



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente des transports et de l'environnement

Étude détaillée du projet de loi n° 122 — Loi modifiant
la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec
et d'autres dispositions législatives

Le lundi 16 juin 1997 — N° 14

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC



Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

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

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

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

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le lundi 16 juin 1997

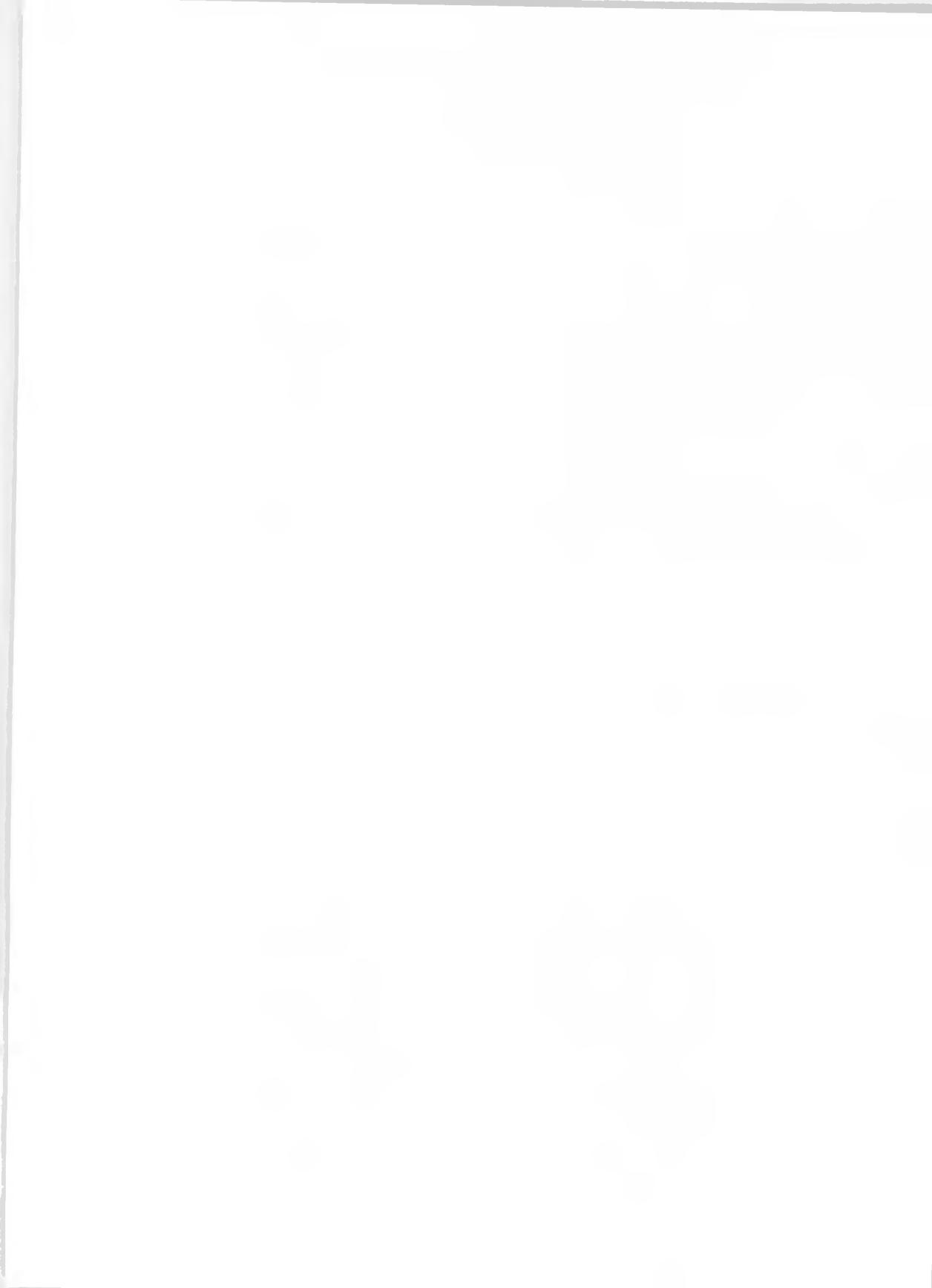
Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Jacques Brassard	1
M. Robert Middlemiss	1
M. Jacques Brassard	1
Discussion générale	
Avantages du transfert à la SAAQ des programmes d'adaptation de véhicules et d'accès aux espaces de stationnement de l'OPHQ	2
Modalités des programmes transférés	3
Recours en cas de refus d'une demande de vignette de stationnement	3
Admissibilité au programme d'adaptation de véhicules	4
Étude détaillée	
Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec	5
Code de la sécurité routière	6
Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées	11
Loi sur la justice administrative	11
Dispositions transitoires	11

Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Michel Bissonnet



Le lundi 16 juin 1997

Étude détaillée du projet de loi n° 122

(Quinze heures dix-sept minutes)

Le Président (M. Lachance): À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement se réunit avec le mandat suivant, soit de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 122, Loi modifiant la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives.

Est-ce qu'il y a des remplacements, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Non, M. le Président, nous n'avons aucun remplacement.

Remarques préliminaires

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre des Transports, pour vos remarques préliminaires, s'il y en a.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: S'il y en a, oui. On n'est pas obligé d'en avoir. Alors, je pense que j'ai dit l'essentiel sur la nature et la portée du projet de loi à l'occasion de l'adoption de principe. Alors, il y a actuellement une sorte de dédoublement en matière d'adaptation de véhicules pour des personnes handicapées, de même qu'en matière de vignettes il y a un dédoublement. Il y a des programmes à l'Office et des programmes à la Société. Le projet de loi vise à faire en sorte qu'il n'y ait qu'un seul organisme qui gère et mette en oeuvre de pareils programmes. Donc, ça vise à mettre fin à cette situation de dédoublement. Déjà, depuis un certain nombre d'années, l'Office s'est départi au profit des ministères et organismes concernés de la plupart de ses programmes. Restaient ces programmes-là, les programmes concernant les vignettes et le programme concernant l'adaptation des véhicules. C'est ce qu'on fait. Évidemment, ce faisant, l'intention est aussi d'améliorer la qualité des services en supprimant les dédoublements. C'est pour simplifier les choses, bien sûr, mais aussi pour faire en sorte que le service dispensé soit de meilleure qualité et que ça se fasse aussi dans des délais plus courts que ce n'est le cas présentement.

● (15 h 20) ●

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le ministre, M. le député de Pontiac pour vos remarques préliminaires.

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Je pense, M. le Président, que les points qui nous inquiétaient ont été

soulevés au moment du principe et ils demeurent encore. Même je vois que le ministre a envoyé une lettre aux deux associations qui s'occupent des personnes handicapées, et essentiellement leur préoccupation, c'est de s'assurer que ça ne sera pas plus difficile d'obtenir les vignettes, dans le cas des vignettes, que ça ne coûtera pas plus cher. Parce que présentement, je pense, l'Office émet des vignettes et ça ne leur coûte pas un sou. L'autre, c'est l'adaptation des véhicules. Il y a une liste d'attente.

