l'année peut faire une grosse différence.

D'après nous, un consommateur ne devrait jamais payer du matériel d'atelier lorsqu'il n'y en a pas eu d'utilisé dans une réparation. Ce n'est pas acceptable qu'on nous dise: C'est vrai que telle réparation ne comprend que le branchement du module électronique en débranchant l'ancien. On n'emploie pas du matériel d'atelier, mais on aimerait donner un traitement égal à tout le monde. On est aussi d'avis qu'un consommateur qui paie le matériel d'atelier devrait être avisé au préalable et qu'on ne devrait pas permettre, à la fin de la facture, l'ajout de montants plus ou moins discrétionnaires, pas très bien contrôlés, à un endroit où l'on sait que le consommateur va les confondre avec la taxe, sans nécessairement se poser de questions.

Alors, pour nous, la solution serait de dire carrément, dans la partie qui donne le détail de la facture, que le matériel d'atelier doit être facturé quand on peut le justifier ou d'indiquer quel est ce matériel; donc, interdire carrément le matériel d'atelier fantôme. L'autre solution serait de restreindre la pratique actuelle et de demander, par exemple, qu'elle figure, au moins, sur la fiche obligatoire dans l'atelier de réparations. Oui, dans l'atelier de réparations, que la mention du matériel d'atelier soit faite.

Dernier point, le prix de détail. Vous allez acheter un véhicule et la première question qu'on pose souvent, c'est: Combien vaut-il? On se fait donner un prix qui s'appelle un prix de liste. Par contre, les gens ne se rendent pas compte que, souvent, ce prix de liste n'est pas le prix de détail suggéré par le fabricant, mais le prix d'une liste tenue par le vendeur lui-même, une liste privée. En outre, cette liste est de plus en plus difficile à distinguer de la liste du fabricant parce que, avec l'informatisation, les listes de tout le monde commencent à se ressembler. Même s'il ne s'agit pas d'une pratique qu'on pourrait qualifier de fausse représentation - parce qu'on demande, comme consommateur, le prix de liste et qu'on se fait donner une liste - on peut dire que cette pratique de se faire donner un prix qui peut être majoré de 750 \$, 1000 \$ ou 1250 \$ sur le prix de détail suggéré par le fabricant est trompeuse, même si ce n'est pas une fausse représentation pouvant donner suite à une poursuite pénale. D'après nous, la solution idéale serait d'introduire la même protection que celle qu'on a pour la

voiture d'occasion: une étiquette qui donnerait le prix de détail suggéré pour le produit, le prix des options et le prix total. Où trouver cette étiquette? Elle existe déjà. La loi américaine exige qu'elle soit collée sur la voiture lors de la livraison et elle l'est, pour la plupart des fabricants. Malheureusement, lorsque les voitures sont livrées aux détaillants, on s'empresse de l'arracher.

Pour terminer, nous croyons sincèrement que les points de droit que nous avons soulevés méritent l'attention du législateur. Comme je l'ai dit avant, l'expérience nous montre souvent que notre domaine, l'industrie automobile, est l'avant-coureur des autres domaines de la consommation. L'avant-projet nous offre une occasion capitale de mettre à jour le droit des contrats, de façon à le rendre conforme à la réalité de la vie économique d'aujourd'hui, de même que de prévoir les défis qui pourront nous concerner à l'avenir. Merci.

Le Président (M. Marcil): Merci beaucoup. Sans plus tarder, je reconnais l'adjoint parlementaire au ministre de la Justice, le député de Marquette.

M. Dauphin: Merci beaucoup, M. le Président. Tout d'abord, j'aimerais remercier les représentants de l'Association pour la protection automobile, MM. Iny et Silver, pour leur participation à nos travaux, avec un mémoire, quand même, assez précis.

Relativement aux contrats à long terme en matière de véhicule automobile, un peu comme j'ai eu l'occasion de le mentionner ce matin à d'autres groupes qui nous ont fait des représentations dans le même sens que vous, effectivement, le gouvernement est très attentif à ce problème. D'ailleurs, l'Office de la protection du consommateur travaille actuellement là-dessus et se propose même, assez rapidement et prochainement, de nous déposer des correctifs législatifs dans ce domaine.

Concernant un autre point particulier, les autos citrons, entre guillemets, les voitures à problèmes, j'aurais une première question à vous poser en rapport avec l'article 1776 de l'avant-projet de loi. Est-ce que cet article ne répondrait pas à vos revendications pour tenter de corriger le problème des voitures citrons? On peut le lire ensemble, si vous voulez: "Le vendeur professionnel est tenu de garantir l'acheteur contre le mauvais fonctionnement du bien vendu, résultant d'un vice antérieur ou postérieur à la vente et survenu prématurément par rapport à des biens identiques ou de même espèce, à moins que le défaut ne survienne en raison d'une mauvaise utilisation du bien par l'acheteur."

M. Iny: Techniquement, ce sont là des éléments importants. Je pense que cela reconnaît qu'un bien peut coûter cher et qu'il est supposé durer plusieurs années. Mais, on est d'avis

- c'est certain qu'on n'est pas clairvoyants - que la preuve à démontrer sera technique, c'est-à-dire que l'acheteur du véhicule sera obligé de prouver, quand même, la nature ou la cause des défauts ou la source de ses ennuis dans une situation où le vendeur n'est pas capable de trouver les bobos et n'arrive pas à les réparer. Alors, on s'est dit qu'on est peut-être mieux d'aller un pas plus loin, c'est-à-dire d'introduire un autre élément qui est simplement le calendrier et de dire: Passé 30 ou 45 jours hors de service dans la première année; plus de cinq ou six réparations pour un même problème majeur. La présomption et le fardeau de la preuve sont carrément renversés. On allègue que le véhicule est défectueux et on demande le droit soit à une diminution de prix, soit à l'annulation de la vente. Les voitures sont en train de s'améliorer. C'est certain qu'elles ne sont pas aussi entachées de défauts qu'elles ne l'étaient il y a même aussi peu que cinq ans. Mais, il y a toujours un faible pourcentage de gens qui ont des problèmes épouvantables avec leurs autos. On s'est dit que, pour ces gens-là au moins, on aurait un élément d'ajouté. On sortirait de la quincaillerie mécanique et on entrerait dans une définition, un barème - le calendrier pour faire la preuve - et peut-être un renversement du fardeau de la preuve, un peu comme on l'a vu avec l'animal atteint de tuberculose en 1866. (17 heures)

M. Dauphin: D'accord. Un autre point concernant le matériel d'atelier. Si j'ai bien saisi ce que vous nous avez dit tantôt, vous aimeriez qu'il soit prévu dans une loi quelconque, même dans la Loi sur la protection du consommateur, et cela deviendrait inclus dans le Code civil, que le matériel d'atelier soit spécifié, que chaque article soit spécifié, qu'on ait le détail.

M. Iny: Notre idée ici, aujourd'hui, a été de mettre l'accent sur ce que nous pensons être une pratique déloyale dans l'industrie actuelle parce qu'il y a certains garages - malheureusement - ce sont souvent les gros concurrents - qui abusent du matériel d'atelier. On a aussi, nous, un réseau de garages de qualité qui nous disent: Écoutez, les amis, on ne peut pas facturer pour la graisse. On ne peut pas facturer pour les boulons. Alors, on s'est dit: Il y a deux solutions qu'on peut prendre. On peut dire à tout le monde: Pas de matériel d'atelier. Incluez cela dans vos coûts d'opération, dans vos coûts fixes. Si l'industrie est prête à dire: On n'aime pas faire cela, on ne veut pas voir le taux de la main-d'œuvre aller de 29 \$ à 32 \$ l'heure, ce qu'il est présentement parce qu'il y a 10 % qui sont ajoutés à la main-d'œuvre, alors trouvons un autre moyen. Le minimum, c'est qu'il n'y ait pas de surprise à la fin de la facture. Au moins que cela soit mis dans la fiche obligatoire.

En Ontario, ils ont eu à pondérer cette question dans les deux ou trois dernières années.

Ils ont décidé, enfin, que la situation était trop bordélique. Ils ont défendu le matériel d'atelier à l'exception du matériel qu'on pouvait justifier. Cela suggère, bien que la pratique reste à déterminer, qu'on serait obligé d'écrire, par exemple: la cannette Unetelle a été employée pour une certaine réparation.

Il y a déjà dans l'industrie même des solutions parce qu'il y a, quand même, des réparateurs avant-gardistes qui ressentent une certaine réticence des consommateurs à continuer à faire ces paiements. Dans certains cas, ils l'ont affiché; dans d'autres, ils n'en facturent pas lorsque la réparation n'en requiert pas et, même, chez certains concessionnaires on a arrêté carrément de facturer le matériel d'atelier. Ce n'est pas une si grosse surprise que cela parce que les fabricants, pendant la période de garantie, pour la plupart, Mazda, Toyota, Nissan, refusent de payer le matériel d'atelier. Ils n'en paient pas et, quand on leur demande pourquoi, ils disent: Mais voyons, cela fait partie des coûts d'opération. On ne va pas se faire imposer un montant de 5 %, 10 % ou 15 % sur une facture. On est plus prudents avec nos dépenses que cela.

M. Dauphin: Merci beaucoup. Je vais laisser la chance à d'autres collègues de poser des questions et je pourrai revenir.

Le Président (M. Marcil): Cela va. M. le député de Louis-Hébert.

M. Doyon: J'écoutais la présentation et on parlait du prix de liste. Est-ce que vous avez fait des études qui permettraient de situer le prix de liste par rapport au prix de détail suggéré par le fabricant? Est-ce qu'il s'agit, dans la plupart des cas, pour ne pas dire la totalité, d'augmentations? Est-ce que ce sont des augmentations considérables par rapport au prix de détail? Il est exact - et vous le souligniez tout à l'heure - que, pour ce qui est des voitures qui viennent des États-Unis, si on veut savoir ce qu'est le prix de détail d'une voiture, on regarde dans la vitre de côté ou en avant et on a là un document qui provient du manufacturier, qui nous indique de quel prix on doit partir pour faire baisser le concessionnaire, tandis que le consommateur arrive actuellement devant le concessionnaire avec très peu de renseignements. On lui dit un prix de liste qu'il est obligé très souvent de solliciter et, à ce moment-là, déjà il s'engage dans une espèce de négociation, alors que très souvent il est là tout simplement pour magasiner, regarder, comparer.

Je trouve que la suggestion que vous faites, personnellement, est fort à propos. Je souhaite vivement que les concessionnaires, s'ils ne sont pas obligés de le faire par la loi, le fassent volontairement. Ce serait un signe de respect des consommateurs, tout d'abord, et je le dis ouvertement. Je pense que c'est normal pour des consommateurs de savoir à quel prix que le

manufacturier prévoit voir vendre son produit. Mais j'aimerais savoir de vous comment le prix de liste dont on parle se situe par rapport au prix de détail que le fabricant indique dans les vitres de sa voiture.

M. Iny: Premièrement, pour bien comprendre notre suggestion et je pense que vous la comprenez bien, nous ne voulons pas établir le vrai prix de vente du produit. On n'est pas là pour dicter, pour dire à telle personne: La voiture, c'est 9900 \$; point final. L'APA demande que cela soit un prix obligatoire. Ce n'est pas cela. C'est une question d'information au public. Le prix reste à négocier. Chez certains modèles, cela va se vendre pour moins que le prix de détail ou le prix de liste. Chez d'autres, par exemple, Honda, Lincoln, cela peut se vendre un peu plus parce que le modèle est très populaire.

D'ailleurs, c'est ce qui se voit aux États-Unis présentement. Quand, en 1985, on a fait une enquête - dans ce cas-là, c'était limité aux concessionnaires Mercury de l'île de Montréal - on avait découvert que les prix de liste étaient de 750 \$ à 1250 \$ de plus que le prix de détail suggéré par le fabricant. En général, les voitures se vendaient rarement pour ce prix-là et on donnait des rabais. Mais le consommateur pensait avoir eu un rabais de 1000 \$ ou de 750 \$, tandis que le vrai rabais, sur le prix de détail suggéré, était moindre.

On s'est fait dire, à un certain moment: Oui, mais c'est facile. Le consommateur n'a qu'à faire trois ou quatre concessions pour la même marque; il se fera donner quatre prix de liste différents et il se rendra compte, en présumant que tout le monde fait cette démarche-là avant d'acheter une voiture. Ce qui nous a inquiétés, même plus, c'était que dans ce cas-là, lors de cette enquête, trois des quatre concessionnaires affichaient les mêmes prix, c'est-à-dire que leurs listes étaient invraisemblablement identiques, ce qui faisait qu'un consommateur avait de la misère à se rendre compte que peut-être ce prix-là était un prix, quand même, facultatif et pas un prix national.

Vu que les étiquettes existent déjà, on se dit: La façon la plus facile serait d'insister pour qu'elles restent sur l'auto jusqu'au moment de la livraison. Un autre choix serait, comme on le fait, d'ailleurs, déjà en Ontario, d'insister pour que les prix de liste soient inscrits au contrat de vente dans la marge à gauche. On se dit: Cela est moins efficace et aussi en termes de pape-rasse, cela implique, quand même, une solution plus onéreuse pour le concessionnaire.

Le Président (M. Marcil): Cela va?

M. Doyon: Merci.

Le Président (M. Marcil): M. le député de Taillon.

M. Filion: Je vous remercie, M. le Président. Alors, c'est avec grand plaisir que j'avais déjà pris connaissance du mémoire présenté par l'APA, l'Association pour la protection automobile. Cela fait une vingtaine d'années que l'association existe. C'est un bel anniversaire. Je pense qu'il fallait, à un moment donné, se regrouper, essayer de concentrer l'expertise pour permettre à ceux qui le désirent d'avoir accès à des connaissances, d'avoir accès à des moyens aussi de se regrouper et de faire des représentations. On l'oublie souvent, mais ce n'est pas uniquement un rôle défensif, il y a aussi un rôle préventif. J'ai remarqué que vous aviez collaboré à la rédaction d'une loi en Ontario. C'est cela?

M. Iny: C'est exact.

M. Filion: C'est tout à fait méritoire.

M. Iny: Je peux vous dire que ce n'était pas un travail qui demandait une imagination merveilleuse puisqu'on avait déjà le modèle au Québec avant.

M. Filion: Bon. Alors, au moins, c'est un secteur au Québec où on n'a pas pris trop de retard, en tout cas. Dans le secteur de l'automobile, je pense qu'on est relativement mieux équipé d'un côté ou de l'autre. On va recevoir tantôt les gens de la Corporation des concessionnaires d'automobiles qui vont nous exposer leur point de vue. Alors, c'est bien. Je pense qu'il y a une relation maintenant qui existe autour de l'automobile qui est beaucoup plus sereine que ce qui existait il y a une vingtaine d'années ou une quinzaine d'années où c'était un peu cowboy, l'industrie de l'automobile. Ce n'était pas facile de connaître nos droits et nos obligations. Maintenant, je pense que, de part et d'autre, les vendeurs d'automobiles, les réparateurs d'automobiles et les consommateurs sont mieux au fait de leurs droits et de leurs obligations. C'est beaucoup plus civilisé comme rapports. La facture continue à être élevée, mais, au moins, elle est présentée de façon civilisée et elle est bien expliquée. Bien sûr, puisque je parle de facture, il y a ce matériel d'atelier, dans certains garages, 7,5 %, automatiquement ajoutés sur la facture. C'est écrit sur le tableau, à part cela. Le consommateur, qui s'étire un peu le cou, va l'attraper. Alors, c'est 7,5 % de plus pour le matériel d'atelier, comme vous le disiez tantôt. Ici, cela porte le nom - pourtant, c'est un garage bien de chez nous - plus continental de "supplies". Bref, on se comprend. Alors, je pense que vos représentations sont bien précises en ce qui concerne le matériel d'atelier fantôme. Les fantômes se retrouvent sur nos factures. Cela vaut la peine, en tout cas, de se pencher sur votre recommandation.

Vous parlez en page 12 du droit de rétention. Il y a, quand même, un petit problème là, et je vous pose la question comme je le vois. S'il

n'a pas de droit de rétention, comment va-t-il faire pour se faire payer? À ce moment-là, on va partir avec nos voitures. Je comprends, vous le dites dans votre mémoire: Les voitures valent plusieurs milliers de dollars. Il reste une couple de centaines de dollars. Pourquoi empêcherait-on le propriétaire de s'en aller avec? D'un autre côté, si on voit le même problème sous l'autre angle, celui qui a fait la réparation veut être payé. Si vous enlevez le droit de rétention, il reste quoi?

M. Iny: On soulève le problème du droit possessoire qui n'est pas facile à surveiller pour le tribunal. On suggère que, dans certains cas, celui, par exemple, des remorqueurs "gitanes" qui viennent le soir remorquer la voiture et l'amener directement chez un réparateur, on abuse de la rétention. Nos études nous ont démontré que l'équivalent de notre droit de rétention en "common law", qui est le "possessory lien", est aussi source de contestation et de confrontation aux États-Unis. Alors, on s'est dit: Voilà un moment où on est en train d'introduire des nouveaux outils, entre autres, pour la question de la rétention. Y a-t-il moyen de trouver un outil peut-être un peu moins efficace, mais qui aiderait à arrêter les abus actuels en donnant une préférence ou un privilège au réparateur pour faire vendre la chose, moyennant une certaine surveillance. Ou bien il faudrait peut-être limiter encore une fois l'étendue de ses droits, parce que si on n'en abusait pas, la réforme déjà apportée en 1978 aurait été suffisante. Le consommateur qui aurait eu l'évaluation, qui légalement et moralement savait la nature de son obligation, aurait été protégé puisqu'il n'y a pas de droit de rétention. Mais la pratique nous démontre que rien n'a changé.

Alors, on vous soumet le problème. Je ne peux pas prétendre qu'ici on a trouvé la solution idéale et je pense que ça mériterait même une consultation avec l'industrie pour savoir quelles seraient les limites. Il faut avoir le courage de dire: Très bien, on vient d'aider le réparateur, on lui donne un outil plus souple pour aller chercher son argent avec l'avant-projet, mais que fait-on pour le consommateur qui n'est pas toujours dans le tort? Il y a certains concurrents très déloyaux qui font presque un chantage. Ils retiennent la voiture en disant: Écoute, va voir ton avocat, fais faire une saisie avant jugement. Bonne chance. On sait qu'en pratique les gens ne vont pas faire ça.

M. Filion: Je remarque que, dans votre mémoire, vous dites ceci, en bas de la page 12: "Il est maintenant inconcevable qu'un propriétaire ne puisse utiliser sa voiture valant plusieurs milliers de dollars parce qu'il refuse d'acquitter une facture de quelques centaines de dollars pour laquelle une évaluation n'avait pas été produite."

M. Iny: Oui.

M. Filion: Vous êtes en train de me dire que, même si la loi n'a pas été suivie, le droit de rétention existe quand même.

M. Iny: Le droit de rétention existe lorsqu'il y a eu une évaluation écrite présentement, c'est-à-dire que l'on tient compte du consentement donné par le consommateur. C'est la théorie. La pratique est que ça n'a pas beaucoup changé, que l'on retient la voiture, qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas eu d'autorisation expresse de faire les réparations.

M. Filion: D'accord. M. Iny, vous avez avec votre collègue, M. Silver qui est avec vous, une longue expérience, une bonne expérience avec tous les membres de l'APA. Quels sont les problèmes concrets que cause l'existence de ce droit de rétention?

M. Iny: Le plus gros? Le remorquage des voitures sur le lieu de l'accident.

M. Filion: D'accord.

M. Iny: Vous allez remarquer, si vous êtes impliqué dans un accident et que vous n'êtes pas trop blessé pour être inconscient, qu'il va se présenter parfois, même avant la police, trois, quatre, dans certains cas jusqu'à six ou huit remorqueurs: ce qu'on appelle les "gitanes" du remorquage. Ils viennent chercher la voiture; parfois, ils vous font signer quelque chose qui est un genre de renonciation très général parfois même pour autoriser les réparations et ils s'empressent pour aider les policiers à dégager la route en prenant votre voiture, généralement en l'amenant chez un carrossier avec qui ils sont associés.

Dans un cas pareil, le lendemain, vous vous réveillez et vous vous rendez compte que c'est votre assureur, d'une part, qui a un certain rôle à jouer dans ça avant d'autoriser les travaux. D'autre part, vous voulez avoir votre voiture ou savoir l'étendue des dommages. Vous allez essayer de la récupérer, puis on vous oppose une rétention de fait, en disant: Écoutez, on a eu des sommes à dépenser sur votre auto pour le remorquage, pour nettoyer la chaussée, pour faire l'évaluation des dommages, pour commencer à démanteler certaines pièces. C'est un abus concret qui se passe tous les jours.

Alors, on vient de donner au réparateur un autre moyen, un autre volet: il peut faire vendre la voiture en mettant en demeure le propriétaire du véhicule.

(17 h 15)

Vous avez raison, si, en même temps, on dit: Plus de droit de rétention, c'est possible qu'il y ait un autre genre d'abus: le consommateur d'une honnêteté douteuse qui veut sortir son auto pour moins. Mais je me suis dit: Cette loi commence à introduire les éléments, quand même, très évolués pour assurer la certitude du

commerce, tout en assurant un "bargain" équitable pour le consommateur. Alors, nous nous sommes dit: Il y a peut-être un autre outil qu'on pourrait introduire; un peu comme on a parlé ce matin d'un système d'enregistrement d'un droit sur une valeur mobilière, une voiture peut-être avec la collaboration du ministère des Transports...

