



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-CINQUIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi n° 12 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1)

Le mardi 26 novembre 1996 — N° 46

Président: M. Jean-Pierre Charbonneau

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le mardi 26 novembre 1996

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Robert Middlemiss	1
M. Jacques Brassard	1
M. Robert Middlemiss	2
Organisation des travaux	2
Étude détaillée	
Code de la sécurité routière	2
Champ d'application	3
Véhicules exemptés de l'immatriculation	9
Obtention de l'immatriculation	10
Conditions attachées à l'immatriculation	10
Dispositions pénales	11
Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire et permis de conduire	12
Délivrance des permis	22
Documents déposés	28

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Gabriel-Yvan Gagnon, président suppléant

Mme Margaret F. Delisle
Mme Fatima Houda-Pepin
M. Gérard R. Morin

- * M. Claude Gélinas, ministère des Transports
- * M. Claude Dussault, Société de l'assurance automobile du Québec
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 26 novembre 1996

Étude détaillée du projet de loi n° 12

(Seize heures dix-neuf minutes)

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

Est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Oui, M. Perron (Duplessis) est remplacé par Mme Charest (Rimouski); et M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par Mme Houda-Pepin (La Pinière).

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

Remarques préliminaires

M. Brassard: Non, Mme la Présidente. On a eu des consultations pendant 10 jours. Alors, non, je suis prêt à passer immédiatement à l'étude détaillée.

• (16 h 20) •

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

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: J'aurais certainement préféré, Mme la Présidente, si le ministre, vu qu'on a eu les consultations et qu'il a maintenant le fruit de sa réflexion, avant de commencer à étudier le projet de loi, à savoir où on a des... Je le remercie beaucoup, hein, on nous a donné des amendements à ça, sauf qu'il y avait de grandes orientations. Je pense que ça a été très bien au tout début de la commission, tu sais, des sujets, même, qui n'étaient pas nécessairement dans le projet de loi. Est-ce qu'on va attendre à la fin pour apprendre quel... Tu sais, est-ce qu'on va poser des gestes sur certaines choses? Je pense qu'on a eu une très bonne commission, je pense qu'on veut certainement, comme membres de l'opposition, bonifier si possible, mais on aime bien savoir où on s'en va. Est-ce qu'il y a des choses qui ont été complètement écartées? Et, si oui, qu'on nous le dise au tout début, pas attendre qu'on arrive à l'article, ou des choses comme ça. Ça, c'est dans un premier temps.

Dans un deuxième temps, vu qu'il y a quelques amendements, je suis certain qu'on va aborder, soit d'ici 18 heures ou immédiatement... J'aimerais bien qu'on puisse avoir peut-être une demi-heure pour regarder les premiers, au moins jusqu'à l'article 17 — je vois qu'il y

en a même à l'article 2 et l'article 5 — avant de commencer à regarder ça, de voir c'est quoi l'amendement, pour qu'on puisse être capable de procéder de façon, tu sais, que ça ne nous arrive pas juste sur le nez, qu'on ait eu la chance de regarder c'est quoi les changements qu'on apporte ici.

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

M. Jacques Brassard

M. Brassard: Bien, Mme la Présidente, essentiellement, les orientations n'ont pas été bouleversées ou modifiées de façon substantielle, c'est-à-dire les orientations qui avaient été énoncées au moment de l'adoption du principe du projet de loi, les trois grands sujets sur lesquels on apporte des modifications assez importantes: l'accès graduel à la conduite, la conduite avec facultés affaiblies, la conduite durant sanction, et un certain nombre, aussi, d'amendements sur les transporteurs. Cependant, vous le voyez par la série d'amendements ou de modifications qu'on y apporte, il y en a là-dedans, évidemment, qui sont des amendements mineurs, ou de concordance, mais il y en a un certain nombre — on les verra au fur et à mesure — qui visent à répondre à des attentes ou à des requêtes d'intervenants qui sont venus témoigner devant nous en commission. Ça indique bien qu'on a pris au sérieux cette consultation et qu'il y a un bon nombre de modifications qui sont le résultat, le fruit de la consultation.

Sur les sujets qui ne faisaient pas partie du projet de loi mais qui ont été largement discutés en commission durant la consultation, je vais être en mesure, évidemment, au cours de l'étude détaillée — pour le moment, je ne suis pas prêt à le faire — d'exprimer une position relativement au port du casque à vélo et relativement aussi au virage à droite sur feu rouge; je vais être en mesure d'exprimer une position très claire sur ces deux sujets-là, pas aujourd'hui mais en cours d'étude détaillée.

Quant à l'autre sujet qui ne se retrouve pas dans le projet de loi puis qui a aussi été abordé, particulièrement la première semaine de consultation, et qui concernait la Loi sur l'assurance automobile, ça, là-dessus, je pense que je l'ai exprimé assez clairement, c'est un projet de loi qui modifie le Code de la sécurité routière. Ce n'est pas un projet de loi qui modifie la Loi sur l'assurance automobile. Peut-être que, ultérieurement, il y aura un projet de loi qui portera sur cette loi-là mais là je n'ai aucun mandat du Conseil des ministres, pas plus que de l'Assemblée nationale, d'ailleurs, puisque, lors de l'adoption de principe, il n'y avait aucune modification sur la Loi sur l'assurance automobile. Donc, par conséquent, on a entendu des points de vue sur cette

question, mais il n'est pas du tout question, à ce stade-ci, d'apporter des amendements à la Loi sur l'assurance automobile. C'est vraiment le Code de la sécurité routière qui nous intéresse et le projet de loi ne porte que sur le Code de la sécurité routière. Alors, sur la Loi sur l'assurance automobile, je pense que les choses sont très claires, je ne fais que répéter ce que j'ai déjà exprimé préalablement. Sur les deux autres sujets qui ne se retrouvent pas dans le projet de loi n° 12 et qui ont été largement discutés en commission parlementaire, lors de la consultation, j'aurai l'occasion — et puis je pense qu'il est absolument nécessaire de le faire — d'exprimer ma position ultérieurement.

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

M. Robert Middlemiss

M. Middlemiss: D'accord. Mme la Présidente, je m'attendais à ce que, cette fois-ci, peut-être que, au moment des remarques préliminaires, on aurait le verdict du ministre. Avant la consultation, on a appris par la voie des médias qu'il y avait des sujets qui étaient là pour discussion mais que, déjà, on les avait repoussés du revers de la main. Donc, je m'attendais au moins qu'aujourd'hui, une fois qu'on a eu la chance d'étudier ces changements-là, peut-être on pourrait le faire ici dans un premier temps, à moins que la réflexion ne soit pas complétée et qu'il y ait une possibilité... Surtout dans le port du casque, il me semble que, s'il y a un sujet qui a réellement, réellement intéressé la population, c'est celui-là, et, à ce moment-là, il me semble que, du fait que ce n'est pas tous les ans qu'on ouvre, qu'on a un projet de loi sur le Code de la sécurité routière, le temps était certainement propice pour le faire. Mais, maintenant, c'est certainement le ministre qui est libre de nous annoncer lorsqu'il sera prêt, et je n'ai aucune objection en ce sens-là. Ça aurait été préférable là, on aurait au moins pu évaluer quel a été le fruit réel des consultations. Là, on ne sait pas trop, trop, on est encore un petit peu dans la brume, à savoir quelle va être la décision et à quel moment on va l'avoir.

Organisation des travaux

Mais, d'un autre côté, est-ce qu'on serait d'accord de nous permettre une demi-heure pour regarder les premiers amendements? Surtout les articles 2 et 5, qu'on va certainement avoir l'occasion de voir bientôt. Les autres, le fait que, après aujourd'hui, on a 2, 2.1, 5, 5.1, 14, 15, 16 et 17, après ce soir, on va certainement avoir le temps, avant de revenir en commission parlementaire, parce qu'on ne revient pas cette semaine, on revient seulement la semaine prochaine, donc on aura certainement adéquatement...

La Présidente (Mme Bélanger): On revient à soir.

M. Middlemiss: Non, non, après ce soir, j'ai dit.

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

M. Middlemiss: Après ce soir, nous ne revenons pas, et on aura certainement la chance de regarder les amendements. Donc, est-ce que ça serait possible d'avoir une suspension d'une demi-heure, pour regarder ça?

M. Brassard: Alors, à moins qu'on suspende les articles qui comporteront des modifications, des amendements, qu'on passe à l'étude des articles du projet de loi qui n'ont pas d'amendements — en tout cas, de notre côté, on n'avait pas l'intention de les amender — et qu'on suspende les articles en comportant, quitte à les reprendre ce soir. Il y a ça, puis si ça ne convient pas...

M. Middlemiss: Non, mais regardez, je peux...

M. Brassard: ...bien je n'ai pas d'objection, si cette suggestion-là ne convient pas, je n'ai pas d'objection à accorder une demi-heure pour regarder. Mais on pourrait passer outre quand on arrivera à ces articles-là, on pourra dire: Bon, bien, on les suspend, on y reviendra ce soir, par exemple, ou ultérieurement, puisqu'ils sont amendés.

M. Middlemiss: Je préférerais, moi, parce que pour réellement... Puis ce n'est pas pour les obstructions, ça, je vous le garantis, mais au moins, en voyant les amendements avant, on peut avoir une meilleure perspective de tout ce qui s'en vient. Et c'est pour ça que je préférerais, moi, avoir une demi-heure pour regarder ça et, disons, qu'on pourrait revenir à 17 heures et après ça...

M. Brassard: Pas d'objection.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux pour une demi-heure.

(Suspension de la séance à 16 h 27)

(Reprise à 17 h 1)

Étude détaillée

Code de la sécurité routière

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Le mandat est toujours de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 12, Loi modifiant le code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Alors, est-ce que nous sommes rendus à l'article 1? Oui?

Une voix: Oui.

Champ d'application

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 1, M. le ministre.

M. Brassard: Alors, l'article 1, on remplace le premier alinéa par celui qu'on peut lire dans le projet de loi. Et le texte actuel régit uniquement les chemins publics et non pas les chemins privés qui donnent accès à des chemins publics, pas plus, d'ailleurs, que les terrains de stationnement, par exemple de centres d'achats, qui donnent accès à des chemins publics. C'est, d'ailleurs, particulièrement à la demande des corps policiers, des services de police, qui souhaitent que le champ d'application du Code s'étende aussi aux chemins privés ouverts à la circulation publique. Alors, c'est vraiment les chemins privés mais qui donnent accès à des chemins publics, et aussi les terrains de centres commerciaux où le public est autorisé à circuler. Alors donc, ça étend le champ d'application du Code de la sécurité routière.

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

M. Middlemiss: Lorsqu'on parle de chemins privés, je comprends que, surtout dans des régions de villégiature, souvent il y a des gens qui avaient construit des chalets et maintenant, aujourd'hui, ils ont rénové puis ils ont des maisons. Mais le chemin, c'est encore un chemin privé. Donc, ça couvre ce genre de chemins là?

M. Brassard: Ça couvre les chemins privés qui s'ouvrent sur des chemins publics. Alors, vous avez un chemin privé. Si vous êtes sur un chemin privé qui donne accès à une route numérotée ou à un chemin public municipal, le Code va s'appliquer.

M. Middlemiss: Est-ce que ça...

M. Brassard: Il y a quand même plusieurs cas dans le Code actuel où plusieurs dispositions s'appliquent sur les chemins privés: abandon de véhicule, stationnement réservé à l'usage des personnes handicapées. Bon, il y a plusieurs dispositions dans le Code, actuellement, qui s'appliquent sur des chemins privés ou des terrains de stationnement de centres commerciaux, par exemple. Mais on veut que cette extension du champ d'application apparaisse très nettement et de façon très claire dans l'article 1, qui concerne le champ d'application.

M. Middlemiss: O.K. Oui. Mme la Présidente, est-ce que ça va s'appliquer, par exemple, à des chemins forestiers, des chemins miniers? Bien, c'est des chemins qui mènent à des chemins publics. Et, à ce moment-là, est-ce que ça pourrait s'appliquer, oui ou non? Parce que, moi, je peux vous en donner, des chemins.

Une voix: En autant que c'est ouvert à la circulation.

M. Brassard: À partir du moment où le chemin privé accède à un chemin public, l'article s'applique.

M. Middlemiss: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 1 est adopté. J'appelle l'article 2. Il y a un amendement. M. le ministre. Alors, pour l'amendement, M. le ministre?

M. Brassard: Bien, l'amendement, c'est sur la définition de «commerçant». Alors, dans le projet de loi n° 12, on disait: «"commerçant": une personne qui acquiert des véhicules routiers en vue de les vendre.» Alors, c'est restrictif, ça exclut l'achat, ça n'incluait que la vente, non?

Une voix: Ça exclut la location.

M. Brassard: Ça exclut la location aussi. Donc, pour que ce soit plus extensif comme définition, on va utiliser l'amendement. L'amendement porte «en vue d'en faire le commerce» qui remplace «en vue de les vendre». Donc, le terme «commerce» est évidemment plus extensif, plus englobant que le terme uniquement «vendre».

Il existe actuellement une catégorie de commerçants qui n'agissent qu'à titre d'intermédiaires dans la vente des véhicules, qui n'acquièrent pas de véhicules en vue de les vendre. Alors, c'est des courtiers de véhicules routiers. Cette modification, ou cet amendement, permet d'atteindre l'objectif de limiter l'émission d'une licence de commerçant aux seules personnes qui acquièrent des véhicules en vue d'en faire le commerce.

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

M. Middlemiss: Oui, O.K. Je pense que c'est à ce moment-ci, là, que les recycleurs sont venus. Eux aussi nous avaient demandé pour changer la définition; ils nous avaient suggéré une définition pour «recycleur». Est-ce qu'on l'a retenue ou est-ce que ça va être plus loin, ça?

M. Brassard: Plus loin.

M. Middlemiss: À quel article ça va être, ça?

Une voix: Non, on ne l'a pas retenue.

M. Brassard: Non? Vous ne l'avez pas retenue?

M. Middlemiss: Vous ne l'avez pas retenue?

M. Brassard: Alors, quand viendra le temps, là... Il y a une définition qui est dans le Code, et on s'en est tenu à cette définition.

M. Middlemiss: Quel article...

M. Brassard: Il y a un autre amendement aussi, par exemple, à l'article 2...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, le 2°.

M. Brassard: Il y a un 2°.

M. Middlemiss: Non, mais c'est parce qu'on se souvient, nous autres, qu'au moment où les recycleurs avaient insisté... On va revenir à 37, et à ce moment-là, on pourra le... Là, vous me dites qu'à 37 on va être capable de discuter ça et on pourra savoir pourquoi vous n'avez pas retenu la définition que les recycleurs nous ont demandée.

M. Brassard: Ça sera le moment.

M. Middlemiss: Dans ce contexte-là, est-ce qu'on pourrait le faire le 37, là? Parce que ça fait partie des définitions au tout début et, d'après moi, il me semblait que... Ils font le commerce sauf que si je regarde 37...

La Présidente (Mme Bélanger): Les véhicules mis au rancart, les carcasses.

M. Brassard: Ce qu'on me dit, c'est qu'il y a plusieurs questions là-dessus. C'est très technique, évidemment, puis les personnes expertes en la matière, là, n'ont pas été convoquées pour cet après-midi.

M. Middlemiss: Mais est-ce que la définition de recycleur ne devrait pas faire partie ici, dès le début, au lieu d'être dans le 37?

M. Brassard: Dans tout le Code, là, il est question une seule fois des recycleurs. Alors donc, à partir de ce moment-là, on ne juge pas utile de l'inclure dans la liste des définitions qu'on retrouve au début du Code.

• (17 h 10) •

M. Middlemiss: Donc, ce commerçant-là ne pourrait pas être considéré comme un recycleur. C'est ça que vous me dites?

Une voix: Il y a une différence entre commerçant et recycleur.

M. Brassard: Tout à fait. Ce n'est pas la même chose.

Une voix: On parle toujours de commerçant et recycleur.

M. Middlemiss: Eh bien, O.K. On y reviendra quand cette loi... Mais on ne l'oubliera pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour le moment?

M. Middlemiss: Oui, oui, oui.

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

M. Brassard: Le deuxième, là, aussi?

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Un instant, là, ce n'est pas comme ça.

M. Brassard: O.K. Premier alinéa seulement?

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, s'il vous plaît, c'est le premier amendement. Le premier amendement a été adopté.

M. Brassard: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a un amendement à l'article, il y a une modification. Là, on insère l'article 2.1. C'est un nouvel article.

M. Brassard: C'est ça.

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

M. Middlemiss: On a inclus le deuxième, là, hein?

M. Brassard: C'est parce que, à l'article 2, il y a un deuxième amendement.

Une voix: Il faudrait faire un paragraphe.

M. Middlemiss: Oui, oui. Ordre professionnel des infirmières.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous parlez du 2°? Ah bon, bien là...

M. Brassard: Là, on vient de voir «commerçant», une nouvelle définition de «commerçant».

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Brassard: D'accord? Et, en plus, on ajoute également à la liste des professionnels de la santé un autre ordre professionnel, celui des infirmières et infirmiers du Québec.

Une voix: Il faut y aller paragraphe par paragraphe.

M. Brassard: D'accord. Très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Parce qu'il n'a pas demandé d'utiliser paragraphe par paragraphe.

M. Brassard: Vous avez raison. Excusez-moi, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, ne vous «filibustez» pas, s'il vous plaît.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Mme la Présidente...

M. Middlemiss: Non, non. Je veux être certain qu'il ne lui manque pas quelque chose.

M. Brassard: ...je vous jure qu'à l'avenir, là, je n'essaierai pas de me substituer à vous.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ce que vous...

M. Brassard: Je vais vous laisser faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, c'est très bien. Alors, l'amendement est adopté.

M. Brassard: Très bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 2, tel qu'amendé, est adopté, et là on appelle l'amendement qui est l'article 2.1.

Une voix: C'est toujours le même article, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais non, mais là ça devient un nouvel article, ça. Ça va être 2.1 puis, après, on va faire une renumérotation.