En d'autres mots, d'assurer que le changement va améliorer pour les personnes handicapées leur façon d'avoir des vignettes, l'adaptation des véhicules sans que ça leur coûte plus cher. Comme l'avait dit mon collègue le député de Notre-Dame-de-Grâce, il ne faudrait pas que ça soit encore un projet de taxation pour les personnes handicapées. Réellement, je pense que l'Office des personnes handicapées du Québec était d'accord que ça soit remis à la Régie mais dans le but d'améliorer le fonctionnement pour les personnes concernées.

En autant qu'on a ces garanties-là, M. le Président, je ne pense pas qu'on va passer beaucoup de temps à discuter sur des points et des virgules. Il faut s'assurer que ces gens-là sont bien représentés, que l'Office va défendre les intérêts des personnes handicapées et que la Société de l'assurance automobile du Québec fasse une meilleure gestion, que ça soit plus facile pour ces gens-là d'obtenir les vignettes et d'obtenir l'adaptation de leurs véhicules.

Le Président (M. Lachance): Merci, M. le député de Pontiac. Est-ce qu'il y a d'autres députés qui veulent intervenir au moment des remarques préliminaires? M. le ministre.

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Simplement pour compléter un peu mes remarques de tout à l'heure qui pourraient, en quelque sorte, constituer une sorte de manifestation de la bonne foi et du gouvernement et de la Société.

C'est qu'il y aura, d'abord, transfert des programmes à la Société sans que ces programmes-là soient affectés. La Société va continuer pendant un certain temps, pendant un certain nombre de mois, à gérer les programmes tels qu'on les connaît puis va enclencher un processus de consultation avec les divers organismes concernés et représentatifs des personnes handicapées pour en arriver à procéder à l'harmonisation des programmes, à un seul programme de vignettes puis un seul programme de véhicules adaptés. Mais tout ça va se faire, là, dans une période transitoire puis ça ne se fera pas en catimini. Ça va se faire en consultant les intéressés, hein, parce que je pense que la Société, pas plus que le gouvernement, n'a intérêt à faire en sorte que le programme qu'on va mettre en

place soit mal fait, mal conçu, ne corresponde pas aux besoins, bon. Personne n'a intérêt à aller dans cette voie-là.

Il faut faire en sorte que, si on harmonise, si on arrive avec un seul programme concernant les véhicules adaptés, bien, il corresponde aux attentes puis aux besoins véritables des personnes handicapées. Donc, ça doit se faire par conséquent en concertation avec les groupes qui sont représentatifs des personnes handicapés. On les connaît. Ils sont bien identifiés. Ils se sont d'ailleurs manifestés à l'occasion du projet de loi. Bon, c'est avec ces groupes-là que, pendant un certain nombre de mois, on va amorcer des échanges, des discussions pour faire en sorte qu'on en arrive à un seul programme. Mais, d'ici là, les programmes tels qu'ils existent vont s'appliquer tels quels, sans changement. Mais, pour cette période-là, il y aura un seul organisme qui les mettra en oeuvre, qui les mettra en application, ce sera la Société.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

Discussion générale

Avantages du transfert à la SAAQ des programmes d'adaptation de véhicules et d'accès aux espaces de stationnement de l'OPHQ

M. Middlemiss: Je sais qu'au moment du principe le ministre avait indiqué qu'on enlevait cette responsabilité à l'Office des personnes handicapées pour qu'ils puissent mieux faire leur travail et qu'on remettait ça pour harmoniser. Mais, avant de prendre cette décision-là, est-ce que la Société, ou l'Office, ou le ministère des Transports a fait un genre d'étude et a démontré quels seraient les avantages? Parce que souvent, lorsqu'on a un mémoire au Conseil des ministres on donne les avantages et les désavantages. Quels seraient les autres avantages à part de permettre à l'Office des personnes handicapées de concentrer leurs efforts, peut-être, sur des choses plus importantes pour eux?

M. Brassard: Bien, d'abord, ça s'inscrit dans une démarche qui a été amorcée à la fin des années quatre-vingt et qui visait à ce que l'Office transfère ses divers programmes soit à des ministères soit à des organismes, je dirais, mieux habilités, compte tenu de leur expertise et de leur capacité d'action, à mettre en oeuvre ces programmes-là. Il en restait quelques-uns. C'était le cas du programme d'adaptation de véhicules, du programme de vignettes. Il restait quelques programmes, là, et on complète en quelque sorte, par ce projet de loi, une opération amorcée il y a, on peut dire, une dizaine d'années. C'est autour des années 1987, là, que cette opération transfert s'est amorcée. Ce projet de loi vient, en quelque sorte, parachever cette opération.

Maintenant, ça ne signifie pas, à mon point de vue, là, qu'il ne faudra pas être très attentif à faire en sorte

qu'on améliore le fonctionnement des programmes. Des programmes qu'on concevra en concertation avec les intéressés. Déjà, là, il y a une longue liste d'attente, à l'Office, qui est évaluée à près de 350, 350 dossiers en attente à l'Office. Alors, il va falloir les traiter, les reprendre à la Société à l'étape où ils sont rendus pour pouvoir les traiter. Puis, moi, je pense qu'il va falloir aussi être soucieux d'accélérer le processus, d'aller un peu plus vite, là, tout en considérant cependant — M. le Président, je pense que c'est important de le noter — que ces programmes s'insèrent dans un processus plus large, quand même, qui est un processus d'adaptation ou de réadaptation, je dirais.

Un programme d'adaptation de véhicules, aussi bien à la SAAQ qu'à l'Office, c'est un élément d'un processus plus large qui vise à assurer la réadaptation de personnes handicapées. Donc, il faut le voir comme ça, aussi. Et, quand on parle de délais trop longs, c'est peut-être parce qu'on cible uniquement cette dimension-là: adaptation de véhicules. L'adaptation de véhicules, ça fait partie d'un processus. Une personne handicapée qui va en arriver à avoir un véhicule adapté, elle n'a pas simplement fait une demande visant à avoir un véhicule adapté. Elle s'est inscrite, aussi, dans un processus plus large de réadaptation. Et donc, l'adaptation de son véhicule est un des éléments de ce processus de réadaptation. Donc, ça n'implique pas uniquement cet élément-là. Ça veut dire qu'elle a eu des contacts avec des ergothérapeutes, avec des physiothérapeutes, bon, pour surmonter dans toute la mesure du possible son handicap, et l'adaptation du véhicule s'inscrit dans ce processus-là.

