



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 (3)

Le jeudi 5 décembre 1996 — N° 51

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 08:3-0102

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Le jeudi 5 décembre 1996

Table des matières

Étude détaillée	1
Code de la sécurité routière	
Obligations particulières des commerçants et des recycleurs (suite)	1
Obligations en cas d'accident	4
Révocation et suspension	
Révocation de permis	7
Interdiction de remettre un véhicule routier en circulation, suspension des permis et des licences	8
Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire et permis de conduire (suite)	16
Révocation et suspension	
Interdiction de remettre un véhicule routier en circulation, suspension des permis et des licences (suite)	19
Conduite sans permis ou durant sanction	26
Règles concernant les véhicules et leur équipement	
Dispositions générales	44
Dispositifs d'éclairage et signaux d'avertissement	47
Systèmes de freinage et d'immobilisation	50
Divers autres équipements	50
Dispositions pénales	54
Signalisation routière	58
Règles de circulation routière	
Circulation des véhicules	58
Circulation des piétons	61
Dispositions applicables à certains véhicules	61
Dispositions relatives à l'usage des chemins publics	63
Dispositions pénales	64
Utilisation de certains véhicules automobiles	
Points d'inaptitude	64
Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises	
Champ d'application	65
Contrôle sur route et en entreprise	65
Vérification mécanique des véhicules et programme d'entretien préventif	68
Reconstruction des véhicules accidentés	78
Procédure et preuve	81
Communication de renseignements	84

Intervenants

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

M. Jacques Brassard
M. Robert Middlemiss
M. Léandre Dion
Mme Solange Charest
M. Réal Gauvin
M. Gérard R. Morin
M. Lawrence S. Bergman
M. André Pelletier

Le jeudi 5 décembre 1996

Étude détaillée du projet de loi n° 12

(Onze heures vingt-six minutes)

(Consultation)

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 poursuivre 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. Mme Delisle (Jean-Talon) est remplacée par M. Bergman (D'Arcy-McGee); M. Perron (Duplessis) est remplacé par Mme Charest (Rimouski); M. Quirion (Beauce-Sud) est remplacé par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet).

Étude détaillée

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Alors, au moment de l'ajournement des travaux, nous étions à l'article 38. Est-ce qu'il y avait un débat qui avait été commencé? Non? Alors, M. le ministre, l'article 38.

Code de la sécurité routière

Obligations particulières des commerçants
et des recycleurs (suite)

M. Brassard: Alors, l'article 38, ça concerne toujours le recycleur, Mme la Présidente. Dans le Code actuel, on sait que le recycleur se doit de tenir un registre qui contient un certain nombre de renseignements, et actuellement la durée de conservation du registre n'est pas précisée au Code. Il y a lieu, donc, d'apporter des précisions concernant les mentions que doit contenir le registre et de prévoir un pouvoir réglementaire pour établir, à l'intérieur du Règlement sur les commerçants et les recycleurs, la forme et les règles de conservation du registre que doit tenir le recycleur.

Un recycleur peut alléguer, lors d'une vérification, qu'il a détruit son registre la veille — ha, ha, ha! — puis qu'il en a commencé un nouveau. Alors, on arrive pour vérification puis, bon, c'est un nouveau registre, première page. Il a détruit le vieux la veille, il était terminé. Alors, dans ce contexte, le registre ne peut remplir adéquatement son rôle, ce qui ne permet pas de contrôler la provenance des pièces de véhicules, dans le but toujours, évidemment, de contrer le vol et le recel. Alors, il y a aussi certaines informations contenues dans le registre qui sont incomplètes ou imprécises. Alors donc, on dit dans l'amendement que le recycleur doit tenir un registre, mais dont la forme et les règles de conservation sont prévues par règlement.

M. Brassard: Ce qu'on prévoit, c'est que la durée de conservation du registre sera de deux ans à compter de la date de vente de la pièce.

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

M. Middlemiss: Oui. Merci, Mme la Présidente. Je voudrais demander au ministre... Il y avait le policier Ghislain Héroux qui avait suggéré des modifications. Il dit: Au 155, pourquoi ne pas inclure la date de naissance ou le numéro de permis de conduire — je présume — de la personne qui a acheté ou qui a vendu les pièces? Il est plus facile pour nous de retracer un individu avec ces données qui sont significatives au Centre de renseignements policiers du Québec.

● (11 h 30) ●

M. Brassard: Alors, ce qu'on veut prévoir par règlement concernant les règles de conservation du registre, c'est d'abord la durée, qui serait de deux ans à compter de la date de la vente de la pièce, et le registre aurait la forme suivante: ce serait soit un système manuel ou un système informatisé dans lequel seraient consignés les renseignements prescrits par le Code, notamment le numéro d'identification du véhicule, la description de la pièce, sa provenance, la date d'acquisition du véhicule ou de la pièce, la date de vente et les nom et adresse de l'acheteur. Ce sont les différentes informations qui devraient apparaître au registre.

M. Middlemiss: O.K. Ce que lui suggérait ici, c'est que, si on avait la date de naissance ou le numéro de permis de conduire d'une telle personne, ce serait plus facile pour eux d'obtenir des renseignements.

M. Brassard: Mais ce n'est pas exclu, là. On peut prendre ça en considération. Mais ça n'apparaîtrait pas dans le projet de loi, ça apparaîtrait dans le règlement sur la forme et les règles de conservation. Mais on peut regarder cette suggestion-là pour voir si ce n'est pas opportun de l'introduire dans le règlement.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, j'ai pensé que c'était bon, parce que c'est une personne qui vit sur le terrain puis qui dit: Regarde, là, peut-être que ce serait plus facile pour nous autres de réussir à mettre la main sur ces gens-là ou de suivre ces gens-là. Et c'est peut-être un incitatif pour eux de faire plus attention, aussi.

M. Brassard: On va examiner ça.

M. Middlemiss: Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 38 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté. oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 38 est adopté. J'appelle l'article 39.

M. Brassard: Il s'agit de modifications de concordance avec les... Ah, excusez. On est où, là? On est au...

La Présidente (Mme Bélanger): À 39.

M. Brassard: L'article 39? L'article 39. L'article 39, c'est une abrogation. Je pense que tous les membres ont la note explicative, qui est très explicite, pour quoi on abroge. Ça concerne les encans, les entreprises de vente publique de véhicules routiers.

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

M. Middlemiss: Oui. Je veux juste lire...

(Consultation)

M. Middlemiss: Je veux juste...

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

M. Middlemiss: Qu'est-ce qui a motivé d'abroger ça? Y a-t-il quelque chose qui est survenu ou...

M. Brassard: Il y en a 14, de ces entreprises-là, puis ça touche uniquement les commerçants. C'est vraiment des relations entre commerçants. Il n'y a pas de consommateurs directs qui sont touchés. Ce sont des commerçants de véhicules routiers qui se rendent à ces encans-là ou à ces...

M. Middlemiss: Ah! c'est les encans. O.K.

M. Brassard: Oui, c'est les encans et les enchères.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: L'article 158, ça porte sur les ventes publiques par encan. Alors, pour les commerçants désireux de procéder à une vente temporaire à l'extérieur de leur point de vente habituel, il est prévu d'autoriser une extension de cautionnement lors de la modification du Règlement sur les commerçants et les recycleurs. Ça va couvrir ce cas-là. Mais, pour les entreprises de vente publique, il ne nous

apparaît pas utile de les régir comme le faisait le Code actuel.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 39 est adopté. J'appelle 40. M. le ministre.

M. Brassard: Concordance avec ce qu'on vient juste d'adopter.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 40 est adopté. J'appelle 41.

M. Brassard: C'est la même remarque: concordance.

La Présidente (Mme Bélanger): Concordance? Oui? Adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 42. M. le ministre.

M. Brassard: L'article 42 aussi, c'est une concordance.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas de commentaires?

M. Middlemiss: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 42, adopté. L'article 43, M. le ministre.

M. Brassard: Alors, ça concerne évidemment l'infraction pour un recycleur de faire défaut de tenir un registre. Alors donc, on ajoute aussi «fait défaut d'y inscrire un renseignement exigé» par le règlement. Le niveau de l'amende ne change pas. Dans le Code actuel, c'est 600 \$ à 2 000 \$, et on maintient 600 \$ à 2 000 \$.

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

M. Middlemiss: Oui. Je vois l'amende de 600 \$ à 2 000 \$. Je suis juste curieux de savoir ce qui justifie une amende si élevée que ça parce qu'il y a quelque chose d'oublié dans un registre. Pourtant, on discutait l'autre jour puis on parlait d'une amende de 30 \$ à 60 \$ pour quelqu'un qui est censé être responsable du comportement d'une personne qui conduit une auto.

M. Brassard: Oui, mais là on fait affaire à des commerçants, hein? Ce n'est pas un simple conducteur, on fait affaire avec des commerçants, puis des commerçants, quand il y a une infraction à ce chapitre, au niveau du registre, ça peut laisser voir qu'il y a des manoeuvres ou des tractations pour le moins douteuses. C'est dans ce genre de commerces là qu'on retrouve les autos volées, les pièces volées, donc, ne pas respecter la tenue d'un registre, ça fait planer des soupçons.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Alors, il faut être sévère, je pense.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est arrivé souvent qu'il y a des gens qui ont été pris à payer une amende, qu'il y a eu des causes? Et quelles étaient les... Ce qu'on a oublié, tu sais, c'est qu'il semble qu'il peut y avoir des choses qui sont pas mal plus graves, dans un registre, que d'autres.

(Consultation)

M. Brassard: On ne l'a pas ventilé, là, on n'a pas ventilé tout ça. Des licences de recycleur, il y en a 214, des licences de commerçant recycleur, il y en a 378, des licences de commerçant, il y en a 5 283, les permis de vente publique, on en a parlé tantôt, il y en a 14, ça veut dire qu'il y a donc 5 889 licences ou permis actuellement, et les autres renseignements... Mais on ne l'a pas ventilé. Le nombre de licences suspendues ou retirées: 296; le nombre de licences remises en vigueur: 201; le nombre de visites de commerces — ça, c'est les inspections — 1 279; les interventions policières pour l'émission de constats d'infraction: 52.

Alors, parmi les licences suspendues ou retirées, pour le moment, je n'ai pas l'information à savoir combien il y a de recycleurs. Mais souvent ce qui arrivait, comme je le disais tantôt, c'est que, comme il n'y a pas d'obligation réglementaire de tenir un registre pendant une période déterminée, l'inspecteur arrivait puis, comme par hasard, c'était un registre neuf; on en commençait un. L'autre était terminé puis ils l'avaient jeté. Il n'y a pas d'infraction. Ce n'était pas une infraction en vertu du Code actuel. Alors, là, on va changer ça pour que, quand on arrive avec, comme par hasard, un nouveau registre, bien, il y ait des infractions possibles.

M. Middlemiss: Si j'ai bien compris, on parlait de l'ordre de 5 000...

M. Brassard: Permis.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Et ça inclut les commerçants, là...

M. Middlemiss: Oui.

• (11 h 40) •

M. Brassard: ...les concessionnaires, ça inclut tous ceux qui font le commerce de véhicules routiers. Des recycleurs comme tels ou des commerçants recycleurs, il y en a à peu près 600.

M. Middlemiss: O.K. Je voulais comparer, parce qu'on parlait de 5 000 commerces, mais que des visites, des inspections, il y en avait eu 1 279. Est-ce qu'on a des inspections routinières? On fait une partie une année puis... Parce que, là, c'est à peu près juste 25 %, ça, des... C'est moins que 25 % des commerces qui ont été vérifiés dans cette... Puis ça, est-ce que... Je présume que c'est dans un an, ça, là, dans une période d'un an?

M. Brassard: C'est sur plainte. Il y en a une partie qui se font sur plainte, évidemment, une partie des vérifications sur plainte. Quand il y a des plaintes, on procède à des vérifications. Il y en a d'autres, j'imagine, qui sont effectuées un peu au hasard; plaintes et visites régulières, mais un peu choisies au hasard.

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

M. Middlemiss: Non, non, non, non. Il semblerait qu'il y a beaucoup, hein, il y a certainement beaucoup de contrôles à faire. Est-ce que la Société, elle a l'intention de faire plus de visites, de façon plus rigoureuse? Et aussi qu'est-ce qu'on fait pour... Si je me souviens bien, les recycleurs nous disaient qu'il y avait beaucoup de gens qui faisaient ça au noir, puis ainsi de suite. Est-ce qu'il y a quelque chose qu'on fait pour vérifier ce qui se passe dans cette industrie-là?

M. Brassard: Oui, il y a du noir là-dedans qui se fait, c'est sûr. Les recycleurs nous l'ont dit et confirmé. Comment le combattre? Ça, c'est certainement à partir de plaintes. Si on a des plaintes, on peut... Mais, le don de voyance n'existant pas, c'est difficile de déterminer — ha, ha, ha! — quels sont les commerces qui travaillent au noir. Alors, quand il y a des plaintes — ça arrive — sur plainte, on peut réussir à fermer un certain nombre de commerces qui opèrent carrément au noir. Mais il faut une plainte là-dessus, parce qu'on n'a pas d'autres moyens de déceler ce genre de commerces.

M. Middlemiss: Est-ce que le fait d'avoir une plus grande surveillance aussi ne pourrait pas être un élément qui pourrait, disons, aider à réduire le nombre de personnes qui pourraient faire ça au noir? Parce que je suis convaincu que, s'il y a des gens qui font une vérification un peu partout, on peut aussi y arriver, hein? C'est que vendre des pièces, ce n'est pas quelque chose qu'on peut mettre dans une petite bourse puis le cacher. Normalement, c'est un établissement où il y a...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Tu sais, il faut qu'il y ait de l'entreposage.

M. Brassard: Ça prend des lieux d'entreposage, c'est sûr.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Moi, j'ai été beaucoup impressionné par les témoignages de ces organisations-là qui nous ont, je pense, révélé l'ampleur d'un problème, et c'est pour cette raison d'ailleurs, moi, que j'ai mandaté la Société pour vraiment faire un examen de tout ce problème-là puis voir comment on peut, par l'inspection, par les vérifications, essayer de le réduire, parce que ça m'a surpris, moi aussi, comme vous. Alors, il y a un mandat qui a été donné à la SAAQ, à la Société, pour à la fois regarder tout ce problème-là puis voir comment on peut essayer, je dirais, de mettre de l'ordre dans ce secteur-là puis réduire et le travail au noir et les transactions carrément illégales qui portent sur des véhicules volés, des pièces volées.

M. Middlemiss: Donc, en d'autres mots...

M. Brassard: Il y a un effort qui est en cours.

M. Middlemiss: ...il y a un mandat spécial pour dire: Les gens qui ont leur permis, on va s'assurer qu'ils opèrent...

M. Brassard: Correctement.

M. Middlemiss: ...correctement et tenter de trouver une façon pour dépister les gens qui le font illégalement.

M. Brassard: C'est ça. Puis la nouvelle définition... C'est juste, ce qu'on me dit. La nouvelle définition de «recycleur» qu'on a adoptée puis avec laquelle vous êtes parfaitement d'accord, ça va nous permettre aussi d'élargir nos vérifications puis nos inspections.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est sur ça que vous avez une question, M. le député de Saint-Hyacinthe?

M. Dion: Oui. M. le ministre, le registre dont il est question, de ce que je comprends de vos explications, permet d'atteindre deux fins: la première, c'est de suivre la voiture, et la deuxième, c'est de suivre les déclarations d'impôts...

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

M. Dion: ...c'est-à-dire voir si on vend au noir ou si on vend en couleur.

M. Brassard: Deux fins tout à fait louables.

M. Dion: Deux fins tout à fait louables. Ce que je comprends, c'est que, dans le registre, on va indiquer des choses comme, selon ce qui est dit aux articles 154 et 155, les numéros de pièces, les numéros de voitures, et tout ça, ce qui fait que quelqu'un qui omettrait de mettre un numéro dans son registre, il peut très bien passer des voitures qui ont une valeur importante et empêcher qu'on en suive le cours. Donc, c'est des montants très importants. Donc, à cet égard-là, j'imagine que, quand je vois une amende de 1 200 \$, c'est relativement clément, il me semble.

M. Brassard: Ça ne m'apparaît pas exagéré, vous avez raison, comme amende. Tout à fait.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 43 est adopté.

M. Middlemiss: Sauf que, Mme la Présidente, on dit «un élément». Alors, c'est quoi, là? Et on dit «dans le registre». S'il a oublié de marquer la date ou des choses comme ça, qu'est-ce qui arrive? Parce que c'est un peu ça, là. C'était pour ça que je posais la question, moi.

M. Brassard: C'est pour ça qu'il y a une fourchette entre 600 \$ et 2 000 \$.

M. Middlemiss: Oui, mais il a oublié de marquer la date, c'est 600 \$. Tu sais, c'est ça que je me dis, là. C'est dans ce contexte-là. Je comprends que, oui, ça devrait, tu sais... Si c'est une façon de vouloir tricher le système... Mais, quand c'est une erreur comme la date ou des choses comme ça, qui peuvent arriver à n'importe qui... Puis ça, ça dépend aussi avec quelle rigidité c'est appliqué. hein!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 43 est adopté. J'appelle 44, qui est de concordance, je pense: la première ligne de 158 qui est abrogée.

M. Brassard: Oui, vous avez raison, madame, c'est un article de concordance.

Obligations en cas d'accident

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 44 est adopté. L'article 45.

M. Brassard: Bon. Là, c'est l'article concernant les rapports d'accident. Dans le Code actuel, le critère pour rendre obligatoire un rapport d'accident, c'est le montant des dommages, hein; c'est 500 \$. Alors donc, quand c'est 500 \$ de dommages matériels et plus, évidemment l'agent de la paix est obligé de faire un rapport d'accident. Ça fait beaucoup de papiers. Les services policiers nous ont à maintes reprises signalé, je dirais, cet abus bureaucratique. Ça

devient bureaucratique parce que les rapports s'entassent, puis 500 \$, on le sait aujourd'hui, des dommages matériels de moins de 500 \$, je vais vous dire, il n'y en a pas beaucoup quand il y a impact, accident. Ça coûte très cher, vous le savez très bien. La moindre petite bosse sur une auto coûte des fortunes. Alors donc, finalement, le seuil de 500 \$, c'est presque tous les accidents, même les très mineurs, qui obligent l'agent de la paix à faire un rapport. Alors, ce qu'on vise, c'est de faire un rapport lorsqu'il y a délit de fuite, évidemment, ou encore lorsque...