M. Brassard: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va être l'article 3, probablement.

Une voix: Il y a un amendement à 2.1, également.

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais là l'amendement, c'est 2.1. C'est un amendement qui va devenir un article. Là, on adopte l'amendement. C'est une addition à l'article 2. S'il vous plaît. Tu sais, c'est l'article 2, puis là on dit article 2.1. Puis, à la fin, on va faire une renumérotation. Alors, ça devient un amendement. Mais là on parle de 2.1. Alors, M. le ministre, 2.1.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, est-ce que je peux vous poser une question?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a ajouté au paragraphe 4°, à la fin de la définition de «professionnel de la santé», le paragraphe suivant: «5° Ordre professionnel des infirmières et infirmiers du Québec?»

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: C'est fait, ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien là, j'ai demandé si l'amendement...

M. Middlemiss: Moi aussi, je me posais la question: Est-ce que, officiellement, ça avait été fait ou non?

La Présidente (Mme Bélanger): Bon.

M. Middlemiss: Parce qu'on n'en avait même pas discuté, tu sais, puis ça n'a même pas été mentionné.

La Présidente (Mme Bélanger): Officiellement, ça n'a pas été fait, mais j'ai demandé si l'amendement à l'article 2... Alors, ce n'est pas deux amendements qu'il y a là, c'est un amendement qui a deux 2°, qui a deux modifications. Alors, comme j'ai demandé si l'amendement était adopté, vous avez dit oui, alors l'article 2, tel qu'amendé, est adopté. Vous avez dit oui; alors, moi, j'en ai conclu que vous aviez vérifié l'amendement que... l'ordre des professionnels, c'était correct.

M. Middlemiss: Oui, oui, oui, on était d'accord.

M. Brassard: Le premier amendement, il est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le premier amendement est adopté. Nous en sommes à l'amendement 2.1. L'article 2 est adopté tel qu'amendé.

(Consultation)

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

M. Brassard: Donc, on modifie par l'insertion, après l'article 5, du suivant: «... une personne est présumée avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule routier lorsqu'elle occupe la place ou la position ordinairement occupée par le conducteur dans des circonstances qui permettent de croire qu'elle risque de mettre le véhicule en mouvement.»

Donc, le projet de loi assujettit ceux qui ont la garde ou le contrôle d'un véhicule routier aux obligations ci-après énumérées. Cet amendement a donc pour but de faciliter l'application de la notion de garde ou contrôle d'un véhicule routier en introduisant une présomption en faveur du poursuivant. Le défendeur pourra évidemment présenter une preuve contraire. Alors donc, autrement dit, même si le véhicule n'est pas en mouvement, on peut... L'application des articles 35, 36, 97, 202, ça, c'est des articles qui concernent...

(Consultation)

M. Brassard: Voilà. Donc, conduite avec facultés affaiblies: Demander de présenter son certificat d'immatriculation et son permis de conduire; les articles 35, 36, c'est de ça qu'il s'agit. Alors donc, ça veut dire que ça peut se passer sur un terrain de stationnement, exemple: quelqu'un est dans le véhicule, mais le véhicule n'est pas en mouvement. Et un agent de la paix pourrait, en vertu de cet article, lui demander de présenter son certificat d'immatriculation et son permis de conduire. Donc, c'est pour préciser la notion de garde ou de contrôle d'un véhicule routier.

M. Middlemiss: Mais, ça, ce n'était pas dans les...

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

M. Middlemiss: C'est quelque chose que vous avez ajouté après, et pourquoi, là? «C'est-u» seulement parce que, avant, c'était limité à un chemin public?

M. Brassard: Les policiers l'ont demandé, plusieurs corps policiers l'ont demandé, le ministère de la Justice aussi l'a demandé, c'avoir à clarifier cette notion-là.

M. Middlemiss: O.K., d'accord. Puis on l'a accordé. Mais, si on ne l'avait pas avant, c'est parce qu'on ne jugeait pas que c'était absolument nécessaire de l'avoir?

(Consultation)

M. Brassard: Alors, ce qu'on me dit, c'est qu'il y a eu des causes, effectivement, qui sont allées jusqu'en Cour suprême, et la Cour suprême a statué que la garde ou le contrôle a trait à un élément autre que la conduite...

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: ...qui suppose des actes qui comportent une certaine utilisation du véhicule ou de ses accessoires, ou une conduite quelconque à l'égard du véhicule qui comporterait le risque de le mettre en mouvement — donc, il n'est pas en mouvement — de sorte qu'il puisse devenir dangereux. Ça, c'est un jugement de la Cour suprême. Donc, ce qu'on apporte comme amendement, ça s'appuie sur une jurisprudence et sur des décisions de la Cour suprême.

M. Middlemiss: Ce jugement-là a été rendu à quelle date?

Une voix: C'est un jugement qui date d'un certain nombre d'années. Je n'ai pas l'année ici...

M. Brassard: Donc...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse. Est-ce que vous pourriez nous donner votre nom?

M. Gélinas (Claude): En 1985.

M. Brassard: En 1985.

M. Gélinas (Claude): Claude Gélinas.

M. Brassard: Claude Gélinas, avocat.

M. Middlemiss: O.K. Donc, si on avait ça depuis 1985, pour quoi a-t-on attendu que les policiers nous le demandent, qu'on ne l'a pas mis, parce qu'on trouvait que c'était nécessaire?

M. Brassard: Oui, mais les policiers le demandent depuis un bon moment. Bon, là, ce n'est que récemment que le ministère de la Justice en est arrivé à la conclusion que, compte tenu de la jurisprudence, il y avait lieu de clarifier cette notion de garde et de contrôle du véhicule routier dans le Code.

M. Middlemiss: O.K. Oui, mais est-ce que, entre-temps, depuis 1985, on a eu des cas semblables, ici au Québec, où les policiers, malheureusement, n'ont pas été capables d'appliquer le Code?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous pouvez donner la réponse?

M. Brassard: Mme la Présidente, Me Gélinas pourrait-il répondre?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, parce que, là...

M. Brassard: Je pense que, quand c'est des questions de nature...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Me Gélinas.

M. Gélinas (Claude): Oui, il y a eu des décisions, très récemment, au niveau de la Cour du Québec et la Cour d'appel dans... je pense que c'est l'arrêt la Reine contre Drouin, où on a interprété la notion de conduite comme vouloir peut-être comprendre également la notion de garde ou contrôle, et c'est là où on a voulu faire une distinction entre les deux. Le ministère a jugé bon que le temps était venu, au niveau de la loi, de faire une distinction claire entre la notion de conduite d'une automobile et garde ou contrôle d'une automobile. Et le tout semble être contradictoire au niveau de certains jugements, tant au niveau de la Cour du Québec que de la Cour supérieure, là, et la Cour suprême a déjà donné une notion assez claire de garde ou contrôle. À la demande des policiers, pour éviter que des poursuites s'ensuivent encore, là, la décision a été prise de clarifier, au niveau de la loi, la notion de garde ou contrôle pour éviter qu'il y ait encore des poursuites de cette nature-là, vu que la notion même de garde ou contrôle, elle est bien identifiée, bien statuée au niveau de la jurisprudence.

● (17 h 20) ●

Et c'est toujours une question de fait, toujours, pour déterminer si une personne a, oui ou non, la garde et le contrôle d'une automobile. Et c'est pour ça que ce qu'on fait au niveau du projet de loi, c'est qu'on introduit une notion qui a déjà été définie clairement par la Cour suprême, et c'est la même notion qu'on introduit dans le Code, de façon à s'assurer qu'on va avoir une jurisprudence stable à ce niveau-là.

Une voix: Uniforme.

M. Gélinas (Claude): Et uniforme.

M. Middlemiss: Mais la question, c'est: Pourquoi on a attendu presque 11 ans?

M. Gélinas (Claude): Bien, c'est parce que les arrêts récents au niveau de la Cour du Québec et de la Cour supérieure, ce sont des arrêts qui datent d'à peine quelques années, même quelques mois, je dirais. Et c'est pour ça que, là, c'est devenu urgent, pour clarifier la situation, pour éviter qu'on perpétue ce genre de situation au niveau des tribunaux.

M. Middlemiss: Donc, la décision rendue par la Cour suprême, est-ce que c'était quelque chose qui s'est passé au Québec ou à l'extérieur du Québec?

M. Gélinas (Claude): Oui, oui. Non, c'est au Québec.

M. Middlemiss: Dans les autres provinces, est-ce que c'est récent ou ça fait longtemps qu'elles l'ont fait, elles?

M. Gélinas (Claude): Dans les autres provinces, au niveau de la conduite avec facultés affaiblies, entre autres pour la suspension administrative, j'ai des exemples très récents au niveau du Manitoba et de la Nouvelle-Écosse qui ont introduit — le Manitoba en 1988-1989, la Nouvelle-Écosse en 1995, je crois — la notion de suspension administrative dans leur Code. Et la suspension a lieu non seulement quand tu conduis une automobile, mais aussi quand tu en as la garde ou le contrôle. C'est une notion qui est propre au droit criminel, qui a été définie dans des arrêts qui portent sur l'ivresse au volant, en fonction du Code criminel, mais de plus en plus de provinces l'ont interprétée et l'ont incorporée dans leur législation...

Une voix: Intégrée.

M. Gélinas (Claude): ...l'ont intégrée dans leur législation au niveau du Code de la sécurité routière. Et, nous, on ne l'avait pas, on se fiait à la jurisprudence quand la question se posait. Mais le temps est venu maintenant de clarifier la situation et d'adopter une attitude qui se rapproche de ce qu'on retrouve dans les autres provinces.

M. Middlemiss: Donc, dans le passé, lorsqu'on disait que le fait que la clé soit dans l'ignition ou que le moteur soit en marche, cela, maintenant, c'est...

M. Gélinas (Claude): Ça, ça va clarifier la situation.

M. Middlemiss: Ça va la clarifier. Et les gens qui sont réellement ivres puis qui avaient l'intention de partir, on va être capable d'aller les traduire...

M. Gélinas (Claude): C'est ça. Il y aura une infraction à l'effet qu'ils avaient la garde ou le contrôle de l'automobile à ce moment-là.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce que, le problème encore, ça, c'est pour l'alcool, maintenant, si quelqu'un... la drogue. On ne peut pas l'évaluer, si quelqu'un... De quelle façon est-ce que ça pourrait s'appliquer à ça aussi? Ou bien il va falloir attendre d'avoir des moyens d'identifier qu'ils sont sous l'influence d'une drogue ou de médicaments?

M. Gélinas (Claude): À ce niveau-là, au niveau de la drogue, la notion de capacités affaiblies en fonction du Code criminel, c'est une notion qui est beaucoup plus large que la stricte consommation d'alcool; elle comprend aussi la consommation de drogue et elle peut aller même jusqu'à toucher des notions comme la fatigue et

tout le reste. Dès qu'une personne a les capacités affaiblies par une substance toxique quelconque — ça peut être l'alcool, mais ça peut être la drogue aussi — le Code criminel s'applique.

M. Middlemiss: Ça, ça va s'appliquer? Il n'y aura pas de problème? Il n'y aura pas de...

M. Gélinas (Claude): C'est-à-dire qu'il faut faire une distinction entre le Code criminel et le Code de la sécurité routière. La notion de garde ou contrôle est déjà dans le Code criminel, et les policiers, quand ils arrêtent une personne pour ivresse au volant, surtout avec un taux d'alcool de 0,08 et plus, c'est le Code criminel qui s'applique. Et la notion de garde ou contrôle est déjà dans le Code criminel et elle était bien circonscrite.

Là où la notion de garde ou contrôle est absente, c'est dans le Code de la sécurité routière. Et, nous, on introduit, entre autres, dans le projet de loi n° 12, un amendement qui va introduire ce qu'on appelle le zéro alcool. C'est une infraction qui est strictement provinciale, qui n'a aucune connotation criminelle. À ce moment-là, il est important aussi que la notion de garde ou contrôle se retrouve aux articles 202.2 et 202.4, qui font partie de l'énumération à l'article 5.1. C'est justement pour s'assurer que, lorsqu'on va vouloir, sur le plan provincial, appliquer la notion de zéro alcool, ce n'est pas seulement lorsqu'une personne va conduire un véhicule, mais également lorsqu'elle aura la garde ou le contrôle du véhicule. Et la jurisprudence qui s'applique au niveau criminel, pour l'interprétation de cette notion-là, va s'appliquer également au niveau du Code de la sécurité routière, pour éviter toute forme de confusion. Il va y avoir une plus grande stabilité au niveau de l'interprétation. C'est le but poursuivi.

M. Middlemiss: O.K. Non, mais pour mettre ça un peu plus simple, là, si quelqu'un est sous l'influence de la drogue...

M. Gélinas (Claude): Oui.

M. Middlemiss: ...puis il est dans une situation que celui qui est ivre, là, on peut déterminer qu'il avait l'intention d'aller avec l'auto...

M. Gélinas (Claude): Oui.

M. Middlemiss: ...est-ce que cette personne-là va être...

M. Gélinas (Claude): Ça, c'est...

M. Middlemiss: ...on peut utiliser ça pour...

M. Brassard: En vertu du Code criminel?

M. Middlemiss: Oui.

M. Gélinas (Claude): En vertu du Code criminel, à ce moment-là.

M. Middlemiss: O.K.

M. Gélinas (Claude): Pas en vertu du Code de la sécurité routière.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Gélinas (Claude): Parce qu'on n'a pas d'infraction au niveau de la drogue en fonction du Code de la sécurité routière.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'on y pense de le faire? Parce qu'il semblerait que, d'après les témoignages qu'on a eus durant les auditions, il semblerait y avoir une hausse de ça, et les conséquences sont les mêmes, hein? Que ce soit de l'alcool, de la drogue ou des médicaments, si le bilan routier en souffre, à ce moment-là, quand allons-nous tenter, tu sais, de travailler dans ce sens-là?

M. Brassard: Oui. Mais les études qu'on a démontrent que la drogue, ce n'est pas un facteur déterminant comme l'alcool l'est, en matière de conduite.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est parce qu'on ne peut pas l'identifier facilement, là? Parce qu'il me semble, moi, que les témoignages qu'on a eus...

M. Brassard: C'est certainement un élément...

M. Middlemiss: ...de certaines personnes, dans des salles d'urgence qui nous disaient: Les jeunes aujourd'hui, ce n'est plus réellement de l'alcool, c'est des fois du coke ou d'autre chose et...

La Présidente (Mme Bélanger): De la coke.

M. Middlemiss: ...de la coke.

M. Brassard: Ça va souvent ensemble aussi.

M. Middlemiss: Du coke, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Du coke, ça n'a pas de...

M. Brassard: Ça se combine souvent. Ce qui arrive très, très fréquemment, c'est qu'il y a une combinaison. Quelqu'un qui consomme de la drogue, souvent, en même temps, il est consommateur d'alcool aussi. Ça va souvent ensemble.

M. Middlemiss: Moi, je regarde les conséquences, hein, c'est tout ça. Non, c'est juste qu'il me semble qu'on est en train de faire l'exercice de vouloir...

M. Brassard: Oui, mais, sur ce plan-là, c'est sur la base du Code criminel que les actions et les interventions se font.

M. Middlemiss: Oui, mais il me semble que les policiers, dans l'exécution de leur travail, est-ce qu'ils vont tenter, eux aussi, de... Ou s'ils mettent la main sur des gens qui peuvent être une menace sur la route, pas nécessairement parce qu'ils ont pris de l'alcool, mais qu'ils ont pris d'autre chose? Et...

M. Brassard: En vertu du Code criminel, ils peuvent le faire.

M. Middlemiss: Oui, d'accord, mais je...

M. Brassard: Ils ne sont pas paralysés sur ce plan-là.

M. Middlemiss: O.K. Sauf qu'il me semble que le contrôle qu'on a réussi à avoir pour les gens qui ont une conduite en état d'ébriété, c'est surtout à cause du Code de la sécurité routière qu'on a réussi à les accrocher, ces gens-là, parce qu'on l'a inclus... Oui, oui, on les charge, disons, de mettre la main dessus. Avant ça, il me semble que, quand c'est facile à identifier qu'une personne contrevient à une loi, c'est à ce moment-là qu'on l'applique plus facilement. Mais le fait que c'est difficile à identifier si quelqu'un est sous l'effet de la drogue ou non, à moins de son comportement en conduisant... Tout ce que je veux dire c'est qu'on devrait aussi y penser, là, de sortir des sentiers battus si on veut réellement améliorer notre performance sur nos routes et suivre les statistiques de près, à savoir est-ce que réellement c'est encore l'alcool qui est le pire.

● (17 h 30) ●

M. Brassard: Ah, ça, c'est sûr. C'est l'alcool d'abord. Les études américaines dont je parlais tantôt démontrent que 80 % des personnes impliquées dans des accidents graves où on a pu constater consommation de drogue, 80 % dépassaient aussi le taux d'alcoolémie permis. Alors donc, ça va ensemble.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'article 2.1?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 2.1 est adopté. J'appelle l'article 3. M. le ministre.

M. Middlemiss: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: ...je pense que, lorsqu'on fait un amendement, des fois on devrait revenir, une fois qu'on a adopté l'amendement, à l'article qui est déjà là, qu'on n'a pas réellement...

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 2? L'article 2 a été adopté tel qu'amendé. Ça, c'est un nouvel article.

M. Middlemiss: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'article 2.1, qui deviendra l'article 3 quand on va faire la renumérotation.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, l'article 3.

Véhicules exemptés de l'immatriculation

M. Brassard: Alors, l'article 14 du Code est modifié pour ajouter, après le paragraphe 4°, le suivant: «5° le chariot de remorquage à un essieu.» Voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça change quoi?

M. Brassard: Ce chariot doit être exempt, donc, d'immatriculation au même titre que l'essieu amovible décrit à l'article 14, tout en conservant les mêmes équipements sécuritaires, c'est-à-dire la présence de feux d'arrêt, de direction et de position. Donc, ça vise à exempter ce type de véhicules de l'immatriculation.