Et je suis conscient que, une fois qu'on aura harmonisé les programmes, il faudra que la Société demeure constamment attentive à toute la dimension des délais. Je sais, étant député depuis longtemps — le député de Pontiac aussi, il n'est pas récent, il n'en est pas à sa première élection — on sait très bien que, aussi bien concernant l'Office que concernant la Société de l'assurance automobile, la dimension des délais revient souvent. Quand des personnes viennent nous voir à nos bureaux de comté, souvent c'est parce que les choses traînent en longueur, ça ne va pas assez vite à leur convenance, et qu'il faut faire des interventions à cet égard.

Par conséquent, moi, je pense que ou il faut harmoniser ou il faut que les programmes soient gérés par un seul organisme. Ça m'apparaît une bonne décision. Mais c'est clair qu'il va falloir aussi être très attentif, à la Société, à toute la dimension des délais et faire en sorte que les délais soient les plus courts possible, les plus brefs possible. Il doit y en avoir des délais, c'est bien évident, il faut qu'un dossier soit traité correctement puis que le processus de réadaptation se déroule normalement, mais il faut faire en sorte que ces délais, quand même, soient les plus courts possible, en tenant compte de toutes les dimensions du problème.

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors sur ce, M. le député de Pontiac.

Modalités des programmes transférés

M. Middlemiss: Oui, peut-être. C'est des questions d'ordre général. Le ministre a indiqué que, le 1er juillet prochain, la Société prendra charge des programmes actuels, et ça veut dire que les deux programmes vont continuer. Dans le cas des vignettes, l'Office des personnes handicapées émet des vignettes qui sont amovibles. La Société de l'assurance automobile, c'est quelque chose qui est sur la plaque d'automobile et c'est réservé pour celui qui a un permis de conduire. Est-ce que les deux programmes vont continuer tel quel et les gens auront le choix de choisir, comme la personne qui veut avoir celui qui était donné par l'Office des personnes handicapées? Et, à ce moment-là, ça va être fait gratuitement comme c'est fait présentement?

● (15 h 30) ●

M. Brassard: Oui. Tout à fait. C'est ça le choix qu'on fait parce qu'on ne veut pas, en supprimant les chevauchements, les doublons, en faisant en sorte qu'il y ait un seul organisme qui gère les programmes de cette nature-là, on ne veut pas rebâtir ou refaire les programmes de cette nature-là. On ne veut pas rebâtir ou refaire les programmes en catimini, je dirais, en quelque sorte, en vase clos, sans s'assurer que les organismes concernés auront été consultés. Donc, c'est pour cette raison-là que les programmes tels quels, intégralement, vont s'appliquer. Il n'y aura pas de changement ni dans les critères ni dans les modalités, et donc ce sera au choix de la personne handicapée.

Après ça, on va enclencher cependant un processus de consultation, de concertation pour en arriver à harmoniser les programmes. Mais je ne sais pas à quoi ça va aboutir, là. J'imagine qu'on va retenir ce qu'il y a de bon dans les deux, qu'on va aboutir à un programme qui va regrouper les éléments les plus intéressants des deux programmes, mais les personnes intéressées vont être consultées, elles vont avoir leur mot à dire. Pour le moment, il n'y a rien de changé. La seule chose qui change, c'est sur le plan administratif, c'est que c'est la Société qui applique les deux programmes.

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

Recours en cas de refus d'une demande de vignette de stationnement

M. Bissonnet: Une sous-question d'ordre général pour pas intervenir à l'article. En vertu de l'article 3, il y a un droit d'appel de 60 jours dans le cas d'adaptation d'un véhicule. Lorsqu'il s'agit d'une demande d'un citoyen pour une vignette et que ça lui est refusé, est-ce qu'il y a un droit d'appel?

M. Brassard: Non. Pour la vignette, il n'y avait pas de droit d'appel.

M. Bissonnet: Il n'y a pas de droit d'appel?

M. Brassard: Non, il n'y en avait pas. Il y a un droit de révision en vertu du Code, mais il n'y avait pas de droit d'appel comme tel pour l'adaptation.

M. Bissonnet: Le droit de révision, ça va être révisé par qui?

M. Brassard: C'est un processus purement administratif.

M. Bissonnet: Ça va être vérifié à l'intérieur de la Société de l'assurance automobile?

M. Brassard: À l'interne, oui.

M. Bissonnet: Le personnel qui est à l'Office des personnes handicapées, est-ce qu'il est transféré à la Société de l'assurance automobile?

M. Brassard: Non. C'est la Société qui a déjà du personnel, puisqu'il y a déjà un programme à la Société. Est-ce qu'on va devoir augmenter les effectifs? Ça reste à voir là.

M. Bissonnet: Parce que je m'imagine que le personnel qui est à l'Office est spécialisé dans ces domaines de vignettes là, évidemment, de façon courante. Moi, les cas de comté que j'ai, c'est des personnes qui font des demandes de vignettes puis qui ne les obtiennent pas puis qui viennent nous voir avec des rapports médicaux, qu'on appelle, puis... En fait, en ce qui a trait à l'adaptation, c'est plus spécialisé, ça. Je n'en ai jamais eu, mais, au niveau des vignettes, beaucoup de personnes qui ont des refus... Et puis, évidemment, s'il y a des personnes qui vont à l'extérieur, il y a des États, particulièrement aux États-Unis, qui aiment mieux avoir une vignette sur la voiture que sur la licence. Il y a toujours cet aspect-là qui est différent par rapport à nous autres et il y en a beaucoup de personnes qui sont handicapées, et ces vignettes-là leur servent quand elles sont à l'extérieur. Je porte une attention là-dessus.

M. Brassard: Ça, c'est des éléments, je pense, qui vont mériter d'être examinés dans le processus de consultation.

M. Bissonnet: Mais qu'est-ce qu'ils vont faire, M. le ministre, les employés qui... Il devait y avoir plusieurs employés à l'Office des personnes handicapées.

M. Brassard: Il y en a combien à l'Office?

M. Bissonnet: Il n'y a personne ici de l'Office?

M. Brassard: Il y a combien de personnes à l'Office qui sont affectées aux programmes et vignettes et adaptation de véhicules?

Une voix: Il y en avait trois.

M. Brassard: Je vous signale que ce sont des membres de l'Office des personnes handicapées.

Une voix: Des gens de l'Office puis de la Société.

M. Brassard: Et de la Société.

M. Bissonnet: Il n'y aurait pas intérêt à ce que ces personnes-là soient transférées à la Société de l'assurance automobile? À moins qu'il y ait un besoin de ce personnel-là pour d'autres chose à l'Office des personnes handicapées, mais vous avez une expertise qui est importante, là.

M. Brassard: C'est ce qu'on va voir avec l'Office. Est-ce que l'Office en a vraiment besoin de ces effectifs-là pour les affecter à d'autres fonctions? On fait signe que oui, on opine du bonnet...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: ...parce que probablement qu'il y a un manque d'effectifs à l'Office manifeste. Alors, je suis convaincu qu'on va essayer de leur trouver des fonctions.