• (11 h 50) •

Les critères qu'on propose seraient les suivants, par règlement. On le prévoirait par règlement. Les critères qu'on envisage sont les suivants: là, il y aurait rapport d'accident lorsque des véhicules ne peuvent quitter la scène d'un accident sans l'assistance d'un camion-remorque — alors, ça, ça veut dire qu'on est en face de dommages matériels sérieux, ils ne peuvent plus repartir, le véhicule ne peut plus repartir — ou lorsque des dommages sont causés par un véhicule routier à la propriété privée et aux utilités publiques — là, il y a eu impact et des biens publics ont été endommagés — lorsque l'état général du véhicule implique et justifie une vérification mécanique ou lorsqu'une défectuosité de la chaussée ou une mauvaise signalisation a contribué à l'accident, selon les témoignages. Dans ces cas-là... Évidemment, lorsqu'il y a blessures, dommages corporels, ça, ça va de soi, c'est évident. Lorsqu'il y a dommages corporels, c'est clair qu'il y a un rapport d'accident. Mais, quand il n'y a pas de dommages corporels puis qu'il y a uniquement des dommages matériels, par règlement on va déterminer les cas où il y aura obligation de faire un rapport d'accident.

Alors, on va le rédiger, ce règlement, en étroite collaboration avec le ministère des Transports d'abord, parce que ça le concerne aussi, les divers corps policiers puis la Société de l'assurance automobile. Je pense que ça va avoir un bon effet, et c'est réclamé largement.

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. Merci. Je reviens encore avec Ghislain Héroux, qui était venu nous voir. Le ministre indiquait tantôt que, dans la réglementation, on va certainement tenter d'exiger un rapport si on peut déterminer que c'est la signalisation ou... Et c'est un peu ça qu'il disait, le policier, que l'analyse des rapports nous... Lui, il suggérerait de continuer à faire des rapports parce que l'analyse permet souvent à ces gens-là d'améliorer la signalisation et d'instaurer des mesures réduisant ou éliminant les accidents à un endroit précis. Je pense que le ministre a couvert ça.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est des choses qu'on va faire. L'autre, il avait indiqué que l'absence de rapports d'accident encouragera sûrement la fraude, dans le sens que, pour... J'ai l'impression que c'est dans les réparations ou les choses comme ça, qui, en allant voir des... Donc, il avait indiqué ça. Et l'autre qu'il disait, c'est que, pour les personnes âgées et les analphabètes qui ne peuvent compléter un constat amiable, il y aurait un problème dans ce contexte-là.

M. Brassard: Les assureurs ont quand même donné leur accord. Lorsqu'ils sont venus aux audiences publiques, ils ont donné leur accord à cette disposition-là pour réduire le nombre... Les assureurs sont quand même...

M. Middlemiss: Oui, sauf que, si on prend la version des recycleurs, ils n'ont pas tellement grand confiance dans les assureurs, parce qu'ils disent que souvent, si on lit les articles, c'est eux qui sont responsables, tu sais, pour des gens qui font des travaux, qui ne les font pas bien puis qui ne les font pas cher. Donc... Vous vous souvenez des recycleurs, qui nous ont indiqué cette situation-là? Ou j'en ai entendu parler, moi. Je n'ai pas été témoin de telles choses, mais j'ai entendu parler que des choses de cette nature-là se font. Donc, est-ce qu'à ce moment-là ça n'ouvre pas la porte, même si les assureurs... Comme tantôt vous avez dit: Les gens, c'est des commerçants, ils sont en affaires. Donc, à ce moment-là, tu sais, peut-être que le niveau des amendes peut être plus élevé. Est-ce qu'on devrait donner l'absolution à ces gens-là avant de les avoir confessés?

M. Brassard: Mais je vois mal en quoi la diminution du rapport... Ces règles-là, en réduisant le nombre de rapports d'accident, je vois mal en quoi ça peut favoriser le...

M. Middlemiss: Bien, il me semble que, si le rapport indique le montant des dommages, à ce moment-là, c'est assez fixé, au point de vue de la réparation, ainsi de suite.

M. Brassard: Le rapport d'accident indiquait le montant des dommages?

M. Middlemiss: Bien, on dit ici «si c'est 500 \$», donc ça veut dire...

M. Brassard: Oui, mais c'était...

M. Middlemiss: ...et qu'elle doit faire une évaluation des dommages, si on peut fixer ça à 500 \$...

M. Brassard: C'est une évaluation approximative qui est faite par l'agent de la paix, puis la règle, c'est que, quand il y a un accident, bon... 500 \$, c'est tellement très peu que finalement ils en font constamment

puis ils en font en toute occasion, des... L'agent de la paix n'est pas un expert en sinistres, n'est pas un évaluateur, il n'est pas en mesure de déterminer le montant... Il fait un rapport d'accident, mais, dans son rapport d'accident, il n'a pas le montant des dommages. Il n'inscrit pas le montant des dommages.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il me semble qu'on tente, nous autres, de se mettre dans les souliers des gens qui vivent ça à chaque jour. Le fait que ce constable-là nous souligne ça, il doit certainement avoir, tu sais... Puis c'est une personne d'une expérience d'une quinzaine d'années. Donc, je trouve que, si on veut réellement coller à la réalité des choses, c'est peut-être des choses qu'on devrait considérer. Tu sais, dans ce sens-là, est-ce que ça n'ouvre pas la porte à une possibilité de ça, dans ce contexte-là?

M. Brassard: Je ne pense pas.

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

Mme Charest: Oui. Mci, j'aimerais juste avoir quelques précisions, Mme la Présidente. M. le ministre, quand vous dites que, bon, il n'y a plus de limite de 500 \$ pour les dommages matériels et qu'à partir de ça on ne fera pas de rapport, moi, je suis d'accord avec ça. Mais vous dites par ailleurs que, dans la réglementation, il y aura un rapport lorsqu'il y aura des dommages à la propriété publique. Mais, à la propriété publique le long des routes, il y a des dommages qui peuvent être de 500 \$ et moins comme il y en a qui peuvent être de 5 000 \$ et plus. Est-ce que, là, il va y avoir quand même une certaine contrainte? Est-ce qu'on va limiter les rapports à des coûts à partir d'un certain montant ou si c'est comme pour les véhicules automobiles: on ne fixe plus de montant comme tel pour ne pas qu'il y ait de rapport?

M. Brassard: Ça pourrait être précisé par règlement.

Mme Charest: Oui, parce que je trouve qu'il y a une zone grise.

M. Brassard: Ça pourrait être précisé par règlement. Écoutez...

Mme Charest: Et il faudrait peut-être... Parce que, si l'objectif est le même...

M. Brassard: Si une glissière de sécurité, qui est un bien public, est dérangée d'un demi-pouce par un impact mineur, de peu d'importance, moi, je ne pense pas que ce soit opportun de faire un rapport d'accident, à ce moment-là.

Mme Charest: Oui. Bien, justement...

M. Brassard: Donc, il faudra peut-être envisager une espèce de seuil, aussi.

Mme Charest: Compte tenu que l'objectif est le même...

M. Brassard: C'est ça.

Mme Charest: ...c'est-à-dire de diminuer la paperasse...

M. Brassard: C'est ça.

Mme Charest: ...il faudrait peut-être le préciser dans la réglementation pour éviter d'avoir une porte ouverte à la paperasse, là aussi.

M. Brassard: Tout à fait. Tout à fait d'accord.

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

M. Gauvin: Ma question était dans le même sens que madame.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est juste une... On dit «si une personne est blessée», mais disons qu'une personne, sur le coup, ne sent pas qu'elle a une blessure, mais que le lendemain elle a mal dans le cou; de quelle façon cette personne-là va être capable de justifier... Tu sais, je dis ça parce que j'ai vu des problèmes que les accidentés ont eus avec la Société, hein! Même ceux pour qui c'était très évident qu'ils avaient eu des accidents... De quelle façon cette personne-là pourra être capable de faire la preuve à la Société qu'elle a réellement eu un accident, s'il n'y a pas eu de rapport?

(Consultation)

M. Brassard: Alors, essentiellement, pour la Société d'assurance automobile, la Société d'assurance automobile, évidemment, accepte les rapports d'accident comme preuve qu'il y a eu un accident, mais elle accepte aussi les rapports d'événement — il peut y avoir un rapport d'événement fait par les policiers — puis elle accepte aussi les rapports aux assureurs pour dommages matériels. Donc, c'est aussi un élément qui est pris en compte par la Société.

● (12 heures) ●

S'il y a eu un accident puis qu'il y a eu simplement des dommages matériels, mais que, par contre — je prends l'exemple que vous citez — la personne, après coup, se sent en mauvaise disposition le lendemain, elle va à l'hôpital, bon, à la radiographie on se rend compte qu'il y a des lésions, elle fait une

réclamation, elle peut faire une réclamation à la Société de l'assurance auto. Il n'y a pas eu rapport d'accident. S'il n'y a pas eu rapport d'accident, comme il y a eu dommages matériels, il y a eu rapport aux assureurs pour réclamation pour dommages matériels. C'est admis par la Société comme preuve que l'événement a eu lieu et qu'il impliquait la personne qui réclame.

M. Middlemiss: Donc, on est satisfait que personne ne va être privé d'avoir droit à l'assurance par manque de preuve quelconque. On nous assure de tout ça, là?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: O.K. Ça, c'est très bon théoriquement, mais dans la pratique ça va se faire...

M. Brassard: Actuellement, c'est le cas. Quand il n'y a pas de rapport d'accident, on se base sur les rapports aux assureurs qui ont des indemnités à verser pour dommages matériels. C'est accepté par la Société actuellement puis ça le sera encore par la suite.

M. Middlemiss: Bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 45 est adopté.

Révocation et suspension

Révocation de permis

J'appelle 46. Il y a un amendement à 46.

M. Brassard: Globalement, c'est un article qui n'est pas à la disposition actuelle mais qui divise en paragraphes les renvois au Code criminel. Tous les renvois qu'on retrouve dans l'article, c'est des renvois au Code criminel pour assurer la concordance avec l'article 76 qu'on a déjà adopté, article 76 qui porte sur les possibilités de recourir au dispositif antidémarrreur. Alors, l'amendement qu'on y apporte, cependant, s'est fait à la demande de la société Alcocheck, qui est venue en commission parlementaire, afin d'assujettir, par le biais du paragraphe 4° de l'article 180, celui qui est déclaré coupable d'avoir refusé de fournir un échantillon d'haleine en vertu du Code criminel, aux dispositions spécifiques de l'article 76 concernant les personnes ayant un problème d'alcool, soit l'obligation de suivre un programme d'éducation spécifique et la possibilité d'obtenir un permis restreint.

Alors, non seulement la possibilité de recourir au dispositif antidémarrreur est offerte à ceux qui ont été condamnés pour conduite avec facultés affaiblies, mais l'infraction qui consiste à refuser de subir l'alcootest aussi ouvre la possibilité... Parce que, s'il y a eu infraction, une personne a refusé de... c'est une infraction en vertu du Code criminel, elle est condamnée pour ça. Elle n'est pas condamnée pour conduite avec facultés affaiblies, on n'a pas pu faire la preuve; elle est condamnée parce qu'elle a refusé de faire le test. C'est une infraction au Code criminel. Donc, on rend possible, pour cette personne-là qui a été condamnée pour cette infraction-là, la possibilité d'avoir un permis restreint avec dispositif antidémarrreur.

M. Middlemiss: Ah, O.K. Présentement, cette personne-là n'a pas le droit d'avoir un permis restreint si elle refuse? «C'est-u» ça?

M. Brassard: Tel que rédigé au départ — c'est pour ça le sens de l'amendement à 46 — on ne l'avait pas inclus. Vous voyez, dans le paragraphe 4°, l'article...

M. Middlemiss: On n'avait pas inclus qu'une personne qui...

M. Brassard: Qui commettait l'infraction, refus de subir.

M. Middlemiss: L'infraction de refuser...

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: ...puisse réduire en... O.K.

M. Brassard: En recourant, en demandant un permis restreint avec dispositif antidémarrreur.

M. Middlemiss: Et que c'est les...

M. Brassard: Alors, l'article 4 va le couvrir par l'amendement qu'on apporte.

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

(Consultation)

M. Brassard: On me signale une statistique intéressante. Il y a pas mal de monde qui refuse, qui commet cette infraction-là. Il y en a 3 829; sur les 20 000 concernant l'alcool au volant, il y en presque 4 000 qui refusent de passer le test, qui commettent cette infraction-là. Alors, ça leur ouvre la possibilité, ayant subi une condamnation en vertu de ça, cet article-là, de pouvoir recourir au permis restreint.

M. Middlemiss: Un permis restreint, mais surtout pas le permis. Ils ont droit au permis restreint, hein...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...aujourd'hui, mais c'est le dispositif... Ah! Ils n'ont pas droit au permis restreint?

M. Brassard: Non, non, ils n'ont pas droit au permis restreint. Pour des condamnations au Code criminel, il n'y a pas de permis restreint à l'heure actuelle. À l'heure actuelle, il n'y a pas de permis restreint accessible aux personnes condamnées en vertu du Code criminel. Mais là ça va être introduit, le permis restreint va être possible pour les personnes condamnées en vertu du Code criminel. Alors, c'est 76, 11, c'est l'article 76.

La Présidente (Mme Bélanger): Avec un alcootest.

M. Brassard: Oui. Soit qu'ils ont été condamnés, ils ont subi le test de l'alcootest puis il y a présence d'alcool supérieure au seuil, ils ont été condamnés; soit qu'ils ont refusé de passer le test

M. Middlemiss: Mme la Présidente, juste une question d'intérêt. Est-ce que la personne qui refuse subit les mêmes conséquences que celle qui se fait prendre avec plus que 0,08?

Une voix: Il est considéré comme...

M. Brassard: Permis révoqué...

M. Middlemiss: Ils ont tous les mêmes...

M. Brassard: ...s'il est condamné devant le tribunal.

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

M. Brassard: Il faut qu'il aille devant le tribunal. S'il est condamné, permis révoqué.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: Oui, c'est la liste que j'ai déjà citée, les infractions criminelles.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 46 est adopté? L'article 46, tel qu'amendé, est adopté.

**Interdiction de remettre un véhicule
routier en circulation, suspension
des permis et des licences**

J'appelle 47. À l'article 47, il y a un amendement?

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): On ne l'a pas.

(Consultation)

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

M. Brassard: Oui. C'est parce qu'on apporte des précisions en invoquant ou en faisant référence à la loi sur la taxe. Parce que l'amendement qu'on proposait, là, faisait référence à la taxe de vente payable à la Société. Là, on précise que cette taxe de vente, c'est celle qui est calculée en vertu de la Loi sur la taxe de vente du Québec.

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

M. Brassard: Cet article, cette disposition de 188, ça concerne les débiteurs à la Société, ils n'ont pas payé leurs droits d'immatriculation.

• (12 h 10) •

M. Middlemiss: Il n'a pas renouvelé ou...

M. Brassard: Il faut bien préciser qu'il s'agit de la taxe de vente calculée en vertu de la Loi sur la taxe de vente du Québec, donc calculée à partir de la valeur du Red Book et non pas à partir de la valeur déclarée du véhicule. C'est ça que ça signifie. Pratiquement, c'est ce qu'on fait, mais on veut que ça soit clair dans la loi.

M. Middlemiss: Une auto qui devient la propriété de l'État, est-ce que c'est la Société d'assurance automobile, par le truchement de quelqu'un, qui la vend à quelqu'un d'autre? «C'est-u» ça, la situation?

(Consultation)

M. Middlemiss: M. le Président, c'est juste que j'essaie de comprendre. Il semble qu'il y a deux choses, là, dans ça. Si je lis la note explicative, c'est que «la modification proposée vise à permettre à la Société d'interdire la remise en circulation d'un véhicule lorsqu'un propriétaire d'un véhicule saisi n'a pas réclamé son véhicule et que la Société a été appelée à verser au Curateur public les sommes correspondantes aux frais de remorquage et de garde du véhicule. Cette interdiction demeure jusqu'au paiement par le propriétaire du montant versé par la Société au Curateur public.» Ça, c'est l°, ça.

M. Brassard: C'est le premier paragraphe, ça.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça, O.K. L'autre: «Conformément à l'entente avec le ministère...» Mais

il me semble que, avant de... Dans quelles circonstances ça peut arriver que quelqu'un fait défaut de verser à la Société la taxe de vente? Il me semble que tu ne peux même pas avoir ton immatriculation si tu ne paies pas.

M. Brassard: On va refuser d'immatriculer. C'est ça que la disposition permet.

M. Middlemiss: Bien oui, mais, dans le moment, on ne peut pas l'avoir. Si je comprends bien, moi, si je tentais d'aller chercher mon immatriculation d'une auto neuve que je viens d'acheter, là, je ne pourrais pas avoir d'immatriculation tant et aussi longtemps... parce que ça se fait automatiquement. On paie la taxe de vente à ce moment-là.

M. Brassard: On est tenu de la faire actuellement en vertu de la loi sur le revenu. On est tenu de la faire. Ça date du budget de 1995, d'avril 1995. Le ministre des Finances, à ce moment-là, a décidé que, lorsqu'il y a vente de véhicule chez un commerçant, la taxe de vente sera calculée à partir de la valeur du Red Book ou Hebdo Mag, bon, et non pas à partir de la valeur déclarée. Alors, c'est ce qu'on fait actuellement. On le fait en vertu de la loi sur le revenu et issue du budget Campeau de 1995. On l'inclut, on l'intègre dans le Code de la sécurité routière pour que les choses soient très claires.