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

M. Middlemiss: Oui. Pourquoi, là? C'est quoi, la raison principale pour laquelle on veut l'exempter?

M. Brassard: On le voit dans les notes explicatives. L'analyse des caractéristiques techniques du chariot de remorquage à un essieu démontre que ce véhicule s'apparente à la fois à l'essieu amovible et à la remorque, donc doit être pour cette raison exempté d'immatriculation.

M. Middlemiss: Il n'y a pas besoin. Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Excusez-moi, là. Quand on parle de chariot de remorquage, un chariot de remorquage, «c'est-u» comme, en bon français, un «trailer»? C'est quoi, ça? C'est une remorque dans laquelle on met quelque chose.

M. Brassard: Oui, généralement.

Mme Delisle: Un bateau, un VTT, quelque chose, là. Est-ce que c'est ça?

M. Middlemiss: Un bateau.

M. Brassard: Pardon?

Mme Delisle: On met quelque chose dessus, là.

M. Brassard: Oui, on peut transporter un véhicule avec ça.

M. Middlemiss: Un bateau aussi.

Mme Delisle: Bon. Puis on va l'exempter d'immatriculation?

M. Brassard: Oui, l'exempter d'immatriculation.

Mme Delisle: Bien, pourquoi? Excusez-moi, là.

M. Brassard: Bien, vous avez, à l'article 14 du Code, un certain nombre de véhicules routiers qui sont exemptés d'immatriculation. Alors, on en ajoute un cinquième, qui est le chariot de remorquage à un essieu. L'essieu amovible est aussi exempté.

Mme Delisle: O.K.

M. Middlemiss: C'est parce que le camion qui le tire...

M. Brassard: La machinerie agricole déterminée par règlement...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...un certain nombre d'équipements agricoles sont aussi exemptés d'immatriculation.

Mme Delisle: O.K. Ça va. Je vais prendre votre parole.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Est-ce que l'article 3 est adopté? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. L'article 3 est adopté. J'appelle l'article 4. M. le ministre.

Obtention de l'immatriculation

M. Brassard: Donc, ça permet de s'assurer que la disposition obligeant le propriétaire d'un véhicule routier à payer les droits prescrits pour circuler avec ce véhicule s'applique non seulement sur les chemins publics, mais également sur les chemins privés qui sont ouverts à la circulation. Et on reprend donc exactement le même libellé qu'on a adopté tout à l'heure à l'article 1.

M. Middlemiss: C'est bien.

M. Brassard: Concordance en quelque sorte.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

Conditions attachées à l'immatriculation

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 4 est adopté. J'appelle l'article 5, et, à l'article 5, il y a un amendement. M. le ministre, l'amendement. Alors, est-ce qu'on l'étudie paragraphe par paragraphe, là, ou si on y va dans son ensemble?

M. Middlemiss: Paragraphe par paragraphe.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. M. le ministre.

M. Brassard: Bon. Alors, c'est l'article 35. Alors donc, premier alinéa, on insère, après le mot «routier», les mots «ou qui en a la garde ou le contrôle», ce dont on a parlé tout à l'heure. Il faut être concordant en quelque sorte avec le concept, la notion qu'on a introduite tout à l'heure, dans le Code, à partir de la jurisprudence et des décisions de la Cour suprême, donc «qui en a la garde ou le contrôle».

On remplace également, dans la deuxième ligne du deuxième alinéa, les mots «la personne qui conduit ce véhicule» par le mot «elle».

M. Middlemiss: O.K. Ça, c'est en concordance?

M. Brassard: Ce qui veut dire donc: «Elle doit également avoir avec elle...»

M. Middlemiss: O.K. C'est la concordance.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: Parce qu'elle peut être juste assise là, mais... O.K.

M. Brassard: C'est ça. Alors donc, on enlève la notion de conduite. Et ensuite, on ajoute: «En outre des chemins publics, le présent article s'applique sur les chemins privés...», toujours la même notion, là, de chemins privés qui donnent accès à la circulation publique.

M. Middlemiss: Ça, c'est l'article qu'on avait dans le texte original?

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: Le 3° devient l'article 5 du...

M. Brassard: Oui, tout à fait, tout à fait. On reprend le même article du projet de loi original.

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

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. L'article 5, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Oui, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a un article 5.1. M. le ministre.

M. Brassard: C'est une concordance avec l'article 36 de ce Code, mais on le modifie pour ajouter, après le mot «routier», les mots «ou qui en a la garde ou le contrôle», toujours pour les mêmes motifs. Concordance avec le nouvel article 5.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement 5.1 est adopté. J'appelle l'article 6. M. le ministre.

M. Brassard: Les articles 6 et 7, là, vont ensemble.

La Présidente (Mme Bélanger): Il faut les adopter un après l'autre, par contre.

Dispositions pénales

M. Brassard: L'article 6, la modification proposée vise à imposer la même amende au propriétaire d'un véhicule non immatriculé et à celui qui n'a pas payé les droits de circuler avec son véhicule. Donc, une modification de concordance entre les deux dispositions concernées. Ça concerne les amendes.

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

M. Middlemiss: O.K. Si je comprends bien, c'est que c'était 200 \$, 300 \$. Celui qui ne renouvelait pas son immatriculation, ça lui coûtait 200 \$, puis celui qui n'en avait pas, ça lui coûtait 300 \$. Là on dit: On les monte, de 300 \$ à 600 \$. Ce qui était 200 \$ devient 300 \$, et ce qui était 300 \$ devient 600 \$. Ça, c'est pour rencontrer des exigences budgétaires?

(Consultation)

M. Brassard: Une question de cohérence plutôt qu'une question budgétaire.

M. Middlemiss: Non, non, mais la cohérence avec quoi? Il me semble, moi, que, si on part de 200 \$ puis on s'en va à 300 \$ et de 300 \$ à 600 \$... L'un a monté de 100 \$, l'autre a monté de 300 \$. Ça concorde avec quoi?

• (17 h 40) •

M. Brassard: M. Gélinas.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas (Claude): En vertu de l'article 55, vous avez là trois articles, 6, 7 et 8, où l'amende est de 200 \$, 300 \$. Et l'article 6 dit: «Tout véhicule routier doit être immatriculé, à moins qu'il n'en soit exempté par le présent Code.» Alors, quand une personne n'immatricule pas son véhicule, bien là, elle est en contravention à l'article 6, et l'amende est de 200 \$, 300 \$.

Et, si on va à l'article qui suit, on dit: «Le propriétaire d'un véhicule routier qui contrevient à l'article 39...» C'est l'article qu'il faut pour l'amende si la personne n'a pas payé les droits au niveau de l'immatriculation. Elle commet une infraction, bien sûr, et là elle a une amende de 300 \$ à 600 \$. On était dans la situation où, si une personne n'avait pas d'immatriculation, elle payait une amende de 200 \$ à 300 \$. Et l'autre qui, ayant une immatriculation, n'avait pas payé ses droits, elle payait de 300 \$ à 600 \$. Il y avait une incongruité là. Donc, il fallait mettre les deux sur le même pied parce que c'était de même nature. C'est strictement de la cohérence, strictement.

M. Middlemiss: Ah! quel sourire!

M. Brassard: On ne sait pas combien ça va rapporter de plus. C'est difficile à déterminer.

M. Middlemiss: Ça existe depuis combien de temps, cette incohérence?

Une voix: Depuis 1985.

M. Gélinas (Claude): Depuis 1991. La dernière fois qu'on a amendé le Code, c'est en 1991.

M. Middlemiss: Mais on ne l'a pas vu à ce moment-là?

M. Gélinas (Claude): Ça a passé inaperçu.

M. Middlemiss: Ça a passé inaperçu?

M. Gélinas (Claude): Je présume.

M. Brassard: Vous ne l'avez pas vu.

M. Middlemiss: Non non. Peut-être qu'il ne sera pas nécessaire non plus de changer ça sur le plan financier aussi. La commande, c'était de changer le Code de la sécurité routière, non pas d'aller chercher d'autres sous.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas, il ne peut pas répondre à ça.

M. Middlemiss: C'est bien.

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

M. Gagnon: Oui, une information. Est-ce qu'on a déjà évalué combien il en coûte pour faire appliquer ces dispositions-là?

M. Brassard: Non.

M. Gagnon: Ça pourrait donner une idée des tarifs à établir.

M. Brassard: Les agents de la paix. Ça ferait partie de leurs tâches.

M. Middlemiss: Les augmentations que tu vas avoir avec la police, là, tu sais?

M. Gagnon: C'est beau. La réponse, c'est non.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va? L'article 6 est adopté? M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui? Il faut le dire, M. le député de Pontiac. Oui, c'est adopté. Et l'article 7 a été discuté...

M. Middlemiss: Oui, madame, mademoiselle. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Mme la Présidente.

M. Middlemiss: Non, non, mais elle me fait penser quand j'étais à l'école primaire. Il fallait dire: Oui, mademoiselle.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais là ce n'est pas moi qu'il faut qui dise que c'est adopté. C'est vous, M. le critique. Alors, étant donné qu'on a discuté l'article 7, est-ce que l'article 7 est adopté aussi?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 7 est adopté. J'appelle l'article 8. M. le ministre.

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

M. Brassard: Alors, là, on énonce expressément le but des dispositions législatives relatives à la conduite

automobile, la sécurité du public et l'objectif recherché, alors que le régime du permis de conduire est le moyen pour y parvenir. C'est une valeur interprétative et ça sert à préciser l'intention du législateur relativement aux dispositions du titre II du Code. Le Barreau, dans son mémoire, je le signale, était pleinement d'accord avec le bien-fondé de cet article-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Si je comprends bien, Mme la Présidente, c'est les principes qui sous-tendent l'émission d'un permis de conduire, là, pour différentes catégories. C'est ça?

M. Brassard: C'est un objectif, finalement. Je pense qu'on indique l'objectif poursuivi avec les différentes dispositions relatives à l'accès graduel au permis de conduire. On met l'accent sur les compétences évidemment, mais aussi on fait référence à des attitudes de prudence nécessaire, ce qui évidemment fait référence à des attitudes et à des comportements. Alors, on en a beaucoup parlé de la volonté du législateur de modifier les comportements et les attitudes en matière de conduite de véhicule automobile. Alors, de façon spécifique, on l'indique dans le Code.

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Ça, ça s'applique pour tous les permis, hein? L'apprenti conducteur va avoir un permis...

M. Brassard: Le probatoire, et le permis de conduire, et le permis restreint.

M. Middlemiss: Donc, on dit que, tout de suite, cette personne-là qui possède les compétences et les attitudes de prudence nécessaire à la sécurité publique, avant même d'avoir... Tu sais, je peux comprendre, lorsque les gens prenaient des cours de conduite, ils arrivaient à un moment donné puis ils étaient obligés de démontrer, pour avoir ce premier permis, qu'ils avaient certaines compétences. Aujourd'hui, on va faire tout sauter ça, là, et on dit: Tu vas avoir un permis d'apprenti conducteur, mais tu vas aller pratiquer. Tu n'as peut-être pas nécessairement démontré ces attitudes de prudence nécessaire.

M. Brassard: Oui, mais l'examen n'est pas enlevé, là.

M. Middlemiss: Non, mais l'examen vient à la fin, à la fin. C'est qu'il me semble que ça, ici, on dit... Vous allez lui donner un permis d'apprenti conducteur sans... Est-ce qu'il va avoir l'âge? Il va être obligé de faire quoi? Il va aller conduire avec une autre personne. Juste le fait...

M. Brassard: Il y a d'abord un examen théorique.

M. Middlemiss: Avant d'avoir le permis d'apprenti.

M. Brassard: Avant d'avoir son permis d'apprenti conducteur, comme maintenant. Examen théorique. Apprenti conducteur, là, il est nécessairement accompagné. Ça peut aller jusqu'à 12 mois, huit mois s'il a suivi un cours dans une école de conduite. Et puis il y a un examen finalement; l'examen n'est pas enlevé non plus, pour mesurer les compétences.

M. Middlemiss: Est-ce que, quand on parle de compétences, les compétences et les attitudes de prudence nécessaire à la sécurité publique, ça, c'est une fois qu'il est sur la route, là? C'est là qu'il faut avoir ces attitudes-là, hein? Il me semble que c'est dans l'exercice. Et il n'y aura pas d'examen pratique en soi. C'est que ça, ça va venir après.

M. Brassard: Oui, mais il faut lire l'article au complet. Ce qu'on dit, c'est que les prescriptions, donc les exigences relatives à ces différents permis, visent à poursuivre comme objectif les compétences requises mais aussi des attitudes de prudence. Alors, les prescriptions, les exigences concernant la conduite avec facultés affaiblies, ça vise des attitudes de prudence, des comportements sécuritaires.

M. Middlemiss: Regardez, ça a l'air d'être très bien, ça sonne bien, mais il me semble que c'est un beau principe.

M. Brassard: Oui. Bien, c'est ça.

M. Middlemiss: C'est un beau principe, mais ça veut dire quoi?

M. Brassard: Ça va se traduire dans les autres dispositions qui vont suivre. C'est un énoncé de principe; c'est un énoncé d'orientation qui va ensuite se traduire par un ensemble de dispositions, par la suite. C'est sur le plan législatif, d'ailleurs, une pratique quand même relativement récente. C'est une pratique relativement récente. On le fait maintenant de plus en plus dans plusieurs projets de loi. Effectivement, c'est un énoncé de principe. Vous avez raison.

M. Middlemiss: Les préambules deviennent plus importants que la chair même de la chose.

M. Brassard: Non, pas nécessairement. Pas du tout, au contraire. On le voit. Il y a des dispositions très, très sévères. On accentue la rigueur dans les autres dispositions dont on a souvent parlé ici puis qu'on verra par la suite. Mais ce n'est pas une pratique législative ancienne. C'est relativement récent, mais — comment je

dirais? — ça a un effet pédagogique. On indique d'entrée de jeu l'orientation ou l'objectif poursuivi et puis après, évidemment, les autres dispositions qui suivent, là, on entre dans les détails puis on les indique, les prescriptions.

• (17 h 50) •

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de La Pinière.

Mme Houda-Pepin: Oui. Cet article 8, moi, me pose un certain nombre de problèmes, et j'aimerais peut-être avoir quelques réponses. Étant donné que les cours de conduite ne seront plus obligatoires, est-ce qu'il y a une évaluation qui a été faite en termes d'impact de pertes d'emplois dans les écoles de conduite? Est-ce que cette information-là est disponible?

M. Brassard: Non.

Mme Houda-Pepin: Non?

M. Brassard: Non, sauf qu'il y a d'abord un crédit, qui n'est pas négligeable, qui est accordé lorsque quelqu'un décide, même si ce n'est pas obligatoire, de suivre un cours de conduite dans une école de conduite. Sa durée d'apprentissage pourra être réduite, à ce moment-là, de quatre mois. Au lieu de 12 mois, ce sera huit mois. Donc, il y a un crédit ou une incitation.

D'autre part, les examens n'étant pas évidemment supprimés, il y a toujours des examens à passer. Dans les autres sociétés où les cours de conduite ne sont pas obligatoires, les statistiques dont nous disposons indiquent qu'il y a un pourcentage très élevé d'apprentis conducteurs — en Ontario, on me dit 70 % — de personnes qui suivent quand même le cours de conduite, donc sans qu'elles soient obligées de le faire. Ce qui veut dire, à ce moment-là, d'ailleurs, que leur motivation est pas mal plus forte parce que c'est d'elles-mêmes que ces personnes-là décident de suivre un cours. Évidemment, il y a un boni. Il va y avoir un boni, si l'on veut, puisqu'au lieu de 12 mois ça va être... Bon, ils vont être obligés d'être accompagnés pendant huit mois. Alors, pour un jeune, ce n'est pas un boni qui est sans intérêt. Ça devient intéressant. Il va avoir son père ou sa mère à côté de lui quatre mois de moins. C'est sûrement intéressant.

Une voix: Ha, ha, ha! Pour qui?

M. Brassard: Pour le jeune. Ha, ha, ha! Pour le parent aussi peut-être. Pour le parent aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, depuis le début des audiences, moi, je me pose toujours la question: pourquoi on enlève l'obligation...

Une voix: Du cours de conduite.

La Présidente (Mme Bélanger): ...d'avoir un cours de conduite?

M. Brassard: Bon. L'idée de base, c'est de faire en sorte que cette industrie-là ne soit pas... D'abord, parce qu'il y a deux choses qui ont été faites dans les années antérieures. On a rendu le cours de conduite obligatoire, le cours pratique. Le cours théorique, lui, le caractère obligatoire a été enlevé depuis déjà plusieurs années, mais en même temps il y avait un moratoire sur l'émission de permis. Ça devenait une industrie protégée, très protégée. Plus personne ne pouvait entrer là-dedans parce qu'il y avait un moratoire sur les permis. Ça a existé pendant des années. Et puis, comme c'était obligatoire, évidemment n'importe quelle personne qui voulait avoir son permis était obligée de passer par les écoles. Alors, c'était une clientèle assurée, donc une industrie surprotégée.

Et l'objectif visé, ce n'est pas de supprimer cette industrie-là des écoles de conduite, mais c'est d'introduire la liberté de concurrence, la libre concurrence, puis de faire en sorte d'abord que... On est convaincu, à partir de ce moment-là, que la formation dispensée va nettement s'améliorer. Ils vont s'efforcer de répondre davantage aux besoins puis aux attentes, donc bâtir des cours en fonction des besoins, alors qu'actuellement, bien, il y avait un peu, disons-le, de paresse, là. Puisque c'était obligatoire, bon, ils ne se forçaient pas beaucoup. Alors, là, ça veut dire que la qualité de la formation va s'améliorer par la concurrence entre les écoles de conduite.