M. Filion: De la régie, oui.

M. Iny: On pourrait peut-être prévoir ici le même genre d'initiative qui tiendrait compte de la réalité du commerçant qui, lui, veut se faire payer, mais aussi de celle du particulier qui se fait toujours opposer une réclamation qui, d'après nous est parfois exagérée.

M. Filion: Je vous remercie, M. Iny, de ces bonnes explications. Vous avez aussi souligné tout le secteur que nous avons abordé ce matin avec le Club automobile du Québec, toute la problématique de la location à long terme. Je pense que là-dessus mon collègue, le député de Marquette, avait déjà posé la bonne question et j'avais, d'ailleurs, eu l'occasion ce matin d'intervenir avec le Club automobile là-dessus. Vous faites référence également dans votre mémoire aux clauses pénales abusives, ça va, c'est pris en bonne note.

Ma question porte maintenant sur cette loi citron. D'abord, si je comprends bien, finalement, à la fois votre mémoire et les explications que vous avez données tantôt, vous aimeriez que la preuve que c'est un citron soit un peu moins technique, que ce soit un peu plus objectif. Voici, le type a acheté sa voiture; la voiture a passé les trois quarts des deux premiers mois chez le concessionnaire. Il y a eu quatre tentatives infructueuses de faire une réparation majeure. Bref, ce sont des choses sur lesquelles cela ne prend pas de temps à s'entendre. Donc, vous aimeriez, si je comprends bien, qu'une disposition citron - toute une loi pour ça, ce serait beaucoup; des citrons, il n'y en a pas tant que cela - vise les cas où manifestement le produit qu'on vient d'acheter n'a plus de sens afin de rendre plus facile l'annulation ou la diminution du prix de vente. Et j'ai lu dans votre mémoire que cette disposition existait - est-ce que je me trompe? - dans plus de la moitié des États américains.

M. Iny: 40 sur 50 des États américains.

M. Filion: Ont une loi qui ressemble un petit peu à ce que vous nous proposez?

M. Iny: Qui s'appelle une loi citron. Les modalités vont varier.

M. Filion: Bon, écoutez, je pense que les avantages sont nombreux, mais les citrons, il n'y en a pas beaucoup, il y en a un sur combien?

Aidez-moi un peu, il y en a un sur mille?

M. Iny: Dans les années soixante-dix, l'industrie disait: Un sur cent ou un sur mille. Je ne peux pas vous donner une statistique là-dessus. Ce que nous suggérons ici, ce n'est pas de porter entrave à la majorité des rapports commerçant-particulier, c'est-à-dire que ce n'est pas une loi qui pourrait toucher la majorité des acheteurs. On pense plutôt à une bouée de sauvetage en cas d'urgence, dans un de ces cas rares, mais pas rarissimes, qui n'est pas réglable par la garantie conventionnelle et difficilement prouvable dans le contexte du droit actuel ou du droit qu'on nous propose. Il s'agissait peut-être d'ajouter juste un élément supplémentaire, un élément qui pourrait aider à renverser le fardeau de la preuve, mais sans un rapport d'un ingénieur ou d'un mécanicien.

M. Filion: Ce qui me frappe, c'est que, finalement le fait que la voiture soit un citron, ce n'est pas tellement la faute du concessionnaire d'automobiles. C'est généralement la faute du fabricant.

M. Iny: Quand vous parlez d'une voiture qui, comme vous le disiez, commence à faire défaut à partir du premier mois...

M. Filion: Oui, c'est cela.

M. Iny: ...je pense que la responsabilité est claire.

M. Filion: Mais le citron, c'est juste à l'achat ou est-ce qu'il existe des citrons usagés dans votre esprit?

M. Iny: Non, on parle ici d'une voiture neuve, mais, dans le contexte d'une voiture qui fait défaut à compter des premières semaines, c'est rare que le concessionnaire soit responsable du défaut.

M. Filion: D'accord. À ce moment-là, le recours du consommateur pourrait s'adresser directement au fabricant en évitant d'accrocher par la bande un concessionnaire qui n'a fait que recevoir la voiture, qui a fait le ménage dedans.

M. Iny: Dans le cas des modèles neufs, parfois la réparation n'existe pas, parce que les bulletins techniques en question et les pièces pour régler le problème ne sont pas sur le marché. Alors, on s'est dit: C'est une solution pour amener une certaine équité qui a été choisie aux États-Unis et on l'a suggérée ici.

M. Filion: Est-ce que cela existe dans d'autres provinces canadiennes?

M. Iny: Une loi citron? Non. Il n'y a rien

du genre.

M. Filion: De mon côté, au nom de ma formation politique, je voudrais vous remercier de l'intérêt que vous avez porté à nos travaux et de la qualité des représentations que vous avez faites à la fois à l'intérieur de votre mémoire et verbalement ici, cet après-midi.

M. Iny: Merci.

M. Dauphin: Toujours sur la "citronnette", prenons, par exemple, le cas d'une pièce d'assez grande valeur, disons au-dessus de 1000 \$...

M. Iny: Oui.

M. Dauphin: ...dans l'automobile, la transmission, justement; après quatre ou cinq tentatives de réparation, en pratique est-ce que le recours serait d'annuler la vente et d'avoir une voiture neuve ou de changer la pièce?

M. Iny: Ce qui est certain, c'est qu'avec les garanties conventionnelles de durée de plus en plus longue, la plupart des fabricants, face à un problème pareil, vont dire: Écoutez, vous êtes protégé par la garantie, vous pouvez revenir nous voir pendant six ans, pas de problème. Ce qu'on s'est dit, c'est qu'il arrive parfois qu'un consommateur soit réellement dans le désarroi et qu'il ne puisse pas compter sur la voiture. Alors, on pourrait voir une ouverture pas nécessairement à l'annulation de la vente tout court, mais peut-être à une diminution de prix ou voir une modalité afin qu'il y ait des dommages modérés pour tenir compte de la situation. Le minimum serait que le consommateur puisse venir dire: Écoutez, monsieur, vous avez fabriqué un citron que vous avez vendu par l'entremise d'un tiers et la voiture ne roule pas correctement. Cela fait trois réparations majeures pour la transmission, je vous avise, cette fois-ci de régler une fois pour toutes mon problème; sinon, j'aurai peut-être des droits que je pourrai faire appliquer. Ce n'est pas nécessairement une annulation. Nous ne voyons pas cela comme une solution idéale si un consommateur sur quatre va demander l'annulation de la vente. On dit que c'est un barème minimal pour le nombre rare de voitures qui sont des voitures à problème. Cela serait un ajout au droit civil actuel.

M. Dauphin: D'accord. À mon tour j'aimerais vous remercier pour votre participation à nos travaux de réforme du Code civil en matière d'obligation. Merci beaucoup.

M. Iny: C'est un plaisir d'être venu.

Le Président (M. Marcil): Merci beaucoup, monsieur. Maintenant, nous allons appeler immédiatement les représentants de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du

Québec.

Nous allons poursuivre nos travaux en vous souhaitant la bienvenue, M. Gabriel Gagnon, président, à cette commission parlementaire. Comme vous le savez, votre mémoire a été lu et travaillé par les parlementaires. Nous vous demandons seulement d'en faire une synthèse. Ensuite, on pourra procéder à la discussion. Avant de vous laisser la parole, je vous demanderais de nous présenter vos collaborateurs, les personnes qui vous accompagnent, et si vous voulez aussi spécifier de quelle région ils proviennent.

Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec

M. Gagnon (Gabriel): Merci beaucoup, M. le Président. D'abord, j'aimerais vous présenter, à ma gauche, Me Jacques Bécharde qui est avocat à temps plein au bureau de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec et dont les bureaux sont à Québec. M. Denys Demers, qui est à mon extrême gauche, qui est le directeur général de la Corporation des concessionnaires d'automobiles; à ma droite, M. Jean Lecours qui est premier vice-président de la corporation et qui est concessionnaire de GM Chevrolet à Victoriaville et, à mon extrême droite, Me Louis Vaillancourt, de Grondin, Poudrier et associés, qui est la firme-conseil auprès de la corporation.

Le Président (M. Marcil): Merci beaucoup.

M. Gagnon: M. le Président, Mmes et MM. les membres de la commission, j'aimerais vous faire un bref résumé de ce qu'est la corporation. Notre corporation regroupe plus de 850 concessionnaires automobiles répartis à travers la province de Québec, et les membres de notre corporation représentent plus de 90 % des concessionnaires détenteurs d'une concession de véhicules neufs au Québec. Ces concessionnaires sont répartis sur tout le territoire de la province à l'intérieur de dix divisions régionales. Les membres de la corporation sont des petites et moyennes entreprises qui oeuvrent dans le commerce de détail et, plus particulièrement, dans la vente de véhicules neufs et usagés ainsi que dans la réparation de ces mêmes véhicules, de sorte que plusieurs sujets visés par l'avant-projet de loi portant réforme au Code civil du Québec du droit des obligations déposé par le ministre de la Justice intéressent les membres de notre corporation.

Bien qu'il ne soit pas dans notre intention de commenter tous les chapitres de ce volumineux avant-projet de loi, il n'en demeure pas moins que nous vous ferons part de nos commentaires généraux dans un premier temps et nous analyserons le chapitre qui préoccupe plus particulièrement nos membres et qui nous incite à faire part à votre commission de nos interrogations et recommandations.

L'avant-projet de loi constitue une réforme totale du droit des obligations. Nous ne doutons pas qu'une telle réforme n'entraîne des modifications qui bouleversent les habitudes qui ont été prises depuis de nombreuses années. Lorsque l'avant-projet de loi propose d'insérer dans le Code civil certaines modifications afin de tenir compte de l'expérience des citoyens ainsi que de la jurisprudence, la corporation ne peut que se réjouir de la réforme proposée au Code civil. Cependant, il nous semble malheureux de mettre de côté des principes ayant fait leurs preuves et qui ont été sanctionnés par les tribunaux.

Au cours de notre présentation, nous vous ferons part de nos commentaires quant aux principes qui sont modifiés par l'avant-projet de loi et nous vous ferons part de nos suggestions quant à certains aspects de l'avant-projet de loi. C'est ainsi que nous nous attarderons aux dispositions relatives au titre troisième, soit les règles particulières au contrat de consommation que l'on retrouve aux articles 2717 et suivants.

Tel que nous l'avons mentionné dans notre mémoire, la corporation est inquiète des brèches importantes qui sont faites au principe de la liberté de contracter. Nous ne prétendons pas que ce principe est annulé par l'avant-projet de loi. Cependant, il subit des entorses importantes en raison, entre autres, de l'adoption du principe de lésion entre majeurs, c'est-à-dire l'article 1449. Nous ne comprenons pas la justification de l'adoption de ce principe alors que les Québécois sont de plus en plus scolarisés, conscients de leurs droits et aptes à exercer ceux-ci. De plus, non seulement le contrat conclu entre les parties peut-il être modifié pour diverses raisons, article 1480 et suivants, mais on ajoute que les tribunaux ont une très grande discrétion pour apprécier l'engagement ou le caractère de l'obligation du débiteur. À ce sujet, il suffit de vous référer à l'article 1666 de l'avant-projet de loi qui prévoit que le tribunal peut, exceptionnellement, réduire le montant des dommages-intérêts dus par le débiteur lorsque la faute de celui-ci n'était ni intentionnelle ni lourde et que la réparation intégrale du préjudice risquerait de l'exposer démesurément à la gêne. Nous vous avouons bien humblement que nous comprenons difficilement comment un tel article peut trouver sa justification dans l'avant-projet de loi. Quels sont les motifs ou raisons dont devra tenir compte le tribunal pour arriver à la conclusion que la réparation du dommage risquerait d'exposer le responsable de ce dommage démesurément à la gêne? Nous comprenons que le législateur doit mettre sur un même pied le créancier et le débiteur. Cependant, il ne nous semble pas équitable qu'un préjugé favorable se manifeste exclusivement en faveur du débiteur de l'obligation. On semble oublier trop souvent chez les rédacteurs de cet avant-projet de loi que le créancier de l'obligation a des engagements à respecter à la suite du contrat conclu avec le débiteur. Lorsque nous vous mentionnons qu'il

nous semble inopportun d'adopter des modifications au principe de la liberté contractuelle, il nous semble que l'on favorise démesurément le débiteur de l'obligation lorsque l'on mentionne, entre autres, à l'article 1443 que le consentement doit être libre, éclairé et réfléchi. Comment le concessionnaire d'automobiles pourra-t-il s'assurer que le consentement de l'acheteur du véhicule automobile est un consentement réfléchi? Quant à nous, nous ne disposons pas de techniques ou d'instruments qui nous permettent de déterminer que le consentement de l'acheteur constitue un consentement réfléchi.

(17 h 30)

Plusieurs articles de l'avant-projet de loi ont pour but de simplifier le formalisme actuel ou encore de codifier l'expérience recueillie depuis l'adoption de certaines dispositions du Code civil. Nous désirons vous souligner que la corporation est en accord avec le législateur lorsque, à l'article 1491, il consacre le principe de résolution ou résiliation d'un contrat de plein droit, à condition que le créancier ait préalablement mis son débiteur en demeure d'exécuter son obligation dans le délai fixé dans ladite mise en demeure.

La corporation est heureuse de constater que le législateur précise davantage le droit de rétention, aux articles 1495 à 1497, notamment en codifiant la jurisprudence élaborée sous l'article 441 du Code civil du Bas-Canada. Lorsque le législateur innove en codifiant le vice de sécurité par les articles 1526, 1527 et 1528, il nous semble qu'il n'a cependant pas tenu compte du fait que seul le fabricant est le maître de la conception et de la fabrication. Les termes de l'article 1528 laissent entendre que le distributeur du bien pourrait en être tenu entièrement responsable. Nous ne croyons pas qu'il soit juste de tenir le concessionnaire responsable de la fabrication du véhicule alors qu'il n'a aucunement participé à la fabrication de ce bien, de telle sorte que la seule personne responsable demeure le manufacturier.

Aux articles 1761 et 1762 de l'avant-projet de loi, le législateur modifie substantiellement les articles 1488 et 1489 du Code civil du Bas-Canada relativement à la vente de la chose d'autrui. Il s'agit là d'une réforme à laquelle nous souscrivons entièrement. Nous tenons cependant à réitérer les propos que nous tenions devant cette commission lors du dépôt par la corporation d'un mémoire sur l'avant-projet de loi portant réforme au Code civil du Québec du droit des sûretés réelles et de la publicité des droits. En effet, tous les citoyens du Québec auront la sécurité à laquelle ils ont droit dans leurs transactions commerciales, pour autant qu'il y aura un registre des biens mobiliers pour permettre à tout acheteur, que ce soit un particulier ou un commerçant, de vérifier le droit de propriété sur le bien vendu.

L'article 1776 de l'avant-projet de loi introduit une notion nouvelle sans toutefois la

définir. Cet article distingue entre vendeur et vendeur professionnel en édictant une responsabilité plus grande pour ce dernier. Le vendeur professionnel se voit dans l'obligation de garantir l'acheteur contre le mauvais fonctionnement du bien vendu résultant d'un vice antérieur ou même postérieur à la vente, alors que le vendeur qui n'est pas un vendeur professionnel n'est pas obligé de répondre à cette garantie. Nous ne comprenons pas pourquoi le vendeur professionnel serait appelé à donner une garantie supérieure alors que la personne qui connaît le mieux son bien est sûrement celle qui l'a utilisé depuis plusieurs années. Cette garantie signifie que le concessionnaire, lors d'une vente d'un véhicule usagé, serait appelé à donner une garantie supplémentaire comparativement au simple propriétaire qui vend son auto à un autre consommateur. Qui connaît le mieux son véhicule? Le concessionnaire qui l'a eu seulement quelques jours ou le consommateur qui l'a utilisé depuis quelques années?

Parmi les nouveaux principes adoptés par l'avant-projet de loi, on retrouve, à l'article 1783, une règle particulière stipulant que l'acheteur peut résoudre la vente, et ce, sans mise en demeure préalable, si le vendeur ne délivre pas le bien meuble dans un délai raisonnable depuis la vente. Nous ne croyons pas que le contrat de vente doive avoir un traitement différent de tous les autres contrats et que les principes de résolution et de résiliation prévus à l'article 1491 de l'avant-projet de loi doivent également prévaloir ici.

L'avant-projet de loi prévoit l'exercice du recours pour vices cachés. C'est ainsi que le premier paragraphe de l'article 1787 précise que l'acheteur doit dénoncer le vice au vendeur, par écrit, dans un délai raisonnable de sa découverte et que, dans tous les cas, l'avis doit être donné au plus tard dans un délai de deux ans depuis la délivrance du bien. De plus, l'article 1787 traite de l'avis écrit qui doit être donné, mais reste muet quant au délai de prescription de l'action. Si l'on se réfère aux dispositions actuelles, on peut conclure qu'un vendeur pourrait être poursuivi pour vice caché à l'intérieur de trois ans suivant la vente du bien. Nous croyons que c'est faire supporter au vendeur une responsabilité beaucoup trop grande, et c'est également placer ce dernier dans une position d'insécurité et d'incertitude pour une période de temps beaucoup trop longue. La corporation recommande donc que le délai de deux ans soit éliminé et qu'il soit précisé qu'un vice doit être dénoncé dans les six mois de la délivrance du bien et qu'un délai additionnel de six mois soit accordé pour intenter une action pour vice caché.

L'avant-projet de loi propose d'introduire au Code civil une section complète contenant onze articles, dont l'objet est de régler les contrats de vente à tempérament. Le législateur a abrogé, en 1971, à la suite de l'adoption de la Loi sur la protection du consommateur, les

dispositions du Code civil du Bas-Canada portant sur la vente à tempérament. À notre connaissance, aucune difficulté n'a surgi depuis la disparition de ces articles. Pour les raisons que nous expliquons dans notre mémoire et en fonction de l'expérience vécue depuis 1978, la corporation recommande à cette commission l'élimination des articles 1794 à 1804 de l'avant-projet de loi.

Aux articles 1910 à 1950 de l'avant-projet de loi traitant du louage, on innove en adoptant des dispositions qui modifient substantiellement les règles du jeu. C'est ainsi qu'on retrouve aux articles 1921 et 1930 soit des interdictions, soit des dispositions nouvelles qui vont, encore une fois à l'encontre du principe de la liberté contractuelle. Il nous semble normal qu'un bailleur puisse interdire à un locataire de sous-louer ou céder le bien loué, étant donné que le bailleur a pu consentir le bail en raison de circonstances entourant la personnalité même du locataire ainsi que l'usage que ce dernier se propose de faire du bien. Pour les raisons mentionnées dans notre mémoire, la corporation recommande que les articles relatifs aux nouvelles obligations soient modifiés pour mieux correspondre à la réalité et laisser libre cours à la volonté des parties tout en assurant au locataire une protection pour éviter les abus.

Nous sommes informés que plusieurs personnes se présenteront devant votre commission et feront certains commentaires relativement au contrat de travail qui est prévu aux articles 2144 à 2157. Qu'il nous suffise de vous mentionner qu'il semble qu'il soit de beaucoup préférable que l'article 2145 de l'avant-projet de loi soit modifié pour tenir compte du fait que, dans une petite entreprise, il arrive régulièrement que les personnes y travaillant soient appelées à y faire une multiplicité de fonctions sans qu'une tâche particulière ait été convenue entre l'employeur et l'employé. De plus, nous croyons que le délai prévu à l'article 2149 est de beaucoup trop court et devrait être augmenté pour être porté à dix jours.

Comme nous avons eu l'occasion de le mentionner précédemment ainsi que dans le mémoire que nous avons déposé, notre corporation a toujours porté une attention particulière aux dispositions législatives régissant les contrats entre les consommateurs et les commerçants. Dans l'avant-projet de loi, le législateur introduit une notion nouvelle dans le contrat de consommation du même genre que celle dont nous avons parlé précédemment à l'article 1443. En effet, l'article 2727 prévoit que le professionnel doit signer chacun des doubles du contrat et permettre au consommateur d'en prendre connaissance et de réfléchir sur leur portée. Comment le commerçant pourra-t-il déterminer qu'il peut faire signer le contrat au consommateur? À quel moment commence la réflexion du consommateur et à quel moment se termine-t-elle? De telle sorte que le commerçant puisse faire signer le

contrat, nous vous recommandons que soit éliminé de l'article 2727 de l'avant-projet de loi le fait que le professionnel doit s'assurer que le consommateur a réfléchi à la portée d'un contrat de consommation avant d'y apposer sa signature, étant donné l'impossibilité d'application d'une disposition semblable.

L'article 2749 de l'avant-projet de loi prévoit que toute clause pénale ou stipulation par laquelle le consommateur convient de se soumettre à une peine au cas où il n'exécuterait pas ses obligations est interdite. Nous ne vous cachons pas qu'il nous semble que cette disposition a été inscrite dans le but d'interdire des clauses qui sont habituellement utilisées dans les contrats de vente d'automobile. L'insertion d'une clause pénale oblige le consommateur à payer un montant déterminé advenant qu'il n'accomplisse pas ses obligations. En effet, comment peut être indemnisé le concessionnaire qui, à la suite de la signature d'un contrat de vente d'automobile, achète du manufacturier un véhicule selon les spécifications du consommateur et s'engage à payer le manufacturier pour autant? Est-ce qu'il est juste qu'un consommateur puisse résilier unilatéralement son obligation sans encourir de peine de quelque nature que ce soit, alors que le commerçant sera obligé de prendre livraison d'un véhicule automobile qu'il aura commandé spécifiquement pour le consommateur qui, sans raison, décide de ne plus prendre livraison du véhicule automobile?