Pour ce qui est de la Société, il y en a un certain nombre qui sont affectés à ces programmes-là. Il s'agira de voir est-ce qu'il y a lieu d'augmenter les effectifs. On verra! Mais ce qu'il faut dire cependant, c'est qu'on va faire tout ça aussi en étroite coopération avec l'Office. L'Office transfère ses programmes, mais l'Office n'est pas indifférent à ce qui va se passer. Sa mission...

M. Bissonnet: Les demandes de personnes handicapées pourraient se faire dans tous les bureaux de la Société de l'assurance automobile.

M. Brassard: Oui. Ça, là-dessus, je pense que c'est un avantage parce que la Société est mieux implantée à travers le territoire québécois que l'Office. Alors, les bureaux, les centres de services de la Société vont servir de porte d'entrée pour les demandes.

Une voix: Les bureaux des députés...

M. Brassard: Probablement que ça aura ça pour effet.

Le Président (M. Lachance): M. le député de Pontiac.

Admissibilité au programme d'adaptation de véhicules

M. Middlemiss: Oui. Pour revenir à l'adaptation des véhicules, le ministre indiquait tantôt que — c'est peut-être l'expérience de la Société de l'assurance automobile — il y avait une période de réadaptation des personnes. Si la personne n'est pas une accidentée de la route, et que cette personne-là est prête, et que tout ce dont elle a besoin c'est

de faire adapter son auto, il n'y a pas de période là. À ce moment-là, il n'y aura pas de prérequis pour ces gens-là.

M. Brassard: Oui, généralement ce qui arrive — écoutez, je ne suis pas un expert en la matière mais — quand une personne est accidentée et qu'elle est handicapée, si le handicap est permanent, il y a quand même tout un processus de réadaptation qui est enclenché à la Société non pas pour arriver à supprimer son handicap, le handicap persiste, mais pour améliorer quand même. Il y a de l'amélioration possible avec des traitements de physiothérapie, par exemple, et souvent c'est en cours de processus que là il y a une évaluation qui se fait et que là on juge que la personne est en mesure de pouvoir disposer d'un véhicule adapté.

En gros, c'est un cheminement, et, à un moment donné de ce cheminement ou de ce processus-là, on évalue la situation et on constate le besoin, et la demande d'un véhicule adapté devient pertinente, et là on y donne suite. Souvent, ce processus-là de réadaptation peut durer deux ans, et c'est peut-être à mi-chemin, après un an, que là on en arrive à conclure que le véhicule adapté peut être accordé.

Alors, si on regarde tout ça, peut-être qu'on arriverait à conclure en disant, bon, bien, que ça a pris un an avant qu'il ait un véhicule adapté, ce qui n'est pas une conclusion correcte. C'est qu'il y a eu d'abord des traitements qui ont eu lieu, puis le véhicule est devenu à ce moment-là pertinent.

M. Middlemiss: Présentement, M. le Président, je comprends que la Société de l'assurance automobile s'occupe de la réadaptation de ceux qui sont blessés dans des accidents d'auto. Les gens qui viennent au monde avec un handicap, présentement, aujourd'hui, est-ce que vous allez vous occuper de ça dorénavant?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Présentement, c'est l'Office qui le fait.

M. Brassard: Présentement, c'est l'Office.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a des coûts? Il me semble que là vous allez prendre des gens qui ont un handicap naturel, et je comprends que vous le faites pour les accidentés parce que ça fait partie de l'assurance. De quelle façon? Est-ce qu'on va demander une compensation? Est-ce qu'on va charger des sous aux gens qui n'ont pas eu d'accident mais qui doivent avoir une réadaptation?

M. Brassard: D'abord, effectivement, vous comprenez bien les choses, actuellement, à la Société, c'est uniquement les personnes handicapées à la suite d'un accident d'automobile qui peuvent avoir accès au programme. À partir du moment où on intègre tout ça, c'est toute personne handicapée, alors pas nécessairement un handicap à la suite d'un accident d'automobile, qui pourra avoir accès au véhicule adapté.

Actuellement, pour ce qui est du programme d'adaptation de véhicules, en termes de coûts, c'est clair que ça va entraîner des coûts supplémentaires pour la Société. C'est bien évident. C'est que les coûts qui sont actuellement assumés par l'Office, c'est la Société qui va devoir les assumer. On les évalue à combien? Une couple de millions. C'est à peu près une couple de millions, disons autour de 2 000 000 \$ de plus que la Société devra assumer.

M. Middlemiss: C'est juste un transfert de l'Office à la Société. Dans le moment, on le paie ça. On le paie, ce 2 000 000 \$ pour les personnes?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. C'est juste un transfert.

M. Brassard: Oui, c'est ça. Disons que c'est un allégement budgétaire pour l'Office.

● (15 h 40) ●

M. Middlemiss: En d'autres mots, vous avez fait la distinction entre quelqu'un pour qui ça a pris un an pour avoir une auto adaptée à ses conditions, mais vous avez indiqué que des fois la période de réadaptation de l'individu lui-même a pris plus qu'un an. Ce n'est pas l'adaptation du véhicule en elle-même.

Mais, est-ce qu'on va réussir... J'ai lu, moi, qu'il y avait des périodes d'un an à trois ans de retard présentement. Est-ce que c'est vrai? Et, si c'est vrai, c'est quoi la cause? Et est-ce que c'est quelque chose qu'on va être capables de changer, une fois que c'est rendu à la Société, pour qu'on révisé la période au minimum possible pour les gens qui sont prêts?

(Consultation)

M. Brassard: En fait, à l'Office, il y a actuellement 350 dossiers en attente de traitement. Il y a environ 300 clients par année, il y a 350 dossiers en attente. Le problème, à l'Office, c'est un problème de nature budgétaire, il faut l'admettre, là. C'est qu'il y avait des enveloppes fermées pour ce genre de programme là, ce qui fait que, quand les budgets sont épuisés, bien, on attend le prochain budget. Alors, avec des enveloppes fermées, c'est clair que ça génère des listes d'attente.

Alors, il y a une liste de 350 dossiers qui vont être transférés à la Société. Ils sont à différentes étapes du processus, là, et la Société va devoir compléter le traitement de ces dossiers-là en même temps qu'elle recevra de nouvelles demandes. C'est dans ce sens-là que j'ai dit tantôt: Il faudra être très attentifs, à la Société, à réduire cette liste d'attente. Moi, je pense... Personnellement, je ne trouve pas ça normal qu'il y ait une liste d'attente aussi élevée. Il va falloir la réduire rapidement et puis se donner des processus de traitement des dossiers qui prévoient des délais qu'on pourrait qualifier, disons, de raisonnables.

Le Président (M. Lachance): Vous avez probablement constaté que la présidence était très permissive au niveau des remarques préliminaires, mais j'anticipe que ça va permettre peut-être d'accélérer nos travaux un peu plus tard à l'étude détaillée.