Et, comme il y a quand même un certain avantage pour un apprenti conducteur à suivre un cours de conduite, qu'on prévoit dans nos modifications, c'est-à-dire un boni de quatre mois, ce qui n'est pas négligeable, on est convaincus que, dans une très forte proportion, les apprentis conducteurs vont s'orienter vers les écoles de conduite même si ce n'est pas obligatoire. Et, à ce moment-là, leur motivation va être pas mal plus forte. Ils ne seront pas obligés d'y aller, donc ça va être un mouvement... Ça va être de leur propre initiative, et donc ils vont le faire dans un état d'esprit nettement plus positif. Et le cours, la formation reçue va leur être, sans aucun doute, beaucoup plus utile.

Mme Houda-Pepin: Mme la Présidente, ce n'est pas le sens des représentations que j'ai eues, moi, dans mon comté, de la part des écoles de conduite entre autres, et j'aimerais bien... Parce qu'elles sont très préoccupées et très inquiètes de la perte...

M. Brassard: Bon, on les a entendues en commission.

Mme Houda-Pepin: ...d'emplois. Et elles trouvent qu'il y a une contradiction dans le discours du gouvernement, qui veut s'orienter, semble-t-il, du moins dans le discours, vers la création d'emplois puis, en même temps, il adopte des projets de loi qui

pourraient avoir un impact négatif sur la création d'emplois.

J'ai ici, entre autres, le mémoire, qui m'a été soumis dans mon comté, du groupe Conduipro. Je pense qu'ils sont venus se faire entendre. J'aimerais vous entendre sur les commentaires qu'ils font en disant qu'«un juste équilibre entre l'accès au permis de conduire et l'incitation à suivre des cours de conduite s'établirait, à notre avis — selon eux — si le projet de loi était modifié en suivant l'une des trois voies que nous proposons». Puis, parmi les voies qu'ils proposent: «...soit le maintien de l'obligation de suivre des cours de conduite, la reconnaissance d'un avantage actuariel substantiel à ceux et celles qui ont choisi librement de suivre un cours de conduite dans un contexte déréglementé ou une combinaison des deux.» J'aimerais vous entendre sur ça.

M. Brassard: Sur les...

Mme Houda-Pepin: Sur les propositions qu'ils font.

M. Brassard: C'est évident que les écoles de conduite font des représentations. Elles en ont fait en commission, puis elles en ont fait dans mon bureau de comté aussi, puis elles sont allées voir, sans aucun doute, la plupart des députés, parce que ces écoles sont évidemment dans des conditions extraordinairement sécuritaires avec le caractère obligatoire des cours de conduite. Elles n'ont pas à faire d'efforts considérables, la clientèle leur arrive de façon automatique.

Nous, ce qu'on pense, c'est que c'est une situation qui n'est pas favorable à une bonne formation. La concurrence, enlevant le caractère obligatoire, ça va obliger les écoles de conduite à améliorer leurs cours de formation. Ça va les obliger également à être plus sensibles aux besoins des apprentis conducteurs, donc répondre mieux à leurs attentes, avoir des formations sur mesure dans certains cas, selon les attentes et les besoins des conducteurs, d'une part.

● (18 heures) ●

D'autre part, il est démontré hors de tout doute que le caractère obligatoire n'a pas d'effet sur le bilan routier. Ça n'a pas d'effet sur le bilan routier. Donc, comme l'objectif qu'on poursuit, c'est d'améliorer le bilan routier, de réduire les décès sur nos routes, les accidents graves, ce n'est pas en maintenant le caractère obligatoire qu'on va améliorer le bilan routier, c'est... La démonstration a été faite dans bien des pays et des provinces. Par conséquent, l'option qui a été choisie, c'est d'enlever le caractère obligatoire, d'introduire la liberté de concurrence, la libre concurrence dans ce secteur, dans cette industrie et, en même temps aussi, de prévoir un processus d'accréditation des écoles. Parce que le moratoire sur les permis est enlevé, donc il faut une procédure ou un processus pour qu'on puisse accorder une accréditation aux écoles, qu'elles soient accréditées. Déjà, il y a des ententes avec le Club automobile à

cet effet pour faire en sorte que les écoles de conduite obtiennent une accréditation d'organismes neutres et objectifs.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 8 est adopté?

Une voix: Oui.

M. Middlemiss: Non, non, non.

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

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 h 11)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat est toujours de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Au moment de la suspension des travaux, à 18 heures, nous étions à l'étude de l'article 8. M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Ma collègue n'est pas arrivée encore. Toutefois, moi aussi, j'ai des questions sur les cours de conduite. On nous dit que la raison pourquoi on trouve que ce n'est pas nécessaire, c'est qu'il n'y a aucune statistique qui démontre que les cours de conduite ont un effet positif sur le bilan routier. On parle de l'extérieur du Québec.

Est-ce que, au Québec, on peut dire, depuis l'amélioration de notre bilan routier, quel a été l'apport des cours de conduite qui ont été donnés? Parce que, depuis certainement avant le début de l'amélioration de notre bilan routier, il y avait des cours de conduite qui étaient obligatoires. Est-ce qu'on pourrait nous donner une idée, une évaluation de ce que ça aurait pu avoir, l'apport des cours de conduite, sur notre bilan routier?

(Consultation)

M. Brassard: Mme la Présidente, il n'y a pas d'impact sur le bilan routier, du fait que les cours de conduite soient obligatoires. Ça a été rendu obligatoire, ça, en 1983. Depuis cette époque, il y a eu toute une série de mesures, de programmes, de campagnes qui ont été mis en branle, particulièrement concernant la conduite en état d'ébriété, l'alcool au volant. Et on a vu aussi le bilan routier s'améliorer de façon très nette.

À la question précise du député, concernant la relation entre le caractère obligatoire des cours de conduite et le bilan routier, il y a deux études qui ont été faites: une par Mme Laberge-Nadeau, de l'Université de

Montréal, sur la conduite automobile, et une autre par un M. Simard pour le compte de la SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, celle-ci sur la conduite moto. Et les conclusions de ces deux études, c'est un impact nul quant aux liens à faire entre le caractère obligatoire des cours de conduite et le bilan routier. Donc, deux études pour le Québec qui ont été faites et qui en arrivent à cette conclusion. On ne les a pas ici, mais on peut les avoir à la prochaine séance, ces deux études.

M. Middlemiss: Oui, je pense que ce serait important si on pouvait les avoir maintenant. Parce que c'est une conjugaison de plusieurs éléments, et comment peut-on dire — et j'aimerais savoir, moi, qu'on m'explique — comment a-t-on pu, avec des statistiques, démontrer que ce n'est pas les cours de conduite, obligatoires ou non, qui nous ont permis d'améliorer notre bilan routier? De quelle façon? Qu'est-ce qu'on a enlevé, là? Comment on peut mesurer que c'est les campagnes de publicité, ou c'est ci, ou c'est ça? Quel élément, là, peut nous démontrer sans aucun doute que les cours de conduite, il n'y avait rien à faire avec ça?

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

M. Brassard: M. le Président, excusez-moi, j'allais dire «Mme la Présidente». Ce n'est pas vraiment le cas.

Le Président (M. Gagnon): Il y aurait eu erreur.

M. Brassard: Prenons l'exemple des cours de conduite théoriques. Les cours théoriques obligatoires, ça a été aboli en 1991. Ça n'a pas eu d'effets sur le bilan routier, puisque le bilan routier a continué de s'améliorer, d'une part. D'autre part, on a constaté aussi que les taux d'échec aux examens de la Société n'ont pas augmenté. Le taux d'échec est demeuré constant. Il était autour de 30 % au moment où les cours théoriques étaient obligatoires; il est encore actuellement, quatre ans, cinq ans plus tard, après avoir enlevé le caractère obligatoire des cours théoriques, au même niveau, autour de 30 %.

M. Middlemiss: Je ne vois pas comment on peut relier le taux d'échec au bilan routier parce que...

M. Brassard: Je fais le lien avec le cours théorique.

M. Middlemiss: Tu sais, on regarde juste dans le monde des professions, des universités, il y en a plusieurs qui finissent avec leur maîtrise, et ainsi de suite. Mais, lorsqu'ils arrivent dans le vrai monde, là, la vraie vie, les réussites ne sont pas si bonnes que ça. Donc, on ne peut pas dire, parce que quelqu'un a réussi, qu'il n'a pas réussi, que, dans la vraie vie, il ne peut pas réussir à faire des bonnes choses. Non, mais c'est ça, là, j'essaie

de... Qu'est-ce qui est le plus palpable, là, lorsqu'on voit que le...

M. Brassard: Ce qui est palpable, c'est les comparaisons entre sociétés. Le cours de conduite est obligatoire, je pense, en Amérique du Nord, uniquement au Québec. Hein? Bon. C'est un cas unique en Amérique du Nord. Quand on compare les bilans routiers, c'est tout à fait comparable. Si les cours de conduite obligatoires avaient un effet réel, concret et tangible sur le bilan routier, il y aurait des différences notables entre les bilans routiers des sociétés environnantes, des provinces, des États américains environnants et le bilan routier du Québec. Ce n'est pas le cas. Des bilans routiers comparables. Par conséquent, on doit conclure que le caractère obligatoire des cours de conduite n'a pas d'impact sur le bilan routier. Son impact est négligeable, sinon nul. C'est la conclusion.

Le Président (M. Gagnon): M. le député.

M. Middlemiss: Oui, sauf, M. le Président, lorsqu'on voit que les sondages démontrent qu'il y a 74,2 % des Québécoises et des Québécois qui s'opposent à l'intention du gouvernement du Québec d'abolir l'obligation de suivre un cours dispensé par une école de conduite. Mais l'autre, c'est qu'il y a 88,1 % — et ça, c'est la perception, là — de Québécoises et de Québécois qui sont d'avis que les cours de conduite contribuent à faire baisser le nombre d'accidents de la route...

M. Brassard: Perception.

M. Middlemiss: ...donc la perception de la population qui est impliquée dans ce bilan routier là — c'est eux qui se promènent sur les routes — sa perception du fait qu'on a une formation obligatoire ou non. Oublions l'obligatoire, là. J'ai l'impression, moi, qu'on veut dire que le mot «obligatoire», c'est mauvais. Parce que c'est obligatoire, la qualité... ou les gens qui prennent les cours, malheureusement, n'en retiennent rien. Lorsqu'on me dit d'un côté: Regardons les sociétés qui nous entourent... On regarde l'Ontario, toutes les provinces canadiennes, tous les États-Unis, sauf peut-être la ville de New York, où on permet le virage à droite sur un feu rouge, puis on dit: Aïe! Au Québec, là, on n'a même pas atteint la maturité encore pour faire un virage sur un feu rouge.

M. Brassard: Là, vous changez de sujet si je comprends bien.

M. Middlemiss: Non, non, non, mais j'essaie de faire... Il faut être logique, en toute logique, là. On nous dit: Parce que les autres sociétés font ci, font ça, on se compare à elles. Mais, lorsque ça arrive, des choses que les autres sociétés font, on dit: Wo! minute! On est différent au Québec: on ne peut pas le faire.

• (20 h 20) •

Moi, je dis le contraire, dans ce sens-là. Et c'est pour ça que je me dis que, si la population du Québec a la perception — et cette perception-là, ça doit être sur une fondation, ça doit être fondé, là — qu'on me démontre, à part... C'est exactement ce que j'ai dit dans mes remarques finales. Qu'on me dise que les cours de conduite ne sont pas nécessaires parce que, dans d'autres municipalités, dans d'autres provinces, d'autres endroits, ils n'en ont pas puis ils ont un bilan routier équivalent au nôtre. Moi, j'ai dit: Qu'on me fasse la preuve, ici, au Québec, là. Et personne ne me l'a fait, la preuve, encore. C'est bien beau de me dire... C'est une conjugaison de choses, et je ne voudrais certainement pas faire partie d'une décision qui pourrait en bout de piste, réellement, là, ne pas contribuer au but principal de ce projet de loi là, qui est d'améliorer notre bilan routier.

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

M. Brassard: Je viens de dire tout à l'heure, je le répète — puis on va les déposer, les études, on va les déposer — il y a deux études qui portent sur ce sujet-là et qui arrivent aux mêmes conclusions. Le caractère obligatoire des cours, les cours de conduite obligatoires, ça n'a pas d'impact réel sur le bilan routier. Par contre, moi, je dis aux députés: Si vous en avez des études qui prouvent le contraire ou qui contredisent ces études-là, bien déposez-les. On en a deux, là, scientifiques; on va les déposer. Les conclusions sont claires. Vous les verrez puis vous en prendrez connaissance. C'est sans équivoque.

Je rappelle aussi une chose qui m'apparaît importante, M. le Président. Encore une fois, le problème qu'on a constaté et qui est à la base d'un bon nombre des nouvelles dispositions, les dispositions du projet de loi n° 12, c'est que le problème chez les apprentis conducteurs, particulièrement chez les jeunes, ce n'est pas un problème de connaissances. Ce n'est pas un problème de connaissances; c'est un problème de comportement, c'est un problème de prise de risques. Ils prennent plus de risques que d'autres personnes plus âgées. C'est ça, la réalité. C'est à partir de cette réalité-là qu'on a conçu et élaboré les dispositions qu'on retrouve dans le projet de loi n° 12. En ce qui concerne l'accès graduel à la conduite. Les cours obligatoires sont des cours qui portent essentiellement sur l'acquisition de connaissances. Or, le problème, il n'est pas là. Il n'est pas là, le problème. Donc, on aura beau maintenir le caractère obligatoire des cours, ça ne concerne pas le problème majeur qui a été signalé et constaté.

M. Middlemiss: M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): M. le député.

M. Middlemiss: Je vais citer Raymond Giroux qui dit: «Mais l'abolition des cours de conduite obligatoires, telle qu'elle est envisagée par le gouvernement, constitue le maillon faible d'une approche graduelle par

ailleurs fort sensée. Mais, si le cours ne répond pas aux attentes, il faut en rehausser la qualité et non le rendre optionnel.»

Et je pense que, si on se souvient bien, là, des gens qui sont venus nous voir, ils nous ont dit — c'est ça, là: Si on veut responsabiliser les gens, est-ce qu'il n'y a pas moyen de la faire? Et c'est ça, là. On dit: Parce que c'est obligatoire, c'est quasiment comme la carte d'assurance-maladie. Tu sais, c'est des garanties; ça donne un volume d'affaires aux écoles de conduite. Mais qu'on élimine ça, qu'on s'assure que les cours de conduite... Ou bien qu'on me fasse la preuve, là, puis, moi, j'ai hâte de la voir, la preuve scientifique que les cours de conduite que les conducteurs ont pris n'ont pas aidé à leur comportement sur la route, mais c'est plutôt les campagnes de sensibilisation, c'est plutôt ça qui a permis d'améliorer notre bilan. Et on fait la preuve comment? Est-ce que ça a été un sondage auprès des gens à qui on a demandé: est-ce que c'est parce que vous avez entendu des campagnes de sensibilisation ou est-ce que c'est parce que vous avez été bien formés, et ainsi de suite, que vous réagissez, vous vous comportez, vous avez un comportement de ce genre? C'est ça qui va faire la preuve, parce que des statistiques, des fois, c'est bien beau, là...

Et je ne suis pas le seul, puis ce n'est pas nécessairement des gens que je côtoie qui disent ces choses-là. Et, pour moi, le gros bon sens, c'est que, si les cours ont bien fonctionné mais que, parce qu'ils étaient obligatoires... C'est ça, là. Pourquoi, parce qu'ils sont obligatoires, ça enlève de la qualité? Pourquoi? Ça veut dire que, parce qu'on oblige les jeunes à aller à l'école, ce n'est pas bon? On devrait dire aux jeunes qui vont à l'école ou bien aux gens qui prennent des cours d'anglais au secondaire mais qui ne sortent pas bilingues: On n'en aura plus de cours d'anglais au secondaire. C'est un peu ça, là, qu'on dit.

M. Brassard: Bien, à l'école, il y a un taux de décrochage assez élevé, ce qui indique bien que ce n'est pas en les obligeant à aller à l'école qu'on s'assure de leur réussite. Et on parle de responsabilisation, la meilleure façon de responsabiliser les conducteurs ou les apprentis conducteurs, les aspirants à devenir conducteurs, la meilleure façon de les responsabiliser, c'est qu'ils soient libres, que ce soit une démarche de liberté, une initiative libre d'aller vers une école de conduite pour recevoir un cours. À ce moment-là, la motivation va être suffisamment forte que, je pense, les cours va sans doute leur profiter davantage, parce qu'ils auront fait une démarche libre, on ne les aura pas contraints ou obligés. La meilleure façon de responsabiliser les aspirants conducteurs, c'est, je pense, d'enlever le caractère obligatoire des cours.

M. Middlemiss: M. le Président, dans ce contexte-là, peut-être pour nos pilotes, on avait à leur donner le choix... Je pense qu'on a réellement des bons pilotes d'avion, si on regarde notre performance, mais

c'est des cours qui sont obligatoires. Si on voulait l'améliorer dans ce contexte-là, il faudrait dire: Bien, maintenant, dorénavant, ce ne sera plus obligatoire pour un pilote de suivre des cours de pilotage. Tu n'es plus obligé, tu en prendras si... Tu passeras l'examen, tu prendras des cours, et ainsi de suite. Je pense que c'est un peu osé de croire que... Parce que, pour quoi, dans un domaine comme de piloter un avion, je pense que... C'est vrai que la circulation en haut, là, n'est pas aussi dense que sur nos routes, puis malheureusement il y a plus de gens qui meurent sur nos routes que dans les airs, mais le métier ou la profession de pilote est une profession qui est assez difficile. Et, si on juge que c'est absolument nécessaire, pour protéger les gens, que ces gens-là soient obligés de prendre des cours, bien...

M. Brassard: Pour dire ça, là, il ne faut pas avoir pénétré dans une cabine de pilotage, hein? Avez-vous déjà assisté à un décollage ou à un atterrissage d'un Boeing 747?

M. Middlemiss: Non, non, mais...

M. Brassard: J'ai eu cet insigne honneur. Je vais vous dire qu'il y a assez de pitons là que vous êtes aussi bien de suivre un cours.