Le législateur devait d'ailleurs fort bien comprendre cette exigence afin de s'assurer de l'exécution d'un contrat, étant donné qu'il l'utilise lui-même lorsqu'il fait affaire avec le justiciable comme client. En effet, le gouvernement du Québec impose une pénalité à son client lorsque celui-ci n'accomplit pas ses obligations en matière fiscale, par exemple. Pourquoi l'imposition d'une clause pénale se justifie-t-elle lorsqu'on parle de relations entre le contribuable et l'État et ne se justifie pas entre un consommateur et un commerçant alors que, dans les deux cas, la clause pénale a simplement pour but d'assurer au créancier l'exécution de l'obligation du débiteur? Nous soumettons respectueusement que, en vertu du principe de liberté contractuelle, la clause pénale en matière de contrat de consommation ne devrait pas être interdite. Pour ces motifs, nous vous soumettons que l'article 2749 de l'avant-projet de loi devrait être tout simplement éliminé.

L'article 2781 modifie et ajoute à l'article 156 de la Loi sur la protection du consommateur en édictant au paragraphe 8° que l'étiquette doit divulguer le fait que le véhicule a déjà été accidenté. À la lecture de cette nouvelle mention exigée par le législateur, nous comprenons que ce dernier veuille obliger le commerçant à indiquer sur l'étiquette de tout véhicule d'occasion qu'il offre en vente et qui a subi un accident le fait que le véhicule a déjà été

accidenté. Comment devra-t-on interpréter le terme "accident"? Serait-ce que le commerçant a l'obligation d'indiquer sur l'étiquette le moindre accrochage subi par un véhicule? D'autre part, comment le consommateur sera-t-il protégé par cette déclaration du fait qu'elle provient du dernier utilisateur et qu'elle ne signifie pas pour autant que le véhicule n'a pas été accidenté? En effet, selon le système proposé, le véhicule automobile pourra avoir été accidenté par son premier propriétaire, avoir été vendu et, lors d'une nouvelle vente, l'acheteur n'aura aucun moyen de savoir si le véhicule a été accidenté selon les moyens qui sont proposés par l'avant-projet de loi. Il ne nous semble pas que le législateur devrait imposer des exigences qui pourraient seulement tromper le consommateur. Pour ces raisons, la corporation recommande que le paragraphe 8° de l'article 2781 soit éliminé.

À de nombreuses reprises, la corporation a fait des représentations auprès des autorités compétentes afin de modifier l'article 168 de la Loi sur la protection du consommateur, lequel est repris à l'article 2793 de l'avant-projet de loi et qui prévoit l'obligation pour le commerçant de fournir une évaluation écrite au consommateur avant d'effectuer une réparation, sauf renonciation écrite et signée par ce dernier. L'article 168 en vigueur depuis 1980 constitue une très grande source de difficultés pour les membres de notre corporation et tous les réparateurs en général. Nous ne croyons pas qu'il soit opportun de maintenir dans la loi une disposition dont l'Office de la protection du consommateur est parfaitement conscient des problèmes d'application. Nous ne vous demandons pas d'exclure de la loi une disposition obligeant le commerçant à fournir une évaluation lorsque le consommateur le demande. Cependant, nous vous demandons de tenir compte de la pratique quotidienne pour que le consommateur ne soit pas obligé d'écrire et de signer une renonciation à recevoir une évaluation alors qu'il ne le désire pas. Pourquoi ne pas tout simplement exiger que le commerçant fournisse au consommateur une évaluation dès que ce dernier le demande sans que l'on soit obligé de satisfaire aux exigences imposées par l'article 168 actuel et l'article 2793 projeté?

Le Président (M. Marcil): Si vous voulez conclure.

M. Gagnon: Alors, plutôt que de couvrir les autres sujets... La corporation est heureuse d'avoir pu participer à nouveau au processus qu'est l'examen d'un avant-projet de loi par une commission. La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec croit qu'il est opportun d'apporter de nouvelles dispositions au droit des obligations pour qu'il corresponde mieux à la réalité québécoise. Cependant, la corporation regrette que l'on ait battu en brèche certains principes qui ont connu l'usure des temps. C'est ainsi que la corporation croit que le principe de

la liberté contractuelle doit être maintenu et que l'adoption d'un principe comme celui de la lésion entre majeurs n'est pas approprié. La corporation prie la commission de bien vouloir porter une attention particulière à ses recommandations qui sont le fruit de l'étude de la pratique de ses membres, et plus particulièrement en ce qui concerne les dispositions régissant les relations entre consommateurs et commerçants. La corporation espère que la commission et le ministre prendront note de ces représentations et en tiendront compte dans l'élaboration du projet de loi qui doit être déposé. La corporation demeure à l'entière disposition de la commission pour répondre à toutes vos questions. Merci beaucoup. (17 h 45)

Le Président (M. Marcil): Merci beaucoup, M. Gagnon. Je vais maintenant reconnaître immédiatement le député de Marquette, adjoint parlementaire au ministre de la Justice.

M. Dauphin: Merci, M. le Président. Tout d'abord, j'aimerais souhaiter la bienvenue à la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, M. Gagnon et la délégation qui l'accompagne. D'ailleurs, comme je l'ai mentionné tantôt, on se souvient que, l'an dernier, en matière de réforme des sûretés, la corporation était également venue nous rencontrer avec un mémoire intéressant. Le mémoire de cette année est également très intéressant, et j'aimerais les féliciter pour la préparation et la présentation de celui-ci. Alors, j'ai quasiment le goût de vous poser les mêmes questions que j'ai posées tantôt ou que nous avons posées, mon collègue de Taillon et mon collègue de Louis-Hébert, aux associations de protection des automobilistes, parce qu'on en a reçu un autre groupe ce matin.

J'aimerais tout d'abord commencer par les clauses pénales. Vous déplorez le fait que, dans l'avant-projet de loi, on prévoit une disposition pour interdire cette clause pénale. Par contre, vous nous dites dans votre mémoire que cela responsabilise les parties, le fait d'avoir ce genre de clause. Alors, j'aimerais peut-être que vous explicitiez davantage cet aspect de responsabilisation des parties en termes d'utilisation des clauses pénales.

M. Gagnon: Quand on mentionne qu'on désire que la clause pénale demeure, c'est que, si vous vous placez, évidemment, du point de vue du concessionnaire, il faut à ce moment-là, s'il n'existe pas de clause pénale, déterminer un montant quelconque, si vous le voulez, de perte ou de dommage subis. Alors, je pense bien qu'on entraîne à ce moment-là des coûts et des sommes énormes. On sait que, s'il faut qu'on aille en cour pour des pénalités quelconque, on encourt des frais énormes pour le concessionnaire, dans le but, je pense bien, de récupérer des sommes qui ont effectivement été perdues. Mais, en fin de compte, le concessionnaire

automobile aura à déboursier une somme qui souvent va être équivalente à la somme qu'il pourra percevoir. À ce moment-là, je pense qu'on désavantage nettement le concessionnaire si on élimine la clause pénale.

M. Dauphin: Comme le groupe avant vous nous l'a dit, est-ce que c'est très courant, la pénalité de 20 %? Si l'acheteur ne prend pas livraison du véhicule, à ce moment-là, il y a une pénalité de 20 %. Est-ce que cela se fait couramment chez la plupart des concessionnaires?

M. Gagnon: Cela ne se fait pas couramment. À notre connaissance, cela se fait relativement peu. Sauf que la clause pénale des 20 % qui existe, c'est toujours dans le but de protéger le concessionnaire contre l'achat d'un véhicule que le concessionnaire est obligé de faire de son manufacturier et si le consommateur ne prend pas livraison dudit véhicule. À ce moment-là, le concessionnaire doit garder l'unité pour une période de temps évidemment indéterminée jusqu'à ce qu'il la revende, et cela peut entraîner des coûts assez considérables. Alors, c'est dans le but de protéger le concessionnaire dans de tels cas. Par contre, l'expérience prouve que cette clause des 20 % est très peu utilisée.

M. Dauphin: Considérant l'importance pour l'équipe de codificateurs qui m'accompagne d'avoir les deux côtés de la médaille relativement à ce qu'on nous a mentionné tantôt pour le prix de détail, c'est-à-dire que certains concessionnaires auraient un prix de liste aucunement relié au prix de détail suggéré du fabricant, avez-vous une version là-dessus?

M. Gagnon: Je dois vous avouer sincèrement que ce que mentionnaient tantôt les personnes de l'APA - je ne vous dis pas que ça ne peut pas exister - c'est une pratique qui est loin d'être courante, et je dirais même qu'elle est très marginale. D'ailleurs, vous n'avez qu'à ouvrir **Le Soleil** ou le **Journal de Québec**, vous serez pertinemment au courant des prix des automobiles; vous en avez tous les jours à pleine page. On sait de toute façon - tous les consommateurs le savent - que dans 98 % des cas un véhicule se vend toujours en bas du prix de détail suggéré par le manufacturier. Comme je vous le dis, c'est évident que rien n'empêche un concessionnaire quelque part d'utiliser une telle pratique. Par contre, on sait que les véhicules se vendent toujours, à toutes fins utiles, nettement en bas du prix de détail suggéré. C'est une pratique qui est...

M. Dauphin: Lorsqu'on va dans les salons de l'auto, à Place Bonaventure à Montréal, par exemple, on indique toujours le prix, avec les options, etc.

M. Gagnon: Oui.

M. Dauphin: Mais, chez les concessionnaires, il n'y a pas nécessairement ça dans la vitre.

M. Gagnon: Si vous regardez, dans les cours des concessionnaires, en règle générale les étiquettes demeurent dans les vitres.

M. Lecours (Jean): Là-dessus, il y a un problème pratique qui se pose. Au début de l'année de fabrication, le fabricant nous envoie les véhicules et les prix ne sont pas annoncés; il n'y en a pas de prix. Alors, le fabricant ne met pas de prix de liste dans la vitre de la voiture. Si, dans une espèce de consensus, on dit: Il faut que... Alors, qu'est-ce que le commerçant fait avec ces voitures jusqu'à ce que le prix de liste soit annoncé? Il les met dans le fond de la cour; il ne faut pas qu'il les mette à la vue du public, ou quoi?

L'autre problème qui se pose, c'est que, si j'achète un véhicule d'un autre concessionnaire en Ontario et que le prix de liste du véhicule est pour ce concessionnaire en Ontario avec un coût de transport de 200 \$, et que mon coût de transport est de 400 \$ normalement pour le véhicule, qu'est-ce que je fais avec l'étiquette? Que le concessionnaire soit obligé d'afficher le prix de détail suggéré du manufacturier et qu'il l'identifie tel quel, que c'est le prix de détail suggéré du manufacturier, on n'a pas de problème à vivre avec ça, sauf que le problème vient du fait qu'on fait une loi générale et qu'elle est appliquée d'une façon générale, alors qu'à certains moments il n'est pas pratique de l'appliquer, comme je l'ai mentionné.

Qu'arrive-t-il quand le manufacturier change son prix de liste, change son prix de détail? Qu'arrive-t-il à ces listes qui sont affichées dans les vitres? C'est la liste du manufacturier, et le manufacturier ne nous en donne pas toujours. Ce ne sont pas tous les manufacturiers qui les fournissent. Alors, c'est mettre encore une fois la responsabilité sur le dos d'une personne qui ne peut pas remédier à un problème ou à un défaut, en l'occurrence le concessionnaire.

M. Dauphin: Une autre question, si vous me le permettez, Mme la Présidente, concernant les voitures à problèmes, les citrons. Étant donné que ce qu'on nous proposait tantôt c'est qu'en ce qui a trait à la preuve ce serait plus facile d'en faire la preuve après quelques tentatives de réparation, etc. Étant donné que le recours serait directement contre le fabricant, auriez-vous objection à ce qu'on se dirige dans une orientation comme celle-là?

M. Gagnon: Bon, un petit peu comme on le mentionnait tantôt, je pense que le premier point qu'on a voulu établir dans notre mémoire, c'est évidemment que nous ne voulons pas que la responsabilité retombe sur le concessionnaire. C'est bien sûr, comme on le mentionnait tantôt,

que ce n'est pas le concessionnaire qui a fabriqué le véhicule, alors je pense bien qu'on se doit au moins de laisser le concessionnaire de côté.

Maintenant, quand on parle de "Lemon Law", je vais vous dire sincèrement que présentement les manufacturiers offrent des garanties. Je pense qu'il y a aussi une question de compétition et de réputation de la part des manufacturiers. Je vais vous avouer sincèrement que présentement les manufacturiers, en général, et je dirais tous les manufacturiers présentement, font des efforts immenses pour satisfaire leur clientèle et qu'advenant un problème qui peut survenir - évidemment, c'est de la mécanique - dans la majorité des cas on va offrir un véhicule de remplacement, de telle sorte que le consommateur sera très peu désavantagé. Je pense que la création d'une telle loi... D'ailleurs, vous êtes au courant sans doute qu'il y a présentement un projet de loi fédéral, qui est la loi C-301, à l'étude.

Mais, comme je le mentionnais tantôt, je pense que ce serait encore une fois édicter une loi pour de très très rares exceptions, et je me demande jusqu'à quel point on ne pourrait pas vivre des abus du côté inverse. Purement en termes de calendrier, qu'on dise que ça fait un mois ou peu importe, on ouvre peut-être la porte à certains autres abus.

M. Dauphin: Je me souviens que l'année passée, alors que nous étions ensemble en matière de sûreté, dans la réforme du Code civil, on avait parlé de la location à long terme. Vous n'êtes nullement sans savoir que plusieurs groupes nous ont demandé de légiférer en ce sens, de rendre ça comme en matière de protection du consommateur, comme un contrat de crédit ordinaire. Quelle est votre opinion là-dessus?

M. Gagnon: En ce qui concerne la location à long terme, parce que c'est devenu beaucoup plus populaire, je dois distinguer deux types principaux de location. D'accord, la location conventionnelle, qui s'est toujours faite depuis nombre d'années, et qui s'adressait beaucoup plus aux entreprises, aux représentants et autres. L'autre type de location qu'on rencontre présentement, qui est le fruit des manufacturiers, c'est une forme de financement qui est différente. On parlait tantôt d'abus. Je pense qu'il y a peut-être un phénomène qui s'est produit auprès des consommateurs et qu'il y a certaines choses qui n'ont pas été comprises. Il est évident que le manufacturier, dans le but d'écouler son stock, offre un plan de location à des tarifs mensuels qui sont très bas, sauf qu'on n'est pas sans savoir qu'il en demeure une valeur résiduelle qui est toujours là pendant trois ou quatre ans. Il est sûr que, si le client veut changer son véhicule avant terme, les montants d'argent qu'il n'aura pas payés pendant les 24 ou 30 premiers mois vont être dans la valeur résiduelle. Souvent

c'est interprété comme une pénalité, alors que ce n'en est pas une. Je pense qu'il serait peut-être de bon aloi d'édicter certaines règles pour éviter des pénalités abusives. D'ailleurs, on mentionne dans le mémoire que, comme corporation, on a toujours prôné de bonnes pratiques commerciales. Il faut réaliser aussi qu'il y a eu plusieurs cas où les consommateurs n'ont pas compris ce qu'est la valeur résiduelle, qui est la somme d'argent que vous n'avez pas payée, c'est-à-dire que le véhicule vaut le même prix à la base, qu'il soit loué ou qu'il soit acheté. Si on parle d'un véhicule de 10 000 \$ qu'on achète et si je vous propose une transaction dans laquelle vous allez payer 100 \$ de moins par mois pendant 48 mois, il est évident que vous allez payer les 4800 \$ à la fin du contrat.

M. Dauphin: Je vais revenir tantôt. Je pense que d'autres collègues aimeraient poser des questions.

La Présidente (Mme Bleau): Merci, M. le député de Marquette. Je vais donner la parole à M. le député de Taillon, représentant de l'Opposition officielle.

M. Filion: Je vous remercie, M. Gagnon, d'abord de votre mémoire qui ne manque pas de muscles, qui ne manque pas d'étoffe. Il y a eu sûrement beaucoup de travail uniquement à la préparation de ce mémoire. C'est extrêmement précis et il fait le tour non seulement de ce qui touche le secteur de l'automobile, mais je remarque que vous avez fait des incursions intéressantes ailleurs dans l'avant-projet de loi, par exemple en ce qui concerne le contrat de travail et également en ce qui concerne l'article 1666, dont j'ai déjà eu l'occasion de traiter hier sur cette possibilité, pour le tribunal, de réduire le montant des dommages-intérêts dans certaines circonstances.

Vous soulignez également l'article 1443. Il faut comprendre que nous sommes actuellement en consultation. Normalement, la question s'adresserait aux gens de l'autre côté si on avait un projet de loi, mais, comme on a un avant-projet de loi, qu'on est en consultation, je vais vous l'adresser. On dit: "Le consentement doit être libre cela se comprend; c'est une absence de contrainte, je pense - éclairé." Qu'est-ce qu'un consentement éclairé? C'est déjà plus difficile à cerner comme notion.
(18 heures)

Disons qu'on pourrait essayer de concevoir qu'une jurisprudence se développerait autour d'un consentement éclairé. Mais, là, on ajoute "réfléchi". Pour être bien sûr de ce que je disais tantôt, j'ai fait venir le dictionnaire pour savoir ce que sont exactement "réflexion" et "réfléchi". Au mot "réfléchi", évidemment, on se réfère à la réflexion; mais la réflexion, c'est: "Retour de la pensée sur elle-même en vue d'examiner plus à fond une idée, une situation, un problème". Et on

donne comme référence: Voir délibération et - même - méditation. Alors, je comprends un peu le problème que vous soulevez d'un concessionnaire d'automobiles qui voudrait savoir si son client a bien médité, a bien réfléchi sur son achat. Je ne sais pas si vous voulez ajouter quelque chose à ce que vous avez dit. À première vue, le consentement réfléchi, ça pourrait causer bien des problèmes. Je comprends que les avocats qui plaideraient la première cause auraient du plaisir. D'abord, ils commenceraient avec le dictionnaire comme je l'ai fait, mais on peut développer une nouvelle forme de droits, d'obligations basées sur une notion dont on ne connaît pas la portée exacte aujourd'hui.

Je ne pense pas que vous vouliez ajouter quelque chose à cela mais vous pouvez y revenir tantôt, si le coeur vous en dit.

M. Gagnon: Simplement pour soulever ce point où, effectivement, on s'est posé la question suivante: Qu'est-ce qu'une décision réfléchie?

M. Filion: D'accord. Ça va. Je pense que les codificateurs prendront note de vos réserves sur ces possibilités.

La dernière question du député de Marquette est intéressante sur la location à long terme, et vos propos également. Je pense qu'on aurait presque réussi un consensus, c'est-à-dire que vous participez peut-être à cette idée de vouloir clarifier les règles en ce qui concerne la location à long terme. Je vois que votre collègue opine également dans ce sens. Je pense que c'est intéressant, parce que c'est une réalité qui ne peut que prendre de plus en plus d'ampleur, comme je l'ai dit hier, du fait que le prix des automobiles augmente, cela va de soi, et que les gens considèrent que ça a l'air plus abordable de payer tant par mois que de...

Une voix: Budgétiser.

M. Filion: En même temps, ce que j'aime beaucoup, c'est votre aveu que, finalement, il y a une forme de location comme il en a toujours existé, mais il y a la location qui est essentiellement un financement. Je pense que vos propos sont tout à fait conformes à ce qu'on a entendu et à ce qu'on pensait, en tout cas de ce côté-ci de la table, relativement à la nouvelle forme de location à long terme.

Je voudrais poser ma question sur cette notion de vendeur professionnel sur laquelle plusieurs groupes ont attiré notre attention. Ce que nous disent nos conseillers juridiques, c'est que la notion de vendeur professionnel existe depuis 1979 dans notre droit - c'est l'arrêt Kravitz en Cour suprême - que ce n'est pas une notion qui est étrangère au droit français non plus - on cite même Pothier parmi les plus érudits - et vous vous opposez à cette notion de vendeur professionnel. Pourtant, dans l'imagerie populaire, je dois vous dire que les vendeurs

d'automobiles passent pour être de bons vendeurs professionnels. Peut-être que cela s'adresse plus à vos avocats; en ce sens, Me Vaillancourt ou votre conseiller juridique pourrait peut-être nous éclairer.

M. Gagnon: Si je peux me permettre un point, c'est qu'on exige des choses du vendeur professionnel que ce soient des actes ou des garanties, que l'on n'exige pas du vendeur. Comme je le mentionnais tantôt, pourquoi, si on veut protéger - parce qu'à toutes fins utiles le projet de loi a pour but de protéger le consommateur... Le consommateur, selon moi, qu'il achète son véhicule d'un commerçant ou d'un particulier, il demeure quand même un consommateur, il demeure un acheteur. Alors, pourquoi oblige-t-on le vendeur professionnel à fournir certaines garanties? Pourquoi ne les exige-t-on pas du vendeur? C'est la question qu'on pose principalement. Pourquoi le vendeur n'aurait-il pas la même responsabilité que le vendeur professionnel?