M. Middlemiss: Oui, M. le Président, et juste une dernière question. Le ministre a indiqué que les retards aujourd'hui, c'est parce que l'Office travaille avec un budget fermé. Dans le cas de la Société, ce n'est pas tout à fait la même chose. Donc, si c'est ça la seule et unique raison, on devrait avoir la solution, le fait que c'est rendu à la Société.

M. Brassard: Bien moi...

M. Middlemiss: La solution, c'est que, s'il n'y a pas de problème de budget, on va être capables de rencontrer... il n'y aura plus de liste d'attente, ainsi de suite. Parce que, si c'était une affaire de sous... On dit qu'avec la Société ça ne sera pas un obstacle, ça ne sera pas un embûche à l'exécution ou à une meilleure efficacité. Donc, on pourrait s'attendre que la liste va être éliminée très, très vite après que l'harmonisation va être faite, et je présume que c'est pour ça, l'harmonisation, c'est pour que les gens aient un meilleur service.

M. Brassard: Bien, moi, c'est clair, puis c'est comme ça que j'ai compris le projet de loi. Et, comme parrain du projet de loi, c'est clair que, une fois qu'on a adopté le projet de loi, si la situation à l'égard des personnes handicapées, aussi bien concernant l'adaptation des véhicules que des vignettes, n'est pas meilleure qu'avant, que ça ne s'est pas amélioré, bien, moi, je vais vous dire, comme parrain du projet de loi, je n'aurai pas atteint l'objectif que je me suis fixé, c'est clair. On n'adopte pas un projet de loi pour laisser les choses telles qu'elles sont, sachant qu'il y a des lacunes dans la situation à corriger. Alors, si on fait ça, moi, comme législateur, c'est parce que je vise comme objectif une amélioration de la situation, un programme mieux adapté avec les ressources appropriées pour répondre à la demande.

Le Président (M. Lachance): C'est bien?

M. Middlemiss: Oui, c'est bien, M. le Président.

Étude détaillée

Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec

Le Président (M. Lachance): Merci. Alors, nous sommes maintenant à l'étape de l'étude détaillée et nous allons prendre en considération chacun des 16 articles du projet de loi n° 122.

Article premier, M. le ministre.

M. Brassard: À l'article premier, il s'agit justement de donner le pouvoir habilitant, en quelque sorte,

à la Société d'établir un programme d'adaptation de véhicules en vue de permettre aux personnes handicapées de conduire un véhicule ou d'y avoir accès.

Donc, comme notion de personnes handicapées, le concept large de la personne handicapée n'est pas uniquement la personne handicapée à la suite d'un accident d'automobile.

M. Middlemiss: La question que j'étais pour vous poser, M. le Président, c'est de quelle façon vous avez fait ça pour les gens qui étaient handicapés suite à un accident d'auto? Est-ce qu'il y en avait un des a, b, c... C'était où ça que vous...

M. Brassard: C'étaient des victimes d'accidents d'automobiles.

M. Middlemiss: O.K. N'importe...

M. Brassard: Alors, à ce moment-là, à partir du moment où c'était une victime d'accident d'automobile, on pouvait se voir autorisé à... Ça faisait partie du régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels. Alors, on pouvait à partir de là prévoir un programme d'adaptation de véhicules.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 1 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 2, M. le ministre.

M. Brassard: C'est la définition de la personne handicapée. Alors, on réfère à la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. On réfère à une loi existante, c'est-à-dire: «Toute personne limitée dans l'accomplissement d'activités normales et qui de façon significative et persistante est atteinte d'une déficience physique ou mentale ou qui utilise régulièrement une orthèse, une prothèse ou tout autre moyen pour pallier à son handicap.» Ça, c'est ce qu'on retrouve dans la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. Alors, c'est cette définition-là qui va se retrouver également dans la loi de l'assurance automobile.

M. Middlemiss: La seule confusion, c'est deux «g» dans les deux cas qui réfèrent à deux différentes lois.

M. Brassard: Oui. C'est deux différents articles. Oui, c'est vrai. Le paragraphe g.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 2 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 3.

M. Brassard: C'est le droit d'appel dont on parlait tantôt, dont le député de Jeanne-Mance, je pense, parlait tantôt. Alors là, évidemment, auparavant c'était la Commission des affaires sociales, mais avec la réforme des tribunaux administratifs ce sera le Tribunal administratif du Québec. Le délai est maintenu, c'est 60 jours également.

Le Président (M. Lachance): Ça va, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Le fait que ça change pour le Tribunal administratif, on s'attend d'avoir les mêmes modalités, les mêmes 60 jours. C'est...

M. Brassard: Oui. Même la jurisprudence...

(Consultation)

M. Brassard: Il y a plus loin un article transitoire. Étant donné que la loi est adoptée mais que le Tribunal administratif n'est pas encore sur pied, pendant la période transitoire ce sera comme par le passé, c'est la Commission des affaires sociales qui va être le tribunal d'appel.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Code de la sécurité routière

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 4

M. Brassard: Là ça concerne les vignettes. Le programme de vignettes d'identification de la Société va être unifié avec celui des vignettes amovibles présentement administré par l'Office. On va élaborer un nouveau programme.

(Consultation)

M. Middlemiss: M. le Président, c'est que, dans le Code de la sécurité routière, on dit que c'est une vignette de contrôle ou une vignette d'identification.

M. Brassard: D'identification.

M. Middlemiss: On dit d'enlever «une vignette d'identification» C'est quelle partie qui est d'identification? Pourquoi que l'on...

M. Brassard: C'était la vignette qui allait sur la plaque d'immatriculation. C'était ça la vignette d'identification.

M. Middlemiss: Donc, ça veut dire que celle-là va partir?

M. Brassard: Dans l'avenir, effectivement, on veut en arriver à supprimer ce genre de vignettes pour privilégier la vignette amovible. Donc, il y a lieu de...

M. Middlemiss: Et c'est ça qui devient la vignette de contrôle?

M. Brassard: Ça serait le seul type de vignettes pour les personnes handicapées.

• (15 h 50) •

M. Middlemiss: Donc, c'est une décision qui a été prise. Entre les deux vignettes qu'on a présentement, on a décidé que ça serait la vignette amovible. C'est avec le consentement des personnes concernées?

M. Brassard: On allait vers ça. Déjà, il y avait un cheminement. On s'engageait dans cette voie-là et il y avait un assez large consensus dans les milieux concernés.

M. Middlemiss: Donc, ça veut dire que celle de l'Office qui ne coûte pas un sous, ça va continuer à ne rien coûter du tout pour les personnes?

M. Brassard: Ça, c'est une autre affaire.

M. Middlemiss: Ah! ça, c'est une autre affaire.

M. Brassard: Pas nécessairement. Il y aura probablement quand même une tarification. Actuellement, pour ce qui est de la vignette d'identification, il y en a une, tarification de la Société: 8 \$ pour la première fois et 4 \$ pour le renouvellement.