M. Middlemiss: Ah!

M. Brassard: Vous êtes mieux de suivre un cours. Ça, c'est sûr. Il ne faut pas comparer un pilote d'avion, le métier, la profession de pilote d'avion à la conduite automobile, là. Je pense qu'on n'est pas dans les mêmes niveaux. Comparaison plutôt boiteuse.

M. Middlemiss: Peut-être boiteuse dans le sens des capacités ou de la complexité de conduire...

M. Brassard: Bien, je comprends donc.

● (20 h 30) ●

M. Middlemiss: ...sauf qu'aussi il y a toute la sécurité, il y a toutes ces choses-là d'attitude. J'espère que le gars avec un Boeing ne décidera pas tout d'un coup de faire une couple de tours avec son avion, après qu'il a pesé sur tous ses pitons puis que ça vole bien. Non, non, mais c'est un peu ça, là.

Et il me semble que des cours pratiques ou d'améliorer les cours... Il me semble que partout on utilise la formation, que ça soit la formation pratique ou théorique, comme étant quelque chose de positif pour améliorer ou accélérer les connaissances et les capacités de personnes. Et c'est ça que je me dis. Et pour moi, tant et aussi longtemps qu'on ne m'aura pas fait la preuve que notre bilan routier... quel apport a pu avoir le fait que les gens ont pris des cours de conduite... Parce qu'il n'y a aucune garantie, là, hein? Le quatre mois, à moins que... En Ontario, avec toutes les baisses de prime, et ainsi de suite, il y a seulement 30 % des gens qui prennent des cours de conduite.

M. Brassard: 70 %.

M. Middlemiss: Ah bien! Les statistiques donnent 30 % des gens qui prennent des cours de conduite. Mais il y a l'autre côté aussi. Est-ce qu'au Québec — et c'était la question — si les compagnies d'assurances privées, elles, sont prêtes à faire un peu comme en Ontario, à donner une prime si on prend un cours de conduite, la SAAQ — c'est une des questions qu'on a posées — la Société de l'assurance automobile du Québec, elle, est prête aussi? Parce qu'elle couvre une grosse partie de l'assurance, ici, au Québec. Est-ce que ça aussi, ça va être un incitatif? Parce qu'on a tous dit que le quatre mois, ça ne sera pas l'incitatif, là. Ça va prendre plus que juste quatre mois.

M. Brassard: Qui a dit ça?

M. Middlemiss: Les gens qui sont venus nous voir.

M. Brassard: Tout le monde n'a pas dit ça.

M. Middlemiss: Bien oui, les gens l'ont dit: Quatre mois... Oui, bien oui.

M. Brassard: Bien, les écoles de conduite ont dit que quatre mois, ce n'était pas un incitatif. Il y en a même des groupes qui considéraient que c'était trop, quatre mois, des groupes qui sont venus dire: Quatre mois, c'est trop. Les assureurs, entre autres, sont venus dire: Quatre mois, c'est trop comme boni.

M. Middlemiss: Non, parce que les assureurs disent: C'est notre prime à nous autres qui est plus intéressante. Ce n'est pas votre quatre mois; c'est le fait que, nous autres, on donne une prime. Ils prêchent pour leur propre paroisse. Il faut faire attention à ça aussi. Le Conseil permanent de la jeunesse, on leur a posé la question, puis ils ont dit: Écoutez, quatre mois, ce n'est certainement pas ça qui va tout changer, là. En tout cas, moi, peut-être qu'on peut attendre d'avoir ces statistiques-là. Il me semble que ça serait important de les avoir lorsqu'on discute de ces choses-là. De nous dire que ça n'a aucun apport, aucun apport du tout, le fait d'avoir pris des cours de conduite pratiques, j'ai de la misère à croire ça, moi. Ce n'est même pas 1 %, ce n'est pas 2 %.

M. Brassard: C'est actuellement obligatoire. Actuellement, c'est obligatoire...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...et on constate que les jeunes de 16-25 ans — puis on peut le vérifier — ont une très bonne connaissance du Code. Ils n'ont pas de problèmes de connaissance. Ils n'ont pas de problèmes non plus de connaissance de la conduite comme telle. Mais ils

prennent plus de risques, donc ils ont des comportements à risque. Et le résultat, c'est qu'ils constituent à peu près 13 % des détenteurs de permis puis ils sont impliqués dans 26 % des accidents graves. Puis les cours sont obligatoires.

C'est une réalité, là, qui saute aux yeux puis qui nous indique bien que le caractère obligatoire des cours n'améliore pas les comportements. Le cas des jeunes de 18-25 ans est un bel exemple. Les cours sont obligatoires, là. Ils sont obligés de les suivre puis ils ont deux fois plus d'accidents que les autres catégories d'âges. Alors, si ça avait un impact positif sur le bilan routier, bien il y aurait moins d'accidents impliquant les jeunes, il me semble. Ça va de soi. Ce n'est pas le cas. Ils détiennent 13 % des permis puis ils sont impliqués dans 25 % des infractions, 25 % des accidents, les jeunes. Donc, il y a un problème de comportement que ne règle pas le caractère obligatoire des cours de conduite.

M. Middlemiss: M. le Président, avec les sondages, il semble qu'il existe un consensus social au Québec sur l'obligation de suivre des cours de conduite d'une école de conduite. Mais qu'est-ce qui nous dit, là... O.K., d'accord, les cours de conduite, on va assumer que M. le ministre, là...

M. Brassard: Tant mieux si le monde pense ça.

M. Middlemiss: Non, non. On va assumer que M. le ministre...

M. Brassard: Ils vont continuer à suivre les cours.

M. Middlemiss: Réellement, c'est que les cours de conduite aujourd'hui n'ont rien du tout à faire, tu sais, sauf que, là, l'obligation va partir, et demain matin ces gens-là, dont on ne pouvait pas changer le comportement, on ne pouvait pas les responsabiliser, du jour au lendemain ils vont devenir responsables parce qu'il n'y a plus de cours de conduite obligatoires.

M. Brassard: Non, non, non.

M. Middlemiss: Bien, j'ai bien hâte de voir, moi. Qu'on me fasse donc la preuve de ça. C'est bien...

M. Brassard: Ce n'est pas ça qu'on dit.

M. Middlemiss: Bien oui, mais c'est ça que vous me dites.

M. Brassard: Bien non! Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, non, non. Vous dites: Le fait qu'on ait des cours de conduite obligatoires aujourd'hui, ça n'a rien à faire. Tu sais, on a encore des jeunes qui ont des accidents. Ils ne sont pas responsables; ils n'ont pas atteint la maturité. Demain matin, on

n'aura plus les cours de conduite. On va avoir encore l'examen, mais c'est avec papa et maman ou bien mon oncle ou ma tante qu'il va aller pratiquer. Et, parce qu'il va avec mon oncle et ma tante, aïe! on vient de trouver la solution. Là, demain matin, il n'y en aura plus. Ils vont devenir responsables; ils vont tout faire comme maman et papa. J'ai hâte de voir sur quelle base on a... Sur quelle base, ça?

Tu sais, c'est bien beau, là, des statistiques, il me semble que... Faites-moi la preuve. Vous allez voir que je ne suis pas comme Thomas; je ne vous demanderai pas de mettre le doigt dans la chose. Mon nom, ce n'est pas Thomas. Mais je vais vous dire une chose, c'est que j'ai des problèmes à me faire convaincre que, parce qu'on a des cours obligatoires, ça n'a rien à faire avec le bilan. Mais, le lendemain qu'on va enlever ça, les cours obligatoires, là, on va tellement améliorer ça, les gens vont être plus responsables comme ils n'ont jamais été responsables avant. Sur quoi?

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

M. Brassard: Bien, c'est parce qu'il faut regarder l'ensemble des dispositions du projet de loi n° 12. Ce n'est pas uniquement l'abolition du caractère obligatoire des cours de conduite. Si on arrive à la conclusion que c'est le comportement qu'il faut modifier, qu'il faut réduire, en particulier chez les jeunes, la prise de risques en changeant leurs attitudes et leurs comportements, il faut penser aux autres dispositions qu'on introduit dans le Code, qui visent cet objectif-là.

La prolongation de la durée de l'apprentissage de trois à 12 mois, pourquoi? Parce que, pendant plus de temps, le jeune apprenti conducteur va être accompagné. Et c'est en étant accompagné que les conseils de celui qui détient un permis, les conseils, les remarques vont agir sur sa façon de conduire et sur son comportement, réduire les prises de risques, non pas nécessairement améliorer son niveau de connaissance, parce que ce n'est pas là qu'est le problème.

Et, en plus, les deux années de probation qui suivent, deux ans qui suivent également, la mesure de tolérance zéro alcool, ça a quoi comme objectif? C'est vraiment d'agir sur le comportement, de faire en sorte que ça devienne une habitude chez le conducteur, lorsqu'il prend le volant, lorsqu'il conduit une voiture, une habitude acquise de ne pas consommer d'alcool, parce que, pendant trois ans avant qu'il détienne son permis, il a été assujéti à la tolérance zéro en matière d'alcool. Quatre points d'inaptitude seulement. Ça veut dire que, là, c'est sérieux, il ne faut pas qu'il prenne trop de risques. S'il en prend trop, s'il a trop une conduite à risque, bien il va perdre ses quatre points d'inaptitude rapidement. Et là il va avoir un problème, la durée de son apprentissage va être allongée.

● (20 h 40) ●

Alors, c'est l'ensemble de mesures qu'il faut voir. On ne fait pas juste abolir le caractère obligatoire des cours de conduite. Il y a tout un dispositif qui, pris

ensemble, vise à agir sur le comportement, à modifier le comportement du conducteur. Et je pense que c'est comme ça qu'il faut voir les choses. Il faut avoir une vision globale du projet de loi, des orientations et ne pas uniquement, je dirais, isoler une mesure puis laisser de côté les autres. Il faut voir l'ensemble des mesures. D'ailleurs, dans d'autres sociétés où on a introduit des dispositions de cette nature-là, d'accès graduel au permis, ça s'est révélé efficace, et on a pu constater tangiblement des changements de comportement chez les conducteurs, particulièrement chez les jeunes. Voilà!

Le Président (M. Gagnon): Merci.

M. Brassard: Il faut voir le tout.

Le Président (M. Gagnon): Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: Merci, M. le Président. Pour faire suite aux commentaires du ministre puis au questionnaire de mon collègue de Pontiac, bon, moi, je veux bien qu'on voie ça, là, dans une perspective d'ensemble puis globale. J'aurais aimé qu'on puisse avoir accès à des statistiques qui nous démontrent quasiment hors de tout doute, là, que le fait d'abolir les cours, finalement, de ne pas les exiger — en fait, c'est plutôt ça — soit une mesure qui va vraiment nous permettre ou va finalement permettre, pas à nous, de constater, au bout de quelques années, qu'il n'y aura pas plus d'accidents ou même qu'il y en aura moins. Parce que j'imagine que, puisqu'on dépose des amendements au Code de la sécurité routière par le biais du projet de loi n° 12, c'est parce qu'on vise une amélioration...

M. Brassard: Du bilan routier.

Mme Delisle: ...de la conduite automobile chez les jeunes, chez d'autres aussi parce qu'il y a d'autres mesures qui vont être adoptées. Je ne pense pas qu'il faille s'imaginer que, demain matin, tout le monde va cesser de prendre des cours. Cependant, le fait de ne pas laisser cette possibilité-là dans la loi va peut-être faire en sorte qu'il y en a qui vont — j'ai l'air bête de dire ça, là, je vais peut-être en provoquer finalement — ...en ne prenant pas la décision d'envoyer son jeune ou sa jeune prendre des cours qui seraient devenus obligatoires.

La raison pour laquelle je dis ça, c'est qu'il y a beaucoup de gens... Nous, on n'est pas nécessairement des néophytes. On a le nez collé sur la fenêtre et puis on suit le projet de loi de très près. On a suivi la commission parlementaire sur la consultation publique; on est dedans. Combien de personnes, vous pensez, vont être connaisseur, au lendemain de l'adoption de ce projet de loi là, de ce qu'il y a dans le projet de loi? Le fait de l'abolir complètement, de ne pas l'exiger, pardon, je trouve qu'on se ferme une porte, puis je ne vois pas en quoi ça peut être nuisible.

Qu'est-ce qu'on enlève finalement? On n'enlève rien, si on croit le ministre, à ceux qui ont des écoles de conduite parce que, de toute façon, les plus performants vont continuer de donner des cours. Puis les gens vont probablement y avoir encore accès, sauf que ceux qui seraient tentés de ne pas prendre des cours, de le faire eux-mêmes... Je trouve ça un peu laxiste, là, je vous avoue bien honnêtement. Peut-être que, sur une route de campagne, c'est plus facile, avec tout le respect que je dois aux régions. Mais, dans des grands centres urbains, de se lancer sur la route avec le père puis la mère, ce n'est pas évident dans mon livre à moi. Les cours seront toujours disponibles, j'en conviens...

M. Brassard: C'est ça.

Mme Delisle: ...sauf que le fait de ne pas les laisser de façon obligatoire ouvre une porte, quant à moi.

Alors, ma question, parce que c'était un long préambule, M. le Président, j'en conviens évidemment: Est-ce qu'on a accès à ce type de statistiques là? Est-ce qu'il en existe? Ce serait intéressant. On pourrait peut-être suspendre l'adoption de l'article — je ne sais pas si j'ai le droit de faire des propositions de même — jusqu'à ce qu'on ait les statistiques puis on pourrait rouler sur le reste.

M. Brassard: Oui. Bien, il y a les deux études dont je parlais tantôt, qu'on va déposer, mais on me dit que des études étrangères, bien on peut les empiler. Je pense que les deux études en question devraient suffire, mais je vous signale que, pendant les 10 jours de consultation, qui est venu réclamer le maintien du caractère obligatoire des cours de conduite? Les écoles de conduite. Bon. C'est tout à fait légitime et normal, là, compréhensible aussi. Mais c'est tout, c'est tout. Pas d'autres groupes. Aucun autre intervenant, là, ils auraient pu se prononcer là-dessus. Puis il y en a qui se sont prononcés en disant qu'ils étaient d'accord pour enlever le caractère obligatoire.

Quand le député de Pontiac nous dit: Les sondages démontrent qu'il y a une proportion extraordinaire des Québécois qui considèrent que ça devrait demeurer obligatoire, les cours de conduite, bien ça veut dire qu'ils considèrent que c'est utile. Alors donc, ça veut dire qu'ils vont continuer de les suivre, mais ça va être un acte libre, donc pas mal plus utile et bénéfique pour la personne que si c'est par contrainte qu'elle est tenue de suivre un cours de conduite.

Les écoles de conduite, d'autre part, dans un contexte de déréglementation, bien là, elles vont avoir à poser des gestes pour à la fois attirer une clientèle mais, en même temps aussi, être attentives à ses besoins puis élaborer, concevoir les cours et la formation en tenant compte de ses besoins. Actuellement, on constate que ce n'est pas toujours le cas. Pourquoi? Parce que, bon, avant, il n'y a pas si longtemps, c'était le moratoire sur l'émission des permis puis c'était obligatoire. Alors

donc, c'était une espèce de clientèle captive, alors une espèce de paresse s'est installée chez certaines écoles. Là, elles vont avoir à fonctionner dans un contexte de concurrence et où le client n'est pas acquis, la clientèle n'est pas captive. Bien, moi, je suis persuadé que, dans une très forte proportion, les apprentis conducteurs vont aller suivre des cours de conduite mais librement et, à ce moment-là donc, beaucoup plus motivés que contraints. Et les écoles de conduite, d'autre part, vont faire des efforts pour aller convaincre les apprentis conducteurs que ce serait utile pour eux de suivre des cours et donc les persuader de s'inscrire à des cours.

Ce n'est obligatoire nulle part en Amérique du Nord, et on constate que, dans des proportions de 70 % à 80 %, des fois plus, les apprentis conducteurs s'inscrivent à des cours, suivent des cours parce qu'ils jugent ça utile. Puis, aussi, probablement que les parents disent: Bien, écoute, là, pour ce qui est des habiletés de base, je vais t'accompagner pendant un certain nombre de mois pour que tu adoptes un comportement de conducteur sécuritaire. Mais beaucoup de parents vont probablement envoyer leur jeune quand même suivre un cours de formation.

Les écoles de conduite ne disparaîtront pas, mais, dans un contexte de concurrence et de déréglementation, je pense au contraire que ça va les stimuler, ça va constituer un stimulant pour vraiment faire un effort soutenu pour améliorer la qualité de la formation qu'elles dispensent. Il y a un pari; il y a un défi. Et, moi, je pense que les écoles de conduite ou sont en mesure de relever ce défi-là, ce que je pense, ou alors, si elles ne sont pas capables de relever le défi, bien c'est révélateur de leur faiblesse et ça indique qu'elles survivent grâce à une disposition légale qui oblige, qui contraint à suivre des cours.

• (20 h 50) •

M. Middlemiss: M. le Président, loin de moi de vouloir que les cours de conduite soient là pour donner la vie artificielle ou la respiration artificielle aux écoles de conduite. Je l'ai dit, hein? S'il faut changer la façon de le faire, la qualité, on devrait le faire. Mais j'espère qu'on a aussi l'étude, en 1994, des professeurs Serge Coulombe et Rose Anne Devlin, de l'Université d'Ottawa. Il semblerait que cette étude-là démontre qu'au Québec ça a eu pour effet de réduire de façon notable le nombre d'accidents mortels avec blessés, sur les routes du Québec, au cours des 20 dernières années. Non, mais c'est bien. Donc, on peut choisir les études qu'on veut. On me fait signe que non, non, non. Il semblerait que, donc, tout ce qu'on veut, c'est... Oui. C'est ici, là. Il y en a d'autres. «Drivers' education reduces accidents and violations», American Automobile Association, Washington, D.C. Tu sais, si on fait le choix de ceux qui font notre affaire, il faudrait qu'on m'assure de ça.