M. Middlemiss: La personne qui refuserait... La personne qui dit: Regarde, j'ai juste payé 500 \$, mais le Red Book dit 700 \$, là il n'y aura pas d'immatriculation s'il ne paie pas sur 700 \$?

M. Brassard: Sur 700 \$.

M. Middlemiss: C'est ça.

M. Brassard: C'est sur la valeur déclarée.

M. Middlemiss: Dans le Red Book et non pas la valeur réelle. Même s'il l'a acheté pour 500 \$, il faut qu'il paie sur 700 \$. C'est une bonne façon d'aller chercher de l'argent, ça.

C'est quoi, la justification du Red Book et puis c'est quoi, la fiabilité... que le Red Book est plus fiable que la... Je comprends qu'il y a des gens qui essaient de tricher le système en soi, mais le Red Book, de quelle façon...

M. Brassard: C'est reconnu partout en Amérique. C'est plus objectif évidemment que la déclaration de valeur du commerçant ou de la personne qui l'achète, c'est sur la valeur moyenne des transactions.

M. Middlemiss: Un peu comme l'évaluation foncière.

M. Brassard: Si on veut.

M. Gauvin: Est-ce que c'est la même référence au Canada qu'aux États-Unis?

M. Brassard: Oui, c'est partout en Amérique. Les assureurs s'appuient là-dessus aussi.

M. Middlemiss: C'est bien. La bible, the Red Book.

Le Président (M. Gagnon): Ça fait que cet amendement est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: L'article 47 aussi.

M. Middlemiss: Le livre rouge.

Le Président (M. Gagnon): L'article 47 amendé est adopté.

M. Brassard: Oui, il y a un amendement à l'article 48.

Le Président (M. Gagnon): Nous sommes à l'article 48, pour lequel il y a un amendement qui a été déposé. On pourrait obtenir les explications sur cet amendement?

M. Brassard: C'est un amendement de concordance, 48, là, qui permet d'interdire la remise en circulation d'un véhicule si le propriétaire est débiteur de la Société. On amende cependant — vous avez l'amendement entre les mains...

(Consultation)

M. Brassard: Le premier amendement, ça introduit la notion d'évaluation sur la santé, ce qu'on a adopté, là. C'est la concordance.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que le texte nous convient?

M. Brassard: C'est pour rendre tout ça concordant avec 73 et 76 qu'on a précédemment adoptés. Je ne peux pas en dire plus.

Le Président (M. Gagnon): O.K. Est-ce que l'article 48, tel que remplacé, est adopté?

(Consultation)

Le Président (M. Gagnon): L'amendement est adopté? L'article 48, tel qu'amendé, est adopté. Nous avons un nouvel article, l'article 48.1.

M. Brassard: Oui. Alors, ça, c'est l'abrogation de deux articles, M. le Président, les articles 192 et 193 du Code.

• (12 h 20) •

Pour remplacer «médicaux et optométriques» par «concernant la santé».

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

M. Middlemiss: Adopté.

M. Brassard: L'article 48.2 aussi.

Le Président (M. Gagnon): L'article 48.2, M. le ministre va nous fournir les explications.

M. Brassard: Ça aussi, c'est une question de concordance avec le nouvel article 202.2. Donc, il exclut de l'application de l'article le titulaire d'un permis pour la conduite d'un cyclomoteur âgé de 25 ans ou plus ou qui est titulaire d'un tel permis depuis au moins cinq ans.

Le Président (M. Gagnon): Les explications satisfont?

M. Middlemiss: M. le Président...

Le Président (M. Gagnon): Oui.

M. Middlemiss: ...si on regarde le texte actuel, dans la deuxième ligne, «ou qui est titulaire d'un permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur», on a changé un peu dans l'amendement, on dit «ou le permis autorisant uniquement la conduite d'un cyclomoteur». Il n'y a pas de...

M. Brassard: Une formulation qui a le même sens, cependant.

M. Middlemiss: Pour des raisons de... Est-ce que c'est parce qu'il y avait déjà des permis qui pouvaient permettre de conduire un cyclomoteur en même temps que d'autres?

M. Brassard: Oui, tout à fait, oui. Dans les faits, c'est ça.

M. Middlemiss: O.K. Donc, aujourd'hui, uniquement, c'est pour ces raisons-là.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: D'accord. Merci.

Le Président (M. Gagnon): L'article 48.2 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Alors donc, l'abrogation de 192 et 193, ça concerne le cumul des sanctions. Quelqu'un conduit pendant sanction, donc il a son permis de révoqué, il se fait arrêter au moment où il conduit pendant sanction. Là, il y a une nouvelle infraction, sa période de révocation s'allonge. Il continue — parce qu'on a vu que 75 % continuent de conduire pendant sanction — de conduire, il se fait arrêter de nouveau, une autre infraction. Encore plusieurs mois qui s'ajoutent. Finalement, il y a des cas assez remarquables où on peut présumer que la personne ne pourra pas retrouver son permis avant le troisième millénaire.

Alors, ça n'avait plus aucun bon sens, c'était complètement absurde. Alors, à partir du moment où la conduite pendant sanction va pouvoir maintenant se traduire par la saisie du véhicule — c'est ce qu'on va prévoir plus loin — on abroge les dispositions actuelles du Code qui prévoient ce cumul qui finalement tombe dans l'absurdité à bien des égards et favorise, au fond, la délinquance, comme on le dit. Finalement, ça favorisait la délinquance.

M. Middlemiss: C'est ça qui a amené, donc, à dire que, si quelqu'un se fait prendre avec le véhicule d'un autre, on va le saisir, celui-là aussi, pour inciter les gens à s'assurer.

M. Brassard: À prendre des précautions.

M. Middlemiss: Oui, O.K.

M. Brassard: En réalité, ce qu'on constate, puisque, selon nos chiffres, c'est 75 % des conducteurs qui ont leur permis révoqué qui continuent de prendre leur auto, leur véhicule. au fond, c'est que, finalement, ce n'est pas pris au sérieux. Alors donc, ce qu'on a trouvé pour que ce soit pris au sérieux, conduire alors qu'il y a une sanction, une révocation, une suspension du permis, c'est de saisir le véhicule pendant un mois. Ça, c'est sérieux, ça fait mal et c'est efficace. Ça va être efficace, sans aucun doute, plutôt que d'accumuler les infractions puis d'allonger la période de révocation sachant très bien que ça n'a aucun effet, que ce n'est pas pris au sérieux.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a des statistiques qui démontrent... Est-ce que ces 75 % là ont beaucoup d'accidents? «C'est-u» de cette façon-là qu'on réussit à les attraper? Ils se font arrêter puis juste au moment... Les polices font une vérification puis c'est de cette façon-là qu'on leur met la patte dessus?

M. Brassard: Des accidents? Non, on n'a pas vraiment...

(Consultation)

M. Brassard: Le chiffre de 75 %, on l'a obtenu par voie d'enquête, par voie de sondage. À partir d'un certain nombre de conducteurs dans nos fichiers dont on sait que leur permis est révoqué, on fait des sondages. On a déterminé, par l'interrogation ou l'interrogatoire de ces personnes-là, que ça tournait autour de 75 % de ces personnes-là qui admettaient, dans le sondage, qu'elles continuaient de conduire même si leur permis était révoqué. C'est comme ça qu'on a obtenu 75 %.

J'ai des chiffres aussi sur les contrevenants de 1995. Il y a 53 277 contrevenants. Là-dessus, il y en a presque 50 % dont c'est la première infraction; mais il y en a 10 630 qui en ont deux; 5 273 qui en ont trois; 3 366 qui en ont quatre — alors c'est le cumul, ça; 2 070 qui en ont cinq à leur dossier; six, 1 480; il y en même 572 qui en ont neuf à leur dossier — alors, je ne sais pas, c'est en 2040, je suppose, probablement qu'ils vont avoir le droit de retrouver leur permis, quelque chose du genre, j'imagine; 10 et plus, il y en a 2 306, 2 300 qui ont 10 infractions et plus. Là, je ne sais plus en quelle année ou en quel millénaire ils vont pouvoir retrouver leur permis. Alors, ça n'a aucun sens. Moi, je suis convaincu que la saisie de véhicule va avoir un effet-choc sur ces conducteurs.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a des statistiques? Le 75 %, vous dites que, ça, c'est fait à partir de sondage. Mais, de ces 75 % là, combien il y en a qui se font arrêter? Est-ce qu'on a des statistiques à l'effet qu'ils se font réellement arrêter...

M. Brassard: De nouveau? Bien oui, c'est ça.

M. Middlemiss: ...par les policiers?

M. Brassard: C'est ça, là.

M. Middlemiss: C'est ceux-là, ça?

M. Brassard: Oui, c'est ceux-là. Deux condamnations, trois condamnations, quatre, cinq, six, sept. C'est ce que je disais, là.

M. Middlemiss: Ah! O.K.

M. Brassard: Alors donc, une contravention, il y en a 48 %. Ça veut dire qu'il y a 52 % des 53 270 contrevenants qui en ont plus qu'une. Alors, il y en a qui en ont deux, trois, quatre, cinq, neuf, 10, 10 et plus. Il y a un record établi, me dit-on, là — il devrait être inscrit dans le Guinness — il y en a un qui en a 149. Alors, jamais plus il ne verra un permis de sa vie, lui. Puis il conduit pareil, c'est sûr!

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 49 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 50. Un amendement nous a été transmis pour cet article afin de le remplacer par le suivant.

• (12 h 30) •

M. Brassard: Ça concerne les permis restreints en vertu de 76, là, dont on parlait, et 118 aussi, le deuxième type de permis restreint, concernant les points d'inaptitude. Il doit être suspendu par la Société si, après la date où il a été délivré, le droit de cette personne d'obtenir un permis fait l'objet d'une suspension en vigueur ou imposée et non encore en vigueur.

(Consultation)

M. Brassard: Alors, ça concerne le permis restreint puis ça permet de le suspendre, parce qu'il peut arriver que celui qui a obtenu un permis restreint commette des infractions. Par exemple, vous avez un permis restreint, vous faites un excès de vitesse, vous ne payez pas votre amende, donc vous recevez un avis de non-paiement d'amende. Ça suspend le droit de cette personne d'obtenir un permis de conduire. Alors, là, le permis restreint, comme ce n'est pas un permis à part entière que vous détenez, c'est un permis restreint, alors c'est le permis restreint qui va être suspendu.

M. Middlemiss: M. le Président, à la fin, on dit: «imposée et non encore en vigueur»; «fait l'objet d'une suspension en vigueur ou imposée et non encore en vigueur». C'est pour quelle raison? Ça veut dire quoi, ça?

M. Brassard: C'est parce que la suspension peut être imposée, mais on sait qu'en vertu de la loi elle prend effet 15 jours après la mise à la poste de la décision. Alors, elle entre en vigueur 15 jours après.

M. Middlemiss: Elle a été imposée, mais...

M. Brassard: Elle est imposée, mais elle va entrer en vigueur au bout du délai de 15 jours qui est prévu.

M. Middlemiss: O.K.

Le Président (M. Gagnon): Ça va? Est-ce que cet amendement est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 50, tel qu'amendé, est adopté. Nous sommes à l'article

51, qui contient plusieurs nouveaux paragraphes. On va aller par article introduit.

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Ça fait que c'est la nouvelle section I.1, Conduite d'un véhicule routier en présence d'alcool dans l'organisme, et le nouvel article 202.1.

M. Brassard: Comme on l'a vu précédemment, c'est encore une fois une nouvelle façon de légiférer. C'est d'introduire au début d'une nouvelle section un article à valeur interprétative qui sert en quelque sorte à préciser l'intention du législateur relativement aux dispositions qui vont suivre; énoncé de principe, en quelque sorte. C'est maintenant une nouvelle façon de légiférer. On l'a vu précédemment avec l'article 8 où on indiquait que les prescriptions relatives au permis d'apprenti — tout ce qui concerne l'accès graduel au permis — visaient à assurer que l'autorisation de conduire n'était accordée qu'aux personnes qui possèdent les compétences et les attitudes de prudence nécessaires à la sécurité du public. C'est un énoncé de principe. Ça a valeur interprétative, mais c'est clair que ça... Ce sont les dispositions qui suivent qui ont une portée.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que cet article 202.1 est adopté?

M. Middlemiss: M. le Président, est-ce que ce n'est pas ça que les policiers de la CUM avaient recommandé lorsqu'ils nous avaient surpris en disant: On en a seulement neuf, nous autres, pour détecter l'alcool, neuf, et que ce ne serait pas applicable, ça? En d'autres mots, vous mettez quelque chose, un article, et, nous autres, à cause du manque d'équipement, on ne pourra pas réellement l'appliquer. Est-ce que c'est cet article-là dont il est question?

M. Brassard: Bien, la section. La section.

M. Middlemiss: C'était toute la section.

M. Brassard: C'est dans cette section-là qu'on va retrouver ces dispositions-là. Mais là, 202.1, c'est vraiment l'énoncé d'intention ou l'objectif poursuivi dans l'application des articles qui vont suivre. L'objectif poursuivi en matière de suspension de permis visée à la section, c'est de protéger le titulaire du permis et de protéger le public. C'est ça, l'objectif poursuivi.

M. Middlemiss: O.K.

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

M. Middlemiss: Oui. L'article 202.1?

Le Président (M. Gagnon): L'article 202.1.

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Pour 202.2, nous avons des amendements.

M. Brassard: Ça, c'est le zéro, là, le zéro alcool, l'interdiction pour les nouveaux conducteurs de conduire s'il y a présence d'alcool dans leur organisme.

Le Président (M. Gagnon): ...des amendements...

M. Brassard: Oui, il y a des amendements. Il y a des amendements pour qu'on puisse indiquer que... Alors, le premier, au lieu de se limiter à «il est interdit aux personnes suivantes de conduire un véhicule routier», on ajoute aussi «ou d'en avoir la garde ou le contrôle». C'est l'expression, toujours, dont on a parlé, la nouvelle notion dont on a parlé. Dans les deux autres, on indique que ça doit être «ou autorisant uniquement la conduite d'un tracteur de ferme», en plus du cyclomoteur, évidemment. Ça s'ajoute au cyclomoteur, puisque ça vient s'ajouter à la fin, après «cyclomoteur». Quatrièmement, on ajoute un autre alinéa qui n'apparaît pas dans le projet de loi et qui prévoit aussi l'interdiction pour les sans-permis, ceux qui n'ont pas de permis du tout.

M. Middlemiss: M. le Président, on vient d'ajouter, hein, les tracteurs de ferme? Ce n'était pas couvert avant? Est-ce que c'est parce qu'il y a eu plusieurs cas de gens qui ont été pris avec des...

• (12 h 40) •

M. Brassard: Ce n'est pas un grand nombre. Il y en a 159, des titulaires de permis, à travers tout le Québec, qui ne peuvent que conduire des tracteurs de ferme. Occasionnellement, ces tracteurs circulent sur les chemins publics. Ça arrive.

M. Middlemiss: Et là on touche aussi à zéro alcool, à ce moment-ci?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: En fait, les arguments qui avaient été apportés, que zéro, c'est difficile à... tu sais, quelqu'un peut prendre un sirop ou quelque chose et ça peut le monter à 0,02. Est-ce que vous avez considéré ça pour que ce soit applicable dans ce sens-là?

M. Brassard: En pratique, on est en discussion avec la Sécurité publique, les corps policiers. En

pratique, ça va être 0,02. En pratique! Comme le 0,08, là, c'est 1,00.

M. Middlemiss: En pratique, puis ça va être... Oui, mais, si la loi dit «zéro», après ça c'est un peu laissé à la discrétion du policier, hein?

M. Brassard: Mais non.

M. Middlemiss: Ou est-ce qu'on va dire: C'est zéro? Zéro veut dire 0,02, hein?

M. Brassard: Non, non. Ce ne sera pas suggestif ou à la discrétion, les appareils vont être calibrés de cette façon-là.

M. Middlemiss: Ça ne crée pas de problème que la loi dise «zéro»?

M. Brassard: Comme, me dit-on, pour le 0,08, les appareils sont calibrés à 1,00 pour être bien sûr qu'il y a le 0,08. On se donne une marge pour être bien sûr.

Il y a un 0,02 d'ajouté dans l'un comme dans l'autre cas. Mais il faut que dans la loi ce soit 0,00. Parce que, si on met 0,02 dans la loi, bien, là, il va falloir calibrer à 0,04 pour qu'on ait la marge.

M. Middlemiss: O.K., oui, mais je pense que je comprends que le calibrage dont vous parlez, c'est la marge d'erreur.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, ce n'est plus une marge d'erreur. C'est que quelqu'un peut prendre quelque chose qui va donner 0,02. Moi, je comprends que ce que vous me dites là, c'est la marge d'erreur. C'est comme la vitesse: c'est 100 kilomètres, et ils vont permettre... parce que c'est l'erreur possible dans l'instrument qui mesure. Il me semble que c'est ça, hein, le...

M. Brassard: Oui, oui, tout à fait. Même chose pour la vitesse: il y a une marge de tolérance.

M. Middlemiss: Donc, à ce moment-là, si on dit que la marge d'erreur est 0,02, il faudrait bien le mettre à 0,04.

M. Brassard: Non. Si on le mettait dans la loi — c'est ça que je veux dire — dans la loi, c'est 0,00, et là, en pratique, sur le terrain, de façon pragmatique, on se donne une marge de 0,02. Mais, si on mettait dans la loi 0,02, il faudrait ajouter un autre 0,02 pour se donner la marge. Là on tomberait à 0,04.

Il ne faut pas que le message soit ambigu. Il faut vraiment que ce soit 0,00 pour que le message, ce soit tolérance zéro, aucune présence d'alcool. Donc, il faut que la loi soit claire et sans équivoque. Pour l'opérationnalisation, la mise en oeuvre, bien, là, on introduit une marge de tolérance.