M. Filion: Je vous réponds comme cela, sans avoir rédigé le projet de loi, que le vendeur professionnel, faisant métier de vendre le produit concerné, est présumé connaître ce qu'il vend, alors que le vendeur ordinaire n'est pas présumé connaître tout ce qu'il vend. En deux mots, le vendeur professionnel a une meilleure connaissance de l'objet de la transaction que le vendeur ordinaire. Écoutez, ce n'est pas moi qui l'ai dit, il y a aussi la Cour suprême.

M. Gagnon: Puis-je me permettre une objection à ce que vous dites?

M. Filion: Oui.

M. Gagnon: On pose la question: Croyez-vous que la personne qui a utilisé un véhicule pendant trois ans connaît bien son véhicule? Je pense sincèrement qu'elle le connaît beaucoup mieux que le concessionnaire qui l'aura acheté. Même si on a inspecté un véhicule, il peut exister certaines défaillances mécaniques particulièrement difficiles à déceler. Je pense que la personne qui l'a utilisé pendant trois ans est raisonnablement en mesure de connaître son véhicule, même si elle n'est pas une professionnelle en la matière.

M. Filion: D'accord. Je ne veux pas commencer le débat avec vous là-dessus; Gilles Villeneuve passait trois heures dans sa voiture et il la connaissait mieux que d'autres personnes qui pouvaient passer huit ans dedans. Il y a la mécanique, etc., il y a beaucoup de facteurs, mais en tout cas... Bref, ce que vous me dites, c'est qu'il ne devrait pas y avoir de distinction entre les deux...

M. Gagnon: C'est cela.

M. Filion: ...entre le vendeur et le vendeur professionnel. Pourtant, cela existe déjà. À moins qu'on me dise que cela n'existe pas dans notre droit, je pense que cela existe déjà.

Il y a une chose intéressante aux pages 14, 15 et 16 de votre mémoire relativement à la vente du bien d'autrui. À la page 16 particulièrement, vous reprenez l'idée qui circule depuis hier - je ne sais pas si c'est à la page 16 - de la possibilité d'un registre de biens mobiliers pour vérifier l'identité des propriétaires et, quant aux voitures, l'inscription des charges et des biens et l'immatriculation des véhicules auprès de la Régie de l'assurance automobile. En tout cas, je vous le soumetts, est-ce que cela répondrait à vos besoins s'il existait, à la Régie de l'assurance automobile du Québec, un registre d'identité des propriétaires des véhicules ainsi qu'un registre qui permettrait l'inscription des charges sur la voiture?

M. Gagnon: C'est sur des liens qui peuvent exister sur un véhicule, effectivement.

M. Béchard (Jacques): Puis-je me permettre d'ajouter un élément de réponse?

M. Filion: Je vous en prie.

M. Béchard: On vient de terminer la préparation d'un mémoire qu'on va présenter très bientôt au ministère des Transports dans lequel, faisant suite au mémoire qu'on avait présenté à cette commission en matière de sûretés réelles et de publicité des droits, on demande, dans l'intention d'avoir un système complet d'enregistrement des liens comme il en existe dans certaines autres provinces canadiennes, à la régie - et semble-t-il que ce serait réalisable sans trop de difficultés - d'inscrire sur le certificat d'immatriculation d'un véhicule si, effectivement, il y a un lien sur un tel véhicule. On va présenter ce mémoire incessamment.

M. Filion: C'est d'autant plus intéressant que cela semble être aussi le souhait des groupes de consommateurs. Alors, c'est un dossier à suivre.

M. Béchard: Comme vous le dites effectivement - vous apportez un élément extrêmement important - ce système profiterait non seulement aux commerçants, mais également aux consommateurs. On peut parler de la moitié des ventes qui se font entre particuliers. C'est un élément extrêmement important, tant pour les commerçants que pour les particuliers.

M. Filion: En tout cas, je l'ai mentionné hier, je ne pense pas que ce soit très difficile. Les transactions doivent déjà passer par la régie. Bien sûr, il y aurait un peu plus que cela, mais ce serait bon pour le consommateur et pour le concessionnaire. Les seuls qui auraient un peu de

difficulté à vivre avec cela, ce seraient les receleurs.

M. Gagnon: Chose que l'on souhaite.

M. Filion: Tant mieux pour nous autres. Voilà.

Une dernière question avant de retourner la parole, s'il le désire, à mon collègue, le député de Marquette. Aux pages 32 et 33 de votre mémoire - je vais citer pour ne pas tronquer vos idées relativement aux véhicules accidentés - il est dit: "Il est possible, à l'heure actuelle, pour une personne, de s'informer auprès des propriétaires antérieurs si le véhicule a été accidenté. Pourquoi le législateur voudrait-il sanctionner une information qui est peut-être fautive?" Bref, vous nous avez dit c'est quoi un accident. C'est vrai, il y a l'accrochage et il y a la démolition. Je pense que vous aviez deviné ma question. C'est que, finalement, une simple inscription, ce ne serait pas la fin du monde. Le vendeur ajouterait une inscription, une étiquette disant que le véhicule a été accidenté. En deux mots, ce n'est pas bien sorcier! Si c'est juste un accrochage, il dira: C'est juste un accrochage. Si le véhicule a été endommagé pendant le transport, il est tombé de la remorque et le moteur a été déréglé ou je ne sais pas trop, c'est autre chose. On n'a qu'à songer aussi à toutes ces ventes et reventes. Il m'apparaît que ce n'est pas compliqué; que pour les tribunaux aussi cela va devenir un élément de vérification objective très accessible.

M. Gagnon: Si je peux me permettre une remarque à cet effet, ce qu'on a voulu souligner dans le mémoire, c'est qu'on aimerait qu'on puisse s'appuyer sur une déclaration écrite du dernier propriétaire du véhicule. Je pense qu'il est important pour la protection, que ce soit du consommateur ou du commerçant, que toutes les parties qui sont impliquées dans une transaction soient responsables de ladite transaction. Je pense qu'il est particulièrement important que la personne qui vend son véhicule au commerçant ait la même obligation de déclarer un accident à un véhicule que le commerçant aurait, lui, en vendant cedit véhicule à l'acheteur. C'est le point important qu'on voulait mentionner: c'est la responsabilité de la personne qui va vendre son véhicule. Cela, je pense que c'est important aussi.

M. Filion: C'est déjà dans l'avant-projet de loi, au dernier alinéa de l'article 2781, qui dit: "Pour l'application des paragraphes 1°, 3° et 8° - nous autres, c'est le paragraphe 8° - du présent article, le professionnel peut s'appuyer sur une déclaration écrite du dernier propriétaire du véhicule, sauf s'il a des motifs sérieux de croire qu'elle est fautive."

M. Béchard: C'est sur ce plan que l'on

pense qu'il va y avoir des problèmes, si cette disposition était adoptée, parce que le dernier propriétaire pourrait ne pas avoir eu d'accident avec son véhicule, mais il aurait pu acquérir ce véhicule-là d'un autre qui, lui, aurait eu un accident. À ce moment-là, le commerçant demanderait: Avez-vous subi un accident avec votre véhicule? Et le propriétaire dirait: Non. Le concessionnaire indiquerait sur l'étiquette: Non, il n'a pas eu d'accident. Ce serait une affirmation fautive, vu que le véhicule aurait déjà été accidenté lors d'une acquisition antérieure, si le véhicule a été entre les mains de deux ou trois propriétaires; et, sur ce plan, nous croyons que ce serait un problème.

L'autre élément, je pense qu'il est important. Vu que le législateur veut ajouter cela, par rapport au droit actuel il faut se poser la question à savoir si le consommateur est protégé, s'il achète un véhicule accidenté. Je suis à la corporation comme avocat permanent depuis déjà plus de quatre ans et j'ai l'occasion de discuter de ces questions assez fréquemment avec des concessionnaires et même avec mes collègues de l'Office de la protection du consommateur. Il y a des dispositions dans la Loi sur la protection du consommateur qui protègent celui qui achèterait un véhicule accidenté; par exemple, les dispositions pour ce qui est des vices cachés, parce que le véhicule accidenté est souvent affecté de vices cachés. Exemple: dans le cas d'une réparation qui n'aurait pas été effectuée selon les règles de l'art, le consommateur est très bien protégé par l'article 53 de la loi. Il est également protégé par une disposition générale de la loi, qui se trouve dans les pratiques de commerce, à savoir qu'un marchand ne peut pas omettre de mentionner un fait important à un consommateur. Et certaines décisions des tribunaux ont effectivement permis l'annulation de la vente lorsqu'un marchand avait omis de mentionner à un consommateur le fait que le véhicule avait été accidenté. À ce sujet, il y a des protections à l'heure actuelle dans la Loi sur la protection du consommateur et il y a certaines décisions des tribunaux qui ont confirmé l'application de ces dispositions.

M. Filion: Bon, au nom de l'Opposition officielle, la formation politique que je représente, je voudrais vous remercier, M. Gagnon, Me Béchar, Me Vaillancourt, M. Lecours et M. Demers, pour la qualité de votre mémoire, je l'ai dit tantôt, mais aussi pour votre franchise dans les propos que nous avons échangés. Je pense que votre corporation défend des positions tout à fait raisonnables qui peuvent être acceptées ou rejetées par les codificateurs et par ceux qui ont pour tâche de bâtir un projet de loi qui sera examiné, dans une deuxième étape, dans une autre réunion de la commission parlementaire. Alors, mes félicitations sur toute la ligne.

Le Président (M. Marci): Merci. Je vais

reconnaître le député de Louis-Hébert.

M. Doyon: Oui, M. le Président. Merci. Je voudrais tout simplement souligner que je prends bonne note de ce que M. Lecours indiquait tout à l'heure, c'est-à-dire qu'il ne voyait pas de problème si on demandait au concessionnaire d'afficher dans les voitures le prix de détail suggéré par le fabricant. Je pense que c'est là une approche qui vaut la peine d'être soulignée. Il y a quelques difficultés, que ce soit le transport, que ce soient les changements de prix, mais je pense que dans la balance les inconvénients penchent nettement, dans un cas semblable, en faveur d'un changement en ce qui a trait à cette pratique. Il faut savoir que le consommateur manque très souvent d'information. Il n'a pas accès à des renseignements qui sont nécessaires pour faire un marché raisonnable. On nous dit, et je suis heureux de l'entendre, que ce serait assez facile et que les concessionnaires accepteraient assez facilement une obligation semblable malgré les quelques difficultés que cela peut soulever, plus particulièrement pour ce qui est du transport et de certains changements de prix.

À ce sujet, je soulignerai que rien n'empêcherait les concessionnaires de montrer la facture qui indiquerait le coût du transport et, bien sûr, cela pourrait s'ajouter. Rien n'empêcherait non plus les fabricants d'avoir des factures supplémentaires advenant des changements de prix. Il me semble que quand une voiture a été livrée, qu'elle est dans la cour des concessionnaires et qu'elle est prête à être vendue, c'est qu'elle a donc été produite à un certain prix. Les prix sont fixés. Un produit, qu'on est prêt à vendre, qu'on est prêt à faire rouler sur la route, m'apparaît un produit dont on devrait être sûr du prix de vente. Donc, les changements postérieurs de prix de vente par les détaillants ne devraient pas affecter le prix de détail de cette voiture-là. Il m'apparaît que ce serait illogique de soutenir qu'une fois que l'on a produit des voitures à un prix de détail déterminé on puisse par après, rétroactivement, changer à la hausse les prix de ce produit-là qui est déjà prêt à être remis entre les mains des consommateurs.

Alors, ces quelques remarques étaient tout simplement de nature à souligner qu'il semblait y avoir un certain nombre de points de rencontre et que les difficultés mentionnées étaient loin d'être insurmontables. Au nom du ministre de la Justice et de l'adjoint parlementaire, je voudrais vous remercier et vous dire que votre mémoire est pris de bonne part et que les suggestions sérieuses qui sont faites seront considérées à leur juste valeur. Sur ces quelques mots, je vous remercie beaucoup.

Le Président (M. Marci): Merci beaucoup, M. le député de Louis-Hébert. À mon tour, comme président de cette commission, je vous

remercie beaucoup, M. Gagnon et vos collaborateurs, de vous être présentés à cette commission parlementaire. Nous allons suspendre les travaux jusqu'à 20 h 30.

(Suspension de la séance à 18 h 20)

(Reprise à 20 h 43)

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

Nous allons reprendre nos travaux. Ce soir, de 20 h 30 à 22 heures, nous allons entendre la Commission des services juridiques, toujours sur le même sujet. Donc, messieurs des services juridiques, nous vous souhaitons la bienvenue à cette commission parlementaire. M. Yves Lafontaine, président, si vous voulez bien nous présenter vos collaborateurs et entamer immédiatement la présentation de votre mémoire, tout en sachant que les gens du ministère de la Justice, de même que ceux de l'Opposition, ont déjà examiné les tomes 1 et 2 de votre mémoire. Ensuite, nous aurons un échange d'opinions ou une période de questions. Donc, si vous voulez présenter les personnes qui vous accompagnent.

Commission des services juridiques

M. Lafontaine (Yves): Merci, M. le Président. À mon extrême droite, Georges Massol du service de recherche; incidemment, Georges est l'auteur de "La Loi annotée sur la protection du consommateur" qui est à la disposition du public; Me Jean-Pierre Villaggi, immédiatement à ma droite, du service de recherche. Comme pour tous les mémoires de la Commission des services juridiques, celui-ci a été fait en collaboration avec les spécialistes du réseau d'aide juridique de différentes régions. Il représente un consensus de toutes ces personnes. Quand il n'y a pas eu consensus, on a évité de se prononcer sur la question. Bien entendu, vous pourrez peut-être noter un certain biais pour les personnes défavorisées, je pense que c'est normal. Par contre, on a essayé aussi, d'une certaine façon, d'agir en juristes; on a dû oublier certaines sections qui nous semblaient moins pertinentes, il va de soi.

Nous allons procéder comme suit, c'est-à-dire que chacun va prendre un bout du mémoire, résumé, je vous le promets. Je tiens, cependant, à vous remercier de nous recevoir. Vous faites un exprès ce soir, on le sait, pour nous recevoir et ce, pendant deux heures. Je peux vous dire qu'on l'apprécie beaucoup.

En terminant ma présentation, je veux simplement dire à la commission que, si vous le jugez approprié, on peut mettre à votre disposition un cahier qu'on a été obligé de faire, dans lequel vous avez l'ancien code, la loi antérieure, l'Office de révision du Code civil, les commentaires; ils sont tous placés vis-à-vis de chacun des articles. Cela a été fait, d'ailleurs, en

collaboration avec la Direction générale des affaires législatives.

Le Président (M. Marcil): Est-ce que vous en avez des copies?

M. Lafontaine: Si cela peut vous être utile, cela nous fera plaisir... Pardon?

Le Président (M. Marcil): Est-ce que vous en avez des copies?

M. Lafontaine: Oui, nous en avons des copies que nous pourrions vous faire parvenir. Disons que, pour ce soir, nous en avons apporté seulement une...

Le Président (M. Marcil): C'est cela.

M. Lafontaine: ...qui servira lors de notre présentation.

Le Président (M. Marcil): Vous pourrez les faire parvenir au Secrétariat de la commission qui pourra en distribuer aux députés.

M. Lafontaine: Merci.

Le Président (M. Marcil): Cela nous sera sûrement très utile.

M. Lafontaine: D'accord. Je vais demander à Me Massol peut-être de procéder immédiatement avec la partie plus générale sur les obligations.

M. Massol (Georges): Bonsoir, M. le Président et chers membres de cette sous-commission. Au point de départ, on doit quand même constater une chose - évidemment, on ne pourra pas tout dire ce soir - mais on doit d'abord constater que ce qu'on a ici devant nous constitue une oeuvre législative absolument remarquable, fondamentale, autant par son ampleur que par les sujets traités. Nous, nous appelions cela un travail de bénédictin, parce que, quand même, c'est un travail qui n'était pas commun et qu'on ne voit pas souvent. Ceci dit, un travail de cette ampleur soulèvera évidemment des accords et des désaccords. Alors, l'unanimité est bien difficile à faire concernant ces nombreux sujets. À cause du temps alloué, nos commentaires vont surtout porter sur les grandes idées dégagées par les sujets envers lesquels nous entretenons certaines réserves. Nous consacrons notre exposé à une douzaine de points particuliers que je vais traiter avec Me Villaggi.

Nos commentaires, pour la plupart, ne prônent pas nécessairement un rejet total des solutions proposées par le projet. Le plus souvent, nous allons suggérer un aménagement différent, des ajouts, ou, plus généralement, nous allons demander au législateur d'aller un peu plus loin dans la démarche qu'il a entreprise, mais fondamentalement, nous constatons qu'il y a des

améliorations considérables et appréciables dans le projet.

Ainsi - et c'est le premier point d'intérêt particulier dont nous voulons vous entretenir ce soir - nous sommes d'avis, pour suivre un peu la méthode ou le plan du Code civil proposé, que l'intégration du principe de la justice contractuelle au Code civil n'est pas complète. Bien sûr, on y retrouve l'idée de lésion et les dispositions y restreignant les clauses abusives. En soi, cela constitue un progrès tout à fait remarquable. Par contre, sur la place que la lésion occupe - et on va commencer par cela - dans le projet, à l'article 1449, il reste des articles du titre premier qui font que la lésion constitue encore un remède qui sera considéré, malheureusement, exceptionnel par les tribunaux.

À notre avis, la recherche d'une meilleure justice contractuelle devrait se faire par trois moyens. Le premier moyen: il faudrait restructurer le schéma même des obligations et du contrat. Concernant cela, il faut constater, je pense, que le projet répète les mêmes formules et le même schéma que le code de 1866, c'est-à-dire qu'on part avec cause, objet, consentement, capacité, etc. C'est ce qui forme les obligations. On a même ajouté des choses qui n'existaient pas dans notre code de 1866. Je pense, par exemple, à l'article 1134 du code français. On l'a intégré quelque part dans le projet. Le Code civil de 1866, je n'apprendrai rien à personne en disant qu'il était lui-même basé sur un code antérieur, le code français de 1804, qui a été fait en pleine période d'exaltation des droits individuels, influencée par des philosophes du temps, Kant, Rousseau, Grotius. Alors, il était normal qu'on présume que l'autonomie de la volonté devait être la chose valable. Puisque toute personne était libre, égale à son semblable, il ne pouvait y avoir de contrat injuste. S'il ne pouvait y avoir de contrat injuste, le contrat était donc la meilleure loi. Alors donc, suprématie de l'autonomie de la volonté.

On était aussi en période d'exaltation non seulement des droits individuels, mais du développement du commerce. Alors, cela faisait l'affaire de tout le monde. Tant mieux. Le contrat était un instrument très utile. On n'avait pas à scruter le caractère juste du contrat. Il était présumé juste. Tout le monde était libre. Tout le monde était égal à son semblable. Tant mieux. Tout va bien. Alors, le contrat présumé juste parce que basé, encore une fois, sur une volonté tout à fait inattaquable. Fouillée, qui est un juriste, mentionna: Qui dit contractuel, dit juste, dans une phrase maintenant célèbre. Sauf que l'étude de la société, l'étude des transactions, nous ont démontré que les idées philosophiques à la base de la présomption de justice dans l'autonomie de la volonté n'étaient pas tout à fait réalistes. On a dû même à l'occasion intervenir dans des secteurs de masse et un peu en vapeur: protection du consommateur, logement, valeurs mobilières, etc.

Alors, il nous semble que, sans pour autant ébranler l'édifice contractuel qui nous est si cher, ni la confiance des contractants à l'égard du contrat conclu, certaines modifications pourraient être apportées dès le début, dans le schéma, afin de mieux entourer le principe même de justice contractuelle. Par exemple, il nous semble qu'on ne devrait pas se limiter à dire que le contrat est simplement la rencontre de deux volontés. On devrait mentionner de plus que le contrat doit mener à un résultat juste. Et cela n'ouvre pas la porte à des requêtes et à des actions à toutes les minutes, à toutes les heures et à tous les jours. C'est simplement une norme qu'on se fixe. Alors, le code reprendrait deux idées antinomiques: la justice et l'utilité. Jusqu'à présent, on a donné pas mal d'importance à l'utilité, mais on a peut-être laissé un peu de côté la justice. Alors, ajouté à un principe général de respect de l'ordre public qui se situerait, non pas au début du code, comme notre article 13 actuel du Code civil du Bas-Canada, mais au début du chapitre du contrat, ce critère permettrait d'éviter l'écueil traditionnel que même - on doit le constater malheureusement - les rédacteurs du projet n'ont pu éviter, c'est-à-dire situer la lésion dans les vices du consentement, ce qui me semble très regrettable.

Ayant formulé les principes de justice contractuelle, il reste le deuxième moyen pour atteindre une meilleure justice contractuelle, c'est-à-dire replacer la lésion à l'endroit qui lui convient le mieux. D'abord, la lésion, qu'est-ce que c'est? Est-ce une condition de formation du contrat ou est-ce plutôt un recours? À notre avis, on a situé la lésion dans les vices du consentement, sans que cela en soit un, et il faudrait donc quelque chose pour accrocher la lésion. Nous avons donc dit que mentionner que le contrat doit être juste serait approprié.