Donc, peut-être que la façon, c'est de suspendre l'article et tous les autres articles qui vont toucher les cours de conduite. Parce qu'il me semble que c'est assez important de nous convaincre qu'en réalité les cours de conduite obligatoires n'ont rien apporté dans notre bilan

routier mais que le fait qu'ils ne soient plus obligatoires, ça va améliorer notre bilan routier. C'est ça qu'on dit grosso modo, là. On ne fait pas de grandes thèses. On dit: Ce qu'on a fait dans le passé, ça n'a rien apporté à notre bilan, parce que, dans les autres provinces, ça n'a pas rien apporté.

Mais le fait de l'enlever, ça va enlever des écoles de conduite, peut-être que ça va enlever... Mais est-ce qu'on va s'assurer que les cours qui vont être donnés vont être des bons cours? Est-ce qu'on va éliminer le problème que M. Duchesne de Charlevoix nous a dit, que ça coûtait moins cher d'avoir des cours de conduite à Québec que de les avoir dans Charlevoix? On «va-tu» m'assurer de ça, là? Parce que, là, à ce moment-là, on va dire: Bien, regarde... Puis je comprends pourquoi ça coûtait moins cher dans des grandes villes. Parce qu'il y a un plus gros volume. Ça va être toujours le problème des régions. Comme ma collègue disait tantôt, peut-être que, dans les régions, c'est plus facile d'aller conduire sur les routes de campagne, et ainsi de suite, et il y a moins de danger d'avoir des accidents. Est-ce qu'on apprend mieux à conduire parce que les routes ne sont pas aussi belles, aussi pavées qu'en ville? Ça, c'est une autre question.

Mais d'autres personnes sont venues nous dire... Les motocyclistes, ils nous ont dit: Pour les motocyclistes, là, il faudrait s'assurer que ce soit des cours. Et c'est eux qui nous ont dit: Regardez, laissez-nous aller et nous promener sur des chemins privés puis sur des terrains de stationnement pour être capables de donner la formation à ces gens-là qui vont se promener en moto. C'est eux qui ont dit ça; ce n'est pas moi, là. Donc, si ces gens-là qui pratiquent un sport — on peut l'appeler un sport — qui est assez dangereux... Il me semble qu'eux, ils disaient que c'est important qu'on puisse leur montrer ça à l'extérieur de la route et pas nécessairement, là, sur les routes.

Donc, c'est toutes ces raisons-là qui m'amènent, moi, à discuter de ça. Puis je vous le dis, hein, je ne suis pas en train de vous faire un «filibuster», là, certainement pas en train de le faire, sauf que je veux être personnellement convaincu, moi, qu'en réalité ça va être mieux, parce que, moi, vous avez de la misère à me convaincre que le fait que les gens ont pris des cours de conduite n'a pas aidé. Il me semble que surtout un cours pratique... Et je vais vous dire une chose: il est fort probable que les gens qui ont pris des cours de conduite, même sur l'aspect théorique, connaissent mieux le Code de la sécurité routière que ceux qui ne seront pas obligés de le faire, qui vont juste en savoir assez pour passer l'examen. Ça va être le minimum, et il me semble qu'il faut s'assurer que tous les gens qui vont être sur nos routes vont en savoir le plus possible.

M. Brassard: D'abord, sur les motocyclistes, je corrige une chose. C'est la Fédération, je pense, motocycliste. Ils sont venus nous dire qu'ils étaient d'accord pour l'abolition du caractère obligatoire des cours. Ce qu'ils ont réclamé, c'est que leur organisme ou leur

organisation soit l'organisme accréditeur pour les écoles de conduite moto. Ils voulaient, de la même façon que... Il y a une entente qui pourra entrer en vigueur, une fois le projet de loi adopté, entre le Club automobile et la Ligue de sécurité, qui deviendraient des organismes qui accréditeraient, à partir d'un certain nombre de critères, les écoles de conduite. C'est dans ce sens-là que les organisations de motocyclistes réclamaient qu'on les reconnaisse comme organismes accréditeurs. Sur le caractère obligatoire, ils étaient d'accord pour que ce soit supprimé.

Ceci étant dit, moi, là — comment je dirais ça? — j'ai dit ce que j'avais à dire. En dire davantage, je radoterais.

Le Président (M. Gagnon): Votre 20 minutes est écoulé, il est dépassé.

M. Brassard: Alors, ce n'est pas mon genre. Je n'aime pas radoter. Sur cette question-là, j'ai exprimé nos positions. Les deux études seront déposées; on les enverra même au Secrétariat pour que... On n'attendra pas la prochaine séance; on va les envoyer au Secrétariat pour qu'il les distribue aux membres de la commission et pour que les membres les regardent, les examinent. Est-ce que ça convaincra le député de Pontiac? Là, je ne le sais pas. Peut-être que oui, mais peut-être que non aussi.

Le Président (M. Gagnon): Votre temps est écoulé.

M. Middlemiss: M. le Président, juste une seconde. C'est que le Comité d'action politique motocycliste du Québec a dit: Pour les cours de conduite, c'est la vie des gens qui est en jeu. Et, moi, je m'en souviens, c'est moi qui ai posé la question, parce qu'ils parlaient d'avoir la chance de se pratiquer sur les terrains de stationnement, des choses comme ça.

M. Brassard: Oui, oui, je me souviens très bien.

M. Middlemiss: Parce qu'ils trouvaient que c'était extrêmement important que ce soit bien fait parce que c'est la vie qui est en jeu.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 8 est adopté?

M. Middlemiss: Non. On ne va pas suspendre? Sur division.

M. Brassard: Bien, pas l'article 8 parce que, là, moi, ça ne me dérangeait pas, mais on discutait d'autres dispositions qui viennent plus loin, sur les écoles de conduite. L'article 8 ne concerne pas directement les écoles de conduite. C'était l'énoncé de principe concernant les prescriptions relatives au permis d'apprenti conducteur. Concernant les écoles de conduite, c'est

l'article 11. Alors, si on veut suspendre les articles concernant les écoles de conduite, ce n'est pas cet article-là. En fait, on a été un peu délinquants, on a discuté des écoles de conduite à l'occasion d'un article qui n'en traitait pas vraiment.

Le Président (M. Gagnon): Bon. Ce qui nous ramène à l'article 8. Ha, ha, ha

M. Brassard: Ce qui fait que je pense qu'on peut adopter l'article 8.

M. Middlemiss: Oui, oui. O.K.

Le Président (M. Gagnon): Oui? Il est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Délivrance des permis

Le Président (M. Gagnon): Oui. J'appelle l'article 9, qui indique que l'article 62 de ce Code est remplacé par le suivant:

«La Société peut, aux conditions et aux fins qu'elle détermine, habiliter les organismes qu'elle désigne à reconnaître des écoles de conduite.» M. le ministre.

M. Brassard: Évidemment, ce n'est pas l'article où on abolit le caractère obligatoire, mais c'est un article qui substitue à un régime d'émission de permis un autre régime où, cette fois-là, on accrédite les écoles de conduite. Quand on dit: «La Société peut, aux conditions et aux fins qu'elle détermine, habiliter les organismes qu'elle désigne à reconnaître des écoles de conduite», donc elle reconnaît des organismes aptes, à partir évidemment d'une entente, à partir de conditions déterminées à l'avance, dans le cas d'une entente avec la Société, à reconnaître ou à accréditer les écoles de conduite. On est déjà passablement avancé à ce chapitre.

Évidemment, ça ne peut pas entrer en vigueur tant que la loi n'est pas adoptée et sanctionnée, mais on a à toutes fins pratiques une entente avec deux organismes, le Club automobile d'une part et la Ligue de sécurité d'autre part, avec lesquels on a convenu d'un certain nombre de critères ou de conditions qui permettraient l'accréditation des écoles de conduite.

• (21 heures) •

Le Président (M. Gagnon): Est-ce qu'il y a des interventions?

M. Middlemiss: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): M. le député.

M. Middlemiss: Vous dites que vous avez eu des négociations avec la Ligue de sécurité et le CAA. Est-ce qu'il y a une possibilité d'en avoir d'autres ou est-ce que c'est les deux seuls?

M. Brassard: Ce n'est pas exclusif à ces deux-là. C'est clair qu'il faut cependant que les organismes en question aient les ressources suffisantes pour accomplir la tâche et soient en mesure également de respecter un certain nombre de conditions ou de critères qui permettront l'accréditation.

M. Middlemiss: M. le Président, on a mentionné qu'il y avait certains critères et certaines conditions qui ont été discutés avec la Ligue de sécurité et le CAA. Quels sont ces critères? Quelles sont ces conditions?

M. Brassard: En fait, il y a sept conditions. D'abord, la première, évidemment, qui est essentielle, c'est un processus d'évaluation initiale des écoles de conduite, qui comporte un certain nombre de composantes dont l'évaluation du personnel enseignant, la satisfaction de la clientèle, la vérification de la bonne réputation de l'école auprès des organismes comme l'Office de la protection du consommateur ou des fournisseurs. Il y a aussi là-dedans la dimension pédagogique des écoles. Deuxième condition, chaque école devra faire l'objet d'une évaluation particulière, même si elle appartient déjà à un réseau. Alors, l'accréditation n'est pas accordée à un réseau mais à chaque école en particulier. Troisièmement, toutes les écoles de conduite qui satisfont aux conditions établies pourront bénéficier de la reconnaissance. Les demandes de reconnaissance sont traitées avec diligence, dans l'ordre où elles ont été présentées. Il y a, par la suite, une évaluation annuelle qui est faite pour vérifier que chaque école respecte toujours les normes de qualité requises, donc une évaluation périodique. Sixièmement, des enquêtes ponctuelles sont effectuées à la suite de réception de plaintes. S'il y a des plaintes, donc, l'organisme accréditeur est habilité à faire des enquêtes sur plainte. Et, septièmement, il y a un comité de concertation qui est mis sur pied, avec mandat de s'assurer de l'intégrité, de l'efficacité du processus et de recommander aussi les programmes de formation du personnel enseignant.

Alors, essentiellement, ce sont là les conditions, les éléments d'une entente à intervenir avec un organisme accréditeur; dans le cas que je viens de vous dire, c'est la Ligue de sécurité, mais c'est exactement une entente de même nature avec le Club automobile.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): J'aimerais que le ministre nous explique ce qui a amené son ministère à proposer une telle chose. Évidemment que la gestion des écoles de conduite, directement par le ministère, je comprendrais que ça puisse être lourd. Mais, considérant que c'est un domaine qui est géré par la Société, quels bénéfices ou quels avantages le ministère voit dans cette avenue de donner à un organisme le rôle d'étudier et d'octroyer des permis d'écoles de conduite? Est-ce que ça ne pourrait pas être fait par la Société? Enfin, quels

avantages on y trouve? Si ce n'est pas risqué de mettre sur pied, je ne sais pas, un service qui, finalement, n'est peut-être pas absolument utile, enfin.

M. Brassard: Bien, utile dans le sens où, à partir du moment où on accorde ou on envisage d'accorder un crédit pour les apprentis qui vont suivre des cours de conduite qui ne seront plus obligatoires, crédit de quatre mois, réduction de 12 à huit mois de la durée de l'apprentissage... Pour qu'on accorde un crédit de cet ordre-là, il fallait quand même qu'on s'assure que les écoles qui vont dispenser ces cours-là soient des écoles de qualité et dispensent une formation de qualité. Bon.

Alors, plutôt que de faire en sorte que ce soit la Société de l'assurance automobile qui, elle-même, contrôle la qualité de la formation et donc la qualité de l'école, l'idée, c'est de faire en sorte, au fond, que l'industrie elle-même se prenne en charge et qu'elle, d'une certaine façon, assure elle-même sa qualité. Alors donc, la façon dont on l'envisage, c'est d'identifier ou de reconnaître des organismes qui, généralement, sont largement voués à la sécurité sur nos routes, ce qui est le cas du Club automobile du Québec, ce qui est le cas de la Ligue de sécurité du Québec — il pourrait y en avoir d'autres aussi — des organismes, donc, qui sont en mesure d'évaluer et de juger la qualité des écoles à partir évidemment d'un certain nombre de conditions ou de critères qui seront l'objet d'une entente entre la Société et ces organismes-là, et qui, ensuite, reconnaîtraient, accorderaient une accréditation à ces écoles. Les futurs élèves ou les futurs aspirants qui voudraient suivre un cours sauraient que telle école qui exerce dans leur ville, c'est une école accréditée. Donc, à partir de ce moment-là, ils auraient l'assurance que la formation qui sera dispensée à cette école-là sera une formation de qualité.

C'est pour ça qu'évidemment l'évaluation de l'école devra être périodique pour que, constamment, on s'assure que l'accréditation veut dire quelque chose, a une signification et que, si une école n'est pas accréditée, bien, ça voudra dire à ce moment-là qu'elle n'a pas réussi à faire la démonstration ou la preuve que la formation qu'elle dispense est de qualité, et je n'ai pas l'impression qu'elle va opérer bien longtemps, je n'ai pas l'impression qu'elle va attirer à elle beaucoup d'étudiants. Alors donc, c'est ça, l'idée, c'est qu'il n'y a plus de régime de permis: l'école demande un permis, la Société accorde un permis. Il n'y a plus de permis. Vous voulez ouvrir une école de conduite, c'est la libre concurrence, vous pouvez la faire. Par contre, il est important que les futurs étudiants sachent que telle école est accréditée, que, par conséquent, ils sont assurés de recevoir là une formation de qualité et que, si elle ne l'est pas, il y a des doutes sérieux, et ils vont sans doute préférer ne pas s'y présenter.

M. Morin (Dubuc): Donc, M. le Président, il y a lieu de comprendre que les conditions devant régir cet organisme-là, on les retrouvera dans la réglementation assujettie à cette loi.

M. Brassard: Oui, c'est l'objet d'une entente. Quand on dit ici «aux conditions et aux fins qu'elle détermine», la Société va en quelque sorte conclure des ententes avec les organismes, et l'entente elle-même va comporter les conditions encadrant le processus d'accréditation.

M. Morin (Dubuc): Mais, cette entente-là, on va retrouver ça dans les règlements assujettis à cette loi, ou bien quoi?

● (21 h 10) ●

M. Brassard: Non, c'est des ententes conclues et signées avec... Par exemple, actuellement, il y en a deux qui seraient prêts, là. Au moment où la loi va entrer en vigueur, ces deux organismes-là, les négociations à toutes fins pratiques sont complétées. C'est évident que les ententes vont être rendues publiques. Ce ne sont pas des ententes secrètes; elles vont être rendues publiques.

Avec le Club Automobile, la Ligue de sécurité, on a convenu d'un cadre, d'un processus de conditions entourant l'accréditation des écoles.

M. Morin (Dubuc): O.K. Ententes qui vont être adoptées par décret? Non? Pas nécessairement?

M. Brassard: Non. Signées. Négociation et signature: organismes et Société de l'assurance automobile.

M. Morin (Dubuc): Ah! Bon.

Le Président (M. Gagnon): Y a-t-il d'autres interventions? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Merci, M. le Président. Je comprends que la Ligue de sécurité s'occupe de sécurité. Je comprends que le CAA s'occupe de... Qui est-ce qui a amené à choisir ces deux-là, là?

M. Brassard: Ah, parce qu'ils ont fait des offres. Ils se sont montrés d'abord intéressés. Et puis ils ont contacté la Société puis ils ont fait des offres, en disant: Nous, on est intéressés à devenir organismes accréditeurs.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y en a d'autres, à part de ces deux-là, qui l'ont fait et qui n'ont pas été...

M. Brassard: Pas pour le moment.

M. Middlemiss: Personne d'autre n'a offert le service?

M. Brassard: Non, pas pour le moment.

(Consultation)

M. Brassard: Ce qu'on me signale, c'est qu'il y a un troisième organisme évidemment qui a discuté,

mais ça a pas encore débouché sur une entente. C'est l'Association des écoles de conduite du Québec.

M. Middlemiss: Tantôt, dans les sept conditions, on disait qu'il y aurait une évaluation périodique. Est-ce qu'on a fait, depuis nombre d'années, une évaluation périodique de nos écoles de conduite?

(Consultation)

M. Middlemiss: Ils hésitent, mais ils ne font pas d'évaluation.

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Donc, si on trouve que c'est important, comment ça se fait qu'on ne l'a pas fait? Et, surtout, lorsqu'on nous indique qu'il y a 115 nouveaux permis qui ont été donnés et seulement deux infractions ont été... deux infractions. Donc, il me semble, à ce moment-là, que, peut-être, il y a eu un peu de laxisme. Je comprends que les écoles de conduite, en obligeant les cours, on leur a donné une clientèle, mais il me semble que ç'aurait été important que si l'évaluation... L'obligation, avant, aussi, c'était important, l'évaluation de ces gens-là.

M. Brassard: Bien, le nombre d'écoles est au-dessus de 400. Alors, il y a des inspections, mais c'est évident que la Société n'a pas les ressources ni les effectifs pour exercer un contrôle complet sur un aussi grand nombre d'écoles.

M. Middlemiss: Je peux conclure de ça que lorsqu'il y aura des... La Ligue de sécurité et le CAA vont avoir le temps de faire l'évaluation? Ils vont avoir les ressources ou est-ce qu'on va avoir un quota? Il n'y en aura pas 400.

(Consultation)

M. Brassard: Bien, je suppose que oui puisqu'il y a deux organismes qui non seulement se sont montrés intéressés, mais ils sont prêts à conclure une entente déjà convenue. Il faut croire que ces deux organismes estiment qu'ils pourront effectuer ce contrôle et cette évaluation.

Le Président (M. Gagnon): M. le député.

M. Middlemiss: Vous avez terminé votre réponse?

M. Brassard: Non, simplement pour dire que l'accréditation, ça va comporter un coût. C'est l'école de conduite qui va le défrayer pour obtenir l'accréditation.

M. Middlemiss: C'est ça, là, il va y avoir un coût. On vient de nous dire que la Société ne peut pas le

faire présentement parce qu'il y a trop d'écoles, que ça coûterait trop cher. Mais là on dit maintenant qu'on va avoir des organismes qui vont accréditer, eux vont le faire. Est-ce que ça va avoir comme conséquence que le coût pour un cours de conduite va être plus élevé? Est-ce qu'on a fait les impacts, oui?