M. Middlemiss: Et on s'assure avec ça, M. le Président...

M. Brassard: Si tu prends un sirop...

M. Middlemiss: ...oui, qu'une personne qui aurait...

M. Brassard: ...avec présence d'alcool ou un baba au rhum comme dessert, il n'y aura pas de problème.

M. Middlemiss: Ça, c'est garanti qu'il n'y aura pas de problème?

M. Brassard: Il n'y aura pas de problème.

M. Middlemiss: C'est la façon dont vous allez le calibrer. Ça dépend combien de morceaux de gâteau. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Oui, mais, là, si c'est un alcoolique qui est en cure puis qu'il mange 52 babas au rhum, bien, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Il va devenir gros, surtout!

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que les amendements sont adoptés?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 202.2, tel qu'amendé, est adopté? Oui, adopté.

M. Brassard: Bon, un autre amendement.

Le Président (M. Gagnon): Nous sommes à 202.3. Nous avons également un amendement à 202.3.

M. Brassard: Alors là, ça, je ne sais pas si vous vous en rappelez, mais, quand on a échangé avec le Barreau, le Barreau a demandé à ce que l'on introduise dans cette disposition la règle du soupçon. Alors, on l'introduit. Donc, ça se lit: «Un agent de la paix peut ordonner au conducteur d'un véhicule routier assujéti à

l'obligation prévue à l'article 202.2 — et là on ajoute — qui a des raisons de soupçonner la présence d'alcool dans l'organisme d'une personne soumise à l'interdiction prévue à l'article 202.2 [...] de lui fournir immédiatement l'échantillon d'haleine qu'il estime...»

On la retrouve, l'expression, aussi à 636.1, quand il s'agit de tests dits symptomatiques, où un agent de la paix peut demander l'immobilisation du véhicule et, bon, bon, bon, bon, bon: «Un agent de la paix qui a des raisons de soupçonner la présence d'alcool», c'est la même expression qu'on reprend. C'est pour donner raison... Je pense que le Barreau avait raison d'introduire la notion de soupçon.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement proposé à 202.3 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que 202.3, tel qu'amendé, est adopté? Adopté. Nous sommes à 202.4. Il y a également un amendement qui est introduit. M. le ministre.

M. Brassard: L'amendement, c'est pour ajouter «garde» et «contrôle». Alors, ça, c'est un article important parce que c'est l'article qui prévoit la suspension pour 15 jours sur-le-champ. Suspension du permis sur-le-champ. Suspension administrative sur-le-champ. C'est donc un article qui introduit une disposition tout à fait nouvelle dans le Code. Lorsqu'il y a présence d'alcool dans l'organisme, l'agent de la paix peut suspendre sur-le-champ pour 15 jours le permis. L'article 202.4.

Le Président (M. Gagnon): On est à 202.4? Les amendements sur 202.4.

M. Brassard: L'article 202.4. Évidemment, ce n'est pas à la discrétion de l'agent de la paix. Il faut bien comprendre, ce n'est pas à la discrétion de l'agent de la paix. Il faut que les conditions au paragraphe 1° ou 2° de l'article 202.4 se retrouvent, hein, c'est-à-dire qu'il y ait présence d'alcool.

M. Middlemiss: M. le Président.

Le Président (M. Gagnon): Oui.

M. Middlemiss: Je ne sais pas si vous avez regardé, M. le ministre, la suggestion que le Barreau avait faite. Il disait que 15 jours, c'était un peu arbitraire et il recommandait peut-être un 24 heures. Vous souvenez-vous de ça? Est-ce que c'est quelque chose que vous avez regardé et qui a été rejeté pour...

● (12 h 50) ●

M. Brassard: On l'a regardé, mais on ne l'a pas retenu, parce que, par rapport aux autres provinces, on

est pas mal moins sévère. Dans d'autres provinces, c'est trois mois, la suspension administrative. L'Ontario commence cette semaine l'application d'une mesure semblable, et c'est trois mois; la Nouvelle-Écosse, c'est trois mois, la suspension administrative; dans l'Ouest aussi, au Manitoba, trois mois. On y a pensé, à trois mois, au début, nous, mais la Justice, toujours la Justice, qui veille à la législation, nous a fait comprendre que trois mois pour une suspension administrative, c'était beaucoup trop long, mais que, par contre, on pouvait, de façon tout à fait raisonnable et acceptable, prévoir une suspension de 15 jours.

Encore une fois, oui, je sais que ça nous a été suggéré, mais 24 heures, manifestement, pour nous, ça n'a pas, je dirais, l'effet pédagogique recherché. Suspension pour 24 heures parce qu'il y a présence d'alcool, consommation d'alcool, dépassement des seuils prévus dans la loi, je pense que ça n'a pas assez d'effet sur la personne. Si on veut, encore une fois, corriger le comportement, il faut que la durée soit relativement longue. Quinze jours, ça nous apparaît raisonnable.

Le Président (M. Gagnon): Les amendements à l'article 202.4 sont-ils adoptés?

M. Middlemiss: Juste peut-être nous donner... Dans le 1°, on dit «une épreuve de dépistage effectuée en vertu de l'article 202.3» et, dans le 2°, «d'une épreuve d'alcootest effectuée». C'est quoi?

M. Brassard: C'est parce que le 1°, là, c'est pour le zéro. L'article 202.3, c'est zéro, tolérance zéro, au Code de la sécurité routière, tandis que le 0,08, c'est le Code criminel.

M. Middlemiss: C'est quoi, la différence entre «épreuve de dépistage» et «épreuve d'alcootest»? C'est ça que...

M. Brassard: À cause du Code criminel. Dans le cas du Code criminel, on est tenu d'utiliser les expressions qui s'y retrouvent, tandis que le 1°, ce n'est pas en vertu du Code criminel, c'est en vertu du Code de la sécurité routière seulement. La tolérance zéro, c'est ça. Les appareils sont différents, aussi, me dit-on.

M. Middlemiss: Les appareils sont différents.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Non, mais est-ce que ce n'est pas... En d'autres mots, maintenant, on va être obligé d'avoir deux appareils pour mesurer?

M. Brassard: L'appareil de dépistage, c'est sur la route, ça se fait sur la route, tandis que l'alcootest, ça se fait au poste de police. C'est plus sophistiqué.

Le Président (M. Gagnon): Une quincaillerie lourde.

M. Brassard: Alors, ils sont sur la route, ils ont leur petit appareil de dépistage, ils font passer l'épreuve à un conducteur, ils se rendent compte qu'il y a présence d'alcool; à ce moment-là, ils peuvent décider d'amener la personne au poste de police, où, là, elle subit l'épreuve d'alcootest conformément au Code criminel.

M. Middlemiss: Aujourd'hui, on fait quoi? De quelle façon aujourd'hui...

M. Brassard: C'est ça qu'ils font.

M. Middlemiss: Est-ce qu'ils font l'alcootest ou le dépistage quand ils les arrêtent sur la route?

M. Brassard: C'est ça qu'ils font: ils font les deux.

M. Middlemiss: Ils font les deux.

M. Brassard: Ils font les deux.

M. Middlemiss: Dorénavant, on va en faire seulement un?

M. Brassard: Non, les deux aussi, sauf que...

M. Middlemiss: Donc, ça veut dire qu'ils vont être obligés d'en avoir deux... ou bien qu'aujourd'hui ils font les deux?

M. Brassard: Non, non, non, non.

M. Middlemiss: Mais vous me dites que le dépistage, c'est un nouveau. Donc, ça, il n'a pas besoin de confirmer après ça le 0,08. Il y a deux appareils. Est-ce qu'il va y avoir deux appareils?

M. Brassard: Il y en a un dans l'auto.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Actuellement, c'est ça, il y en a un dans l'auto, le véhicule de police, puis ça, c'est l'appareil de dépistage; c'est pour déceler s'il y a présence d'alcool. S'il y a présence d'alcool et que, là, l'agent de la paix veut, pour faire la preuve... parce qu'il y aura une preuve à faire, il peut l'amener au poste, et là l'appareil est plus sophistiqué, et celui qui est exigé en vertu du Code criminel, c'est l'alcootest, et là il y a également un test d'alcoolémie qui est fait.

M. Middlemiss: Donc... O.K.

Le Président (M. Gagnon): Les amendements sont-ils adoptés? Non? Pas encore? Ah!

M. Middlemiss: Donc, si je comprends bien, aujourd'hui, on fait le dépistage. L'alcootest se fait seulement au poste ou à un endroit spécifique. Donc, l'instrument de dépistage va être le même qu'on va utiliser pour le 0,02, aussi.

M. Brassard: C'est ça. À ce moment-là...

M. Middlemiss: O.K. Celui-là, il va être utilisé.

M. Brassard: ...l'appareil de dépistage va suffire, puisque, à partir du moment où il indique la présence d'alcool, bien là, ça va être suffisant...

M. Middlemiss: Ça va être 0,02.

M. Brassard: ...pour le zéro, pour la tolérance zéro.

M. Middlemiss: Il va être calibré à 0,02, celui-là.

M. Brassard: C'est ça. Donc, il y a présence de 0,02, là. Il y a présence d'alcool, donc ça suffit, on n'ira pas plus loin. Ça veut dire pour les personnes qui ont un permis probatoire ou un permis d'apprenti conducteur. Mais, pour les personnes qui ont un permis de conduire, là c'est 0,08 qui est le seuil. Alors, là, à ce moment-là, il y aura deux opérations: dépistage de présence d'alcool puis, après ça, bien, on va dire: Monsieur ou madame, venez au poste pour un test d'alcoolémie, pour pouvoir avoir la preuve suffisante en vertu du Code criminel.

M. Middlemiss: Donc, c'est des... Est-ce que c'est un peu ça que les policiers de la CUM disaient? Le fait qu'ils en ont juste neuf, ils vont être capables de faire le... Est-ce qu'eux aussi procèdent de la même façon: ils font un dépistage puis, ensuite, ils les amènent au poste? Il y avait des policiers de la CUM qui disaient que le fait qu'il y en avait juste neuf, ça leur causait un problème. Est-ce que les neuf, ce serait du genre dépistage ou bien c'est du genre alcootest?

M. Brassard: Ça va être du même genre. C'est le même type d'appareil qui va servir pour les deux cas. Mais, dans un cas, il sera suffisant comme test; dans l'autre, il faudra qu'il soit suivi d'un test d'alcoolémie au poste de police.

La Sûreté du Québec, qui couvre l'ensemble du Québec, possède déjà, en plus des appareils centraux, 284 appareils véhiculaires qui permettent de détecter avec précision le degré d'alcool à partir de zéro. On est en discussion évidemment actuellement avec la Sécurité publique. On a un certain nombre de mois avant l'entrée en vigueur de la loi pour en arriver à s'entendre sur la façon dont on va appliquer ces nouvelles dispositions. Voilà.

M. Middlemiss: M. le Président, il semble que dans l'amendement il y avait une faute de frappe, hein, dans la troisième ligne: à «personne soumise», il y avait un «o».

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Est-ce que ça a été corrigé?

Le Président (M. Gagnon): Oui, la coquille est corrigée...

M. Middlemiss: Pardon?

Le Président (M. Gagnon): ...sur-le-champ. C'est «soumise» au lieu de «soumiose».

M. Brassard: On a «soumise», ici, nous.

Le Président (M. Gagnon): Ah! O.K. Parce qu'il y avait «soumiose» dans...

M. Brassard: Ah, O.K. D'accord.

Le Président (M. Gagnon): Ça a été corrigé.

M. Brassard: Ça a été corrigé. La «soumiose», ça serait une nouvelle maladie.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gagnon): Un peu de fatigue avec ça?

Une voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Gagnon): Les amendements sont adoptés?

M. Brassard: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 202.4, tel qu'amendé, est adopté? Adopté? Adopté tel qu'amendé.

Comme il est 13 heures, on suspend. Nous suspendons jusqu'à 15 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

(Reprise à 15 h 13)

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

Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire et permis de conduire (suite)

Alors, à la demande du ministre, nous allons commencer par les articles qui ont été suspendus. Paraît-il qu'on aura les explications. Alors, j'appelle l'article 18.

M. Brassard: L'article 18, on l'avait suspendu, Mme la Présidente, vous vous en rappellerez, parce qu'on s'était longuement interrogés sur le sens ou la portée de l'expression «constamment en mesure de conduire». «Cette personne doit prendre place à ses côtés et être constamment en mesure de conduire.»

Ce que je proposerais, c'est de remplacer, à l'article 18, l'expression «constamment en mesure de conduire» par l'expression qu'on retrouve à l'article suivant, 19, concernant les motocyclistes, quand on dit: accompagné d'une personne qui est en mesure de lui fournir aide et conseil. On suggérerait de remplacer «constamment en mesure de conduire» par «en mesure de lui fournir aide et conseil».

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous proposez un amendement?

M. Brassard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on peut l'avoir?

M. Brassard: O.K. C'est beaucoup plus, cependant, un peu comme c'est le cas pour les motocyclistes, finalement une définition ou une délimitation de ce qu'on attend de la personne accompagnatrice ou de son rôle qu'un élément matière à infraction. C'est beaucoup moins contraignant également parce que l'adverbe «constamment» disparaît, et on clarifie davantage le rôle que l'on entend faire jouer à cette personne. Donc, c'est vraiment de fournir aide et conseil, comme c'est le cas à l'article 100 en ce qui concerne... Alors, on utilise, par conséquent, la même expression dans les deux cas.

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente. La préoccupation qu'on avait avec le texte existant, «constamment», on avait posé la question: Qu'est-ce qui arrive si la personne n'est pas constamment en mesure de conduire? Et on a dit: Quelles sont les conséquences? Là, j'ai l'impression que «en mesure de lui fournir aide et conseil», si cette personne-là n'est pas en mesure de conduire, ça va être plus difficile pour faire la preuve. Comment est-ce qu'on évalue «en mesure de lui fournir aide et conseil»? C'est parce que, si la personne est ivre, est-ce qu'elle est en mesure de lui fournir aide et conseil?

M. Brassard: C'est parce que ce que je viens de dire, Mme la Présidente, c'est qu'il ne faut pas le voir en regard d'une infraction. Il faut le voir dans le sens qu'on cerne, on définit le rôle de cette personne-là. Qu'est-ce qu'elle fait? Elle est là pour fournir aide et conseil à l'apprenti conducteur. Puis il y a d'autres conditions aussi, évidemment, qui sont claires: elle doit avoir son permis de conduire avec elle puis elle doit s'asseoir à ses côtés.

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

M. Middlemiss: Bien. O.K. Donc, si cette personne-là est ivre, qu'est-ce qui arrive?

M. Brassard: Elle est?

M. Middlemiss: Elle est ivre, elle a bu, cette personne-là qui est là. Qu'est-ce qui arrive si elle se fait arrêter par la police? Quelles sont les conséquences?

M. Brassard: Si elle est soûle, là...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...c'est un fait, c'est une réalité, si c'est constaté nommément par l'agent de la paix, si c'est constaté qu'elle est soûle, bien, à ce moment-là, l'agent de la paix va porter un jugement puis il pourra affirmer ou conclure qu'elle n'est pas en mesure de fournir aide et conseil, puisque c'est le rôle. Mais il ne peut pas l'obliger à l'alcootest. Il ne peut pas l'obliger, parce qu'elle n'est pas au volant. Il ne peut pas l'obliger. Il faut vraiment que ce soit un fait patent.

• (15 h 20) •

En réalité, ce que je dis, c'est que cette expression-là, «fournir aide et conseil», c'est plus une définition du rôle de la personne qui accompagne qu'un élément pouvant conduire à des infractions. C'est plus une définition de son rôle qu'un élément sur lequel on peut s'appuyer pour lui coller une infraction, comme c'est le cas à l'article suivant qu'on a adopté, où on parle d'une personne qui accompagne un apprenti conducteur de motocyclette. On dit qu'elle doit avoir son permis, c'est sûr, puis être en mesure de lui fournir aide et conseil.

(Consultation)

M. Brassard: Écoutez, ce n'est pas impossible qu'un agent colle une infraction à une personne. Il s'aperçoit que la personne qui accompagne est complètement soûle, qu'elle a de la misère à parler, à articuler, manifestement est ivre, complètement ivre, ce n'est pas impossible que, s'appuyant là-dessus, l'agent de la paix lui colle une infraction en disant: Vous n'êtes pas en mesure de fournir aide et conseil. C'est possible, mais là c'est vraiment une question de fait, c'est à partir d'une réalité, d'un fait. Ce n'est pas impossible, mais, encore

une fois, je répète que l'expression qu'on ajouterait sert beaucoup plus à bien identifier le rôle qu'a à jouer la personne.

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

M. Middlemiss: Moi, je cherche encore une façon de la responsabiliser. Là, de quelle façon on va responsabiliser cette personne-là? Je sais que votre préoccupation — on en a discuté...

M. Brassard: On lui donne un rôle de fournir aide et conseil.

M. Middlemiss: Oui, oui, d'accord. Puis, si elle ne le fait pas, les conséquences sont minimes, hein! Les conséquences sont minimes.

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

Mme Charest: Question d'éclaircissement. Quand on lit «être constamment en mesure de conduire», moi, j'interprète, je ne sais pas si je suis correcte, que la personne qui accompagne doit pouvoir prendre en tout moment la relève au niveau de la conduite si l'apprenti n'est pas en mesure de le faire. Alors que aide et conseil, c'est autre chose, c'est une suggestion, un commentaire pour poser tel et tel geste. Il me semble que c'est deux choses distinctes.

M. Brassard: Oui, mais c'est plus ça qu'on souhaite aussi.

Mme Charest: Et qu'est-ce que ça amène de plus?

M. Brassard: On allonge la période, la durée de l'accompagnement. On passe à 12 mois pour les raisons qu'on a souvent invoquées, pour que ça ait une influence sur le comportement de l'apprenti conducteur. Alors, dans cet esprit-là, c'est préférable, à mon avis, que le Code identifie bien le rôle que cette personne doit faire, donc qu'elle a à fournir de l'aide et des conseils à l'apprenti.