Alors, comme on vient de le mentionner, la lésion devrait se retrouver à côté d'un principe général de l'ordre public et non dans les vices du consentement. Pourquoi? D'abord, parce que la lésion a un caractère hybride. On dit souvent qu'il y a deux sortes de lésions: lésion subjective et lésion objective. Je vais essayer de ne pas trop compliquer mes explications, mais dans la lésion subjective, la première forme - ça va peut-être sembler aride, mais je vous promets que je vais m'arrêter là après - se divise elle-même en deux: lésion subjective-sanction. On vise à sanctionner les "agissements" - entre guillemets - du contractant et non pas de la personne qui a subi une lésion ou qui a été lésée. On vise à avoir le comportement de l'autre, et c'est cela l'exploitation. La deuxième forme de la lésion subjective, c'est la lésion subjective-remède. Ah! On regarde cette fois-ci la personne lésée, soit son consentement. À ce moment-là, la lésion peut ressembler effectivement ou peut être intégrée aux vices du consentement ou, encore, on vise à protéger le patrimoine de la personne lésée. On a eu le cas du

mineur jusqu'à maintenant: article 1001 et suivants de notre Code civil. C'était le cas, on visait à protéger le patrimoine.

Deuxièmement, il y a la lésion objective. Cette fois-ci c'est absolument le déséquilibre des prestations que l'on vise. Qu'est-ce que l'article 1449 vise? L'exploitation, on le dit nommément. Il s'agit d'une lésion subjective-sanction, qui n'est pas portée vers la personne lésée, mais par l'autre, le cocontractant. Deuxièmement, l'article 1449 vise le déséquilibre. Le déséquilibre, c'est objectif. L'exploitation, pour y revenir - on l'explique dans notre mémoire, page 28 et suivantes - c'est une notion traditionnellement étrangère au droit civil français. Cela nous vient des autres provinces de "common law", elles-mêmes influencées par les États-Unis, eux-mêmes influencés par le droit allemand, suisse, etc. La disproportion, c'est un vice objectif qui, à notre avis, n'a aucun rapport avec le vice du consentement, mais beaucoup plus avec la cause ou l'objet. Comment deux critères, soit l'exploitation ou le déséquilibre, qui n'ont donc pas rapport avec les vices du consentement, se retrouvent-ils à la section "Vices du consentement"? Nous pensons certainement que la lésion n'a pas d'affaire dans les vices du consentement.

Troisième moyen pour assurer une meilleure justice contractuelle: formuler un principe de lésion cohérent, d'abord, en l'entourant des remparts adéquats pour pouvoir accrocher la lésion à quelque chose, la replacer dans son contexte, sinon la différence entre la lésion et l'erreur, par exemple, dans les vices du consentement, sera purement théorique.

Deuxièmement, prévoir que la lésion a lieu s'il y a disproportion équivalant à exploitation. C'est la présomption que l'on prévoit à l'article 1449.1. Cela va. Nous, nous demandons d'aller plus loin: "Que sur preuve de toute autre circonstance menant à exploitation". Il y en a: l'obtention d'un engagement qui cause un préjudice par le moyen d'actes répréhensibles. Ce n'est pas de la fraude, ce n'est pas du dol, ce sont seulement des actes un peu louches, contraires à la moralité commerciale ou à l'ordre public en général. Il se peut qu'on n'ait pas besoin de disproportion pour être exploité. On peut tout simplement être mené à un contrat pour qui le prix vaut bien la valeur ou l'inverse, mais pourtant on n'aurait pas été amené à conclure ce contrat qui nous est inutile si on n'avait pas été exploité, c'est-à-dire si on n'avait pas été mené par un engagement ou par des tactiques de l'autre côté.

Le deuxième moyen pour formuler un principe cohérent de lésion, c'est, à notre avis, d'éliminer la restriction du deuxième alinéa proposé par les rédacteurs. Cela constitue, selon nous, une restriction qui n'est pas justifiée. D'abord, l'article 1449, tel que proposé, ne s'appliquerait qu'à trois types de contrats: les contrats de consommation, et il y a déjà un article qui le prévoit au titre troisième, l'article

2722... Alors, l'article 1449 ne sert pas, comme tel, les intérêts de la consommation. Les particuliers. Ce n'est pas là qu'on rencontre le plus de disproportions, tant dans les prestations que dans la force des parties. Ce n'est pas entre les parties qu'il peut y avoir des déséquilibres; c'est entre les conglomerats, les gens qui ont plus de pouvoir vis-à-vis du petit qui n'a pas de pouvoir. C'est cela qu'il faut viser.

Enfin, l'article 1449, tel que suggéré, s'appliquerait aux conventions entre époux. La Cour suprême nous l'a dit l'année passée dans trois arrêts célèbres. Bon. Je veux bien. C'est très utile entre époux. Est-ce que c'est cela que le législateur voulait viser ou devrait viser? À mon avis, non.

Il faut se demander si la restriction prend en considération des disparités qui pourraient exister entre des personnes morales et des entreprises. On a fait un choix. Le législateur a fait le choix de proposer 1449.2. Il a fait le choix d'éliminer toute disproportion qu'il pourrait y avoir entre personnes morales. Qu'on pense à la petite entreprise débutante, au dépanneur, qui est une personne morale vis-à-vis de son bailleur de fonds, à la petite entreprise qui fournit un bien et qui le fournit à un monopole. On présume que ces deux entreprises-là sont sur le même pied.

Alors, prétendre, comme certains le font ou le feront devant vous, que la présomption de l'article 1449 entraînerait des interventions trop fréquentes des tribunaux en matière contractuelle et compromettrait sérieusement le principe important de la stabilité des contrats, cela ne nous convainc aucunement. D'ailleurs, le passé nous a montré que, même avec l'article 8 de la Loi sur la protection du consommateur, une seule cause à ce jour a sérieusement invoqué la lésion. Il y a eu quelques causes de déséquilibre de prestations à la Cour des petites créances. Il y en a eu quelques-unes. Dans "La Loi annotée sur la protection du consommateur", on en mentionne seulement huit en tout. Alors, ces idées souvent véhiculées de stabilité, etc., risquent au contraire d'entretenir l'apparence de justice qui entoure le contrat, tout cela basé sur la liberté contractuelle, la libre concurrence, etc. (21 heures)

La stabilité, à notre avis, est assurée de toute façon par l'article 1451 du projet de loi, qui offre au tribunal un arsenal ou une batterie de solutions aux contrats injustes. On fixerait ainsi, par nos suggestions, des normes de conduite et d'éthique chez les contractants, qui seraient supérieures aux normes actuelles, tout en éliminant des cas patents d'injustice que le juge ne peut corriger, faute de moyens. On a souvent lu la jurisprudence à cet effet. Le juge constate qu'il y a manifestement injustice. L'article 1012 du Code civil actuel existe: la lésion entre majeurs est interdite. Je ne peux rien faire, je suis impuissant. Si on fixait des normes supérieures, on saurait à quoi s'en tenir.

Il ne s'agit pas d'une chasse aux sorcières. Il ne s'agit pas de punir les mauvais commerçants, les mauvais détaillants, les mauvais fabricants ou de favoriser les bons consommateurs, mais d'établir les règles. Je me suis assez attardé sur ce sujet. Nous allons passer immédiatement aux commentaires concernant le préjudice causé à autrui. Cela soulève trois grands commentaires, je vais parler de deux et ensuite je vais céder le micro à Me Villaggi.

D'abord, l'intention de regrouper le domaine délictuel et le domaine contractuel. Il nous semble qu'on a voulu le faire à bon droit, sauf que nous constatons qu'actuellement notre système s'accommode bien de la différence pratique qui existe entre les deux systèmes. Si on parle strictement au point de vue législatif, la structure même du titre premier laisse croire que les sources d'obligation sont contenues au chapitre deuxième, Du contrat, et au chapitre quatrième, le quasi-contrat, et il semble que le chapitre intermédiaire, le chapitre troisième, veuille régler une source distincte des obligations. D'ailleurs, l'article 1413 au début du projet de loi en fait une source distincte. L'article 1515, au début du chapitre troisième, Du préjudice causé à autrui, énonce le devoir général de respecter les règles de conduite générales et d'honorer les obligations contractées. On fait donc référence à deux types d'obligation. On se demande pourquoi alors on prévoit ailleurs dans le projet de loi des articles qui réglementent la responsabilité contractuelle si l'on trouve dans l'article 1515 un principe plus général. Pour ces raisons et d'autres qui sont davantage élaborées dans notre mémoire, nous pensons que le regroupement sera impraticable. Cette opinion est renforcée par le problème accessoire engendré par l'option de régime, particulièrement à l'égard de la responsabilité du fabricant d'un bien. Cela m'amène au deuxième grand commentaire concernant le préjudice causé à autrui.

Envers les fabricants, l'article 1516, alinéa 2, dit: Pas de cumul, les dispositions du présent chapitre s'appliquent exclusivement. Le préjudice causé est exclusivement réglé par le chapitre troisième, qu'il s'agisse de l'acheteur, du sous-acquéreur ou de toute autre personne. Le préjudice occasionné par le bien du fabricant est exclusivement réglé par ce chapitre.

C'est donc dire que les obligations particulières contenues au chapitre de la vente, par exemple les garanties, 1776, la garantie de durabilité, ne sont pas applicables dans ce cas. On nous dit que c'était peut-être une erreur, mais nous, on y voit d'abord un paradoxe que les garanties de durabilité prévues à l'article 1776, comme je viens de le mentionner, qui, en passant, constituent une innovation très intéressante en matière contractuelle, ne s'appliqueraient pas à l'égard du principal intéressé, celui qui a le plus grand contrôle sur le bien, c'est-à-dire le fabricant, puisque c'est exclusivement

réglé par le chapitre troisième.

Pour tenir le fabricant responsable, que ce soit le contractant, celui qui passe sur la rue et qui est blessé, le sous-acquéreur, il faudra prouver faute, 1515, avec tout ce que comporte la notion de faute véhiculée depuis 120 ans. Le fabricant, de son côté, pourra opposer tout un arsenal de moyens d'exonération non applicables en matière contractuelle. Ces cas d'exonération sur lesquels on va revenir sont, à notre avis, les plus discutables concernant le fabricant, en tout cas. Ces moyens sont prévus aux articles 1529 à 1535.

On constate donc qu'il s'agit d'une mise de côté regrettable, désastreuse, du principe dégagé en 1979 par la Cour suprême dans l'affaire *Kravitz*.

Me Villaggi va poursuivre ces commentaires sur la responsabilité du fabricant.

M. Villaggi (Jean-Pierre): Concernant la responsabilité du fabricant, l'ensemble des commentaires que je ferai, autant à ce niveau que dans d'autres domaines, porteront davantage, vous le remarquerez, sur le domaine social. Je suis un avocat habitué à pratiquer davantage au niveau social, au niveau administratif et, au nom de la commission, c'est un peu cet aspect que j'essaierai d'apporter devant vous. Ce que Me Massol soulevait pose le problème qu'on retrouve notamment à l'article 1531 du Code civil. Si on regarde l'article 1531, il permet au fabricant de s'exonérer dans quatre situations qui sont non pas cumulatives, mais alternatives. On lui permet de s'exonérer s'il prouve que le bien n'avait pas été mis en circulation par lui, que le vice de sécurité qu'il comporte n'existait pas, compte tenu de l'état des connaissances, au moment où il a mis le bien en circulation, que le bien n'a été ni fabriqué, ni distribué dans le cadre de l'exploitation de son entreprise ou dans le but d'en tirer profit. Et, élément supplémentaire à l'alinéa 2, il n'en est pas tenu non plus s'il prouve que la victime connaissait ou était en mesure, par des moyens raisonnables, de connaître le vice de sécurité du bien, ou que le préjudice était raisonnablement prévisible pour elle.

Il me semble que, dans l'état actuel de la consommation au Québec, c'est établir un fardeau de preuve pour le consommateur qui est tout à fait disproportionné. On peut imaginer les preuves que sera en mesure de faire un fabricant pour contrer sa responsabilité, preuves que devra contrecarrer le consommateur, ce qui, en pratique, s'avère à peu près impossible. On peut imaginer tout le lot d'informations qui sont communiquées au consommateur par le biais de la publicité, par le biais des dépliants publicitaires dont la plupart d'entre nous ne prenons habituellement pas connaissance. Si c'est pour être invoqué contre le consommateur pour soulever la non-responsabilité du fabricant, il me semble que, dans l'état actuel, de la façon que l'article a été

rédigé, dans le contexte où il a été rédigé, c'est, comme le disait Me Massol, écarter toute l'application de l'arrêt Kravitz et revenir peut-être dix ou quinze ans en arrière. On ne sait pas si c'est ce que le législateur a voulu, mais ça nous paraît déplorable.

Dans le même esprit, dans la section concernant les préjudices causés à autrui, on peut remarquer à l'article 1515 que le législateur a enlevé toute la notion de discernement. Pour contrer le fait qu'on a enlevé la notion de discernement, on a prévu aux articles 1519 et 1520 des situations particulières pour le mineur qui est non doué de raison et pour le majeur qui est protégé ou temporairement privé de raison. On est en mesure de présumer que ces articles visent la personne qui souffre, par exemple, d'un handicap mental, qui a des problèmes mentaux particuliers qui l'empêchent d'assumer une responsabilité complète vis-à-vis de certains actes. Quand on lit ces articles, on se rend compte que le mineur pourrait être appelé à payer dans différentes situations, donc, dans les cas où son patrimoine ne compromettra pas ses besoins essentiels ou son avenir et, dans le cas du majeur qui est dans la même situation, il conservera un recours contre le curateur, contre le tuteur.

Il nous semble, en fait, que cet article créera plus de problèmes qu'il ne risque d'en résoudre. Notamment, on s'est demandé quelle est la clientèle qui pourrait être touchée par un tel article. On est arrivé à la conclusion, peut-être un peu bête pour les gens qui sont de l'extérieur, que les gens qui seraient touchés par cet article, ce sont les gens qui justement ont reçu une compensation à cause du handicap dont ils souffrent. On peut penser, par exemple, à la personne qui a un accident d'automobile, qui est handicapée de 30 %, 40 % ou 50 %, qui est incapable de formuler une raison, qui est incapable de discerner le bien du mal et qui verra son patrimoine handicapé parce qu'elle devra indemniser une victime à qui elle a causé une faute alors qu'elle n'en est absolument pas responsable parce qu'elle n'a pas la capacité de formuler ou de former cette responsabilité.

On a suggéré dans le mémoire la possibilité de mettre sur pied une espèce de programme gouvernemental qui permettrait d'indemniser ces victimes. Quand on fait le tour de la jurisprudence existante, on se rend compte qu'il s'agit de cas très mineurs, dans le sens où il y en a très peu, le nombre est très peu élevé, mais il nous semble que ce serait davantage respecter le but du législateur que d'en venir à une telle conclusion. Ainsi, la personne qui est la victime du comportement d'une personne qui ne peut formuler de raison pourrait être indemnisée par cet organisme qui pourra, par la suite, possiblement, poursuivre le curateur ou le tuteur. Cette personne a commis une faute qu'elle était en mesure de prévoir. Il nous semble donc que, d'une part, le fait de retirer la notion de

discernement à l'article 1515 est inadéquate. Il nous semble, également, que la mise en oeuvre des articles 1519 et 1520 risque davantage de causer des préjudices que de régler des problèmes.

Dans le chapitre qui suit et qui relève également de la responsabilité, on a parlé, à l'article 1680, des dommages punitifs. Il nous est apparu que c'était une initiative importante de la part du législateur, sauf qu'il nous semble qu'en pratique c'est illusoire de penser que la personne qui réclame des dommages punitifs le fera dans le but d'aider un organisme quelconque, dans le but qu'un organisme quelconque soit avantagé. Quand on fait la lecture de l'article 1680, on se rend compte que tout ce qui touche les dommages punitifs sera accordé à un organisme désigné par le tribunal, du moins on le présume. Il nous semble que c'est demander énormément de la part d'un citoyen qui devrait assumer les frais de cour, les frais d'avocat, les dépens vis-à-vis d'un recours potentiel pour indemniser une personne qui sera nommée subséquemment. Il nous semble que la notion de dommages punitifs, qu'on connaît actuellement comme étant les dommages exemplaires, devrait être accordée à la personne qui les réclame parce que c'est elle, finalement, qui a été lésée par l'exercice inadéquat du droit d'une personne. Il nous semble donc que cet article devrait être corrigé pour prévoir que c'est la personne qui réclame qui pourra toucher ces montants.

Le chapitre subséquent porte sur la vente. Je redonne la parole à Me Massol qui vous fera part de nos commentaires.

M. Massol: Merci. Concernant le domaine de la vente, encore une fois, je vais diviser les propos en trois grands commentaires. D'abord, les garanties: nous félicitons les rédacteurs du projet pour la dose de réalisme qu'ils ou qu'elles ont eue en incorporant dans le domaine de la vente certaines dispositions qui étaient alors réservées exclusivement au domaine de la consommation. Là-dessus, nous ne pouvons que féliciter les rédacteurs; également, la dispense de recourir à un expert - si c'est cela que l'article 1774, deuxième alinéa, veut dire - cela nous semble un choix tout à fait éclairé. Maintenant, une petite mise en garde lorsqu'on parle de garantie de durabilité ou de bon fonctionnement, à l'article 1776. Là, on rentre dans des considérations vraiment plus techniques. On devrait éliminer toute référence aux mots "vices antérieurs ou postérieurs" parce que, selon la doctrine de la jurisprudence majoritaire, je dirais, actuelle, la garantie contre les vices cachés et la garantie de durabilité sont deux choses complètement différentes bien qu'à certains égards il y a des éléments qui se recoupent ou qui sont communs. Mais je pense que, pour vraiment éliminer tout doute, on devrait les séparer. Le problème du fabricant en matière de garantie, on en a parlé tout à l'heure. La transmissibilité de

la garantie au sous-acquéreur, on ne retrouve pas cela dans le domaine de la vente; encore une fois, est-ce que Kravitz s'est écarté? Je pose la question, mais il faut constater qu'avec le carcan dans lequel on est en matière de contrats ce sont des contrats synallagmatiques de fabricant qui n'a pas de lien direct avec l'acheteur qui possède le bien, cela pose un problème. On en est conscients, mais il faut quand même constater qu'on aurait pu faire un peu comme dans la Loi sur de la protection du consommateur où on a contourné cette difficulté en s'éloignant du cadre strict des contrats nommés et des obligations synallagmatiques.

Dans un tout autre ordre d'idées, on devrait interdire - et là, c'est vraiment technique - à l'article 1779, explicitement, la renonciation à la garantie ou l'achat à risques et périls en matière de consommation parce que, dans le titre troisième, il y a un article qui permet au consommateur de renoncer à toutes choses auxquelles il peut par la loi. Or, l'article 1779 dit que toute personne peut renoncer à une garantie. Par le biais des deux articles, un consommateur pourrait renoncer à la garantie. C'est pourquoi il faudrait indiquer à l'article 1779 que cet article ne s'applique pas en matière de consommation. (21 h 15)

Deuxième grand commentaire concernant la vente: l'exercice des droits des parties. Il semble y avoir une certaine idée de déjudiciarisation; on veut mettre l'acheteur sur le même pied que le vendeur. Là-dessus je vais passer assez vite parce que, même au sein de notre organisme, on a difficilement eu l'unanimité et je suppose que ce sera la même chose ici, sauf que je voulais simplement soulever les problèmes suivants. C'est le problème possible soulevé par la possibilité pour l'acheteur de considérer la vente comme étant résolue s'il n'y a pas délivrance dans un délai raisonnable. Lui, subjectivement, considère que trois mois cela suffit; il y a résolution. Quelques articles plus loin, à 1789 - l'article dont je parlais, c'était 1783 - on dit: Le vendeur pourra délivrer tant que la vente n'a pas été résolue. Qu'est-ce que cela veut dire? De quelle résolution s'agit-il? De la résolution subjective de l'acheteur ou d'une résolution judiciaire? On ne voit pas qu'une résolution judiciaire soit nécessaire tant que la vente n'a pas été résolue. Alors, on se demande également comment le justiciable acheteur ou son conseiller, votre humble serviteur, pourra savoir ce que constitue le délai raisonnable. Évidemment, cela est un problème. On rencontre souvent cette notion-là dans le projet. Je pense que c'est viable, mais, évidemment, on sait que cela va causer des problèmes si la jurisprudence hésite à appliquer correctement cette notion.

Troisième commentaire sur ce chapitre, la vente à tempérament qui a été intégrée dans le domaine de la vente. Alors, encore une fois, pas d'objection fondamentale. Au contraire, cela s'y retrouvait avant. Cela a été déménagé dans la

Loi sur la protection du consommateur. Cela lui revient. Bravo! La seule réserve serait d'uniformiser cette section avec le domaine de la consommation en ce qui concerne la forme, par exemple, les annexes qui devraient être décrites de façon plus explicite. Également, quant aux délais, on prévoit des délais de 20 jours, alors qu'en matière de protection du consommateur les avis d'échéance du terme sont, dans le titre troisième, de 30 jours. Actuellement, dans la Loi sur la protection du consommateur, ce sont 30 jours, évidemment, tant en ce qui concerne des délais d'échéance du bénéficiaire du terme que de reprise de possession en vertu d'une vente à tempérament. Il serait très facile d'indiquer que, en matière de consommation, le délai est de 30 jours pour uniformiser le droit de la consommation. Alors, Me Villaggi va poursuivre.