M. Middlemiss: C'est 8 \$ pour la première fois, pour deux ans, ensuite 4 \$ pour le renouvellement. Est-ce que ça va être du même ordre de grandeur?

M. Brassard: Est-ce que ce sera du même ordre? On peut le présumer, mais il n'y a pas de décision de prise.

Le Président (M. Lachance): C'est déterminé par règlement, ça?

M. Brassard: Oui. Ça va faire partie de la consultation.

M. Middlemiss: Parce que, si on regarde...

M. Brassard: Ça existe ailleurs. Ce n'est pas nouveau. Dans beaucoup d'États américains, ce genre de programme de vignettes est assorti aussi d'une tarification.

M. Middlemiss: Sauf que, dans le système qu'on a présentement, il y en a à peu près 70 000 qui ont été émises par l'Office et de l'ordre de 4 000 par la Société de l'assurance automobile du Québec. Et ça veut dire que...

M. Brassard: C'est pour ça que, quand vous me demandez quelle sera la tarification, ce n'est pas nécessairement la tarification actuelle de la Société qui sera la bonne. En fait, on aura comme objectif d'assurer dans toute la mesure du possible l'autofinancement du programme. Un programme comme celui-là, on l'évalue à autour de 300 000 \$ en terme de coût. Compte tenu du nombre de vignettes émises, on va en arriver à prévoir une certaine tarification raisonnable.

M. Middlemiss: Vous avez certainement reçu la lettre de la Confédération des organismes de personnes handicapées du Québec qui, dans le deuxième, dit: «Nous sommes heureux qu'il y ait enfin un émetteur unique pour les vignettes de stationnement. Là où le bât blesse, c'est quand l'article du projet de loi mentionne l'association de coût à l'émission de cette vignette.» Donc, il semblerait que c'est là où le bât blesse. Avant, l'Office, avec un budget fermé, leur donnait ça gratuitement. La SAAQ, avec un budget ouvert, va leur charger pour la vignette. Il semblerait que c'est quelque chose que vous allez discuter avec ces gens-là avant...

M. Brassard: Oui, ça va faire l'objet d'une discussion.

M. Middlemiss: Mais c'est déjà décidé qu'il va y avoir un coût, qu'importe.

M. Brassard: L'intention est d'essayer d'en arriver, dans toute la mesure du possible, à un certain autofinancement d'un programme comme celui-là. Maintenant, quels seront les tarifs? Moi, je pense qu'on peut en arriver à des tarifs très, très raisonnables, très abordables en jouant, par exemple, sur la durée de la vignette en terme de validité. Si une vignette est valide pour trois ans, par exemple, c'est clair que ça va entraîner des coûts moindres. Alors, il y a tout ça qui mérite d'être examiné et qui va faire l'objet de discussions avec les concernés. C'est un élément d'un nouveau programme à concevoir. Ça va faire l'objet de discussions également avec les organismes représentatifs. Je connaissais déjà l'opinion. C'est évident.

Le Président (M. Lachance): Je vous rappelle que nous sommes à l'article 4 et que ce dont vous venez de parler réfère à d'autres articles du projet de loi. Est-ce que l'article 4 est adopté?

M. Middlemiss: Sauf qu'on parlait de vignettes.

M. Brassard: Oui, c'est ça. On parlait de vignettes.

Le Président (M. Lachance): Mais en ce qui concerne la tarification.

M. Middlemiss: Si on réussit à discuter de l'article 8 avant qu'on y arrive, M. le Président, vous allez voir

que ça ne sera pas un obstacle parce que, en d'autres mots, on peut en parler et en discuter autant qu'on veut aujourd'hui, c'est définitif qu'il va y avoir un coût.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Un coût qui va être raisonnable. Tu sais, si c'est 8 \$, c'est 560 000 \$, basé sur les 70 000 vignettes qui existent, et, si c'est 4 \$, on parle de 280 000 \$ de plus que les personnes handicapées... Donc, ce n'est pas l'État qui va payer pour, c'est la personne elle-même.

M. Brassard: Oui, mais ça, c'est le système actuel pour ce qui est de la Société qui émet pas mal moins de vignettes que l'Office. À partir du moment où on regroupe tout ça, ça va avoir des effets sur les coûts.

M. Middlemiss: Ça va être moins cher d'abord. Moins cher?

M. Brassard: Bien, je pense que ça peut en arriver à des coûts moindres. En supposant que, par exemple, la vignette est valide pour trois ans, on peut penser que ça va tourner autour de 2 \$ par année, ce qui m'apparaît être un coût raisonnable. Ce qu'on vise, c'est l'autofinancement. Alors, donc, à partir du moment où on atteindra l'autofinancement, il n'est pas question de commencer à faire des profits avec un programme comme celui-là. Moi, ce que je peux dire, comme ministre responsable de la Société, c'est que je peux m'engager à faire en sorte que la tarification qu'on va concevoir visera l'autofinancement et qu'on va s'assurer que ça n'excède pas les coûts d'administration du nouveau programme. Ça vise simplement à assurer l'autofinancement.

M. Middlemiss: En d'autres mots, ça va être différent. Aujourd'hui, c'est la Société qui assume ces coûts-là; tantôt, ça va être l'utilisateur-payeur. C'est ça que vous nous dites.

M. Brassard: C'est le cas présentement pour les vignettes de la Société.

M. Middlemiss: Oui, non, mais je parle des personnes handicapées, là. C'est 4 000, ça, là. Moi, je parle des personnes handicapées. Il y en a 70 000. Puis vous avez mentionné tantôt qu'on transfère un budget de 2 000 000 \$. C'est 2 000 000 \$, là, que ça coûte à l'Office.

M. Brassard: Ça, c'est pour les véhicules adaptées, ça.

M. Middlemiss: Les véhicules adaptés. O.K. Puis c'est combien d'abord le budget que l'Office a pour les vignettes?

M. Brassard: À l'Office?

M. Middlemiss: L'émission de 70 000 vignettes.

M. Brassard: Pour le programme de vignettes.

(Consultation)

M. Middlemiss: Ça vous coûte combien?

Des voix: ...

M. Brassard: Ah, bien, il n'y a pas de coût. Non, mais en termes de coût de fonctionnement?

Des voix: ...

M. Brassard: C'était des effectifs.

Des voix: ...

Le Président (M. Lachance): Alors, si vous voulez...

M. Brassard: 15 \$.

M. Middlemiss: On parle de 1 000 000 \$ global, là, depuis le début, pour les 70 000.

Le Président (M. Lachance): On risque d'avoir des problèmes si on continue comme ça étant donné...

M. Middlemiss: O.K. Non, c'est correct. Non, non. Ha, ha, ha!

M. Brassard: Oui, oui, excusez-moi. Je vais répéter. Nous, ce qu'on vise, là, à la Société à partir du moment où on unifie les programmes de vignettes, là, c'est qu'on pense que ça va tourner autour de 300 000 \$ de coûts de fonctionnement. Donc, ce qu'il y aura à financer, là, c'est à peu près autour de 300 000 \$.