Mme Charest: Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour les explications? L'amendement est adopté?

M. Middlemiss: Je voudrais savoir... Juste une question, peut-être que je pourrais la poser plus loin: Aujourd'hui, avec les gens qui prennent des cours de conduite, ils sont dans une auto identifiée, est-ce qu'on va suggérer qu'il y ait une indication quelconque que... Lorsque c'est un apprenti qui est en train de se pratiquer avec un autre, est-ce qu'on va tenter de l'identifier?

Parce que souvent on dit de faire attention parce que c'est quelqu'un qui est en train de se pratiquer.

M. Brassard: Oui, oui, c'est le cas présentement. Ça ne changera pas. C'est juste la durée de l'accompagnement qui est prolongée, parce que l'apprenti conducteur, actuellement, dans le Code, pendant trois mois, il faut qu'il soit accompagné. Il n'y a pas de besoin d'indiquer sur la voiture qu'il est accompagné ou qu'il est apprenti. C'est juste qu'on passe de trois mois à 12 mois.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la voiture de l'école de conduite qui est identifiée.

M. Brassard: Oui, la voiture de l'école de conduite, mais il peut le faire avec la voiture de ses parents aussi.

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

M. Middlemiss: Est-ce que c'est obligatoire sur les voitures des écoles de conduite?

M. Brassard: D'avoir une indication?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Mais pourquoi c'est obligatoire? C'est surtout pour aviser les gens que c'est quelqu'un qui est en apprentissage de conduire. Et celui qui le fait et qui n'est pas dans l'école... Pourquoi exiger... C'est ça, je me pose la question, là. C'est deux poids, deux mesures, hein! C'est la même chose qui se produit. Et souvent, dans les écoles de conduite, il y avait des places où il y avait deux volants. Donc, c'était avec une plus grande sécurité encore, là, parce que la personne était bien plus constamment en mesure de conduire.

M. Brassard: Ça ne sera plus le cas, là, parce qu'on dérègle. On dérègle, alors ce ne sera plus le cas.

M. Middlemiss: Ah! Donc, les écoles de conduite ne seront plus obligées d'identifier... C'est certain, là, elles ne seront plus obligées de s'identifier. Ils vont capables de se promener dans un char, aucune indication?

M. Brassard: Il n'y aura plus de règlements dans cette matière, on les a abrogés, à moins, encore une fois, que, dans le processus d'accréditation, on en arrive à... Mais ce n'est pas le cas pour le moment, jusqu'à maintenant.

M. Middlemiss: Oui, d'accord, peut-être pour le moment, mais, une fois qu'on l'a passé, ce projet de loi là, il va être en application.

M. Brassard: Ça ne sera plus obligatoire. Ça ne sera plus.

M. Middlemiss: Mais non! Vous dites «peut-être»...

M. Brassard: Non, avec l'entrée en vigueur, ça ne le sera plus. La seule façon pour que ça puisse revenir, ce serait de dire, par les organismes accréditeurs qui diraient: Écoutez, c'est important que... Mais je ne pense pas... Pour le moment, il y a rien qui va dans ce sens-là.

M. Middlemiss: Donc, il n'y aura pas d'exigence sur le genre d'auto? Ça va être n'importe quelle sorte?

M. Brassard: La signalisation. Non.

M. Middlemiss: Une auto ordinaire?

M. Brassard: Ça peut être une auto ordinaire, tout à fait. Si les écoles de conduite veulent utiliser des voitures ordinaires, non identifiées, sans sigle ou indication à caractère publicitaire, elles pourront le faire.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'amendement est adopté. L'article, tel qu'amendé, est adopté. On passe à l'article 22. Il y avait un amendement aussi à l'article 22.

M. Brassard: L'article 18 est adopté aussi?

La Présidente (Mme Bélanger): Article 18, tel qu'amendé, oui.

M. Brassard: Oui? Merci. Article 22, c'était la question du contrôle. Pourquoi n'utilise-t-on pas l'expression «garde et contrôle»? C'est une question qui avait été posée: Pourquoi utilise-t-on uniquement le mot «contrôle»? Parce que, dans le cas qui nous intéresse, il s'agit d'une disposition qui porte sur... Il s'agit, dans ce cas-là, de laisser conduire une autre personne. Alors, soit le propriétaire, soit le locataire d'une voiture qui laisse conduire leur véhicule par quelqu'un d'autre. Alors, ça peut être aussi une personne qui a le contrôle d'un véhicule. Il n'est ni le propriétaire ni le locataire, mais il a le contrôle d'un véhicule puis il permet à une autre personne de conduire. Mais «la garde» a été enlevée, parce que «la garde», ça a la signification d'être à l'intérieur du véhicule; tu es à la place du conducteur. Alors, c'est pour ça que l'expression «la garde» a été enlevée puis qu'on a gardé uniquement l'expression «contrôle».

M. Middlemiss: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement 22 est adopté? L'article 22, tel qu'amendé, est adopté.

Révocation et suspension**Interdiction de remettre un véhicule routier en circulation, suspension des permis et des licences (suite)**

Alors, nous revenons à 51, je pense, 51 à...

M. Brassard: L'article 202.5.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 202.5

M. Brassard: Il y a un amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Brassard: O.K. C'est parce qu'on ajoute, avec l'amendement, ce qui n'était pas dans le texte du projet de loi actuel. Avec l'amendement, on ajoute 636.1. L'article 631.1, ça réfère à ce qu'on appelle les tests symptomatiques. L'article dit que «le conducteur doit se conformer sans délai à cette exigence» de procéder à des tests symptomatiques. Alors, s'il ne le fait pas, il est en infraction et il peut y avoir suspension de 15 jours, suspension administrative pendant 15 jours aussi dans ce cas-là. Alors, dans le cas du zéro, tolérance zéro, dans le cas également du 0,08, mais aussi dans le cas des tests de coordination physique qu'on retrouve à l'article 636.1.

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

● (15 h 30) ●

M. Middlemiss: Une question. C'est selon l'article 636.1 qu'un policier pourrait demander à un accompagnateur... Non?

M. Brassard: Non, non, non.

M. Middlemiss: O.K. Ça, donc, c'est clair. Mais l'accompagnateur, là, de quelle façon, là... On avait parlé de ça, là, puis ça m'a fait penser à ça, moi.

M. Brassard: Non, pas touché par ça.

M. Middlemiss: Il n'y a rien dans la loi qui pourrait forcer l'accompagnateur à...

M. Brassard: À passer un test? Non. Ni les tests symptomatiques ni l'alcootest.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. Est-ce que l'article 51, qui introduit l'article 202.5, est adopté tel qu'amendé?

M. Brassard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 202.6. Il y a aussi un amendement.

M. Brassard: Alors, c'est pour faire suite, là... On supprimerait l'article 202.6. C'est ça, le sens de l'amendement, qui est à la demande du Barreau mais aussi des directeurs de police et de pompiers du Québec, qui sont d'avis que le retrait du permis, en cas de suspension pour une période aussi courte que 15 jours, aurait occasionné, pour la personne concernée, des frais de remplacement du permis élevés à 8 \$ et puis aussi, pour les services de police, des frais de manutention, là. Comme c'est une suspension à caractère administratif, une suspension administrative de courte durée, il n'y aura pas à enlever le permis.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Par contre, si, pendant cette période de 15 jours, permis suspendu pendant 15 jours, elle conduit, là elle tombe sous le coup des dispositions de la conduite durant sanction et est passible de saisie de son véhicule.

M. Middlemiss: Le Barreau disait cependant qu'on devrait y préciser que c'est le titulaire du permis qui aura cette obligation de remise.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est-à-dire que l'article exige la remise du permis...

M. Brassard: Bien, là on l'enlève, alors il n'est plus nécessaire de préciser ça.

M. Middlemiss: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'amendement? L'amendement est adopté. Est-ce que 206.6, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 202.7.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va être la renumérotation à la fin qui va changer ça.

M. Brassard: Bien, ça vise, comme l'a dit la note, là, à s'assurer que l'expiration du permis de conduire ne met pas fin à la suspension en cours.

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente...

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

M. Morin (Dubuc): ...si on a apporté ça, est-ce qu'il y a lieu de présumer que des conducteurs ont contesté, justement, pour s'assurer... Parce que, lorsqu'un permis est suspendu, bon, bien, si, évidemment, sa validité arrive avant la fin de la suspension... il y a eu des causes qui ont été gagnées. Je présume qu'il a dû y avoir des cas pour amener le ministère à apporter cette modification. Est-ce que c'est uniquement une mesure préventive ou on a vécu véritablement des contestations de cas qui ont fait en sorte que la suspension ne pouvait pas dépasser la durée de la validité du permis? Si la validité... Mettons, il reste six mois à un permis. S'il est suspendu, comment on peut suspendre plus loin que la durée de la validité comme telle? Je présume que ça doit être...

M. Brassard: Oui, c'est ça. C'est parce que c'est pour dissiper une certaine confusion qui risque d'apparaître. Vous savez que le détenteur d'un permis reçoit un avis par la poste de voir à renouveler son permis. Alors, même s'il a été suspendu, la Société envoie à la date prévue un avis de renouvellement. Alors, il pouvait arriver que des personnes renouvelaient leur permis, payaient le renouvellement de leur permis puis, là, peut-être, s'imaginaient ou étaient convaincues que, ce faisant, la suspension était levée, était terminée. Risque de malentendu. Alors, on le précise de façon très claire: Ce n'est pas parce que vous renouvelez votre permis qu'il cesse d'être suspendu; la suspension se poursuit quand même.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va, 202.7? Adopté. L'article 202.8, M. le ministre.

M. Brassard: Je pense que ça saute aux yeux qu'il faut en aviser la Société, toujours en ce qui a trait à la suspension administrative. On est dans l'article concernant la suspension administrative. Déjà, le Code prévoit que, pour les suspensions plus longues ou à la suite de condamnations, la Société en est avisée, bien sûr.

M. Middlemiss: Il n'a plus aucune période? Il doit l'aviser dans l'intervalle de combien de temps?

M. Brassard: Très rapidement, le jour même. Puisque c'est une suspension de 15 jours, alors il faut que la Société, dès la journée même, en soit avisée. Il peut même communiquer dans son auto.

(Consultation)

M. Brassard: Le Centre de renseignements policiers du Québec est branché sur le système informatique de la Société. Alors donc, la communication peut se faire la journée même, le jour même ou même dans l'heure qui suit, instantanément.

M. Middlemiss: C'est avec tous les corps policiers, pas seulement avec la Sûreté du Québec? C'est avec tous les...

M. Brassard: Oui. Tous les corps policiers, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 202.8, adopté. Article 202.9.

M. Brassard: Il y a un amendement à 202.9? Il est nouveau, là, on ne l'avait pas donné, ça.

• (15 h 40) •

La Présidente (Mme Bélanger): Non, on ne l'a pas, celui-là.

M. Middlemiss: Mais là la personne, elle va être obligée d'aller se défendre devant le tribunal. Il n'y aura rien qui va être automatique. C'est quelque chose qui est tellement évident. C'est impossible, à ce moment-là...

M. Brassard: Oui, mais il peut arriver que, malgré cela, elle se retrouve devant le tribunal. Alors donc, dans ces cas-là, on doit prévoir qu'elle puisse, devant le tribunal, présenter une excuse raisonnable.

M. Middlemiss: C'est le juge qui décide si c'est une excuse raisonnable?

M. Brassard: Bien sûr.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a des exemples, des cas spécifiques où ç'a été fait? Et qu'est-ce que le juge a utilisé, qu'est-ce qu'il a exigé comme preuve? Est-ce que c'était visuel, ou un certificat d'un médecin, ou...

M. Brassard: Bien, on n'a pas d'inventaire, là, on n'a pas de statistiques, là. Ça peut ne pas se rendre au tribunal, aussi. Ça se peut bien que l'agent de la paix se serve de son bon sens, aussi, là, pour constater que la personne est dans l'incapacité de passer le test. S'il met son bon sens de côté — ça arrive — puis que ça se retrouve devant le tribunal, on prévoit, dans le Code, que l'excuse raisonnable peut être plaidée.

M. Middlemiss: Mais il n'y a rien qui empêche l'agent...

M. Brassard: Non. Non, absolument pas.

M. Middlemiss: ...s'il constate quelque chose de visuel, là, de très évident...

M. Brassard: Il n'y a rien qui empêche l'agent d'utiliser son gros bon sens.

M. Middlemiss: S'il en a.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'amendement? L'amendement est adopté. Article 202.9, adopté tel qu'amendé. Alors, l'ensemble de l'article 51 est adopté tel qu'amendé. J'appelle 52, M. le ministre.

M. Brassard: Il s'agit d'une modification de concordance avec les dispositions relatives à la déréglementation des écoles de conduite et la prise en charge des écoles par des organismes habilités par la Société.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que 52 est adopté?

M. Middlemiss: On avait eu des grandes discussions sur le 11 et on a réglé, c'est réglé, sauf que je voudrais certainement en profiter... Parce que j'ai eu des renseignements à l'effet qu'à un moment l'AECQ était considérée comme l'organisme qui chapeauterait toute la certification des écoles de conduite, de concert avec le CAA. Et on m'indique, moi — et je ne sais pas si le ministre a été sensibilisé à ça ou non — que la raison pourquoi... Il y a peut-être eu des problèmes internes au sein de l'AECQ et aussi ils ont peut-être changé de président, mais il semble qu'il y avait un différend d'opinions entre l'AECQ et la Société sur certaines choses comme, par exemple, la période. Si on prenait un cours de conduite, peut-être qu'on devrait plutôt donner un crédit de six mois au lieu de trois mois. Quelque chose de cette nature-là. En bout de piste, à cause de ce différend-là, les relations entre la Société et l'AECQ, c'est là où le problème a commencé.

J'aimerais m'assurer que ce n'est pas juste pour ça, là, de dire: Parce qu'on n'est pas d'accord avec la Société, d'un côté, du revers de la main, on nous met de côté. Et, après ça, le CAA, qui faisait partie de tout ça, c'est eux, tout d'un coup, qui deviennent, au mois de février 1996, les gens qui... Déjà, on leur donne à eux l'exclusivité; après ça, on a certainement ajouté la Ligue.

Et l'autre question que je me pose, c'est que, dans tout ça, là, c'est dans une lettre du 30 octobre 1995, on parlait même d'aide financière. On parlait

même d'aide financière. «Nous sommes prêts à accorder une aide financière en compensation des activités que devront réaliser l'AECQ et son mandataire, le CAA-Québec, pour constituer un réseau d'écoles dispensant des services reconnus. Plus précisément, les quatre types d'activités suivants pourraient bénéficier...» Donc, il y a tout ça. Mais est-ce qu'on a déjà dépensé de l'argent dans ça, là? Est-ce que l'aide financière qu'on proposait à l'AECQ et au CAA ne s'est pas concrétisée du tout, du tout?

M. Brassard: Là, c'est vrai qu'il y avait plusieurs points en litige entre l'AECQ et la Société. Ce n'était pas uniquement sur la question de l'accréditation des écoles, mais en plus, également, oui, sur le crédit en mois, là, concernant la durée d'accompagnement. Ça aussi, il y avait un litige. Ce qu'on propose dans la loi, c'est quatre mois de crédit; eux, ils voulaient plus que ça, ils voulaient plus de mois que ça. Également, ils voulaient de l'argent aussi. Oui, ils voulaient de l'argent. L'AECQ voulait de l'argent pour implanter son processus d'accréditation. Au début, ils demandaient même 2 000 000 \$ pour ça. Il n'est pas question qu'on finance ça. Le Club automobile ne demande pas un sou pour ça. Il faut que ça s'autofinance, ça, le système d'accréditation. Il faut être cohérent, là. Ce qu'on veut, c'est que l'industrie se prenne en charge elle-même. Alors, on ne commencera pas à financer son processus d'accréditation. Mais l'AECQ voulait de l'argent pour financer le processus d'accréditation.

● (15 h 50) ●

Alors, il y a plusieurs points de désaccord, ce qui a mis un terme aux discussions. C'est ce qui fait, à ce moment-là, que, se retrouvant sans organisme, le Club automobile puis après, un peu plus tard, la Ligue de sécurité se sont montrés intéressés, sans subvention, à instaurer un processus d'accréditation des écoles de conduite.

M. Middlemiss: Pourtant, vous nous dites que c'est eux qui insistaient pour avoir l'appui financier. Il y a une lettre datée du 25 janvier 1996, de la Société, adressée à M. Blais, Association des écoles de conduite du Québec, dans laquelle on dit: «L'appui financier de la Société s'effectuera selon les barèmes suivants: l'ouverture d'un dossier par école, 50 \$; première visite à la suite d'une demande de reconnaissance, 200 \$; deuxième visite et reconnaissance de l'école, 100 \$; traitement d'une plainte, 200 \$.» Donc, ça, c'est la correspondance entre la Société et...

M. Brassard: Au départ, ils demandaient 2 000 000 \$. Par la suite, au cours des négociations, bon, la Société avait envisagé une possibilité peut-être d'accorder une subvention, pour une période transitoire, de quelques centaines de milliers, 200 000 \$ à 300 000 \$, pour leur permettre d'implanter; mais, après

coup, l'AECQ vole de ses propres ailes, si vous permettez l'expression, sans plus. Mais ça n'a pas été retenu. Par après, le Club automobile, lui, est arrivé puis, dès le départ, s'est engagé à mettre en place ce processus-là sans un sou de subvention.

M. Middlemiss: Donc, vous me dites aujourd'hui que ça a achoppé parce que l'AECQ demandait 2 000 000 \$?

M. Brassard: Oui, en plus du six mois de rabais au lieu de quatre mois, comme on l'a vu, six mois.

M. Middlemiss: L'explication que j'ai eue, moi, sur le six mois, c'est un différend qu'il y avait et que la Société n'aimait pas tellement... Un organisme qui pourrait finir par accréditer les écoles de conduite ne devrait pas avoir une position différente de la Société. C'est un peu comme ça que ç'a été présenté. Malheureusement, je n'ai pas écrit, mais il semblerait que, dans des discussions, il y a des personnes de l'AECQ qui ont dit: Vous êtes ouvertement contre notre position. C'est difficile de vous avoir pour accréditer des écoles de conduite.