M. Brassard: Par rapport au coût des permis?

M. Middlemiss: Ça va coûter plus cher qu'avant pour avoir un cours de conduite?

M. Brassard: Ah, non, non, ce n'est pas ça que je veux dire.

M. Middlemiss: Mais non, les écoles...

M. Brassard: Je pensais que vous parliez...

M. Middlemiss: ...de conduite vont être obligées de payer pour toute cette évaluation, toutes ces choses-là qu'on dit qu'on ne peut pas faire maintenant, il y a un coût. Le consommateur sait certainement que les écoles de conduite...

M. Brassard: C'est évident que ça va être plus cher que le coût du permis actuel, qui est actuellement d'une centaine de dollars. Mais on ne le sait pas là, j'ignore quelles sont les intentions du Club automobile puis de la Ligue de sécurité, à combien ils vont fixer le coût d'une accréditation. Je ne le sais pas, mais je suis certain que ça va être plus élevé que le coût actuel d'un permis.

M. Middlemiss: En d'autres mots, on n'a pas d'étude d'impact sur le consommateur du fait de changer ce système-là, l'impact financier.

M. Brassard: Bien, l'impact financier, écoutez, c'est 100 \$ le permis. Supposez qu'une accréditation c'est 500 \$, je donne juste ça comme exemple, 500 \$ répartis sur combien de clients...

M. Middlemiss: C'est cinq fois plus que...

M. Brassard: Je ne pense pas que ça ait un impact... Oui, mais...

M. Middlemiss: C'est cinq fois plus qu'avant, le facteur est cinq.

M. Brassard: Dans l'exemple que je vous donne, on passe de 100 \$ à 500 \$ pour une école de conduite; compte tenu du nombre de clients, je n'ai pas l'impression que ça va avoir un impact considérable sur le coût de la formation.

M. Middlemiss: Non, mais c'est un facteur de cinq, là.

M. Brassard: Un facteur de cinq...

M. Middlemiss: Si les gens ne connaissent pas ça, en mathématiques, si les gens ne connaissent pas ça être dans l'entreprise privée...

M. Brassard: C'est 500 \$ dans ses coûts de...

M. Middlemiss: Oui, c'est cinq fois plus dans certaines choses.

M. Brassard: Si vous avez 500 clients, ça fait 1 \$ par client.

M. Middlemiss: Oui, 1 \$ de plus.

M. Brassard: Bien oui, c'est ça.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: Ce n'est pas exorbitant, là.

M. Middlemiss: Non, non, mais j'ai bien l'impression qu'avec tous ces critères-là ça me surprend qu'on n'ait pas évalué quel va être le coût au consommateur. Personne ne peut me le dire. Non, non, non, mais il me semble que...

M. Brassard: Je m'étonne que le député, là, se préoccupe du consommateur. Il est prêt à maintenir le caractère obligatoire des cours...

M. Middlemiss: Non, non, non.

M. Brassard: ...donc à ce que tout le monde suive des cours.

M. Middlemiss: Non, non.

M. Brassard: Puis là il se préoccupe, il s'angoisse pour le consommateur.

M. Middlemiss: Non, non. Mme la Présidente. Regardez, il y a plusieurs éléments, là. C'est qu'on ne nous a pas donné les statistiques pour nous démontrer qu'un cours de conduite n'a pas eu d'apport positif dans notre bilan. Ça, on va les donner tantôt. Là, on dit qu'on va changer tout ce système-là puis qu'on va avoir une meilleure qualité et une meilleure surveillance, une enquête sur des plaintes, on va avoir ci, on va avoir ça et on se dit: Bien, ça va être bien meilleur. Mais personne ne peut me dire normalement combien ça va coûter, ça. Il me semble que, chaque fois qu'on fait ça...

M. Brassard: Bien, c'est difficile de vous le dire. Pourquoi? Parce que c'est un contexte qu'on ne connaît pas puis on ne peut pas comparer avec ce qui existe présentement. Actuellement on est dans un

contexte à clientèle captive. Alors, là, il faut maintenant imaginer qu'on va être dans un contexte de libre concurrence. Donc, là, les écoles, quel impact ça va avoir sur les coûts de la formation sur la libre concurrence? Je suis convaincu que ça va avoir un effet à la baisse.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, vu que c'est un système qu'on est en train d'emprunter — il existe à d'autres endroits — est-ce que, à ces autres endroits là, on a la même structure, le même modèle et on sait combien ça coûte?

M. Brassard: Le cours de conduite?

M. Middlemiss: Bien oui. Parce que, là, vous me dites: On va faire comme les autres, c'est l'évaluation. Est-ce que le modèle que vous avez, on est en train de l'inventer nous-mêmes, ou bien c'est un modèle qui existe en Ontario ou à d'autres places où les cours de conduite ne sont pas obligatoires, mais que la qualité du cours, l'évaluation et toutes ces choses-là... Donc, à ce moment-là, il doit y avoir des chiffres qui existent en quelque part.

• (21 h 20) •

M. Brassard: C'est sûr. En Ontario, c'est à peu près semblable à ce qui se passe ici. Les cours, ça tourne autour de 400 \$, un peu moins pour certaines écoles, un peu plus pour d'autres. C'est autour de 400 \$. On peut vous donner la liste des prix des cours de conduite.

M. Middlemiss: Non, je ne veux pas avoir ça, moi. Tout ce que je demande...

M. Brassard: Non, non, mais ça va être sensiblement la même chose en termes de coût de la formation. Moi, je crois même que ça peut avoir un effet à la baisse. Des assureurs sont venus nous dire, vous vous en rappellerez, qu'ils vont accorder une diminution de prime.

M. Middlemiss: Oui, en autant que la SAAQ la fasse aussi. Oui, oui, ils l'ont dit.

M. Brassard: Non, non, ils n'ont pas dit ça.

M. Middlemiss: Oui, oui, ils l'ont dit.

M. Brassard: Non, non, ils n'ont pas dit ça.

M. Middlemiss: Bien, regardez, ils ont dit: Ici, au Québec, on a un système...

M. Brassard: Non, non, ce n'était pas conditionnel du tout. Ha, ha, ha! Bien, là, là.

M. Middlemiss: ...qui est un peu différent. Oui, oui, oui. Non, non, bien, regarde, je pense qu'on va les...

M. Brassard: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Je me souviens, j'ai posé la question, moi. Ils ont dit: Certainement qu'au Québec avec le système que nous avons... Parce que la Société le fait au point de vue de gens qui vont renouveler leur permis.

M. Brassard: Ils vont le faire, les assureurs. Ce n'est pas conditionnel. Ils le font en Ontario; ils accordent un rabais en Ontario.

M. Middlemiss: Oui, d'accord, mais ils n'ont pas le même système qu'ici au point de vue de l'assurance.

M. Brassard: Non, mais ils accordent un rabais. Vous suivez un cours de conduite, ils vous accordent un rabais.

M. Middlemiss: Oui, mais c'est les compagnies privées qui le font.

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: Oui, mais sauf qu'au Québec c'est que le rôle que joue la Société de l'assurance automobile du Québec n'est pas le même. Et c'est pour ça que les compagnies privées peuvent certainement... Et on parle des groupements des assureurs automobiles. M. Medza avait dit: On préfère que ceux qui ne suivent pas un cours de conduite ne soient pas autorisés à conduire. Tu sais, c'est dans ce sens-là qu'il disait: Oui, on devrait certainement accorder une prime. C'est bien, quatre mois, une prime, mais la Société est-elle prête, elle, à le faire elle aussi avant? Elle le fait après, là, pour ceux qui ont un comportement... puis ils n'ont pas de point de mérite, ils ont un rabais. Mais est-ce qu'ils sont prêts à le faire pour ceux dont on ne connaît pas encore le comportement, tu sais?

(Consultation)

M. Brassard: À l'article 9, j'ai dit ce que j'avais à dire.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'article 9?

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est qu'on dit qu'on va habiliter les organismes pour reconnaître des écoles de conduite mais on ne peut pas me dire quel va être l'impact. J'ai des problèmes, tu sais, à m'embarquer dans quelque chose comme ça, si je ne sais pas quelles sont les conséquences. Si on ne peut pas m'en donner d'autres, soit qu'on suspende ou bien ça va être sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, est-ce que c'est adopté sur division? Adopté sur division?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Adopté sur division. J'appelle l'article 10. M. le ministre.

M. Brassard: Bien, l'article 10, on ajoute de nouveau la notion de chemin privé ouvert à la circulation publique. Alors, pour conduire un véhicule routier sur un chemin public, sur un chemin privé ouvert à la circulation publique, etc., une personne doit être titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite. Alors, pour être en concordance avec l'extension du champ d'application du Code qu'on a adoptée à l'article 1...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 10, adopté. M. le député de Dubuc.

M. Morin (Dubuc): Je pense avoir entendu distraitement une question là-dessus, sur la nouvelle signification du chemin privé mais ouvert au public. Pour bien m'assurer que je comprends bien, là, l'implication de ce nouveau terme... On sait, depuis le fameux transfert des chemins locaux, qu'il y a plusieurs municipalités, particulièrement pour ce qui est de ce qu'on appelait les anciens chemins de colonisation, qui ont décidé de procéder à la fermeture, par voie de règlement, de certains chemins publics. Alors, évidemment, ces chemins-là n'ayant plus de vocation publique sont devenus privés et ont été cédés aux propriétaires riverains. Donc, à partir du moment où ça devient privé et que ça appartient à quelqu'un qui possède plusieurs lots, donc, la question au ministre: Est-ce que ce chemin-là, devenu privé et appartenant à un agriculteur ou à quelqu'un qui possède des lots forestiers, est assujéti à la loi?

M. Brassard: Si le chemin privé est ouvert à la circulation publique, c'est-à-dire donne accès à un chemin public, c'est compris dans la définition. Ça veut dire que, dans l'article 65, tel qu'il sera libellé si l'article 10 est adopté, ça se lira comme suit: «Pour conduire un véhicule routier sur un chemin public, sur un chemin privé ouvert à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler, une personne doit être titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite de ce véhicule tel que déterminé par règlement.»

M. Morin (Dubuc): Oui.

M. Brassard: Ça veut dire que le chemin privé dont vous faites état, s'il donne accès à un chemin public, bien, pour circuler sur ce chemin public, il faut détenir un permis.

M. Morin (Dubuc): Oui, mais, par contre, on dit que s'il est utilisé pour la circulation publique, s'il n'est pas conçu pour la circulation publique...

M. Brassard: Ouvert à la circulation.

M. Morin (Dubuc): Oui, mais, si c'est un chemin privé, il n'est pas ouvert à la circulation publique.

M. Brassard: Ah! Il y a une barrière?

M. Morin (Dubuc): Oui, forcément.

M. Brassard: C'est interdit?

M. Morin (Dubuc): Oui, qui est contrôlée.

M. Brassard: À ce moment-là, il n'est pas ouvert.

M. Morin (Dubuc): Hein?

M. Brassard: Il n'est pas ouvert à la circulation publique, à ce moment-là.

M. Morin (Dubuc): Bon. Alors...

M. Brassard: Ça arrive, ça, dans certains coins de villégiature où il y a un chemin privé avec une barrière et seuls les propriétaires...

M. Morin (Dubuc): Bon. Voilà.

M. Brassard: ...de chalet ou de résidence ont ce qu'il faut pour ouvrir la barrière. Alors, ça, c'est un chemin privé qui n'est pas ouvert à la circulation publique.

M. Morin (Dubuc): D'accord.

M. Brassard: Ce n'est pas compris. Ça ne correspond pas à la définition.

M. Morin (Dubuc): Bon. Maintenant que je vous ai fait admettre ça, on va aller un petit peu plus loin.

M. Brassard: Continuez votre interrogation.

M. Morin (Dubuc): Bon. Là, je vous ai donné l'exemple seulement d'un propriétaire privé. Mais, dans beaucoup de cas, il s'agissait de plusieurs propriétaires privés qui se sont séparés le chemin devenu privé, fermé à la circulation publique. Alors, à ce moment-là, il y a une circulation semi-publique, puisqu'il peut y avoir 10, 15, 20 propriétaires qui peuvent l'utiliser moyennant une entente, moyennant l'entretien par ces mêmes copropriétaires. Ce n'est pas non plus un chemin public selon la nouvelle définition.

M. Brassard: Non, parce que ce n'est pas une circulation publique, ça.

M. Morin (Dubuc): Dans le sens de la loi.

M. Brassard: Non.

M. Morin (Dubuc): Alors, je vous remercie. Je voulais juste m'en assurer.

M. Brassard: C'est uniquement les riverains qui peuvent circuler sur le chemin; ça demeure un chemin privé puis ce n'est pas une circulation publique.

M. Morin (Dubuc): O.K. Alors, je m'excuse, Mme la Présidente, d'avoir utilisé le temps mais...

M. Brassard: Non, c'était des questions pertinentes.

M. Morin (Dubuc): ...je suis plus tranquille maintenant parce que je peux être concerné.

La Présidente (Mme Bélanger): C'étaient des questions très pertinentes, M. le député de Dubuc, et vous avez le droit de parole.

M. Morin (Dubuc): Mais vous connaissez ma timidité, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 10 est adopté pour une deuxième fois. Qu'est-ce qu'il dit?

Une voix: Vous connaissez ma timidité.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Ha, ha, ha! Il va falloir qu'on vous donne la chance de parler pour vaincre cette timidité.

Alors, j'appelle l'article 11.

M. Brassard: Alors, là, c'est les écoles de conduite. Bon, maintenant que le député de Pontiac n'est pas là, on peut l'adopter.

Des voix: Ha, ha, ha!

• (21 h 30) •

M. Brassard: Là, c'est l'article qu'il souhaitait suspendre. On peut le suspendre jusqu'à ce qu'il prenne connaissance des deux études et on en reprendra l'étude à la prochaine séance, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. Alors, on suspend l'article 11.

M. Brassard: Mais là ou ça le convainc ou ça ne le convainc pas. Si ça ne le convainc pas, on adoptera sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. Alors, étant donné qu'il est là, est-ce qu'on en reparle?

M. Brassard: Bien, on peut lui indiquer qu'on va... Alors, l'article 11, on va le suspendre parce que c'est l'article — on a failli l'adopter en douce — concernant le caractère obligatoire des cours de conduite. Alors, on va le suspendre jusqu'à ce que vous preniez connaissance des deux études.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 11 est suspendu. J'appelle l'article 12. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, l'article 12, ça, c'est une règle importante en matière d'accès graduel à la conduite. C'est donc l'obligation qui est imposée aux candidats à l'obtention d'un permis de conduire d'avoir été titulaires d'un permis d'apprenti conducteur. Alors, on reprend partiellement la règle contenue dans l'article actuel concernant l'exigence du permis probatoire, en le limitant toutefois aux candidats âgés de moins de 25 ans.

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Merci. Est-ce que ce n'est pas l'article que le Conseil permanent de la jeunesse trouvait discriminatoire, et le ministre semblait être d'accord avec eux puis il a dit qu'il était pour l'expliquer? Excusez, la commission de protection de la jeunesse, M. Filion.

(Consultation)

M. Brassard: Oui. Alors, effectivement, vous avez raison, c'est l'article qui a fait l'objet d'une discussion avec le Conseil permanent de la jeunesse et la Commission des droits de la personne. Je vais le déposer d'ailleurs.

(Consultation)

M. Brassard: Alors, Mme la Présidente, on en est arrivés à cette disposition-là, et je l'ai reconnu avec M. Filion, le président de la Commission, que c'est clair que c'est une disposition discriminatoire en fonction de l'âge. C'est évident. Mais ça se justifie par les raisons suivantes: on constate que, d'abord... On peut les déposer d'ailleurs, les deux...

Documents déposés

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, documents déposés. On va envoyer faire faire des copies.

M. Brassard: Ça va être plus facile si on a entre les mains les documents.

(Consultation)

M. Brassard: Alors, le taux d'accidents avec dommages corporels par 1 000 conducteurs, en fonction de l'expérience de conduite, par catégorie d'âge, 16-24 ans, 25-64 ans, 65 ans et plus, ce qu'on constate, c'est que, durant la première année de conduite, les taux d'accidents sont très similaires, peu importe l'âge ou indépendamment de l'âge. On a 36 %, 16-24; 40 %, 25-64; 36 %, 65 ans et plus. Donc, la première année d'apprentissage, le taux d'accidents est sensiblement le même, peu importe l'âge, ce qui justifie un permis d'apprenti conducteur d'une durée d'un an pour tous les nouveaux conducteurs, quel que soit l'âge.

On constate cependant que, dès la deuxième année de conduite, les taux d'accidents des 25 ans et plus s'abaissent plus rapidement que chez les 16-24 ans. Un an, c'est 27 %; ça reste 30 % chez les 16-24. Deux ans, 20 % chez les 25-64 et c'est toujours à 26 % pour les 16-24 ans. Ce qui justifie encore une fois un permis probatoire de deux ans s'appliquant uniquement aux 16-24 ans, puisque le taux d'accidents se maintient après l'année d'apprentissage.

Donc, il y a les deux paragraphes résumés: le taux d'accidents très élevé des 16-24 ans, qui sont 12 % des conducteurs, s'explique par l'inexpérience et la prise de risques, 25 % des infractions, d'où un permis d'apprenti conducteur et un permis probatoire. Le taux d'accidents élevé des nouveaux conducteurs de 25 ans et plus s'explique essentiellement par l'inexpérience, d'où la proposition d'imposer uniquement le permis d'apprenti conducteur pour les 25 ans et plus. Et vous avez le graphique qui est assez éloquent. Alors, vous avez le taux d'accidents corporels et l'expérience de conduite. Moins d'un an, ça se situe en haut, entre 40 % et 35 %, puis là vous avez les catégories 16-24 ans, 25-64 ans, 65 ans et plus. On voit que, pour les 16-24 ans, ça s'abaisse beaucoup moins rapidement que pour les deux autres catégories d'âge, après un an.