M. Villaggi: Le chapitre quatrième qui porte sur le louage. On a quatre commentaires généraux à formuler à cet effet. Le premier, c'est qu'il nous apparaît important de préserver les acquis qui existent dans la loi actuellement, d'éviter les brèches dans le système actuel et il nous semble à cet égard que l'article 1965, tel que proposé, constitue justement une brèche dans le système actuel. L'article 1965 permet aux locataires et aux locataires de s'entendre sur les clauses de réajustement de loyer en fonction d'un pourcentage préétabli. Il nous semble que de permettre cela met de côté tout le système qu'on a voulu mettre sur pied au cours des dernières années et que c'est s'immiscer dans un système qui fonctionne déjà bien avec des normes préétablies. Donc, on s'oppose, nous, vigoureusement à ce qu'un tel article apparaisse dans le Code civil.

Il nous apparaît également important de s'assurer que les acquis, que la Loi sur la Régie du logement accorde aux locataires, soient respectés. Notamment, il nous semble important de prévoir une disposition qui n'existe pas actuellement impliquant que tout ce qui touche le bail accessoire est inclus dans le bail principal. Il existe une pratique actuellement voulant que le propriétaire cède à un tiers ses droits, par exemple, sur la location du terrain de stationnement, sur la location des espaces adjacents et que le bail de location du logement fasse l'objet d'un second bail pour ces accessoires. Ce second bail, lui, n'est pas régi par les dispositions de la Régie du logement. Il nous apparaît donc important qu'on prévienne que tout ce qui est accessoire, dépendance au bail principal, soit régi par les règles prévues en matière de location.

Il nous apparaît également important, en troisième lieu, de s'assurer de l'efficacité et du respect des dispositions actuelles. On retrouve dans le projet de loi, tel qu'il est proposé, des dispositions auxquelles on n'a prévu absolument aucune sanction, notamment, tout ce qui touche l'obligation pré-contractuelle, l'écrit, de remettre un exemplaire du règlement au locataire. Tout cela fait qu'un locataire peut ne pas respecter ses

obligations. Il n'y a aucune sanction de prévue. Il semble qu'on pourrait facilement prévoir soit une diminution de loyer, soit une résiliation possible, soit à la limite des dommages exemplaires dans le cas où un locateur ne respecterait pas ses obligations. Il nous apparaît également important, à l'article 1959, lorsqu'on traite du refus de louer à la femme enceinte, de prévoir une sanction, par exemple, des dommages exemplaires. Actuellement, on est tout à fait d'accord avec le libellé de l'article sauf qu'on ne prévoit aucune conséquence au non-respect de cet article. Il nous apparaît également qu'il faut que soit jugé d'urgence, ce qui n'est pas prévu, tout ce qui touche le dépôt de loyer. Souvent, c'est le seul moyen dont dispose un locataire pour faire valoir ses droits. Si on veut que cette procédure soit efficace, il nous apparaît important qu'on prévoit que toute procédure de dépôt de loyer soit jugée d'urgence par la Régie du logement. Il est également important de permettre le dépôt, dans les cas de ventes successives. Ce qui se produit, en pratique, c'est que souvent des locateurs sont aux prises avec une suite de ventes successives, des avis de cession de paiement à la suite d'une signification d'un avis d'un créancier hypothécaire, une faillite. Le locataire ne sait plus à qui payer son loyer, il ne sait plus à qui s'adresser. Il nous semble important de prévoir que dans ces cas le locataire pourrait s'adresser au tribunal pour déposer son loyer et que ce dépôt-là vaille quittance, quitte à ce que le tribunal subséquemment tranche et décide à qui est dû le paiement du loyer.

Finalement, à ce niveau-là il nous apparaît également important de prévoir, à l'article 1993 qui touche l'accès au logement, des pénalités. Il existe une pratique répandue qui veut - et encore, ce n'est pas la majorité - que certains locateurs ne permettent pas l'accès au logement lorsque intervient un litige entre lui et son locataire. On prévoit à l'article 1993 que le tribunal pourra rendre une ordonnance dans le cas où les locateurs ou, à la limite, le locataire ne respecteraient pas cette obligation, mais il nous semble que, pour qu'une telle obligation soit efficace et pour éviter les abus que l'on connaît actuellement, l'on devrait prévoir également le cas, par exemple, de dommages exemplaires advenant le cas où un locateur se comporterait de cette façon-là.

Il nous apparaît également important en matière de location de corriger deux problèmes pratiques qui existent actuellement et que l'on retrouve dans le projet de loi. Le premier concerne le libellé des articles 1972 à 1976. C'est toute la notion concernant le bon état d'habitabilité et le logement impropre à l'habitation. Quand on lit ces articles-là, on se rend compte que l'on fait une distinction entre une notion et l'autre et on se rend compte également, par exemple, aux articles 1975 et 1976, qu'un locataire peut déguerpir si le logement est impropre à l'habitation, mais que le locateur peut l'aviser

lorsque le logement redevient en bon état d'habitabilité.

Ce qui se produit actuellement dans la jurisprudence c'est qu'un logement qui est infesté de blattes - c'est un peu moins courant à cet effet-là - n'est pas un logement en bon état d'habitabilité, mais il n'est pas par ailleurs un logement impropre à l'habitation. Ce qui pose le problème que, dans un cas comme celui-là le locataire ne peut pas quitter son logement, parce que bien que le locateur ne respecte pas une des obligations formulées par la loi, il demeure que son logement n'est pas impropre à l'habitation. Il nous semble donc que ces deux notions-là devraient être unifiées pour que l'on en conserve une seule: celle qui nous semble la plus cohérente, la plus large et qui est la notion de bon état d'habitabilité. Il nous semble que c'est cette notion que l'on devrait retrouver partout dans le projet de loi.

À cet effet, je me permets de clarifier une partie des commentaires qu'on vous a formulés dans notre mémoire. Ce qu'on a voulu dire finalement dans les pages concernant toute cette notion-là, c'est qu'il nous semble, comme je le disais, qu'on devrait conserver la notion de bon état d'habitabilité, mais que dans les cas où on permet au locataire de déguerpir en cours de bail, on pourrait ajouter une seconde notion qui est de dire: Le fait que le logement ne soit pas en bon état d'habitabilité, il y a une perte de jouissance réelle pour le locataire; ce qui permettrait d'éviter les abus et d'utiliser une notion relativement bien connue en jurisprudence.

Le second détail en matière de logement qui nous apparaît important de corriger, c'est toute la notion de délai. Notamment, on reprend aux articles 2003 à 2006 la notion de délai concernant les avis d'augmentation de la part du locateur, la notion de délai concernant les avis de résiliation de la part du locataire. On permet dans ces articles-là au locateur de faire parvenir un avis au locataire, par exemple dans le cas d'un bail de douze mois, de trois à six mois avant l'expiration du bail. La pratique veut que dans plusieurs cas les locateurs fassent parvenir un avis au mois de janvier et le locataire a à ce moment-là un mois pour répondre à cet avis-là, à défaut de quoi il est présumé accepter l'avis d'augmentation. De plus, la pratique nous enseigne que l'ensemble des locataires ont l'impression qu'ils peuvent résilier leur bail trois mois avant l'expiration du loyer, compte tenu du libellé des articles subséquents. Il nous apparaît donc important que le législateur prévoit, soit que le locateur a l'obligation, lorsqu'il envoie son avis d'augmentation ou son avis de reprise de possession, d'aviser le locataire qu'il doit répondre dans un délai d'un mois, soit que le locataire peut, à tout moment, dans un délai de trois mois avant l'expiration de son bail, mettre fin à son bail. Cela éviterait un paquet de situations embêtantes, et pour le locateur et pour le locataire, à cause d'une certaine confusion dans

l'emploi des termes tels qu'ils existent actuellement dans la loi. Ce sont les commentaires généraux qu'on tenait à vous faire en ce qui concerne la location.

Le chapitre suivant qui retient notre attention, c'est tout le chapitre concernant le contrat de travail. On a, dans notre mémoire, fait un long exposé sur la notion du travail dans notre société, sur l'importance du contrat de travail dans notre société. Je pense que le travail est unanimement reconnu, et je ne pense pas que cela fasse l'objet de discussion dans notre société actuellement, comme une valeur sociale. Il faut également bien comprendre que l'ensemble des travailleurs québécois n'ont comme seule relation avec leur employeur que le contrat de travail tel qu'on le connaît dans le Code civil et tel que le législateur le formule dans son projet de loi. Il nous apparaît donc important de traiter ces articles avec beaucoup de circonspection. Cela représente le seul lien de protection pour une grande partie des travailleurs qui sont en majorité non syndiqués.

On vous a fait, dans notre mémoire, deux recommandations principales. La première: il nous semble qu'il serait important de penser éventuellement à la création d'un tribunal autonome. Certains ont soulevé les problèmes de juridiction à cet effet-là, mais pour ceux qui sont familiers, si on relit la décision de la Cour d'appel dans le cas des Industries Abex, alors qu'on a mis en cause toute la constitutionnalité de l'article 124 de la Loi sur les normes du travail, il nous semble avoir les garanties suffisantes pour prévoir qu'un tel tribunal aurait parfaitement juridiction en matière de contrat de travail. Il nous apparaît également important de rapatrier plusieurs des notions qu'on retrouve à l'intérieur de la Loi sur les normes du travail, dans le Code civil et pouvant faire partie intégrante d'un contrat type de travail. Il nous semble que cette proposition n'a rien de choquant, si on reprend également ce qui est proposé par le législateur, par exemple en matière de logement. Il existe actuellement des dispositions portant sur la Loi sur la Régie du logement, avec un tribunal autonome. On a également prévu rapatrier toutes les notions portant sur la Loi sur la protection du consommateur. Il nous semble que dans le même esprit on pourrait rapatrier plusieurs des notions qui existent actuellement à l'intérieur de la Loi sur les normes du travail, dans le Code civil.

Hormis ces commentaires généraux, on a retenu certains commentaires particuliers qu'on aimerait porter à votre attention, notamment ce qui touche les articles 2146 à 2148 et portant sur les clauses de non-concurrence. Ces clauses sont monnaie courante dans la pratique de tous les jours. Ce sont des choses que l'on retrouve fréquemment et qui touchent autant les hauts salariés que les bas salariés, les gens hautement spécialisés que les gens fort peu spécialisés. On approuve le fait que le législateur ait prévu à

l'article 2148 que toute la preuve de la validité d'une telle clause repose sur le dos de l'employeur. Il nous semble toutefois important qu'on ajoute aux conditions prévues que, dans l'évaluation de telles clauses, on tienne compte, notamment, de la condition des parties. Il est fréquent que le salarié en recherche d'emploi ne puisse jauger la portée exacte de ces clauses. Il nous apparaît donc important qu'on tienne compte de la condition des parties au moment où on évalue la portée de telles clauses. Il nous apparaît également important de tenir compte des circonstances. Est-ce que c'est un salarié qu'on est spécifiquement allé chercher dans une entreprise? Est-ce qu'on lui a fait miroiter des avantages particuliers? Il nous semble que le législateur devrait prévoir ces conditions comme étant des conditions qu'apprecie le tribunal lorsqu'il doit juger de la validité de telles clauses.

L'article 2149. Il nous apparaît également important que le législateur apporte une attention particulière à la fin du contrat à durée déterminée ou du contrat à terme. Ce qu'on prévoit, c'est, comme le suggéraient plusieurs auteurs lors des recommandations de l'Office de révision du Code civil, un terme de cinq jours au-delà duquel le contrat à terme est présumé se renouveler. Il nous semble, quant à nous, qu'on devrait aller beaucoup plus loin.
(21 h 30)

D'une part, on devrait prévoir que la fin d'un contrat à terme soit précédée d'un préavis. Il y a plusieurs contrats à terme qui sont à durée déterminée, donc, facilement déterminables. Mais il y a également plusieurs contrats à terme qui sont difficilement déterminables. Par exemple, le contrat à terme qui prévoit l'accomplissement de telle tâche qui, elle, dépend de l'accomplissement d'une autre tâche, il se termine quand? On pense que c'est important que le salarié reçoive un avis préalable. Il nous semblerait également souhaitable - et je me permets de noter que cela existe déjà en droit français - de prévoir, après un certain délai que le législateur pourra déterminer, que le non-renouvellement de contrat à durée déterminée pourrait être arbitré. Il y a une pratique de plus en plus courante, notamment à cause de l'avènement de l'article 124 de la Loi sur les normes du travail, qui fait qu'on fait signer de nombreux contrats à durée déterminée à des salariés, en ce sens qu'on renouvelle le contrat à durée déterminée année après année. Il nous semble donc qu'après un certain temps le salarié devrait être en mesure de faire arbitrer le non-renouvellement de ce contrat à durée déterminée par un arbitre. Est-ce que c'est juste? Est-ce que c'est raisonnable? Ce sont des notions qu'on connaît en matière de droit du travail. Il nous apparaît important que ces notions se retrouvent dans le cas de ces contrats-là.

L'article 2150 et toute la notion du délai de congé. Il nous semble important, si le législateur en venait à garder la formule actuelle, de voir

quelle est la relation exacte entre l'article 2150 et l'article 82 de la Loi sur les normes du travail. On sait qu'à l'article 82 de la Loi sur les normes du travail on prévoit un délai de congé pour des salariés, à l'exclusion des cadres qui ont, par exemple, un, cinq ou dix ans d'expérience. Une certaine jurisprudence s'est développée, établissant, dans certains cas, que c'est un minimum qu'on devait respecter ou, dans d'autres cas, que c'est la norme qu'on devait respecter. Il nous semble qu'on devrait établir clairement quelle est la relation entre l'article 2150 et l'article 82. Est-ce que l'article 82 constitue uniquement un minimum au-delà duquel les tribunaux doivent aller ou si l'article 82 constitue une norme qu'on ne peut dépasser? Il nous semble important, dans toute cette notion du délai de congé, de préciser ces éléments.

Le dernier point sur lequel on tient à attirer votre attention, c'est sur l'article 2155, qui reprend à peu près textuellement ce qu'on retrouve à l'article 84 de la Loi sur les normes du travail et qui touche le certificat de travail en cas de cessation d'emploi. On nous dit, à l'article 2155, en d'autres mots, qu'un salarié qui perd son emploi peut s'adresser à son employeur pour obtenir un certificat. La pratique veut qu'il soit difficile d'obtenir ces certificats-là dans certaines situations. Il n'y a aucune sanction qui est prévue et il n'y a aucun mécanisme qui existe pour pallier au lot de mauvaises informations que peut fournir un employeur de façon parfois adéquate, parfois inadéquate. Il nous semble également, dans l'esprit de la création d'un tribunal autonome, qu'un tribunal pourrait avoir juridiction dans ces cas-là et arbitrer des cas de mauvaises références et des cas où l'employeur refuse de remettre ce genre de certificat.

Pour le reste, on s'en remet aux commentaires généraux qu'on vous a formulés, mais il nous apparaît, malgré le peu d'articles consacrés au contrat de travail, que cette section doit être traitée avec beaucoup de circonspection, qu'on doit y accorder beaucoup d'attention et, nous semble-t-il, qu'on peut aller beaucoup plus loin que ce qui est proposé actuellement dans le projet de réforme du Code civil.

Maintenant, je cède la parole à Me Massol, qui va parler des règles particulières du contrat de consommation.

Le Président (M. Marcil): Juste avant de continuer, vous aviez à peu près 40 minutes pour faire votre exposé et vous les avez déjà dépassées de beaucoup. À moins qu'on ne les laisse aller jusqu'à la fin, sauf qu'il va rester moins de temps pour les discussions.

M. Filion: Certainement.

Le Président (M. Marcil): C'est à vous.

M. Lafontaine: Nous sommes à la disposition

de l'assemblée. C'est à vous de déterminer vos règles, bien entendu.

Le Président (M. Marcil): Si vous êtes prêts, on pourrait... Oui? Cela va?

M. Filion: De part et d'autre, on vous invite plutôt à continuer votre exposé.

M. Massol: Il ne reste qu'un seul chapitre.

Le Président (M. Marcil): Allez-y.

M. Filion: Il reste le contrat de consommation, finalement.

M. Massol: Il reste le contrat de consommation.

M. Filion: Allez, Me Massol, on vous écoute.

M. Massol: On a été trop longs, on s'en excuse.

M. Filion: On vous écoute.

M. Lafontaine: C'est l'enthousiasme.

M. Massol: C'est cela, c'est un moment historique.

Donc, un dernier commentaire sur le contrat de consommation. On va également diviser cela en quatre parties. Première partie: l'ingégration du domaine de la consommation au Code civil. Il y a des avantages et il y a des inconvénients. Les avantages: peut-être oserons-nous dire que le domaine de la consommation acquerra ses lettres de noblesse en étant intégré à notre Code civil. Tant mieux, cela mettra peut-être un frein à l'interprétation restrictive qui est actuellement en cours, voulant que le domaine de la consommation soit un domaine qui doit recevoir une interprétation restrictive, un peu l'enfant pauvre du droit. Cela peut avoir ce net avantage-là. Également, au point de vue de l'enseignement, tant universitaire que populaire, le fait que ce soit intégré dans le Code civil est une bonne chose.

Il y a des inconvénients. D'abord, on se demande si le fait de soustraire les rapprochements possibles avec les dispositions de "common law" dont la loi actuelle, la Loi sur la protection du consommateur, tire principalement ses origines, ne constituerait pas un inconvénient. Qu'on pense, par exemple, aux notions de "unconscionability", de "durability", d'obligation de divulgation, l'actuelle Loi sur la protection du consommateur tire donc beaucoup ses origines de la "common law". Évidemment, on rencontre des dispositions semblables en droit français, mais les rapprochements qu'on a faits avec la "common law" étaient intéressants, et le fait d'intégrer cela au Code civil serait une mesure qui nous

empêcherait de faire de tels rapprochements. L'avantage de l'intégration, le fait que ce ne soit plus une loi à part, ne serait-il pas limité par le fait que dorénavant ce serait un titre distinct? Est-ce que le juge ne dirait pas: Bien non, ce n'est plus une loi distincte, mais c'est un titre distinct? Et on va retomber encore une fois dans le même panneau, c'est-à-dire qu'on va interpréter restrictivement ce titre. De toute façon, je pense qu'en soi, l'intégration est valable, sauf que nous aimerions ajouter ceci... Parce que tel que le proposé, pour le titre troisième, on devrait se référer, en pratique, au Code civil en général, par exemple au chapitre de la vente, à une Loi sur la protection du consommateur remaniée, à des règlements adoptés sous l'empire soit du Code civil, soit de la Loi sur la protection du consommateur et à un titre troisième portant sur le contrat de consommation. Alors, cela fait beaucoup d'instruments pour savoir quels sont nos droits; cela fait cinq instruments et plus. C'est très lourd.

Deuxièmement, on peut présumer - en tout cas, la lecture du titre troisième nous le laisse présumer - que les dispositions d'ordre pénal et les pratiques de commerce seront conservées dans la Loi sur la protection du consommateur remaniée. On s'est demandé si c'était par un souci d'esthétisme législatif seulement. Est-ce qu'il est vraiment utile de laisser les dispositions d'ordre pénal dans une autre loi? Évidemment, on va nous répondre: Cela ne se fait pas, des dispositions d'ordre pénal ne peuvent être intégrées au Code civil. Mais il y a déjà eu des exceptions en matière de logement, entre autres.

Particulièrement, les pratiques de commerce - c'est ce qui nous a le plus intéressés - actuellement, en vertu de la Loi sur la protection du consommateur, cela peut donner lieu à des poursuites pénales, mais également à des poursuites civiles. Et surtout, cela fait présumer, dans bien des cas, le dol et même cela peut être à la base des recours des articles 8 et 9, la lésion et le consentement vicié, dans la Loi sur la protection du consommateur. Alors, les effets civils des pratiques de commerce nous semblent davantage importants que les effets pénaux. Il faudrait plutôt faire le contraire: intégrer les pratiques de commerce dans le Code civil, à tout le moins, et prévoir une espèce d'article dans la Loi sur la protection du consommateur remaniée qui dirait essentiellement quelque chose comme: Toute contravention au Code civil constitue une infraction, comme l'article 277 de l'actuelle Loi sur la protection du consommateur.

En conclusion là-dessus, on pense que - si vous me passez l'expression - la balance des inconvénients milite quand même en faveur de l'intégration de la Loi sur la protection du consommateur dans le Code civil, mais avec l'ajout de certaines autres dispositions.

Deuxième commentaire, le champ d'application de la Loi sur la protection du consom-

mateur. Actuellement, on a l'article 2 de la loi et les définitions de l'article 1. On prévoit, dans l'article 2717, une nouvelle notion, la notion de professionnel. Qu'est-ce qu'un professionnel? C'est une notion complètement inconnue. De plus, le professionnel qu'on prévoit dans le titre troisième, est-ce que c'est le même professionnel qu'à l'article 2158 et suivants, dans le contrat d'oeuvre? On dit aussi dans un chapitre antérieur: le professionnel et à l'article 1776, dans le chapitre général de la vente, on parle du vendeur professionnel. Alors, on est aux prises avec trois professionnels et on ne sait plus trop lequel fait quoi, c'est très "mélangeant". Je pense qu'on s'accommodait fort bien de la notion de commerçant qui n'était d'ailleurs pas définie dans la loi, et volontairement en plus parce que, depuis 122 ans, on savait ce que cela voulait dire, commerçant, et c'était bien limité. Je ne vois pas pourquoi on changerait cette définition.