M. Brassard: Ce qu'il faut ajouter là aussi — c'est peut-être important de le signaler — c'est que les quatre mois qu'on retrouve, ç'a été ajouté par la suite. Parce que, au départ, il ne devait pas y avoir de crédit temporel, si vous me permettez l'expression. Il ne devait pas y en avoir. Mais c'est à partir des discussions que finalement on a convenu que c'était peut-être une bonne chose, ce crédit, et on a fait ajouter le crédit de quatre mois. Mais, au départ, il n'y en avait pas du tout.

M. Middlemiss: Si, au départ, il n'y en avait pas, de crédit, là, qu'est-ce qu'on aurait utilisé comme incitatif? Parce que le ministre, j'ai lu à plusieurs endroits qu'il a dit qu'il y a au moins 80 % des gens qui vont continuer à prendre des cours de conduite. À ce moment-là, tu sais, c'est-à-dire des primes d'assurance?

M. Brassard: Ça va être un incitatif suffisant.

M. Middlemiss: Ça, ça a été suffisant. Bien, pourquoi on a décidé, d'abord, trois mois, si, au début, il n'y en avait pas? Puis vous croyiez que...

M. Brassard: Parce que, au départ, ils demandaient beaucoup plus que ça. Ils demandaient pas plus que six mois quand ça a commencé. Finalement, six mois, ç'a été leur position. Finalement, en guise de compromis, en quelque sorte, on s'est rendu à quatre mois. Mais là, vraiment, c'est le maximum, quant à nous.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, aussi, donc pourquoi l'urgence que tout soit bâclé pour le mois de février 1996? C'était un peu ça qui, peut-être, a réellement permis au CAA, qui était avec l'AECQ, à un

moment donné... Ils étaient ensemble tous les deux, ils étaient sur la même longueur d'ondes, sauf que peut-être que le CAA était plus docile, dans le sens qu'eux ne critiqueraient pas ouvertement certaines choses. Et pourquoi l'urgence d'avoir ça pour le mois de février?

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

M. Brassard: Oui. C'était quoi, la question?

La Présidente (Mme Bélanger): Pourquoi l'urgence de mettre en application au mois de février?

M. Middlemiss: Pourquoi, non... que ces gens-là soient là, il fallait décider... C'est au mois de février que vous avez décidé que c'était le CAA, et ensuite ça a été la Ligue?

M. Brassard: Parce qu'on voulait être prêts, tout simplement. Pour ne pas être en retard. Si la loi est adoptée cette session-ci, il y a des choses qui pourront se mettre en branle immédiatement, dès le mois de janvier.

M. Middlemiss: Parce que, dans une lettre du 9 février de la SAAQ, encore à l'Association des écoles de conduite, il est aussi dit: «Afin d'informer adéquatement les requérants à un permis d'école de conduite, nous nous étions fixé le 1er février pour en arriver à une entente. Aucune entente n'étant intervenue à date, nous nous sommes tournés vers le problème des écoles recommandées du Club automobile CAA-Québec.» Ça a été fait, ça, le... Donc, à ce moment-là...

(Consultation)

M. Middlemiss: Le dossier a été ouvert. Pourquoi, au mois de février, c'était absolument nécessaire que les gens soient choisis? Parce que, après que le projet de loi va être accepté, on s'est donné un an pour mettre tout ça en marche. Donc, pourquoi? Parce qu'on croyait que le projet de loi serait adopté avant? «C'est-à-dire une des raisons? C'est quoi, la raison principale? Je pense que c'est la Société elle-même qui avait établi cet échéancier.

M. Brassard: C'est sûr que ça vient de la Société. Il y a une date qui a été fixée par la Société, au-delà de laquelle... Mais l'AECQ n'a pas donné de réponse. Donc, finalement, les pourparlers se sont arrêtés d'eux-mêmes.

M. Middlemiss: Ils étaient en négociations. Si je lis bien, même, la lettre de la Société: «Aucune entente n'étant intervenue à date», ils étaient encore en discussion. À ce moment-là, on les avise le 9: On n'a pas eu d'entente, on a des discussions, mais on a déjà décidé. Le 9, là, on écrit pour leur dire qu'on a déjà choisi le CAA. Donc, je me pose la question: Pourquoi le CAA,

dans tout ça, semble avoir été... Pourtant, il faisait partie du groupe, du premier groupe qui se sont assis avec la Société, avec toutes les écoles. Ces gens-là étaient tous ensemble. Donc, c'est juste que c'était urgent. La Société a décidé, elle, de sa hauteur: Nous autres, c'est ça, et ça marche.

M. Brassard: La Société voulait être bien prête parce qu'on était début 1996. De toute façon, il y avait tellement de points de désaccord qu'il n'y avait pas d'entente à l'horizon.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait, d'abord, nous soumettre tous les points de désaccord?

• (16 heures) •

M. Brassard: Je vous les ai donnés tout à l'heure.

M. Middlemiss: Il me semblait qu'à un moment donné ça allait assez bien lorsqu'on parlait de l'AECQ et de son mandataire, le CAA, et...

M. Brassard: Ça n'a pas tenu la route. Ils ont changé de direction puis ça a volé en éclats, cette entente CAA-AECQ.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, le...

M. Brassard: Ils sont sûrement mieux en mesure que moi de vous donner les bonnes informations. Demandez à l'AECQ pourquoi l'entente avec le Club automobile a...

M. Middlemiss: Bien, je vous l'ai dit. Qu'est-ce qu'ils nous ont dit? Ils ont dit: Regardez...

M. Brassard: ...pété au fret.

M. Middlemiss: ...nous autres, on avait demandé... Ah oui, il y avait un accord pour une période entre six mois et ça. Mais, d'un autre côté, ils nous l'ont dit carrément, on s'est fait dire: Là, nous autres, les gens qu'ils vont accréditer, il ne faudrait pas que ce soient des gens qui, sur la place publique, critiquent ce qu'on a dans notre projet de loi. Ça, je leur ai posé la question puis ils m'ont dit ça carrément, et c'est pour ça, moi, que je pose des questions. Parce que, quand je regarde la correspondance, c'est que, il y a un bout de temps, ça allait très bien, hein? Il y avait l'AECQ et son mandataire, le CAA, pour constituer un réseau d'écoles dispensant des services reconnus. On avait tout ça, là.

D'un autre côté, Mme la Présidente, il me semble qu'une association a moins de possibilités de conflit d'intérêts dans l'accréditation des écoles que lorsque c'est un... Le CAA a des écoles de conduite. Le CAA, c'est une association. C'est comme si ConduiPRO ou Tecnic, ou quelqu'un comme ça... À ce moment-là, eux, ils font partie d'un réseau d'écoles de conduite. Est-ce qu'il n'y a pas plus de possibilités de problèmes? CAA a

des écoles de conduite. L'Association, elle, chapeaute toutes les écoles. Donc, ils ne sont pas dans une position de possibilité de conflits d'intérêts. Comment vont-ils évaluer, accréditer leurs écoles qui font partie de leur système?

(Consultation)

M. Middlemiss: Mme la Présidente, il n'y a aucune réponse? Le ministre n'est pas concerné par le fait que ce soit CAA, que ce soient d'autres — c'est pour ça que j'ai voulu parler de ConduiPRO ou de Tecnic — que, si ces gens-là sont des gens qui vont accréditer... Mais ils ont déjà des écoles dans leur système. Comment vont-ils être capables de faire la part des choses?

M. Brassard: Ça va se faire en vertu d'une entente conclue et signée avec la Société, donc on va connaître très bien les critères qui vont servir à l'accréditation.

M. Middlemiss: Est-ce que le ministre n'est pas plus en accord avec moi que l'AECQ, c'est pas mal plus neutre? C'est des gens, une série, là.

M. Brassard: Vous dites que le Club automobile peut être en conflit d'intérêts; l'AECQ aussi, ce sont ses membres.

M. Middlemiss: Oui, oui, mais...

M. Brassard: Alors, on peut peut-être dire aussi: L'AECQ...

M. Middlemiss: Oui, mais l'Association...

M. Brassard: ...a intérêt à en accréditer à pleine pochetée...

M. Middlemiss: Ah non, non, non.

M. Brassard: ...pour avoir plus de membres.

M. Middlemiss: Non. Ça, non, c'est une...

M. Brassard: On peut dire ça aussi, là, hein!

M. Middlemiss: Ah oui, on peut justement... Mais c'est que l'AECQ telle quelle, l'Association ne possède pas d'écoles de conduite. Elle n'a pas un réseau d'écoles de conduite.

M. Brassard: Ce sont ses membres.

M. Middlemiss: Le CAA en a, lui. Eux en ont. C'est comme si c'était Tecnic ou si c'était ConduiPRO. C'est ça, la comparaison. L'autre, c'est une association, un regroupement.

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

M. Brassard: Ce n'est pas des écoles qui appartiennent au Club automobile, ça, Mme la Présidente. Ça n'appartient pas au Club automobile. Ils ont le sigle CAA.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: C'est en quelque sorte des écoles accréditées CAA, mais ce n'est pas des propriétés du Club automobile.

M. Middlemiss: Ah! Vous êtes en train de me dire qu'automatiquement, eux, ils vont être accrédités maintenant parce que le CAA...

M. Brassard: Non, non, non, non, non, non, non, non. Pas du tout.

M. Middlemiss: Bien oui, mais ils sont déjà accrédités, vous avez dit, et c'est eux qui vont les accréditer.

M. Brassard: Bien, par le Club automobile.

M. Middlemiss: Bien oui.

M. Brassard: Bien oui...

M. Middlemiss: Bien, comment vont-ils être capables de...

M. Brassard: ...mais ce n'est pas en vertu de l'entente.

M. Middlemiss: ...discréditer ce qu'ils ont...

M. Brassard: Pas en vertu de l'entente.

M. Middlemiss: Non, non, mais comment est-ce qu'ils vont être capables, tu sais, de discréditer ce qui est déjà accrédité? Ça donnerait le message — ha, ha, ha! — qu'avant ce n'était pas assez bon mais qu'aujourd'hui on... C'est là où est le danger. En tout cas. Et, même, je pense que l'Office de la protection du consommateur est inquiet de ça, aussi.

M. Brassard: Ah oui? L'Office de la protection du consommateur.

M. Middlemiss: Il y a la table de concertation qui s'est formée. Oui, oui. Non, mais, regardez, tout revient, Mme la Présidente, au fait que le ministre a refusé de rencontrer l'Association. Tu sais, tout ça, là, c'est certainement des choses qui auraient pu être discutées. Elles auraient pu être discutées, ces choses-là. Donc, le fait de ne pas vouloir les rencontrer pour

discuter de ces choses-là, ça peut donner l'impression, puis je n'accuse pas le ministre... Et il me semble que, si c'est transparent puis qu'on n'a rien à cacher, si on le fait puis on leur dit: C'est ça, vous n'avez pas fait ça, ça, ça, là c'est clair. Ils ne peuvent pas se promener partout puis dire qu'il y a des choses qui n'ont pas été faites.

Je pense que j'avais demandé hier s'il y en avait d'autres à part la Ligue et le CAA, puis on m'a dit qu'il n'y avait personne d'autre. Mais j'ai une lettre, ici, datée du 25 novembre, où Tecnic a dit: L'orientation préconisée par la SAAQ étant de nommer des mandataires pour assurer les contrôles de la qualité...

M. Brassard: Ça vient de rentrer.

M. Middlemiss: Le 25 novembre.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Bien oui, mais... Notre entreprise devrait être nommée mandataire au même titre que CAA-Québec et Ligue de la sécurité. Donc, est-ce que vous l'avez reçue hier? Seulement hier, puis elle est partie le 25?

M. Brassard: C'est ce qu'on me dit. La Société l'a reçue hier.

M. Middlemiss: Ah! Il y en a un autre qui a fait... Donc, je pense que, eux aussi, chez Tecnic, ils ont appliqué, puis les gens disent que... Ça aurait été certainement préférable que ce soit l'Association...

M. Brassard: Ils ont fait une offre, elle est maintenant reçue, ils vont être rencontrés. On va discuter avec eux sur une base semblable à celle qui a servi aux discussions avec le Club automobile et la Ligue. On va les rencontrer.

M. Middlemiss: Est-ce que vous allez rencontrer l'AECQ?

M. Brassard: L'AECQ?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Moi, ça?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Bien, Tecnic. Je ne les rencontrerai pas, c'est la Société qui veut les rencontrer.

M. Middlemiss: Non, non, mais... O.K. Est-ce que la Société est prête à rencontrer l'AECQ aussi pour discuter de ça ou bien elle a fermé son dossier déjà?

M. Brassard: Bien, si l'AECQ veut de nouveau reprendre les discussions sur cette question-là de l'accréditation, on va les reprendre, les discussions. S'ils sont intéressés à reprendre les discussions là-dessus, on va reprendre les discussions là-dessus.

M. Middlemiss: Si je comprends bien, ce n'est pas eux qui ont arrêté les discussions. Si je lis la lettre du 9 février...

M. Brassard: Ah oui, oui.

M. Middlemiss: ...c'est la Société qui leur dit: Regardez, vu qu'il n'y a pas eu d'entente, on a déjà décidé, nous autres. Il fallait que ce soit fait pour le 1er février. Le 9 février, on envoie une lettre disant: On a déjà décidé, c'est le CAA.

C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 52?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 52 est adopté?

M. Middlemiss: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division. Alors, j'appelle 53. M. le ministre.

M. Brassard: Ça porte sur la suspension de la licence d'un commerçant ou d'un recycleur. Alors, on va abroger 208 et on fusionne, en quelque sorte, 207 et 208.

(Consultation)

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

• (16 h 10) •

M. Brassard: Essentiellement, on simplifie la durée des suspensions. Dans le Code actuel, il y avait des suspensions de trois mois, six mois, 12 mois; là, on ramène ça à trois mois et six mois, d'une part. D'autre part, l'élément 5° est ajouté. Ça concerne la municipalité locale ou la MRC ou les communautés urbaines, où la suspension peut se faire sur recommandation des instances locales lorsqu'il y a eu infraction à un règlement de zonage ou à un règlement de contrôle intérimaire. Ça, c'est nouveau; c'est à la demande du monde municipal.

La Présidente (Mme Bélanger): Puis l'Office de la protection?

M. Brassard: Oui.

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

M. Middlemiss: Mme la Présidente, je me posais la question — des fois, c'est difficile: Est-ce qu'on pourrait le lire, ça, là? Parce que, tu sais, on le résume, puis il me semble que, si on...

M. Brassard: Allons-y.

M. Middlemiss: ...lisait ça...

M. Brassard: Alors, ça concerne la suspension de la licence d'un commerçant ou d'un recycleur. Quand peut-on le suspendre? D'abord, si le titulaire ne respecte plus les conditions qui se rattachent à cette licence, là il y a suspension, ou encore sur recommandation du président de l'Office de la protection du consommateur, si le titulaire a été déclaré coupable d'une infraction en vertu de la Loi sur la protection du consommateur, à moins qu'un pardon n'ait été obtenu. Les modalités et la durée de la suspension sont fixées après consultation du président de l'Office.

Troisième cas: si le titulaire a été déclaré coupable d'une infraction visée à l'article 164.1, c'est-à-dire... L'article 164.1, ça concerne...

(Consultation)

M. Brassard: L'article 164.1, ça se lit: «Quiconque donne sciemment un renseignement faux ou trompeur lors de la demande d'une licence...» Bon. Faux renseignements. Renseignements faux. Et, quatrième, si le titulaire a été déclaré coupable d'une infraction visée à l'article 165... L'article 165, ça nous éclaire beaucoup, ça réfère aux articles 155 et 156. Ha, ha, ha! Ça concerne le registre que doit tenir le recycleur pour une contravention à l'article 155 relative à la tenue d'un registre, à moins qu'un pardon ait été obtenu. La durée d'une première suspension est de trois mois, et de six mois pour toute suspension subséquente.

Le paragraphe 5°, c'est ce dont je parlais tout à l'heure. C'est nouveau. Ça permet de la faire aussi, la suspension, mais sur recommandation de la municipalité locale ou de la MRC ou de la Communauté urbaine, si le titulaire a été déclaré coupable d'une infraction à un règlement de zonage ou à un règlement de contrôle intérimaire qui interdit l'exercice de cette activité dans les endroits mentionnés.

Et, sixièmement, si le titulaire donne des renseignements faux ou trompeurs, falsifie les documents servant à l'immatriculation ou omet de déclarer les informations relatives à une déclaration de perte totale d'un véhicule routier importé, il doit s'assurer que le véhicule n'a pas été antérieurement déclaré perte totale par une autre administration. La durée d'une première suspension est de trois mois, six mois pour toute suspension subséquente. Donc, ça prévoit tous les cas de figure où la Société est habilitée à suspendre la licence d'un commerçant ou d'un recycleur.

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

M. Middlemiss: Ceux qui ont été ajoutés, c'est parce qu'il y a eu plusieurs problèmes dans le passé: un permis était émis, mais des gens opéraient dans des zones municipales où le zonage ne le permettait pas? Et ça, c'est une façon de...

M. Brassard: Oui, c'est les municipalités qui ont demandé ça, parce que, lorsqu'une cour municipale — vraiment, ça se passe à la cour municipale, ça, les infractions au règlement de zonage — rend un jugement contre un commerçant ou un recycleur à l'effet que celui-ci ne peut exploiter son commerce à un endroit qui contrevient aux normes d'urbanisme, les municipalités, avec raison et pertinence, disent: À ce moment-là, s'il contrevient, s'il est à un endroit où il ne devrait pas être en vertu du plan d'urbanisme ou du règlement de zonage, bien, y aurait-il moyen que la Société en tienne compte puis suspende le permis ou la licence? Dans ces circonstances-là, ça nous apparaît tout à fait raisonnable.