M. Middlemiss: O.K. Ce qui est 300 000 \$ de plus pour les personnes handicapées aujourd'hui qui ont la vignette amovible. O.K.

M. Brassard: Sauf pour les vignettes d'identification permanentes où, là, déjà ils paient.

M. Middlemiss: Ah oui, oui. Je ne parle pas des personnes handicapées. Le système qu'on a, c'est 4 000.

M. Brassard: Il y a une contribution qui va être demandée, oui, une contribution raisonnable.

M. Middlemiss: Ça fait partie du coût de l'immatriculation pour quelqu'un qui veut avoir ça sur sa plaque pour conduire. Je parle de ceux qui... Il y a des gens qui n'ont même pas de permis de conduire, mais qui vont avoir des vignettes quand même.

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: C'est bien

Le Président (M. Lachance): Article 4, adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Article 5.

M. Brassard: Alors, c'est l'article, on en parlait depuis le début, là, depuis un certain temps...

M. Middlemiss: Oui, c'est l'article... Oui.

M. Brassard: ...qui permet la tarification.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 5 est adopté?

• (16 heures) •

M. Middlemiss: Regardez, O.K. C'est clair. J'étais pour suggérer, moi, que le deuxième paragraphe: «Cette vignette est délivrée sur paiement des frais fixés par règlement», ça soit... Parce que les gens sont contre ça et présentement, aujourd'hui, les gens concernés ne paient pas un sou, sauf que le ministre semble avoir été très catégorique: Il va falloir que ça s'autofinance. Et, dans ce contexte, j'assume que le ministre va dire: Non, on garde cet article-là, et, dans les circonstances, ça va être sur division.

Le Président (M. Lachance): L'article 5 est adopté sur division. Article 6. M. le ministre. C'est un article de concordance.

M. Brassard: Oui, c'est un article de concordance.

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

M. Brassard: Adopté.

M. Middlemiss: Adopté

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 7.

M. Brassard: C'est aussi une modification de concordance au Code de la sécurité routière.

(Consultation)

M. Brassard: Étant donné que l'Office n'aura plus de programme de vignette, il faut supprimer l'article en conséquence. C'est une concordance.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 7 est adopté?

(Consultation)

M. Middlemiss: Le deuxième paragraphe, c'est quoi dans le 388? Dans quelle partie? Est-ce que c'est: «d'une vignette amovible délivrée par l'Office des personnes handicapées»?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Par la suppression du deuxième paragraphe.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Mais il n'y en a plus de vignette d'identification maintenant. Et le premier alinéa, c'est ça.

M. Brassard: Conformément à l'article 11, oui. Ça demeure. La vignette d'identification va continuer d'exister, mais elle va s'adresser à tout le monde, pas uniquement aux victimes d'accidents, aux handicapés permanents.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 7 est adopté?

M. Brassard: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 8.

M. Brassard: Ça aussi, c'est de la concordance. On prévoit le pouvoir réglementaire de fixer les conditions, les modalités de la vignette qui est prévue à l'article 11, la vignette d'identification.

M. Middlemiss: Le 77 dit quoi maintenant? La troisième ligne?

(Consultation)

M. Brassard: «Apposer des vignettes de contrôle», point.

M. Middlemiss: Est-ce que ça va être encore sur les plaques d'immatriculation? Il me semblait qu'on m'avait dit que c'était pour être amendé.

M. Brassard: Ça ne sera plus sur les plaques.

M. Middlemiss: Il n'y en aura plus.

M. Brassard: Ça va être des vignettes de contrôle mais amovibles.

M. Middlemiss: Ici, on dit: «Déterminer les endroits sur la plaque d'immatriculation où doivent être apposées les vignettes de contrôle».

(Consultation)

M. Brassard: On garde «vignette de contrôle», «Vignette d'identification» est enlevé.

M. Middlemiss: O.K. Peut-être qu'on aurait dû poser la question au tout début. Est-ce qu'il y avait deux vignettes sur une plaque? Celle qu'on enlève, là...

M. Brassard: C'est la vignette d'identification sur la plaque.

M. Middlemiss: «Identification», ça montre une personne handicapée. Et l'autre vignette, c'est un peu comme la vignette qu'on avait sur la plaque, là, nous autres aussi, qu'on n'a plus non plus, là.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: Ah! O.K.

M. Bissonnet: Mais est-ce qu'ils vont garder la vignette...

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

M. Bissonnet: ...dans la voiture, là, la vignette qu'ils ont actuellement qui n'est pas sur la plaque? Est-ce qu'ils vont en avoir une, vignette comme ça?

M. Brassard: Oui, oui. Ça, c'est ce qu'on appelle la vignette amovible. Ça va être ça les vignettes qui vont être en vigueur.

M. Bissonnet: Ça continue, ça.

M. Brassard: Oui.

M. Bissonnet: Merci.

Le Président (M. Lachance): Ça va, sur l'article 8?

M. Middlemiss: Il va y en avoir encore deux, là. En d'autres mots, il va y avoir encore la vignette sur la plaque de...

(Consultation)

M. Middlemiss: La vignette amovible, elle va être où, là?

(Consultation)

M. Brassard: La vignette d'identification, elle, va disparaître. C'est celle qui se retrouve sur la plaque. La vignette de contrôle va continuer d'exister.

M. Middlemiss: De contrôle, c'est celle avec un pictogramme... Non?

M. Brassard: Certains véhicules...

M. Middlemiss: C'est quoi?

Une voix: Celle qui va sur la plaque.

M. Middlemiss: Bien non! Elle va être sur la plaque. Ils disent que ça va être sur la plaque encore. Là, je ne comprends plus, là, moi.

(Consultation)

M. Brassard: Il n'y aura plus de vignette sur la plaque.

Une voix: Ah non?

M. Brassard: Non, il n'y en aura plus de vignette sur la plaque. Ça va être des vignettes amovibles.

M. Middlemiss: O.K. Donc, dans l'article 77 — c'est ça que je disais, moi — on disait: «Déterminer les endroits sur la plaque d'immatriculation où doivent être apposées les vignettes de contrôle.» La vignette d'identification est partie. Ça, c'était le pictogramme d'une personne handicapée, une chaise roulante, ou des choses comme ça, un fauteuil roulant.

(Consultation)

M. Brassard: «Vignettes de contrôle», ça ne concerne pas les personnes handicapées, tout simplement. C'est autre chose. «Déterminer les endroits sur la plaque d'immatriculation où doivent être apposées les vignettes de contrôle», ça s'arrête là. Mais les vignettes de contrôle, ça ne concerne pas les personnes handicapées. Les camions, par exemple.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Pour permettre à des camions, par exemple, venant de l'étranger, à la suite d'accord de réciprocité, de pouvoir circuler en province, il y a une vignette de contrôle. Mais ça ne concerne pas les personnes handicapées.