Toujours concernant le champ d'application, on ne parle pas du domaine immobilier. Or, cet été, au mois de juin je crois, est entré en vigueur l'article 6.1 de la Loi sur la protection du consommateur qui assujettit le domaine immobilier aux pratiques de commerce. On voulait simplement signaler au législateur de ne pas oublier cette intégration.

Troisièmement, les critères d'utilisation d'un bien. L'article 2717 mentionne qu'un bien doit être entièrement à des fins personnelles, familiales ou domestiques. En vertu de cette notion, le bien doit exclusivement, entièrement être à des fins domestiques, familiales ou personnelles. Cela exclut la notion de degré d'utilisation d'un bien développée par la jurisprudence. Par exemple, le cas du voyageur qui achète une automobile et qui s'en sert simplement à 20 % pour son commerce; à 80 % du temps, il s'en sert pour sa consommation personnelle. N'étant pas entièrement à des fins domestiques, familiales, personnelles, ce bien ne sera pas considéré comme un bien de consommation. Actuellement, en vertu de la jurisprudence, entre autres, de l'arrêt Sirois, il fallait que le bien soit majoritairement - on peut penser à 51 % ou 75 % - destiné à une utilisation de consommation. Cette définition de l'article 2717 exclut également les artisans et les cultivateurs qui, actuellement, sont considérés comme des consommateurs. Alors on propose que le bien soit utilisé principalement à des fins domestiques, familiales, personnelles ou artisanales.

Troisième grand commentaire sur la protection du consommateur - c'est l'avant-dernier - les sanctions à l'inobservance des formalités. Actuellement, dans la Loi sur la protection du consommateur, on a les articles 271 et 272. Il y a eu des tergiversations, il y a eu bien des problèmes, mais je pense qu'actuellement les tribunaux sont arrivés à une certaine solution. L'avant-projet de loi réduit ces sanctions puisqu'il permet au professionnel de démontrer que l'inobservance des formalités n'a pas causé

préjudice au consommateur, preuve qui, dans les faits, est assez facile à effectuer. On a simplement à dire: Écoutez, le contrat ne comporte pas telle clause, est-ce que vous en avez subi préjudice? Il n'a qu'à soulever un doute et le tribunal, dans bien des cas, va dire: Non, il n'y a pas de préjudice.

À quoi sert le formalisme en matière de protection du consommateur? Est-ce que ça sert uniquement à empêcher un préjudice évident dans tous les cas? Est-ce que, dans tous les cas, le formalisme doit empêcher qu'un consommateur subisse un préjudice? Je pense que l'esprit derrière le formalisme, qui était l'exception à la règle générale de notre Code civil, c'est que ce formalisme était requis pour engendrer des habitudes commerciales et pour prévoir une divulgation plus complète des renseignements prescrits. Nous croyons que, sans ces sanctions civiles sévères, la loi peut être contournée fréquemment. Les Américains ont trouvé une formule disant que chaque consommateur est un gardien du respect de la loi, parce que tous les offices de protection, toutes les poursuites pénales ne suffiront jamais à faire respecter le formalisme qui veut donner de l'information adéquate au consommateur. Alors, on devrait reprendre les articles 271 et 272 de la Loi sur la protection du consommateur, malgré le doute que ça laissait planer au tout début.

Dernier commentaire concernant la lésion. Encore une fois, comme on en a parlé tout à l'heure lors de l'étude de l'article 1449, on va exprimer les mêmes commentaires, c'est-à-dire qu'on l'a placée ou intégrée dans les vices du consentement. Mais on ne devrait pas, pour les mêmes commentaires qu'on a faits tout à l'heure, intégrer la lésion, à l'article 2722, dans les vices du consentement. On devrait également prévoir une présomption d'exploitation lorsqu'il y a disproportion. Elle est comprise actuellement dans l'article 8 et on l'a intégrée à l'article 1449, mais, accidentellement, espérons-le, elle a été omise à l'article 2722. Je pense qu'on ne devrait rien enlever à l'article 8, à tout le moins.

En conclusion générale, nous reformulons les commentaires du tout début, soit qu'il s'agit d'un effort remarquable, tant par le contenu que par la qualité du texte. Une chose qui nous a un peu agacés à quelques reprises, c'est le souci d'esthétisme qui, souvent, se fait au détriment de la clarté et de la précision des textes. Je donne deux exemples: premièrement, le refus systématique de définir certains termes. L'ORCC le faisait, le code actuel le fait, mais on a refusé de le faire. Est-ce que c'est pour laisser plus de discrétion au législateur? Peut-être. Cela aurait cependant évité plusieurs débats que de définir des termes.

(21 h 45)

Le deuxième exemple, c'est le refus d'employer des paragraphes numérotés: 1, 2, 3, 4, 5. On emploie plutôt de longs alinéas descriptifs,

ce qui rend le texte passablement long et lourd.

Alors, cela dit, nous avons outrageusement dépassé le délai. Je vous remercie, en mon nom et en celui de Me Villaggi, de votre attention et nous sommes disposés à répondre à vos questions. Merci.

Le Président (M. Marci): Merci beaucoup de ce savant exposé. On peut dire que c'est assez clair, net et précis. Je vais reconnaître, en premier lieu, l'adjoint parlementaire du ministre de la Justice, le député de Marquette.

M. Dauphin: Merci beaucoup, M. le Président. Premièrement, au nom du ministre de la Justice et de mes collègues ministériels, nous aimerions vous féliciter pour la préparation de ce mémoire, mémoire quand même volumineux, bien recherché et bien documenté. Comme le disait hier votre président, Me Lafontaine, alors que nous étions dans cette salle pour l'instauration de la Cour du Québec, il a passé une bonne partie de l'été là-dessus et nous avons été en mesure de le constater, non seulement ce soir, mais lorsque nous avons reçu les documents à nos bureaux. Je suis persuadé que mon collègue de Taillon sera d'accord avec nous que ce travail est formidable tant en matière de recherche et de commentaires qu'en matière d'analyse de l'avant-projet de loi.

Sans plus tarder, nous avons préparé une série de questions. Vous me permettez de vous les lire, à cette heure-ci de la journée, pour ne pas m'enfermer. Je commence par la première, si vous le permettez, Mme la Présidente.

Il est intéressant de constater que vous êtes généralement favorables aux nombreuses mesures que propose l'avant-projet de loi en vue d'imprimer plus de justice et d'équité dans les relations contractuelles. Pourtant, plusieurs organismes qui nous ont présenté des mémoires se disent opposés à de telles mesures, pour le motif qu'elles engendreront des abus, affecteront la stabilité des contrats et constitueront globalement des atteintes injustifiables au principe de la liberté contractuelle.

Alors, nous aimerions connaître vos réactions devant de telles oppositions sur les principales propositions contenues dans l'avant-projet de loi.

M. Massol: Je vais répondre à cela. Des réactions, c'est toujours difficile à formuler puisqu'on énonce des principes qu'on pense être les meilleurs. Évidemment, comme je le disais au début, on ne peut pas faire l'unanimité, sauf que - d'ailleurs, on l'a mentionné au cours de notre exposé - cela ne nous convainc pas, le fait que cela puisse déstabiliser les contrats, l'édifice contractuel. Il n'y a personne qui veut mettre l'économie à terre, comme on dit. Il n'y a personne qui veut mettre un frein à l'économie, il n'y a personne qui veut mettre en péril toutes les relations existantes. Écoutez, cela existe

actuellement dans la Loi sur la protection du consommateur; cela existe dans d'autres domaines. Tout ce qu'on veut, c'est qu'il y ait des principes supérieurs, qu'il y ait des principes de conformité avec la justice. Il ne faut pas oublier une chose, c'est que, souvent, on est ici en commission parlementaire pour parler de crédits, de choses concrètes, mais on est à l'aube d'une réforme qui se fera peut-être dans 122 ans - la prochaine - alors c'est important d'en asseoir comme il faut les principes. On parle vraiment de philosophie juridique, on ne parle pas nécessairement d'argent. On parle de philosophie juridique, de base comme telle de notre contrat.

Si, aujourd'hui, on ne met pas des critères contemporains qui répondent davantage à l'idée qu'on doit se faire de la justice et du contrat, quand le fera-t-on? Constatant que les idées actuellement en vigueur datent de 200 ans, il serait peut-être temps de faire un ménage là-dedans. La stabilité des contrats sera mise en péril s'il y a des recours judiciaires, mais il n'y aura pas de recours judiciaire si tout le monde suit la loi, si tout le monde répond à la justice, si les normes qui sont là sont respectées. Il n'y aura pas de recours, il n'y aura pas de cassation de contrat. Évidemment, à l'aube d'une réforme, on a toujours peur. Il y a des gens qui voient 1488 articles, des avocats, et qui paniquent actuellement. Il n'y a pas lieu de paniquer. On va apprendre cela tranquillement et il n'y aura pas de problème. Pourquoi paniquer devant un élément de justice fondamental? Quand la charte a été intégrée, la charte québécoise ou la charte canadienne, est-ce qu'on a soulevé tant de protestations que cela? Non. Alors pourquoi protesterait-on contre l'intégration d'un élément de justice en matière contractuelle? Je trouve cela tout à fait normal qu'il soit inscrit dans notre loi fondamentale des contrats de tous les jours qu'il y a une justice. Est-ce que chacun de nous a davantage à contracter tous les jours qu'à avoir des relations avec le pouvoir public? Pourtant, je suis protégé par la charte. Je suis bien content, mais j'ai beaucoup plus l'occasion de contracter. Alors, moi, cela me fait plaisir de savoir qu'il y a une loi qui dit qu'il faut que cela soit juste. Je trouve cela normal. Et si je suis commerçant ou cocontractant, cela me fait plaisir de voir qu'il faut que cela soit juste également. Je sais à quoi m'en tenir. Si tout le monde fait son boulot, je ne vois pas de danger possible. Je ne sais pas si cela répond à votre question?

M. Dauphin: Très bien, merci beaucoup. La deuxième: Vous vous opposez à la possibilité d'attribuer des dommages-intérêts provisionnels à la victime d'un préjudice corporel. Que pensez-vous de la solution, par ailleurs discutée, de scinder le procès en deux étapes, la première portant sur la détermination de la responsabilité et la seconde sur l'attribution de l'indemnité?

M. Villaggi: Si je peux me permettre, je disais au début que je suis un avocat habitué de pratiquer en droit administratif, en droit social et qui s'est égaré un peu dans le droit civil, par hasard, à cause de la réforme actuelle. J'ai été habitué à cette pratique-là notamment en ce qui concerne la Charte des droits et libertés. Il est une pratique qui se développe, par exemple, à savoir de décider... On verra, dans un premier temps, s'il y a discrimination; dans un deuxième temps, on regardera s'il y a une limite raisonnable, par exemple, au sens de l'article 1.

Comme praticien, cela ne me pose aucun problème. Au contraire, cela permet, quant à moi, à première vue, de limiter un paquet de litiges. Beaucoup de litiges portent sur la responsabilité. Une fois qu'on a déterminé quelle est la responsabilité, on en arrive à déterminer quel est le montant dû. Il me semble même, à première vue, que c'est une façon d'épargner des coûts. Donc, dans la pratique que j'ai, d'après ma façon habituelle de pratiquer, c'est quelque chose qui me semble utile. Maintenant, je ne sais pas si vous avez d'autres commentaires, mais cela me semble adéquat, quant à moi.

M. Dauphin: J'aimerais maintenant, avec la permission de la présidence, vous entretenir de la responsabilité des mineurs ou des majeurs non doués de raison. Vous exprimez, dans votre mémoire, des réticences sur les propositions de l'avant-projet de loi à cet égard. Pourtant, certains intéressés à ces questions nous signalent l'existence, chez les personnes susceptibles d'assurer la tutelle, la curatelle ou la garde de telles personnes, d'une crainte certaine des conséquences pouvant découler pour elles des règles de responsabilité civile si elles acceptent de telles charges. Est-ce que nous pourrions obtenir vos commentaires là-dessus?

M. Villaggi: Cet aspect-là nous préoccupait moins dans le sens qu'il nous semblait que le tuteur, le curateur devait répondre d'une faute. C'est la façon du moins dont on l'a lu, mais Me Massol pourra me corriger. Il doit répondre d'une faute, c'est le principe actuel, c'est ce qu'on connaît actuellement: Si vous commettez une faute, vous êtes responsable des actes qui en découlent. Il me semble que, dans la mesure où un tuteur, un curateur ne commet pas de faute, il n'a pas de responsabilité à encourir. Dans ce sens-là, cela ne nous choque pas. Je sais que ce n'est peut-être pas votre question, je me permets juste de rectifier certaines choses.

Nous, ce qui nous a beaucoup préoccupés, c'est qu'on avait l'impression que le législateur voulait protéger une victime qui était celle qui subit le préjudice causé par une personne qui est dénuée de raison, à bon droit, sauf qu'en voulant faire cela il nous est apparu qu'on crée une nouvelle victime qui est celle qui n'est pas en mesure de connaître la nature des gestes qu'elle pose ou la conséquence des gestes qu'elle pose.

On se disait: Dans une société où on permet, finalement, tout le monde ensemble, par le développement de la médecine, par le développement de nouvelles techniques, à certaines personnes de survivre, est-ce qu'on ne crée pas une nouvelle injustice en permettant des recours contre ces personnes? C'est ce qui nous préoccupait. Que cela cause un problème au tuteur, au curateur, je ne le vois pas. Le tuteur est responsable actuellement de la gestion des montants d'argent, par exemple, qu'il doit assumer pour le mineur. S'il administre adéquatement, il n'aura jamais de problème; s'il administre inadéquatement, il aura un problème. Je pense que c'est un peu le même principe dans le cas du tuteur qui aurait, dans un éventuel projet de loi, la responsabilité d'un mineur, d'une personne non douée de raison.

M. Dauphin: Quatrième question. Vous avez parlé tantôt, à propos de la responsabilité du fabricant, de ses moyens d'exonération. Est-ce que vous pourriez développer davantage sur cela, c'est-à-dire expliquer vos motifs parce que vous recommandez le retrait des moyens d'exonération du fabricant? Est-ce que vous pourriez expliciter davantage sur cela, Me Massol?

M. Massol: D'accord. Bien, ce qu'on disait plus précisément, Me Villaggi l'a exprimé, c'est que, à cause de l'article 1516 et du mécanisme qui est prévu, le fabricant ne pourra être tenu responsable qu'en vertu du chapitre intitulé "Du préjudice causé à autrui". Donc, le bien qui est vicié, on ne pourra pas se servir envers le fabricant des articles de garantie générale de la vente, par exemple, l'article 1776. On devra nécessairement s'en rapporter au chapitre troisième: "Du préjudice causé à autrui". Le préjudice causé à autrui est une espèce d'amalgame de la responsabilité contractuelle et délictuelle. Mais, ici, cela a plus une connotation délictuelle parce que, d'abord, il faut prouver, croyons-nous, la faute et le fabricant pourra s'exonérer en faisant valoir les moyens de l'article 1531, ce qu'il n'aurait pu faire si on invoquait la garantie de l'article 1776.

Alors, pour répondre à votre question, on n'est pas contre les moyens d'exonération en tant que tels de l'article 1531, bien qu'on ait de sérieuses réserves, et on en parle dans notre mémoire. Ce qu'on veut soulever, c'est que, par le biais de ces articles-là, le fabricant pourra soulever les moyens d'exonération prévus à l'article 1531 alors que le - j'étais pour dire le pauvre vendeur - mais le vendeur, lui, ne pourra pas, si je comprends bien, s'exonérer par l'article 1531, par les moyens de l'article 1531. Lui, il va être automatiquement responsable en vertu des garanties légales en matière de vente. Alors, pourquoi exonérer de telle sorte le fabricant, alors que c'est lui qui a le contrôle sur la fabrication? Le vendeur, lui, est un intermédiaire et il ne pourra pas soulever cela. Maintenant, ce

qu'on... Si vous me le permettez...

La Présidente (Mme Bleau): S'il vous plaît, on va céder la parole à M. Pineau.

M. Pineau (Jean): Merci, Mme la Présidente. Je voudrais signaler à Me Massol qu'il y a l'article 1526 et que, compte tenu de l'article 1526, la victime du fabricant n'a pas à prouver la faute du fabricant. Il a à prouver que le dommage résulte d'un vice de sécurité du bien. Et le vice de sécurité du bien est défini à l'article 1527. Donc, il lui suffira de prouver que le dommage résulte d'un défaut de conception ou d'un défaut de fabrication, de conservation ou de présentation, etc. Donc, il n'a pas à prouver la faute. Il a à prouver le vice de sécurité.

M. Massol: Oui. Je constate cela, sauf que l'article 1515, alinéa 2, dit que la personne, y compris donc le fabricant, est responsable lorsque, par sa faute, elle manque à son devoir. Par sa faute, c'est également ce devoir-ci, ce devoir-là. La faute pourrait également s'appliquer. Vous connaissez le problème avec la question de la faute en droit français. Les frères Mazeaud disaient qu'il n'y avait pas de faute et, bon, finalement, il y avait une faute, il y avait deux fautes. Ici, cela peut être la même chose. Ce qui est exclu par l'article 1526 pourrait être récupéré par l'article 1515, alinéa 2.

M. Pineau: Vous me permettez, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bleau): M. Pineau.

M. Pineau: Dans cette mesure, il y aurait une simple adaptation à faire, s'il peut y avoir ambiguïté, parce que, dans notre esprit, précisément, il s'agissait d'une responsabilité objective. Ce qu'on a voulu par l'article 1516, c'est supprimer le problème créé par la jurisprudence Wabasso, ne pas permettre l'option et régler le problème du fabricant d'une autre manière par une responsabilité objective.

M. Massol: Oui. Nous avons constaté que c'était probablement le but visé. Concrètement, je ne sais pas si on a tort - en tout cas, nous, on vous le soumet - c'est qu'il serait possible de plaider que le fabricant, lui, puisse invoquer les moyens d'exonération vis-à-vis d'un vice caché. On parle bien d'un vice caché.

M. Pineau: Non, un vice de sécurité...

M. Massol: Bien.

M. Pineau: ...tel que défini dans l'article 1527.

M. Massol: C'est à cause de l'article 1516, alinéa 2, le problème. Alors, la règle de l'op-

tion...

(22 heures)

M. Pineau: Non. L'article 1516, alinéa 2, dit tout simplement que le préjudice corporel ou que le préjudice provenant d'un fabricant n'est pas soumis à la règle de l'interdiction de l'option.

M. Massol: Oui.

M. Pineau: C'est tout ce que dit l'article 1516.

M. Massol: Vous me permettez d'ajouter que cela dit également que c'est exclusivement dans ces cas-là...

M. Pineau: Responsabilité légale.

M. Massol: ...régé par le présent chapitre.

M. Pineau: Par le présent chapitre.

M. Massol: Si c'est exclusivement régi par le présent chapitre, cela exclut donc les autres titres et les autres chapitres des autres titres.

M. Pineau: Je pourrais répondre à cela que les articles 1526 et 1527 font partie de ce présent chapitre.

M. Massol: Exactement. J'en conviens tout à fait, mais l'article 1776 ne fait pas partie du présent chapitre.

M. Pineau: Pardon?

M. Massol: L'article 1776, les garanties de durabilité, de vices cachés et de qualité ne font pas partie...

M. Pineau: Oui, mais s'il y a eu un préjudice qui résulte d'un vice de sécurité, on n'a pas besoin des garanties; les garanties ne servent à rien à ce moment-là.

M. Massol: Oui, mais le préjudice peut simplement être l'objet défectueux. C'est un préjudice.

M. Pineau: À ce moment-là, si l'objet est défectueux, le préjudice ne résulte pas nécessairement d'un vice de sécurité en tant que tel, d'un vice dans la conception, quelque chose comme ça. Je comprends votre point, mais le but n'était pas celui-ci.

M. Massol: J'en suis convaincu.

M. Pineau: En passant, Mme la Présidente, si vous me le permettez, je vous signalerai que la jurisprudence Kravitz n'est pas du tout mise de côté car l'article 1500 me paraît très net à cet égard qui dit: "Les droits résultant d'un contrat sont transmis aux ayants cause à titre

particulier d'une partie lorsqu'ils constituent l'accessoire d'un bien qui leur est transmis ou lui sont intimement liés." C'est l'affaire Kravitz.

M. Massol: Sauf que cet article-là n'est pas dans le chapitre troisième. Tout le problème provient de la rédaction du deuxième alinéa de l'article 1516 à cause des mots "exclusivement réglées par les dispositions du présent chapitre". Ce qui exclut, à notre avis, même pour un vice caché, la référence au chapitre de la vente du titre deux et même à 1500 dont vous venez de faire lecture, mais je comprends...

La Présidente (Mme Bleau): M. le député de Marquette, avez-vous autre chose?

M. Dauphin: J'ai une autre question, mais si on a le temps, parce que je ne veux pas épuiser tout le temps qui nous est alloué. Alors, je vais permettre à mon brillant collègue, le député de Taillon, porte-parole de l'Opposition, de poser certaines questions, si vous le permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bleau): Oui.