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

M. Middlemiss: O.K. Le paragraphe 6°, c'est ajouté aussi? Ça aussi, c'est le résultat de cas qui se sont produits, et le projet de loi ne couvrirait pas certains cas qui se sont produits? «C'est-à-dire ça, la raison de l'ajout? «donne des renseignements faux ou trompeurs, falsifie les documents», c'est nouveau, ça.

M. Brassard: C'est parce qu'on n'avait rien dans le Code à ce sujet-là, puis on l'a vu quand on a rencontré les recycleurs.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: C'était un problème de taille, hein, alors on essaie de...

M. Middlemiss: Mais, ça, c'était prévu avant de rencontrer les recycleurs, hein? C'était déjà dans le projet de loi.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, ce sont des échanges, peut-être...

M. Brassard: Oui. Bien, enfin... Oui.

M. Middlemiss: ...ou l'expérience vécue qui vous ont amené à apporter ça?

M. Brassard: C'est ça, les échanges puis les informations en provenance des recycleurs.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 53?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 53 est adopté. J'appelle 54. M. le ministre.

M. Brassard: Bien, 54, ça va avec 53. On a dit qu'on fusionnait 207 et 208. Alors, les éléments de 208 dans le Code actuel se retrouvent dans 207 tel que reformulé dans le projet de loi. Donc, il convient, à ce moment-là, d'abroger 208.

Conduite sans permis ou durant sanction

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va? L'article 54 est adopté. J'appelle 55, et, dans 55, il y a plusieurs articles d'introduits. Alors, on va les analyser article par article. Alors, 209.1. Il n'y a pas d'amendement à 209.1?

M. Brassard: Non. On entame une nouvelle section, là.

● (16 h 20) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Conduite sans permis ou durant sanction.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): À 209.1, il n'y a pas d'amendement.

M. Brassard: Bon. Alors, 209.1, là, c'est vraiment l'élément tout à fait nouveau dont on a abondamment parlé. C'est maintenant la possibilité de saisie du véhicule par un agent de la paix, pour une durée de 30 jours, sur-le-champ. Alors, l'article 209.1, c'est vraiment la possibilité de saisir le véhicule quand il y a conduite sans permis ou durant sanction. Donc, 209.1, c'est sans permis. Il n'a pas de permis, donc son véhicule peut être saisi pour une durée de 30 jours. Mise en fourrière.

La Présidente (Mme Bélanger): Même si le véhicule ne lui appartient pas?

M. Brassard: Même si le véhicule ne lui appartient pas. On verra plus loin comment le propriétaire peut récupérer sa voiture, son véhicule. Il y a une discussion, surtout avec les lois où on aura à apporter des amendements.

Une voix: ...

M. Brassard: Oui. On va apporter des amendements à ce sujet-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.1, ça va?

M. Middlemiss: O.K. Ça, c'est la règle.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: D'accord.

M. Brassard: C'est pour le sans-permis.

M. Middlemiss: C'est le principe général, oui.

M. Brassard: C'est pour le sans-permis.

M. Middlemiss: Sans-permis.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. À l'article 209.2, il y a un amendement.

M. Brassard: Alors, 209.1, c'est la conduite sans permis, saisie possible pour conduite sans permis; 209.2, c'est pour la conduite durant sanction. Alors, le conducteur a un permis, mais il est suspendu ou révoqué. Donc, il conduit durant sanction.

On supprime le deuxième alinéa. Il y avait un deuxième alinéa dans le projet de loi. On supprime le deuxième alinéa, qui établissait, pour un certain nombre d'infractions, la condition que le conducteur ait été déclaré coupable d'une infraction à l'article 105 au cours des cinq années précédentes.

Toutes les sanctions visées par l'article 209.2 sont dorénavant traitées de la même manière, compte tenu que ce sont tous des cas de sanction reliés à la sécurité routière.

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

M. Middlemiss: Ce que vous avez enlevé, ça couvrirait quoi?

M. Brassard: En fait, ce qu'on a enlevé... C'est parce que, dans le deuxième alinéa, la saisie pouvait s'appliquer uniquement dans les cas où il y avait récidive.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Alors, là, on enlève ça. On met tout le monde sur le même pied. Pour toutes les sanctions visées dès la première infraction, il y a possibilité de saisie.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 209.2?

M. Brassard: Vous les avez dans les notes explicatives, toutes les diverses sanctions visées par l'article.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à 209.2, l'amendement est adopté. L'article 209.2, tel qu'amendé, est adopté. L'article 209.3. Il n'y a pas d'amendement.

M. Brassard: Alors, il faut dresser un procès-verbal. C'est l'agent de la paix qui doit le faire, évidemment, pour mettre en fourrière un véhicule routier saisi. Et le conducteur et le propriétaire, si ce n'est pas le conducteur, doivent recevoir copie du procès-verbal de la saisie, et la Société aussi, bien sûr.

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

M. Middlemiss: Non, c'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.3, adopté. J'appelle 209.4. Pas d'amendement non plus.

M. Brassard: On espère que le conducteur va aviser le propriétaire, s'il n'est pas le propriétaire du véhicule. Ha, ha, ha! On en fait même un devoir.

M. Middlemiss: Si c'est un véhicule volé?

M. Brassard: Ha, ha, ha! Ouais... Là, c'est une autre affaire.

M. Middlemiss: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.4, ça va?

M. Middlemiss: À ce moment-là... Non, non, mais c'est vrai. C'est peut-être une farce, mais, si c'est un véhicule volé, comment est-ce qu'on s'assure que...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais il va être rapporté volé.

M. Middlemiss: Y «a-tu» quelqu'un qui vérifie que le propriétaire est avisé?

M. Brassard: Bien là, s'il a été volé, il a sûrement été rapporté à la police. On a sûrement indiqué aux services policiers que son véhicule avait été volé, à moins qu'il en ait...

M. Middlemiss: O.K. Y «a-tu» des conséquences, si...

M. Brassard: ...plusieurs puis que ça ne les dérange pas. Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a des conséquences...

M. Brassard: Donc, ça n'entraîne pas d'amende.

M. Middlemiss: Si, disons, le conducteur n'a-vice pas le propriétaire...

M. Brassard: Non. Ça n'entraîne pas... Mais c'est un devoir moral, en quelque sorte. Mais la Société, elle, va l'aviser, le propriétaire, aussi, plus loin, de toute manière.

M. Middlemiss: Ça, c'est pour le responsabiliser.

M. Brassard: Bien...

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 209.4?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.5.

M. Brassard: Alors donc, on avise la Société de cette saisie dans des délais et modalités déterminés par la Société, et la Société — c'est ce dont on vient de parler — avise le propriétaire du véhicule routier selon les modalités prévues au quatrième alinéa de l'article 550, qui dit: «La Société transmet une copie de cette décision à la personne concernée, à la dernière adresse que celle-ci lui a fournie, par poste recommandée ou certifiée ou par tout autre mode de transmission de document permettant de s'assurer de son expédition et de sa réception.» Ça, c'est le quatrième alinéa de l'article 550.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 209.5?

M. Middlemiss: Ça dit: «Dans les délais». C'est quoi, les délais? «En vertu du premier chapitre, dans des délais et selon les...» O.K. Vous venez de donner les modalités.

M. Brassard: Ça peut se faire dans les heures qui suivent, encore une fois, via le Centre de renseignements policiers du Québec, qui est une...

M. Middlemiss: Est-ce qu'ils existent déjà... C'est-à-dire, c'est «dans les délais et selon les modalités déterminés par celle-ci». Ça existe, ça, aujourd'hui? C'est quelque chose qu'on fait aujourd'hui et qu'on va continuer à faire après?

M. Brassard: Oui, oui, tout à fait. C'est déjà en pratique.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.5, adopté?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.6. M. le ministre.

M. Brassard: Bon. Il peut ne pas récupérer sa voiture pendant un mois, mais il peut évidemment récupérer ses biens personnels qui se trouvent dans le véhicule, sauf...

● (16 h 30) ●

La Présidente (Mme Bélanger): Un détecteur de radar. Ha, ha, ha!

M. Brassard: ...si c'est fixé ou incorporé au véhicule ou qu'ils servent à son fonctionnement.

La Présidente (Mme Bélanger): Si t'as un détecteur de radar, tu sais...

M. Brassard: Bien là, il va avoir comme un petit problème s'il en a un.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 209.6?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.6, adopté. J'appelle 209.7.

M. Brassard: Ça, c'est pour les véhicules routiers, camions, qui transportent un chargement. Alors, l'expéditeur, le transporteur ou le propriétaire du chargement peut le récupérer ainsi que la remorque. Alors, la saisie ne vise que le véhicule. Dans le cas d'un camion, le tracteur. La journée même, il peut récupérer son chargement ou la remorque.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y a une période de... Je sais que ça ne se fait pas sur le champ, là. Est-ce qu'on a établi...

M. Brassard: Bien, il peut le faire dans la journée même.

M. Middlemiss: Oui?

M. Brassard: Oui. C'est vraiment le véhicule moteur qui est saisi.

(Consultation)

M. Middlemiss: Alors, ça, ça s'applique seulement quand c'est un camion qui... ce n'est pas avec une remorque, là. Parce que, si c'était un camion qui n'a pas de remorque, là, vous dites: Tout ce qu'il veut...

M. Brassard: Le chargement peut être récupéré. Mais, évidemment, là, c'est un véhicule entier...

M. Middlemiss: Donc, c'est juste ce qu'il...
O.K.

M. Brassard: Oui, oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.7 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.7 est adopté. Article 209.8, M. le ministre.

M. Brassard: Il ne peut pas y avoir de transfert de propriété ou d'immatriculation du véhicule routier durant la saisie. Ça, ça va de soi, hein. Tout est arrêté jusqu'à la fin de la durée de la saisie ou de la remise en possession du véhicule.

M. Middlemiss: C'est peut-être un cas hypothétique...

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

M. Middlemiss: Oui. Qu'est-ce qui arriverait pour un autobus? Un autobus, il serait arrêté? Non, c'est peut-être drôle pour la députée de Rimouski, mais c'est possible. Il y en a. Il y avait un monsieur, ici, qui est venu nous parler d'instruments pour empêcher les camionneurs, puis tout ça, de partir s'ils avaient un problème d'alcool. Mais qu'est-ce qui arriverait d'un cas comme ça?

M. Brassard: Dans un cas d'un véhicule...

M. Middlemiss: D'un autobus.

M. Brassard: D'un autobus. On envoie un autre conducteur, un conducteur ou un chauffeur d'autobus qui est...

M. Middlemiss: Avec un autre autobus? Parce que, là, vous avez dit que c'est juste le chargement, quand c'est un camion. C'est pour ça que je me dis: L'autobus, lui, est-ce qu'on laisse l'autobus aller?

M. Brassard: Oui, mais là le policier, dans le cas d'un autobus, il n'est pas obligé de saisir l'autobus.

Il peut l'arrêter, vérifier que le conducteur n'est pas en état de conduire et, à ce moment-là, bien, ne laisser repartir le véhicule que lorsque la société de transport aura envoyé un autre conducteur dans un meilleur état.

M. Middlemiss: Bien, Mme la Présidente, si c'est possible pour un autobus... Je comprends qu'on parle de personnes, de personnes humaines, là, mais, quand c'est quelqu'un qui a une entreprise, puis il a peut-être juste un camion, là, lui, tu sais, puis il n'est pas conscient de tout ça, est-ce que ça se pourrait qu'on lui permette de partir avec ce camion-là ou est-ce qu'on va l'obliger à aller chercher un autre camion pour aller chercher... Puis il y a des délais, il y a tout ça, là. C'est un peu ça, là, je pense, la préoccupation de personnes qui disaient: Regarde, là, si, consciemment, on a fait tout ce qu'on pouvait faire, nous autres, mais qu'on n'est pas...

M. Brassard: Bien oui, mais n'oublions pas, là, qu'on est dans le chapitre Conduite sans permis ou durant sanction. Le conducteur, là, il a soit pas de permis du tout ou son permis a été révoqué, suspendu. C'est ça, la situation. Il ne faut pas oublier la situation de départ, là. Alors, le conducteur, si on a saisi son camion, on l'a immobilisé puis on l'a saisi, c'est parce qu'il conduit durant sanction. Il n'a pas le droit de conduire, son permis est suspendu ou révoqué.

M. Middlemiss: C'est un peu l'argument que les loueurs d'automobiles ont dit. Ils ont dit: Regardez, on fait toute la vérification possible, nous autres, mais on ne peut pas, puis il y a même une... Si ça lui arrive, là, le gars, il dit: Moi, j'ai tout fait, je ne le savais pas, lui, qu'il l'avait.

M. Brassard: Oui, c'est ça. Là, on va revenir tantôt. Quand on parlera de la mainlevée, c'est-à-dire la possibilité pour un propriétaire de récupérer son véhicule, on va voir qu'on a tenu compte, justement, en particulier des loueurs puis des propriétaires de flottes, on en a tenu compte pour qu'ils puissent plus facilement récupérer leurs véhicules. On va remplacer la procédure judiciaire qu'on prévoyait dans le projet de loi à l'origine par une procédure administrative, donc plus rapide, plus expéditive, et les loueurs, par exemple, l'association des loueurs est d'accord maintenant. On a eu des discussions avec elle et elle est d'accord avec cette nouvelle façon d'obtenir la mainlevée. Mais, ça, on va le voir tantôt. On a des amendements à cet effet.

M. Middlemiss: Sauf que je ne vois pas comment ça se fait que... L'autobus, on change le chauffeur, c'est ça que vous avez dit, là. Pourquoi que l'autobus... c'est les mêmes... La personne qui conduit, elle conduit avec un permis, elle est dans les mêmes circonstances que les autres, et, à ce moment-là, vous dites...

M. Brassard: C'est pour ça aussi...

M. Middlemiss: ...qu'il n'est pas obligé de changer l'autobus, juste changer le chauffeur. Tandis que l'autre camionneur, lui, il peut venir chercher son chargement...

M. Brassard: Mais c'est parce qu'il y a du monde dans l'autobus.

M. Middlemiss: Oui, oui, mais, s'il y a des choses périssables...

M. Brassard: Bien oui, mais, écoutez...

M. Middlemiss: Non, non...

M. Brassard: ...il y a du monde dans l'autobus, là. C'est un autobus de transport en commun, il y a du monde dans l'autobus. Le chauffeur, l'agent de la paix se rend compte qu'il conduit sans permis. C'est toujours ça, la situation, là: il n'a plus de permis, son permis est révoqué. C'est ça, la situation. Il se rend compte que le chauffeur de l'autobus conduit durant sanction, alors il dit: Je regrette, là, mais vous ne pouvez pas conduire, vous n'avez pas de permis, il est suspendu, votre permis. Alors, là il faut que ce soit quelqu'un... J'espère qu'on convient que, pour conduire un autobus avec des personnes dedans, un autobus scolaire, un autobus de transport en commun avec du monde dedans, il faut avoir un permis valide!

M. Middlemiss: Mme la Présidente, Dieu sait, ce n'est pas tant la question, c'est que...

M. Brassard: Non, non, mais c'est ça...

M. Middlemiss: ...dans les deux circonstances, on parlait...

M. Brassard: ...mais tous ces articles-là, ça porte sur la conduite durant sanction. Le conducteur de l'auto, ou le conducteur du camion, ou le conducteur de l'autobus, il n'a plus de permis, il a été suspendu, son permis. C'est ça, la situation, toujours, qu'il faut traiter. Alors donc, on ne peut pas le laisser conduire, il n'en a plus, de permis, il est suspendu. Alors, si c'est un chauffeur d'autobus puis qu'il y a du monde dans l'autobus, bien, on n'est pas pour amener le monde à la fourrière, là. Alors, on va exiger que le chauffeur qui, lui, n'a pas de permis soit remplacé par un chauffeur qui a un permis valide, puis qu'il puisse continuer sa route puis permettre aux personnes à l'intérieur de l'autobus d'arriver à destination.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, c'est très clair que je ne m'objectais pas, là, à ce que la personne qui conduit pas de permis, et ainsi de suite... C'est qu'il semblerait que, dans le cas... Puis je comprends qu'on parle des personnes humaines, là, dans un autobus, et on dit: Pour l'urgence, pour s'assurer que ces gens-là se

rendent à destination, on va permettre de changer le chauffeur par quelqu'un qui a son permis. Mais, dans le cas d'une petite entreprise qui a un camion — je pense que c'est notre collègue de Montmagny-L'Islet qui avait soulevé ça à un moment donné, de dire: Regardez, dans des cas comme ça — est-ce qu'on pourrait le permettre? C'est encore... Si on me dit: Bien, on va dépendre du gros bon sens de l'agent, tu sais. Si c'est quelque chose qui est périssable et qu'il n'a pas d'autres camions, s'il pouvait le remplacer avec un autre chauffeur, est-ce qu'il pourrait, lui, continuer son chemin comme l'autobus le fait?

M. Brassard: C'est toujours «peut», hein, c'est toujours «peut». L'agent de la paix «peut» et non pas «doit», mais «peut saisir». Encore là, il y a toujours une marge pour le gros bon sens. Il y a toujours une marge pour le bon sens.

• (16 h 40) •

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 209.8? Ça va? Article 209.8, adopté. Article 209.9.

M. Brassard: Bien, il faut un gardien à partir du moment où on saisit, alors ça consacre le droit du gardien du véhicule de retenir celui-ci jusqu'à paiement des frais de remorquage et de garde du véhicule. Ces frais seront déterminés, fixés par règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Les frais existent aujourd'hui ou est-ce que c'est quelque chose qui va...

M. Brassard: Non, non.

M. Middlemiss: Il n'y a rien? O.K.

M. Brassard: Le règlement n'est pas fait, on va le faire par la suite.

M. Middlemiss: Est-ce que ça va ressembler un peu aux frais de remorquage qu'on fait aujourd'hui pour d'autres raisons, que les policiers...