M. Middlemiss: C'est dans le Code de la sécurité routière.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Lachance): Ça va pour l'article 8? L'article 8 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Article 9? Est-ce que vous avez terminé avec l'article 8?

M. Middlemiss: Le second alinéa, là, de l'article 8, paragraphes 20° et 22°.

● (16 h 10) ●

M. Brassard: Oui, c'est parce qu'on fait une simplification. On simplifie les choses. Les trois pouvoirs réglementaires de 20°, 21° et 22°, on en fait une synthèse dans un seul alinéa. Et la consultation, quand on parle d'harmonisation ou de nouveaux programmes unifiés, va se faire sur cette base-là, à partir de là.

M. Middlemiss: Très bien.

Le Président (M. Lachance): Alors, l'article 8 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 9.

M. Brassard: Ça aussi, c'est de la concordance. On abroge l'article 30.1 de la loi sur les droits des personnes handicapées. Parce que l'article 30.1 donnait pouvoir à l'Office de mettre en oeuvre et d'initier des programmes concernant les vignettes. Alors, on abroge.

Le Président (M. Lachance): L'article 9 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Loi sur la justice administrative

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 10.

M. Brassard: Ça aussi, c'est un article de concordance — ça concerne cependant la Loi sur la justice administrative — pour établir que le recours contre une décision sur l'adaptation d'un véhicule est instruit et décidé par une formation de deux membres dont l'un est avocat, l'autre médecin du Tribunal administratif du Québec appartenant à la section des affaires sociales, ce qui remplace la Commission des affaires sociales.

M. Middlemiss: Très bien.

Le Président (M. Lachance): L'article 10 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 11.

M. Brassard: C'est toujours la Loi sur la justice administrative et c'est une concordance également pour

ajouter à la liste des recours qui sont entendus par la section des affaires sociales, ceux qui sont formés en vertu de l'article 16.4 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, c'est-à-dire le programme d'adaptation de véhicules.

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Lachance): L'article 11 est adopté? Adopté.

Dispositions transitoires

L'article 12.

M. Brassard: C'est ça, l'article 12, qui est de nature transitoire. Jusqu'à ce que le Tribunal administratif soit en place et en état de fonctionner, c'est toujours la Commission des affaires sociales qui sera l'instance d'appel.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 12 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 13.

M. Brassard: Alors, c'est ça, là, c'est toujours pour la phase transitoire. C'est que d'ici à ce que, à la suite d'une consultation et d'une concertation, il y ait un nouveau programme unifié, c'est la Société qui applique les programmes de l'Office dans l'état où ces programmes sont et les dispositions réglementaires prises pour leur application.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 13 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 14.

M. Brassard: C'est une disposition qui est aussi de nature transitoire. Elle prévoit que le règlement administré par la Société de l'assurance automobile, en vertu de l'article 11 du Code de la sécurité routière, demeure en vigueur jusqu'à son remplacement par un nouveau règlement pris en vertu du nouveau pouvoir habilitant qu'on a prévu au paragraphe 20° de l'article 678 du Code. Ça concerne le Règlement sur les vignettes d'identification.

M. Middlemiss: Ça, c'est le décret. Il n'a pas changé depuis 1987. Mais ça va changer maintenant.

M. Brassard: Ça aussi...

M. Middlemiss: Avec l'harmonisation, ça va être...

M. Brassard: ...avec l'harmonisation, ça fait partie de la consultation qui va conduire à un programme unifié.

(Consultation)

M. Middlemiss: Je pense que c'est peut-être à ce moment-ci que je peux soulever ça. C'est bien, on va donner des vignettes, et ainsi de suite, mais, avec tout ça, est-ce qu'on va avoir — et je sais que ce n'est pas nécessairement la responsabilité de la Société ou du ministère, et ainsi de suite — un meilleur contrôle de s'assurer... Parce que souvent on va voir des gens qui se stationnent dans des stationnements qui sont réservés pour les personnes handicapées. J'aimerais aussi peut-être en parler, il y a des personnes... Des personnes aveugles ont demandé, peut-être, d'être aussi considérées pour avoir droit à une vignette parce qu'elles disent qu'elles-mêmes des fois, les personnes aveugles, mêmes accompagnées, ont certains problèmes de sécurité.

M. Brassard: On va les consulter d'ailleurs les personnes aveugles.

M. Middlemiss: Y «a-tu» des moyens?

M. Brassard: Évidemment, ça dépend toujours des services policiers dans les diverses municipalités qui doivent veiller au respect de ces... On a augmenté les amendes aussi quand on a adopté le nouveau Code de la sécurité routière pour que ça puisse avoir un effet incitatif. C'est clair qu'il faut se fier d'une certaine façon au service policier pour que soient respectées ces dispositions-là, mais effectivement il y a une certaine délinquance.

M. Middlemiss: Une fois que ça va être harmonisé, peut-être que la Société pourra faire un genre de campagne de publicité pour sensibiliser plus les gens à ça.

M. Brassard: Tout à fait. D'ailleurs, ça fait partie de la planification de la Société.

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

M. Brassard: Adopté.

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté L'article 15.

M. Brassard: L'article 15 aussi, c'est de nature transitoire. C'est pour faire en sorte que les vignettes qui sont délivrées avant la date d'entrée en vigueur du nouveau règlement à venir demeurent valides jusqu'à la date de leur expiration. Alors donc, ce n'est pas à partir

de la mise en vigueur du nouveau règlement qu'elles vont être expirées, elles vont se continuer jusqu'à leur expiration, même après l'adoption du nouveau programme.

M. Middlemiss: Ils vont profiter de la cause grand-père.

M. Brassard: C'est ça, si on veut, oui.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'article 15 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. L'article 16

M. Brassard: Alors, ça concerne l'entrée en vigueur. Alors, c'est le 1er juillet. Les articles 4 à 7, ça concerne les vignettes amovibles, donc ça va entrer en vigueur à partir du nouveau programme.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 122, Loi modifiant la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec et d'autres dispositions législatives, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

M. Brassard: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Est-ce que l'ensemble du projet de loi n° 122 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

M. Brassard: Adopté.

Le Président (M. Lachance): Alors, il me reste à remercier M. le ministre ainsi que Mmes, MM. les députés pour leur collaboration. Comme la commission des transports et de l'environnement s'est bien acquittée de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

M. Brassard: M. le Président, avant que vous ajourniez.

Le Président (M. Lachance): Oui, M. le ministre.

M. Brassard: Je signale un fait, c'est qu'on vient d'adopter un projet de loi sans aucun papillon.

Le Président (M. Lachance): Ça, c'est rare. Les gens ont bien travaillé.

M. Middlemiss: C'est mieux que le dernier. Ha, ha, ha!

M. Bissonnet: C'est parce que vous avez pensé à ça longtemps.

M. Brassard: Ah oui! On y a réfléchi. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Lachance): Merci.

(Fin de la séance à 16 h 19)