L'un des arguments invoqués par le Conseil permanent de la jeunesse, c'était de dire: Pourquoi, à ce moment-là, vous ne discriminez pas en fonction du sexe? Parce que, nous disaient-ils, les femmes ont un taux d'accidents moins élevé que les hommes. Alors, là, vous avez la deuxième feuille, qui indique que c'est vrai si on calcule le taux d'accidents par 1 000 conducteurs. Chez les 16-24 ans, par exemple, chez les hommes, c'est 32 % par 1 000, et 12 % chez les femmes. Sauf qu'on avait répondu à cet argument-là que ça s'explique très largement par le fait que les femmes font moins de kilomètres, le kilométrage est pas mal moins élevé. Si on calcule le taux d'accidents corporels en fonction du kilométrage par 10 000 000 de kilomètres parcourus, là on voit que le taux d'accidents, l'écart entre le taux des hommes et le taux des femmes s'amenuise et se réduit de façon assez substantielle: 27,6 %, 21,8 % pour les 25-64 ans. Donc, par kilomètre parcouru, on constate que les jeunes de 16-24 ans, hommes ou femmes, sont largement surreprésentés dans les accidents avec dommages corporels.

Alors, c'est un peu une réponse à... C'est surtout le Conseil permanent de la jeunesse, je pense, qui invoquait cet...

M. Middlemiss: 10 000 000 km ou 10 000 km?

M. Brassard: 10 000 000 km, le taux d'accidents corporels par 10 000 000 de kilomètres parcourus.

• (21 h 40) •

M. Middlemiss: O.K. Est-ce qu'il y en a, des gens qui en ont parcouru 10 000 000 de kilomètres?

M. Brassard: Sûrement pas.

M. Middlemiss: Bien non, mais c'est ça. C'est bien beau, là. C'est une projection, ça, là.

M. Brassard: Non, non, mais c'est un mode de calcul pour comparer les hommes aux femmes.

M. Middlemiss: Mon Dieu, Seigneur!

M. Brassard: C'est un mode de calcul.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme la députée de Jean-Talon.

M. Brassard: ...parcourt presque 60 000 000 000 km. Alors, pour établir des modes de calcul, il faut évidemment utiliser des chiffres importants.

Mme Delisle: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, Mme la députée de Jean-Talon.

Mme Delisle: J'aimerais revenir à l'intervention du père de famille. Je ne me souviens plus de son nom malheureusement. Il y a un homme qui est venu faire une intervention, à la toute fin de la consultation publique, et qui venait la faire un peu au nom de son fils, qui avait 23 ans, je crois — on me corrigera si je me trompe — et qui démontrait un petit peu l'absurdité du 25 ans. Un jeune, un étudiant qui, pour toutes sortes de raisons, des raisons financières surtout, n'a pas eu son permis de conduire à 16 ans, n'avait pas accès à la voiture familiale et qui, lorsqu'il a terminé ses études, a fait évidemment des démarches pour se trouver un emploi, s'en est trouvé un, on lui demandait d'avoir son permis de conduire. Bon. Il louait une auto; il devait avoir une auto, là. Je ne me souviens plus de l'histoire, mais je pense que tout le monde va se rappeler de cette intervention-là du père de famille qui, lui...

Ça m'a frappée dans la mesure où je me suis dit: Bon. Pourquoi on a décidé de passer de 16 à 25? Je comprends qu'il y a des statistiques. D'ailleurs, elles sont assez éloquentes, là, quand on regarde les tableaux que vient de nous donner le ministre. Cependant, je

regarde, là, on a un tableau comparatif, nous, qui a été préparé, où on ne retrouve pas ailleurs, ni en Ontario — à moins que je lise mal — ni au Nouveau-Brunswick, ni en Nouvelle-Zélande, cette question où on aurait la période probatoire qui affecte les jeunes jusqu'à l'âge de 25 ans et où il y a l'obligation pour ce jeune qui aurait 23 ou 24 ans d'être accompagné pendant 12 mois ou huit mois, dépendamment qu'il suive un cours de conduite ou pas, par un conducteur qui, lui, a un permis valide. J'ai un peu de misère avec ça.

On a tous — en tout cas, j'imagine — des... Bien, on n'a peut-être pas tous des enfants, mais on connaît des gens qui en ont. Moi, pour une, j'en ai quatre qui sont passés par là, dont deux qui ont passé le 25 ans. Je comprends mal pourquoi, à 23 ans puis à 24 ans, on les soumet à la même règle que les jeunes de 18 ans puis de 16 ans. Très sincèrement, là, ils sont quand même adultes. Je ne dis pas que les 16 ans le sont un peu moins, mais disons que ce n'est peut-être pas la même dynamique, avoir son permis de conduire à 16 ans, que d'aller le chercher parce qu'on a l'obligation d'en avoir un parce que son travail l'exige. Il y a beaucoup de jeunes aujourd'hui qui ont leur permis de conduire à 16 ans, puis c'est pour le loisir bien plus qu'autre chose. Puis ça fait souvent l'affaire des parents aussi que les jeunes l'aient à cet âge-là.

Là, je ne veux pas discriminer plus particulièrement, mais je trouve que la limite d'aller jusqu'à 25 ans... Parce que les statistiques nous démontrent — puis c'est vrai qu'elles sont éloquentes — que, bon, entre 16 et 24, il y a tant de pourcentage d'accidents chez les hommes, tant de pourcentage d'accidents chez les femmes. Ça diminue, par la suite, après 25 ans puis de façon assez substantielle. Mais, tant qu'à ça, est-ce qu'on va laisser les statistiques nous guider dans tous nos projets de loi puis dans toutes les décisions qu'on va prendre? Que ça touche ce projet de loi ci ou d'autres, j'ai un peu de misère avec ça parce que c'est froid, des statistiques, hein? Ce n'est pas quelque chose qui... En tout cas, j'aimerais connaître, à part les statistiques et les chiffres qui nous sont présentés ce soir, un argument peut-être... un peu plus de chair autour, là, qui justifie de se rendre jusqu'à 25 ans.

M. Brassard: Bien, c'est clair que la question se posait: À quel âge se situe la démarcation? Or, vous dites: Des statistiques, c'est froid. Oui, c'est froid, oui. Des chiffres, ce n'est pas très chaud, en effet. Mais, derrière les chiffres, qu'est-ce qu'il y a? Il y a des accidents. Ça veut dire des décès, des blessés graves. Et les 16-24 ans — encore une fois, je le répète parce que c'est capital; c'est froid, mais c'est une réalité — ils détiennent 13 % des permis et ils sont impliqués dans 25 % des infractions et 25 % des accidents graves. Ils ont deux fois plus d'accidents graves, deux fois plus de décès, deux fois plus d'infractions, les 16-24 ans.

Ça rejoint d'ailleurs essentiellement, aussi, les assureurs privés, qui ont la même ligne de démarcation sur le plan de l'âge. Les assureurs privés, en bas

de 25 ans, les primes sont plus élevées parce qu'il y a des statistiques, oui. Mais, derrière les statistiques, il y a une réalité incontournable, il y a des faits, et ces faits-là, c'est des accidents et c'est des décès sur les routes, le double par rapport au pourcentage de permis détenus.

Mme Delisle: Est-ce que... Excusez.

M. Brassard: Oui. Alors donc, c'est à partir de cette réalité-là qu'on a conçu ce processus d'accès graduel au permis. Mais, à partir de ce moment-là, ça veut dire que quelqu'un qui, à 24 ans, n'a pas encore son permis et qui veut l'obtenir, il a son année d'apprentissage. Après ça, il a 25 ans...

Mme Delisle: Il est correct.

M. Brassard: ...donc il n'a plus d'année de probation. Mais les deux années...

Mme Delisle: Non, mais, je veux dire, mon argument vaut pour les 22 ans aussi et les 23.

M. Brassard: Les 23, ils auraient juste une année de probation.

Mme Delisle: Mais est-ce qu'on a des statistiques des autres provinces ou d'autres pays ou bien c'est juste vraiment au Québec où on est si délinquant que ça qu'on se sent obligé d'attacher tout le monde jusqu'à l'âge de 25 ans?

M. Brassard: Bien, jusqu'à l'âge de 25 ans, d'abord, premièrement, il faut distinguer la période d'apprentissage et la période de probation. C'est très différent. L'apprentissage, il doit être accompagné, et ça, c'est peu importe l'âge. Peu importe l'âge, il faut qu'il soit accompagné pendant 12 mois...

Mme Delisle: Huit mois. Huit et 12.

M. Brassard: ...huit mois s'il suit un cours de conduite. En bas de 25 ans, là, il a ses deux années de probation. Les deux années de probation, là, les contraintes en termes de conduite sont pas mal diminuées. Il y a des contraintes en termes de risques cependant: c'est zéro, c'est le point zéro d'alcoolémie puis c'est quatre points d'inaptitude. Alors, c'est évident qu'il peut conduire seul, mais là il faut qu'il adopte des comportements très sécuritaires, il faut qu'il abandonne tout comportement à risque. Mais il a la liberté de conduire comme il veut et à n'importe quelle heure, alors qu'en Ontario, par exemple, eux autres, ils ont choisi, pour l'année d'apprentissage — puis de probation, non, d'apprentissage — le couvre-feu, ce qui est une contrainte un peu harassante pour un jeune qui peut-être travaille dans un dépanneur la nuit. Alors, là, on n'a pas jugé utile d'aller dans cette direction-là. Mais, à partir du moment

où il a terminé son apprentissage, il peut conduire seul puis à n'importe quelle heure de la journée. Il acquiert une liberté, là.

C'est clair que les conditions, par exemple, sont plus sévères que lorsqu'il va détenir son permis, en termes de taux d'alcoolémie et en termes de points d'inaptitude, encore une fois toujours avec l'intention d'agir sur son comportement. À partir du moment où il sait qu'il a juste quatre points et que, donc, il n'a pas de chances à prendre, il n'a pas de risques à prendre surtout, bien on pense qu'il va développer une habitude de conduite sécuritaire et moins à risque.

Mme Delisle: O.K. Sur la pénalité, je pense que c'est correct. Moi, je n'ai pas de problème avec ça parce que je pense qu'il faut qu'il y ait des mesures qui soient sévères. Puis on a tous des exemples en tête d'accidents mortels et... Mon questionnaire était à l'égard de la démarcation par rapport aux 25 ans, mais, en tout cas, ça a répondu à mes questions.

• (21 h 50) •

M. Brassard: On s'ajuste sur les assureurs. Puis les assureurs, bien ils fonctionnent avec des actuaire puis des statistiques. Alors, si on choisit cette ligne de démarcation là, il va sûrement y avoir une différence assez notable entre les catégories d'âge.

La Présidente (Mme Bélanger): D'autres questions?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Merci, Mme la Présidente. Est-ce qu'on pourrait me donner une définition de «accident corporel»? C'est une personne dans une auto? C'est quoi, la définition d'«accident corporel»?

M. Brassard: S'il y a blessure ou décès.

Une voix: Toute blessure.

M. Brassard: Il y a constat de blessure ou de décès.

M. Middlemiss: Qu'importe le nombre? Est-ce que le nombre de personnes dans l'accident a été en ligne de compte, ou c'est juste...

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Même s'il y a cinq personnes, il y a cinq décès, c'est la même chose que s'il y a une personne? Tantôt, je ne le sais pas, peut-être que je n'ai pas écouté... Est-ce que les statistiques dans les autres provinces du Canada ou aux États-Unis — je ne sais pas si on a donné la réponse tantôt à ma collègue — pour les

plus jeunes, ça se compare? Est-ce que leur comportement est mieux qu'ici, ou est-ce que c'est à peu près la même chose?

(Consultation)

M. Brassard: Il n'y a pas de différence notable. Essentiellement, là, le comportement d'un jeune Américain de 20 ans ou d'un jeune Albertain par rapport à un jeune Québécois, c'est la même chose. Tous les trois, quelle que soit leur nationalité, ont une tendance, une propension plus élevée que chez une personne âgée de 25 ans et plus, une propension plus élevée à prendre des risques. C'est comparable.

M. Middlemiss: L'autre chose, j'ai sursauté tantôt, là, parce que, quand je vois 10 000 000 de kilomètres parcourus...

M. Brassard: C'est pour le groupe, hein?

M. Middlemiss: Oui, d'accord.

M. Brassard: Ce n'est pas individuel, là. Je ne pense pas que personne puisse parcourir 10 000 000 km.

M. Middlemiss: Non, non, parce que ça donne quelque chose qui est assez difficile, tu sais, à visualiser, là, que quelqu'un... 10 000 000, et surtout lorsqu'on parle de personnes qui ont de 16 à 24 ans. Par le temps où elles auraient eu la chance de faire 10 000 000, elles seraient peut-être rendues à 65 ans, là. Tu sais, c'est pour ça que je me dis: Sur quelle base, comment on a établi que ce serait 10 000 000 au lieu de 1 000 000, cette statistique-là? C'est basé sur quoi? Qu'est-ce qui nous fait dire que la base, on dit tant de parties par million...

M. Brassard: On aurait pu prendre 5 000 000.

M. Middlemiss: On ne le sait pas. Non, non, mais...

M. Brassard: On aurait pu prendre 5 000 000 km.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: Mais la comparaison... Sur 5 000 000, ou 10 000 000, ou 20 000 000, ce qui était important, c'était de ramener au même niveau les hommes et les femmes, pour faire la comparaison.

M. Middlemiss: En d'autres mots, pour que les femmes viennent proches des hommes.

M. Brassard: À kilomètre égal, les femmes ont autant d'accidents que les hommes parce que, statistiquement parlant, les conductrices font moins de kilométrage, ce qui fait que, quand on fait le taux d'accidents par

1 000 conducteurs, là, quand on prend le mode de calcul par 1 000 conducteurs, bien le taux est moins élevé chez les femmes. Alors, quand on ramène ça à un kilométrage égal, on voit que, un peu moins cependant, mais l'écart diminue, là, considérablement entre les deux.

C'était pour répondre en fait à l'argument du Conseil, parce que le Conseil permanent de la jeunesse, un de ses arguments, ça disait: Pourquoi vous prenez 25 ans? À ce moment-là, si vous discriminez les jeunes de 16-25 ans, bien pourquoi vous ne discriminez pas les femmes? Elles ont moins d'accidents. Elles ont moins d'accidents si on prend le mode de calcul par 1 000 conducteurs. Mais, si on fait un mode de calcul par kilométrage, elles en ont moins, mais l'écart est pas mal diminué, là. On le voit.

M. Middlemiss: Cette norme-là de 10 000 000, ça vient d'où, là? C'est qui? Ça «vient-u» d'une étude, ou c'est vous autres qui avez décidé que c'était un modèle? Oui, «c'est-u» un modèle appliqué ailleurs ou...

(Consultation)

M. Brassard: C'est un ratio qui est utilisé dans toutes les études de cette nature-là. Si on fait le calcul par un certain nombre de conducteurs, alors le ratio, c'est 1 000 conducteurs. Si on fait le calcul par kilométrage, le ratio qui est utilisé par les scientifiques, les spécialistes, c'est 10 000 000 km. Voilà!

(Consultation)

M. Brassard: M. Dussault pourrait peut-être vous donner une explication plus scientifique.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Dussault.

M. Dussault (Claude): Écoutez, c'est juste une précision, là. Mathématiquement, ça ne change rien qu'on fasse le taux, par exemple, par 1 000 conducteurs ou par 1 000 000 de conducteurs. La seule raison pour laquelle les scientifiques en général prennent des taux par 1 000 conducteurs, c'est que ça se lit bien. C'est que, par 1 000 conducteurs, ça vous donne, par exemple les hommes, 32,37 %, là. Si vous mettiez par 1 000 000, ça vous ferait 0,0032 %; ça se lit mal. C'est pour ça que les scientifiques, partout dans le monde, ils prennent des taux qui donnent des chiffres faciles à lire, d'habitude un ou deux chiffres avant la décimale. C'est pour ça que, pour les conducteurs, pour avoir des chiffres qui se lisent bien, on fait des taux par 1 000 conducteurs et, pour le kilométrage, on fait, en règle générale, des taux par 10 000 000 km. Ceci étant dit, vous pouvez mettre le dénominateur que vous voulez, et ça ne changera rien à la réalité. La réalité va rester la même.

M. Brassard: Voilà! C'est ça que je voulais dire.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Merci. Est-ce que, par exemple, on a un taux d'accidents par 1 000 000 km? On l'«a-tu», cette statistique-là? En d'autres mots, on diviserait par 10. C'est ça que vous voulez me dire, là?

M. Dussault (Claude): C'est ça, c'est ça.

M. Middlemiss: Donc, ce serait 2,1 % versus 2,7 %.

M. Brassard: C'est ça.

M. Dussault (Claude): C'est ça. Ce serait 2,764 %.

M. Brassard: Mais la proportion ou le ratio serait le même.

M. Middlemiss: Oui. O.K. C'est le modèle de statistique, tu sais. Ça ne semble pas être réellement réel.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Non, non. Lorsqu'on parle de 10 000 000 km, qui parcourt...

M. Brassard: Personne ne va faire ça dans sa vie. Ça, c'est sûr.

M. Middlemiss: C'est ça. Comment on peut...Ça donne bonne bouche de dire: Regarde, 10 000 000, les hommes puis les femmes vont se rapprocher puis on va démontrer que... Et j'ai l'impression que les femmes seraient rendues à 65 ans et...

M. Brassard: Moi, ce que je vous dirais, c'est: Oubliez le 10 000 000 km. Prenez le taux d'accidents à partir du kilométrage: 27 % pour les hommes, 21,8 %, 27,6 %, 21,8 %, c'est là que vous voyez que... C'est ça qui est intéressant comme données.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: Que ce soit 27,6 %, ou 0,00027 %, ou 0,00021 %, le ratio est le même.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 12 est adopté?

M. Brassard: Adopté.

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 12 étant adopté, nous ajournons nos travaux sine die.

(Fin de la séance à 21 h 59)