M. Filion: Votre brillant collègue de Taillon ne veut pas non plus déranger une bonne communication comme celle à laquelle nous venons d'assister. En quelques mots, vous avez qualifié tantôt l'avant-projet de loi qui a été présenté de travail colossal, en somme, de magnifique, etc. On peut dire la même chose de votre mémoire qui fait le tour en suivant la table des matières du Code civil et qui fait le tour de l'avant-projet de loi, avec la facture que l'on retrouve généralement à la Commission des services juridiques, c'est-à-dire de façon extrêmement bien faite. De plus, cela constituera un instrument de travail très utile, j'en suis convaincu, pour les codificateurs, parce que tantôt Me Massol le disait: C'est un moment historique, mais le moment historique va se poursuivre parce que la rédaction du projet de loi n'est pas pour demain. Alors, l'histoire va se prolonger un peu, comme cela arrive souvent: les grands moments s'étendent sur plus d'une journée. En ce sens-là, donc, félicitations aux gens qui ont passé une partie de la belle saison à approfondir ce merveilleux Code civil et ce projet de loi.

Il y a deux ou trois sujets que je voudrais aborder avec vous; sujets qu'on a abordés avec d'autres intervenants, notamment en matière de responsabilité. Je voudrais aborder avec vous la question des dommages punitifs. Quant à moi, c'est la première fois que j'aborde cette question. D'abord, c'est une introduction, cela n'existait pas auparavant. Les dommages punitifs, vous avez mentionné avec raison que cela existe déjà dans la Loi sur la protection du consommateur. Cela existe également en ce qui concerne la Charte des droits et libertés de la personne. Dans les deux cas, sauf erreur, les dommages

punitifs sont versés à la personne qui a subi le préjudice. Pour bien comprendre, ce que j'ai essayé de faire, la partie des dommages punitifs contenue dans l'avant-projet de loi, il y a l'article 1678 qui est intéressant: "Le tribunal ne peut faire droit à la demande si le fait préjudiciable du débiteur a déjà été sanctionné par une disposition de la loi pénale ou si le débiteur a déjà été condamné à des dommages punitifs" - condamné dans une autre instance. C'est surtout la partie: "si le fait préjudiciable du débiteur a déjà été sanctionné par une disposition de la loi pénale" qui m'a intrigué un peu. Si la personne fautive a été poursuivie dans le cadre d'une loi pénale, on dit: L'instance civile ne devrait pas accorder de dommages punitifs. C'est ce qui explique probablement le fait que, à l'article 1680, on fait en sorte que les dommages punitifs sont versés concrètement à une personne autre que la victime. Je ne sais pas si, dans l'esprit des rédacteurs, les dommages punitifs étaient vus presque comme une alternative à la sanction d'une inobservation d'une loi pénale ou, en tout cas, à la sanction de l'inobservation d'une disposition d'ordre public ou relative à l'ordre public, suffisamment forte pour être associée à une question d'intérêt public. Personnellement, à première vue, je suis plutôt de l'avis de la commission. À l'intérieur de notre Code civil et à l'intérieur des poursuites judiciaires dans le cadre civil, les rapports sont individuels et, si un demandeur prend la peine d'inscrire des dommages punitifs dans sa réclamation, d'en faire la preuve, de le plaider, etc., il faut qu'il y ait un intérêt. Autrement, s'il n'y a pas d'intérêt direct, est-ce que cette réclamation de dommages punitifs n'est pas un peu illusoire? Je ne sais pas si nos savants invités ne pourraient pas réagir à ce que je viens de dire.

M. Villaggi: Si je peux me permettre, la réaction des gens qui ont travaillé au mémoire est une réaction de praticiens. Nous sommes des gens qui ont réclamé en vertu de la Loi sur la protection du consommateur ce genre de dommages, qu'on appelle dommages exemplaires. Par ailleurs, il nous semble que - je me permets de le noter - les mots "dommages exemplaires" sont plus adéquats que les mots "dommages punitifs". Cela nous semble un recours qui... Comme vous le mentionnez, c'est le demandeur qui entraîne des frais pour ces réclamations. On parle de choses très pratiques. Le timbre judiciaire risque de coûter plus cher parce que vous demandez des dommages exemplaires et que votre réclamation est plus élevée. Vos frais d'avocat risquent de coûter plus cher parce que votre avocat va devoir se préparer pour réclamer des dommages exemplaires. Les dépens risquent d'être plus élevés si votre réclamation est rejetée parce que vous avez demandé des dommages exemplaires. Il nous semble, compte tenu de toutes ces conditions, que c'est à la personne qui réclame d'obtenir ces montants.

Il nous semble également - on l'a mentionné à deux ou trois reprises dans notre présentation - que cette notion pourrait être utilisée à d'autres fins. On parlait, par exemple, de logement. Il nous semble que c'est une notion qui pourrait être utilisée dans le but d'empêcher un comportement éventuel; c'est comme cela qu'on l'utilise actuellement. Il faut bien remarquer que les dommages exemplaires sont accordés de façon très parcimonieuse, si on regarde la jurisprudence. C'est 200 \$, 300 \$, parfois 500 \$, mais à ma connaissance on ne dépasse jamais des montants de cet ordre-là.

Notre intervention était dans ce sens, mais c'est une intervention de praticiens, si je peux me permettre. Personne ne va en réclamer si on dit au client: Écoutez, on pourrait réclamer des dommages exemplaires. Vous risquez de payer plus cher, cela risque de vous payer plus cher à titre de dépens, mais, si on a gain de cause, vous ne l'obtiendrez pas. Il ne faut pas se faire d'illusions et, un peu dans la même optique que ce que disait Me Massol, est-ce que, à l'intérieur d'un Code civil, ce n'est pas au citoyen d'être le gardien de ces règles-là? Est-ce que ce n'est pas lui qui doit bénéficier du fait qu'il agit comme gardien des règles qui ont été fixées par le législateur?

M. Filion: Cela va. Avant d'aborder la question de la lésion entre majeurs, je voudrais signaler le travail que vous avez effectué au niveau du contrat de consommation, bien sûr, et du contrat de travail. Au niveau du contrat de travail, vous suggérez, vous mettez de l'avant la formation d'un tribunal spécialisé, tribunal administratif qui pourrait disposer de ce genre de litige. C'est une suggestion qui vient à point. Mais vous savez, on a quand même de la difficulté, comme parlementaires, de l'autre côté, à obtenir l'entrée en vigueur de la loi 30 sur la Commission des relations de travail. Alors, vous imaginez le chemin qu'il nous reste à faire pour convaincre les personnes concernées de la création d'un tribunal spécialisé.

Vous recommandez aussi le regroupement des dispositions. Vous recommandez plutôt d'aller chercher les dispositions dans la Loi sur les normes du travail pour les incorporer au Code civil - d'une façon ou d'une autre, ayant oeuvré un peu dans ce secteur, que cela se fasse dans un sens ou dans l'autre, finalement, pour moi, cela n'a pas d'importance - l'idée étant peut-être de regrouper dans un texte l'ensemble des dispositions ayant trait au travail. Je renchéris un peu sur vos commentaires relativement à la fragilité des dispositions sur le contrat de travail dans le Code civil. C'est la base, comme je l'ai déjà mentionné, de la dignité de la plupart des citoyens et citoyennes. C'est un contrat qui est important, qui évolue rapidement, etc. On n'a qu'à regarder les réactions qu'il y a eu à la Loi sur les normes du travail. En ce sens-là, je fais un peu miennes vos observations sur le contrat

de travail.

Ma dernière question porte sur la lésion entre mineurs, entre majeurs pardon, la lésion entre mineurs existant déjà. À première vue, la plupart des gens qui sont venus ici, à venir jusqu'à la Commission des services juridiques... J'ai jeté un coup d'oeil sur les mémoires qui viennent et je dois vous dire que vous êtes un peu...

Une voix: La voix dans le désert.

M. Filion: Oui, vous êtes un peu la voix dans le désert, me souffle à l'oreille Me Gariépy, mon conseiller juridique de ce soir. Disons que vous n'êtes pas nombreux. Au départ, on a tous cette espèce de réaction un peu conservatrice de dire: Écoutez, entre majeurs, on est en mesure d'évaluer, on prend des risques, cela se passe vite. On transige dans toutes sortes de choses. Pourquoi instaurer une espèce de disposition qui fasse en sorte que, si j'achète des actions d'une compagnie et que, pour une raison ou pour une autre, ces actions sont dévaluées... Je pourrais m'adresser aux tribunaux et demander la rescision de la transaction. Si j'achète une voiture et qu'elle m'a coûté X milliers de dollars, s'il y a une dévaluation de la monnaie canadienne, elle me coûte X plus 30 %. C'est une circonstance imprévisible, il y a peut-être un peu de lésions. Bref, est-ce que je pourrais demander la nullité de la transaction? Cela va dans des circonstances simples. Je vois une annonce dans les journaux, j'achète une voiture et j'ai le malheur de la payer 50 % plus cher. Bref, est-ce que cela n'ouvre pas - je vous pose la question - toutes les transactions? Félix Leclerc disait: La justice se construit des palais qu'elle n'habite pas. Je suis un peu d'accord parce que la justice, c'est en dehors des palais de justice. C'est une vertu que l'on retrouve dans notre vie quotidienne. Vouloir la restreindre à certaines clauses d'un code civil ou à certains jugements, pour moi, c'est vouloir réduire une vertu qui est universelle et généralisée. Ce qu'on fait, c'est tenter de concrétiser par des mots ce qu'est une vertu, qu'on peut apprécier de plusieurs façons. L'introduction d'une notion comme la lésion entre majeurs répond, bien sûr, à des objectifs de justice souhaitables, mais est-ce que c'est souhaitable actuellement au Québec?
(22 h 15)

M. Villaggi: Est-ce que je peux me permettre? Je laisserai la parole ensuite à Me Massol qui est l'expert chez nous en la matière. C'est un peu une réaction de profane, si vous voulez. À un moment donné, j'ai discuté de cela avec Me Massol. Dans la jurisprudence - je pense que vous êtes familier avec le droit du travail - on regardait les clauses de non-concurrence, par exemple. Les tribunaux sont intervenus dans la notion de clause de non-concurrence négociée de bonne foi entre deux parties. On disait: C'est excessif, c'est exorbitant. Qu'est-ce que c'est si

ce n'est pas de la lésion entre majeurs? On arrive à la conclusion qu'une partie a profité de l'inexpérience de l'autre pour lui imposer une condition qui fait qu'elle n'est plus libre de travailler comme elle le pouvait par le passé. Les tribunaux sont intervenus un peu - si je peux me permettre l'expression - par la bande, trouvant une notion disant: C'est excessif. Est-ce que ce n'est pas de la lésion entre majeurs? Est-ce que ce n'est pas une façon que les tribunaux ont utilisée pour rétablir une certaine justice dans certains cas? Je pense que c'est dans cette optique que la notion était traitée. Je vais laisser la parole à Me Massol qui est très familier avec le sujet, mais je voulais juste faire ce commentaire.

M. Massol: Rapidement. D'abord, la lésion, c'est une sanction particulière dans certains cas particuliers. On l'a restreinte. Si l'on prend les deux critères à la base de l'article 1449, on parle d'exploitation et de disproportion. Pour reprendre la question que vous nous avez posée, on ne parle pas d'imprévision. Vous donniez l'exemple de vos valeurs mobilières qui chutaient; cela peut être de l'imprévision. Personne n'a eu un comportement bizarre ou louche à votre égard. Au moment où vous avez acheté vos actions, elles valaient bien le prix que vous les avez payées. Il n'y a aucune chance que vous puissiez vous plaindre de lésion. Vous auriez peut-être pu vous plaindre d'imprévision, mais ce n'est pas prévu. L'exploitation, c'est une chose qui existe ailleurs - ce n'est pas un critère absolu que de dire que cela existe ailleurs et que cela devrait exister ici - mais cela existe ailleurs et depuis longtemps, à la fois aux États-Unis par l'United Commercial Code, à la fois en Allemagne, en Suisse, etc. La jurisprudence britannique l'a reconnue. C'est une notion, comme je le disais, qui regarde plutôt les agissements de l'autre pour éviter que la personne, non pas qui sollicite le contrat, mais qui fait le contrat, impose sa manière d'agir qui, parfois, est louche, qui est bizarre, qui impose sa façon louche à l'autre contractant. Là, l'article est copulatif, c'est ensemble, il faut qu'il y ait disproportion. Pour qu'il y ait disproportion, on prend d'abord une règle mathématique, on dit: Ça ne valait pas ça à ce moment-là, il n'y a pas équilibre dans les prestations respectives des parties et, en plus, il y a un élément plus actif d'exploitation. C'est restreint, ça ne s'applique pas dans tous les cas.

Dans la première partie de mon exposé, je disais que chapeauter cela par un critère de justice, ce n'est pas pour ouvrir encore plus les portes à des débats judiciaires concernant les gens qui ne sont pas contents des achats qu'ils ont effectués, c'est juste pour placer la lésion au bon endroit. Cette chose étant faite, on place la lésion au bon endroit parce qu'actuellement, juridiquement parlant, il me semble que la lésion ne trouve pas sa place dans les vices de consentement. Une fois placée correctement et qu'on a

adapté un peu la lésion, il me semble que ça ne constitue aucunement un danger à la stabilité des contrats. La preuve en est le passé, si le passé est garant de l'avenir. En matière de protection du consommateur, on a constaté que l'application était restreinte, mais au moins il y a un principe, on sait à quoi s'en tenir.

Aux États-Unis, il y a l'article 302, dans le UCC, qui parie un peu d'"unconscionability" qui pourrait être le pendant de l'exploitation. Les auteurs disaient encore récemment que cela a été employé parcimonieusement dans certains cas, qu'il y aurait lieu que ce soit encore mieux appliqué, mais au moins une règle existe et peut-être qu'elle pourra servir. Je trouve frustrant de voir un juge obligé de dire qu'il n'a pas les moyens de corriger un contrat qu'il sait injuste ou encore qui est obligé, comme le disait Me Villaggi, d'employer toutes sortes de détours pour casser un contrat, par exemple, des clauses de non-concurrence. Là, on allait voir un autre article du Code civil. Personnellement, je ne pense pas que ça va révolutionner le commerce.

M. Filion: En deux mots, la disproportion importante telle que stipulée dans l'article 1449, pour vous, ce sont des notions facilement appréciables de façon objective.

M. Villaggi: Je reviens encore avec mon exemple de droit du travail. Par exemple, en matière de délai congé, on a parlé de l'abus de droit. Cela a été appliqué de façon très limitative, dans des cas très précis. Je me souviens d'un exemple en jurisprudence où l'on parlait du monsieur qu'on avait fait venir d'Alberta pour l'installer au Québec et, une semaine après, on le congédie. On a dit: C'est abusif, on est allé trop loin. Donc, c'est une notion qui parfois a été acceptée, parfois a été refusée, mais qui a été appliquée de façon très parcimonieuse. Si on regarde l'ensemble de notre jurisprudence, la façon de nos juges de se comporter, d'aborder ces questions nouvelles, il ne faut pas se faire d'illusion, les tribunaux vont aborder ces notions avec tout le bagage législatif qu'ils ont, les connaissances qu'ils ont, mais, lorsqu'on va arriver pour appliquer une notion telle la lésion, si on regarde la jurisprudence existante, je suis convaincu que ce sera appliqué de façon très pondérée, dans des cas précis où on doit intervenir pour limiter une situation excessive, choquante, exorbitante.

M. Massol: J'aimerais juste ajouter à cela, que, quand on parle d'équilibre des prestations, on ne se réfère pas au juste prix, c'est-à-dire à une liste de prix que le gouvernement pourrait sortir de temps à autre, ni au juste prix qui a eu cours dans l'histoire, au Moyen Âge. Ce qu'on veut éviter, comme Me Villaggi vient de le dire, ce sont les abus flagrants. Il y a des fois où c'est vraiment évident. Le juge, en cas de doute, va probablement laisser la chance au

coureur, mais quand quelque chose vaut 0,25 \$ et qu'on le vend 3 \$, il me semble que c'est très évident. C'est pour donner cet outil au juge.

M. Filion: Écoutez, c'est une notion intéressante, d'autant plus qu'il y a des gens qui ont prétendu, en venant témoigner, que cela n'existait pas dans le droit français, que c'était contre notre tradition. Or, Me Gariépy m'a souligné, en me parlant du droit français et du droit romain, que cela existait, que c'est notamment la règle du 7/12 en France.

M. Lafontaine: Et quant à moi, M. le député de Taillon...

M. Filion: Oui.

M. Lafontaine: ...pour continuer dans la même veine, je crois que cela existe dans le Code civil actuel. Si je me rappelle bien, cela fait longtemps que je l'ai étudié, mais en regard de l'article 1054b; le législateur était intervenu pour dire que la déclaration qu'une personne faisait à un estimateur d'assurances dans un délai de quinze jours de son accident pouvait être annulée et pouvait être exclue par le juge si elle avait pour effet de le léser, si je me rappelle bien.

M. Filion: Vous avez raison.

M. Lafontaine: Cela n'est pas d'hier et le législateur avait été obligé d'intervenir. C'est la première fois... Je me souviens qu'on s'amusait quand on étudiait le droit. À un moment donné, quelqu'un disait: Est-ce que cela existe, une lésion entre majeurs? Et c'était l'exemple qu'on donnait à ce moment-là.

M. Filion: D'accord.

M. Lafontaine: Je ne veux pas faire un grand cours là-dessus, mais si cela existe déjà chez nous, ce n'est pas étranger.

M. Filion: D'accord. Vous permettez à Me Pierre Gariépy, qui nous accompagne, nous, de l'Opposition officielle, dans ces travaux de vous poser une question?

M. Gariépy: Une seule?

M. Filion: Ou plusieurs.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gariépy: Je vais essayer d'être bref. Concernant l'article 1964, la clause d'exigibilité du loyer, j'ai noté que vous n'aviez pas de commentaires à la page 169 de votre document. Il y a une différence entre le texte actuel du Code civil, à l'article 164.2, et celui qui est proposé à l'article 1964 parce qu'on emploie les

mots "loyer total". La question que je voudrais vous poser est la suivante: Vous ne croyez pas que le nouvel article 1964 permettrait au locateur de stipuler l'exigibilité d'une partie du loyer? Je veux juste savoir si vous avez un commentaire.

M. Massol: On n'a pas fait de consensus là-dessus à la commission.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gariépy: Aux pages 52 et 53 de votre mémoire, vous suggérez qu'à l'article 1500 on ajoute un pendant qu'on trouve à l'article 1499, soit les droits et les obligations. Je parle de l'acquisition d'un bien. L'acquéreur du bien, à titre d'ayant droit, serait tenu aux obligations du cédant. La question que je me pose c'est: Est-ce qu'il n'y a pas le danger de faire une équivalence avec l'article 1499 vu que l'héritier, en vertu de la loi 20, aux articles 858 et 868, a une responsabilité limitée, quant aux obligations de cujus, à la valeur des biens reçus? Si vous proposez une modification, n'y a-t-il pas un danger à ce que l'acquéreur du bien soit tenu à une responsabilité illimitée?

M. Massol: C'est assez difficile de vous répondre comme cela. À l'article 1499, on n'a pas fait de commentaires. À l'article 1500, d'abord, je dois dire en passant, M. Pineau, que j'ai relu l'article 1500 et vous avez tout à fait raison, en tout cas, en ce qui a trait au chapitre de la vente, mais on y reviendra tout à l'heure. L'article 1500 mentionne peut-être deux choses. D'abord, la transmissibilité aux ayants droit et, nous, on disait qu'on devrait ajouter les mots "et les obligations" après "les droits" parce que cela engendre souvent des droits, mais aussi des obligations. Alors, on disait simplement que la modification cadrerait également mieux avec l'article précédent, l'article 1499 qui parlait de droits et d'obligations. C'était un peu un genre de recommandation de style. Ce n'était pas fondamental. On disait: Étant donné qu'à l'article précédent on parlait de droits et obligations, l'article suivant devrait également comporter les mêmes termes.

Le Président (M. Doyon): Merci. D'autres questions?

M. Filion: Pas de notre côté, M. le Président.

Je voudrais vous remercier encore une fois de votre collaboration aux travaux de cette commission, collaboration qui va se continuer, si je comprends bien, puisque Me Lafontaine nous disait tantôt qu'il était pour nous transmettre le cahier comparatif que la commission avait préparé. Encore une fois, je vous invite à poursuivre le moment historique. Je suis pas mal sûr qu'à un moment donné il y aura un projet de loi déposé. Tout ce que je vous souhaite,

c'est que ce ne soit pas en été que vous allez l'étudier. Merci.

Le Président (M. Doyon): Merci, M. le député. M. le député de Marquette.

M. Dauphin: Oui. Alors, nous aussi, du côté ministériel et au nom du ministre de la Justice, nous aimerions encore une fois vous remercier, vous féliciter et vous dire que l'équipe du Code civil va continuer à travailler à l'avant-projet de loi et que votre mémoire sera d'une grande utilité pour l'équipe.

Le Président (M. Doyon): Alors, au nom des membres de la commission, au nom des codificateurs, je vous remercie du travail que vous nous avez présenté qui fut fort intéressant et instructif. Sur ce, j'ajourne les travaux de la commission à demain, 11 heures.

Une voix: 9 heures.

Le Président (M. Doyon): 9 heures, pardon, demain.

(Fin de la séance à 22 h 29)