M. Brassard: Pour les frais de remorquage, je ne pense pas qu'il y ait de problème...

M. Middlemiss: Quelqu'un qui est pris...

M. Brassard: ...on connaît les tarifs.

M. Middlemiss: Ça va ressembler à ça?

M. Brassard: Oui. Pour les frais de remorquage, je ne pense pas que ça cause difficulté. Les frais de garde, bien là, il s'agira de...

M. Middlemiss: Garde, c'est comme entreposage, comme, aujourd'hui, les gens ont des...

M. Brassard: C'est ça. Ça peut entraîner des frais, mais, là, à quel niveau on va les déterminer, il y aura des discussions.

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

M. Brassard: La garde à la municipalité, c'est à peu près 8 \$ par jour, me dit-on. Parce qu'il arrive qu'on fasse du remorquage pour stationnement interdit ou des choses du genre, et la règle qu'on retrouve dans le monde municipal pour la garde, c'est 8 \$ par jour. Pour les frais de remorquage, bien, ça équivaut pas mal à ce qui se fait, ça tourne autour de 30 \$.

Alors, on va s'inspirer de ce qui se fait déjà, on va s'en inspirer pour fixer ça par règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 209.9, adopté?

M. Middlemiss: Est-ce qu'on s'attend d'en avoir plusieurs? Est-ce qu'il y a des projections qui ont été faites? Vu qu'il y a tellement de gens qui conduisent avec leur permis révoqué, est-ce qu'on s'attend à avoir beaucoup plus de remorquages à faire?

M. Brassard: Oui, surtout au début.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on considère...

M. Brassard: Avant que la peur...

M. Middlemiss: Est-ce que ça va être laissé... Est-ce qu'on va demander des soumissions ou on va donner l'exclusivité au CAA?

M. Brassard: Je ne vois pas le rapport, là. Je ne vois pas le rapport avec le Club automobile. Je ne vois pas comment il peut garder des véhicules.

M. Middlemiss: Ils ont des remorques.

M. Brassard: Il n'a pas de camions-remorques non plus, le Club automobile.

M. Middlemiss: Pardon?

M. Brassard: Il n'a pas de camions-remorques, le Club automobile, il paie les...

M. Middlemiss: Bien oui, bien oui, ils ont des... comme leurs écoles.

M. Brassard: De toute façon, il y a à peu près 3 000 arrestations par mois de personnes qui conduisent durant sanction. Alors, vous voyez, si le rythme se

maintient, au début, ça peut vouloir dire plusieurs centaines de saisies de véhicules, mais probablement que ça va diminuer.

M. Middlemiss: Le but de ça, c'est de le faire diminuer.

M. Brassard: Bien, c'est sûr que c'est de le faire diminuer, c'est évident. La peur est bonne conseillère. Alors, à partir du moment où, dans les trois premiers mois, il y aura, au Québec, 10 000 véhicules qui auront été saisis pendant un mois, j'ai l'impression qu'on va être plus prudent pour conduire durant sanction.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour 209.9?

Une voix: Adopté.

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

M. Middlemiss: Adopté, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à 209.10, il y a un amendement.

M. Brassard: O.K. Alors, l'amendement, c'est qu'on enlève «avec prudence». Excusez-moi!

La Présidente (Mme Bélanger): «Et doit en assurer la conservation».

M. Brassard: On enlève «et doit en assurer la conservation». On conserve «avec prudence» et on... Ça, ça venait de la ville de Montréal.

M. Middlemiss: Oui, mais c'est là que la ville de Montréal a donné l'exclusivité au CAA pour le remorquage.

M. Brassard: Pour leurs propres...

M. Middlemiss: Oui.

(Consultation)

M. Brassard: Alors, on estime qu'«avec prudence» ça suffit. On s'assure que le véhicule sera bien gardé.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.10, l'amendement est adopté, «et doit en assurer la conservation»?

M. Middlemiss: O.K., «la garde avec prudence et doit en assurer la conservation». Qu'est-ce qui arrive s'il n'assure pas sa conservation?

M. Brassard: On présume que, s'il le garde avec prudence, ça implique qu'il va en assurer la conservation.

M. Middlemiss: Ah! Il peut être prudent, mais des accidents se produisent. C'est parce qu'il y a bien des gens qui sont prudents, mais ils ont quand même des accidents.

M. Brassard: On présume qu'un gardien responsable qui garde avec prudence assure la conservation des biens dont il a la garde. C'est pour ça qu'on enlève l'expression «doit en assurer la conservation». La ville de Montréal nous disait: Si vous mettez ça, ça risque, sur le plan juridique, de laisser croire que ça suppose des obligations nouvelles, et ce n'est pas opportun de le faire. «Avec prudence» suffit.

M. Gagnon: Ce n'est pas des obligations nouvelles. Les fourrières municipales, telles qu'elles existent actuellement, lorsqu'un véhicule est saisi, la municipalité doit prendre les moyens nécessaires pour s'assurer que ces véhicules-là ne soient pas vandalisés...

M. Brassard: Détruits...

M. Gagnon: ...ou autrement brisés.

M. Brassard: C'est ça, endommagés.

M. Gagnon: Et, si elles ne prennent pas ces dispositions-là, ne serait-ce qu'une clôture, les tribunaux vont les condamner. Ça fait que ce n'est pas du droit nouveau, ça.

M. Brassard: Alors, es mêmes règles vont jouer dans ce cas-là. Donc, l'expression «avec prudence» nous apparaît suffisante. On enlève «doit en assurer la conservation». C'est ça qu'on enlève. On garde «avec prudence». Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): J'avais compris le contraire. Ça va?

M. Middlemiss: Oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. L'article 209.10 est adopté tel qu'amendé.

M. Brassard: Alors, là, on arrive dans la section mainlevée.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on pourrait avoir un cinq minutes, un «break»?

M. Brassard: Oui, d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous suspendons pour cinq minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 49)

(Reprise à 16 h 58)

La Présidente (Mme Bélanger): Le mandat de la commission, c'est toujours de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 12, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Alors, au moment où on a suspendu les travaux, nous en étions à l'article 219.11, et, M. le ministre, il y a un amendement.

M. Brassard: Oui, Mme la Présidente. Alors, peut-être comme remarques introductives, je voudrais dire qu'on a eu des discussions, particulièrement avec le Regroupement des loueurs de véhicules, et, pour bien refléter les changements souhaités par plusieurs intervenants en commission parlementaire, les assouplissements suivants, qu'on verra, sont proposés.

D'abord, la Société ou une personne qu'elle désigne est autorisée à faire une mainlevée de saisie par voie administrative. Deuxièmement, la procédure de mainlevée de saisie devant un juge de la Cour du Québec est maintenue, mais elle se fera devant un juge exerçant en son bureau. C'est une procédure simple et rapide par voie de requête. Troisièmement, la procédure de remise en possession des véhicules est allégée en éliminant une étape du processus. Le propriétaire ne sera plus tenu de se présenter en point de service de la Société. Un simple appel du gardien après le paiement des frais de remorquage et de garde sera suffisant pour permettre à la Société de lever la saisie et la reprise de possession du véhicule par le propriétaire.

Pour ce qui concerne plus spécifiquement le cas des locataires de véhicules, la Société et le Regroupement des locataires de véhicules se sont entendus pour procéder comme suit. Sur la présentation du bail de location identifiant le véhicule loué et le locataire et sur signature du bail contenant une clause dans laquelle le locataire affirme être titulaire d'un permis valide autorisant la conduite de la catégorie de véhicule loué, la Société ou la personne qu'elle désigne procédera à la levée de la saisie. S'il s'agit d'une location prévoyant des chauffeurs indéterminés, le bail de location devra prévoir que le locataire est tenu de s'assurer que toute personne appelée à conduire le véhicule loué soit munie d'un permis valide de la classe appropriée. Deuxièmement, tant la preuve du contrat de location transmis par le locateur à la Société que l'avis de saisie transmis par la Société au locateur pourront se faire par courrier électronique, ou télécopie, ou tout autre moyen de transmission rapide convenu entre les parties dans un délai qui ne doit pas excéder 48 heures. Troisièmement, cette entente de principe fera l'objet de discussions additionnelles pour arrimer tous les points de détail au cours de l'année

1997 et sera confirmée par échange de lettres entre les parties.

● (17 heures) ●

Une voix: Ça été accepté par le Regroupement.

M. Brassard: Oui, oui, c'est ce que j'ai mentionné, que c'était accepté par le Regroupement et que ça fait l'objet d'une entente avec le Regroupement. Je veux donner ça comme remarques générales, Mme la Présidente, parce qu'il y a eu quand même pas mal de représentations sur toute cette question de la mainlevée de la saisie, et on a apporté pas mal de changements pour simplifier les choses et aussi surtout les accélérer, les rendre plus faciles, les faciliter.

Là-dessus, on peut passer...

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

M. Brassard: ...amendement par amendement.

M. Middlemiss: Non. D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous voulez dire paragraphe par paragraphe?

M. Middlemiss: De façon générale, je pense...

M. Brassard: Oui, paragraphe par paragraphe.

M. Middlemiss: Oui. O.K. Je pense que, de façon générale, je réalise qu'on a fait un effort pour répondre positivement aux préoccupations des loueurs d'automobiles, et ainsi de suite, et je pense que ça démontre le bienfait d'avoir eu...

La Présidente (Mme Bélanger): Des audiences.

M. Middlemiss: ...des audiences. Elles devraient nous permettre de réellement avoir quelque chose qui colle plus à la réalité du jour à jour.

Mme la Présidente, le ministre a mentionné qu'il y a des juges qui font ça dans leur bureau. Est-ce que c'est accessible un peu partout, ça? Et est-ce que c'est...

M. Brassard: Dans tous les palais de justice.

M. Middlemiss: Dans tous les... il y a des gens. O.K.

M. Brassard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'amendement à 209.11...

M. Brassard: C'est qu'on remplace... Dans le texte, à l'origine, on parlait du tribunal. Alors là, il fallait se présenter devant un tribunal. Là, c'est devant le juge, un juge de la Cour du Québec qui exerce dans

son bureau, donc c'est pas mal plus simple et plus facile, plus facile d'accès aussi, plus accessible.

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

M. Middlemiss: Oui. Est-ce qu'il y a des coûts? Et c'est quoi? Les coûts sont les mêmes ou... Y «a-tu» des coûts rattachés à ça?

M. Brassard: Les coûts normaux en matière d'administration de la justice qui sont rattachés à la présentation d'une requête.

(Consultation)

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. Est-ce que vous voulez procéder paragraphe par paragraphe par la suite? Alors, 1^o, M. le ministre.

M. Brassard: Alors, dans deux cas, s'il est le conducteur du véhicule, il ignorait qu'il était sous le coup d'une sanction, et si ce n'est pas le conducteur du véhicule, soit qu'il ignorait que le conducteur à qui il avait confié la conduite de son véhicule était sous le coup d'une sanction ou n'était pas titulaire du permis de la classe appropriée à la conduite du véhicule, ou il n'avait pas consenti à ce que le conducteur soit en possession du véhicule saisi.

M. Middlemiss: Mais, dans le premier, là, le conducteur du véhicule, il ignorait qu'il était sous le coup d'une sanction, est-ce que ce serait le fait qu'il aurait peut-être eu des contraventions qu'il n'avait pas payées?

M. Brassard: Il faut qu'il en fasse la preuve, évidemment.

M. Middlemiss: Mais comment...

M. Brassard: Il faut qu'il en fasse la preuve après coup.

M. Middlemiss: Oui. Mais, normalement, est-ce que le conducteur lui-même n'est pas avisé lorsqu'il est sous le coup d'une sanction?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: En d'autres mots, s'il n'avait pas été... De quelle façon il peut prouver qu'il n'avait pas été avisé de ça ou qu'il n'en était pas conscient?

M. Brassard: La défense habituelle, c'est: Je n'ai pas été avisé, je n'ai pas reçu la lettre, je n'ai jamais vu cette lettre-là.

M. Middlemiss: Bien.

Une voix: Sur affidavit.

M. Brassard: Pardon?

Une voix: Il en fait un affidavit.

M. Brassard: Oui. Ha, ra, ha!

Une voix: Il affirme sous serment que...

M. Brassard: Qu'il n'a pas reçu la lettre.

M. Middlemiss: Non. Si la Société envoie une lettre, elle l'envoie par la poste régulière ou elle l'envoie recommandée? Recommandée ou...

M. Brassard: Poste prioritaire.

M. Middlemiss: Prioritaire? Donc, il faut que la personne...

La Présidente (Mme Bélanger): Signe.

M. Middlemiss: ...signe

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: On l'avise, là, quand... Oui.

M. Brassard: Poste prioritaire, il y a un avis du postier, il faut qu'elle aille ensuite au bureau de poste.

M. Middlemiss: La chercher.

La Présidente (Mme Bélanger): Au bureau de poste.

M. Middlemiss: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Quand elle le sait, elle n'y va pas.

M. Middlemiss: Donc, est-ce que... Dans un cas où la personne n'est pas allée la chercher et utilise ça comme excuse, est-ce qu'à ce moment-là... Dans ce cas-ci, elle l'ignorait parce qu'elle n'est pas allée chercher la lettre.

M. Gagnon: La personne est démenagée puis...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saguenay, vous nous donnez des explications?

M. Gagnon: Imaginez un cas: la personne qui a démenagé. Elle n'est pas retournée chercher son courrier, le courrier n'a pas suivi. Elle ignorait qu'elle avait une sanction.

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, il faut qu'elle signe pour la recevoir, ça fait que, s... Puis il y a un retour qui va à la Société.

M. Middlemiss: Mais, si une personne, le sachant, que ça s'en vient, ne va pas la chercher...

M. Brassard: Mais il faut qu'elle fasse la preuve... J'imagine qu'il faut qu'elle démontre qu'elle est de bonne foi, là, hein? On lui a envoyé un avis par poste prioritaire, il faut qu'elle aille au bureau de poste. La Société, devant le tribunal, va être en mesure de prouver: Écoutez, honorable juge, cette personne-là a reçu par la poste prioritaire à telle date... et on est à telle date. Pendant un mois, deux mois, elle a laissé cet avis-là au bureau de poste. Elle a refusé de... Manifestement, elle n'est pas allée chercher la lettre. Parce qu'il y a des cas où des conducteurs appréhendent de perdre — ha, ha, ha! — leur permis, puis, quand ils reçoivent...

M. Middlemiss: Oui, ils ne vont pas chercher la lettre.

M. Brassard: Ils ne vont pas chercher la lettre.

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

M. Brassard: Ils refusent d'aller chercher la lettre. Ils reçoivent l'avis de la Société, poste prioritaire, puis ils n'y vont pas. C'est le juge qui va apprécier, hein? La preuve incombe au conducteur, au propriétaire. Le juge apprécie.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 209.11?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.11, tel qu'amendé, est adopté. À l'article 209.12, il n'y a pas d'amendement. M. le ministre.

M. Brassard: Ça énonce que la Société peut s'opposer à la levée de la saisie en présentant au juge des arguments de droit ou de fait. C'est une suite au dernier alinéa de l'article précédent, où la Société est avisée, reçoit copie du procès-verbal au moins deux jours francs avant la date de sa présentation devant le tribunal du lieu de saisie. Donc, pendant ce délai-là, la Société peut faire valoir des arguments de droit ou de fait à l'effet qu'il n'y a pas lieu d'accorder la mainlevée.

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

M. Middlemiss: Des arguments... O.K. C'est dans la note explicative: présenter à un juge des arguments de droit ou de fait. Ce serait, par exemple, ce que vous avez cité tantôt, quelqu'un qui dit: Tu n'es pas allé chercher ta lettre, on te l'a envoyée. Puis, à ce moment-là... O.K. C'est bien, Mme la Présidente.

• (17 h 10) •

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.12 est adopté. J'appelle 209.13. Il n'y a pas d'amendement. M. le ministre.

M. Brassard: C'est pour déterminer que le procès-verbal de saisie ou la copie de celui-ci peut être déposé devant le tribunal et tenir lieu de témoignage de l'agent de la paix qui l'a rédigé. Donc, l'agent de la paix n'est pas tenu à chaque fois d'aller témoigner devant le tribunal. Il consacrerait beaucoup de temps à ça. Il risquerait de consacrer beaucoup de temps à ça. Alors, les services policiers tiennent beaucoup — ha, ha, ha! — à cet article-là, que le procès-verbal tient lieu du témoignage de l'agent de la paix.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.13 est adopté. Il y a 209.13.1.

M. Brassard: Là, il y a un amendement ou un nouvel article, 209.13.1. Ça, c'est la modification qui permet à la Société ou qui accorde à la Société la possibilité d'une mainlevée de caractère administratif — régime administratif de mainlevée de la saisie. Ça, ça répond à une demande faite par plusieurs intervenants, ce qui veut dire donc que, comme je le disais tantôt dans mes remarques introductives, la Société ou, en pratique, une personne qu'elle désigne parmi ses employés est autorisée à faire une mainlevée de saisie par voie administrative.

L'expression «une personne qu'elle désigne», je pense, permet aussi de désigner des mandataires qui pourront assumer cette fonction-là ou cette tâche-là en dehors des heures régulières, normales d'ouverture des centres de service de la Société; donc, que ça puisse se faire, par exemple, pendant les fins de semaine, entre autres.

M. Middlemiss: Qui pourrait être mandataire?

(Consultation)

M. Brassard: Ce n'est pas déterminé. Ça va être à mettre sur pied. Il va falloir surtout viser à faire en sorte que ce réseau de mandataires là soit disponible et, je dirais, accessible en tout temps. Parce qu'on a déjà des mandataires, la Société a déjà des mandataires. Pour l'émission de droits d'immatriculation, par exemple, c'est surtout les caisses populaires, Mais, eux autres...

M. Middlemiss: Oui, mais ils sont fermés la fin de semaine.

M. Brassard: ...si on prend ces mandataires-là, ils ont le problème des heures de travail aussi.

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Alors donc, il va falloir, je pense, mettre sur pied un réseau de mandataires où ce sera vraiment des personnes...

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: ...qui seront accessibles et disponibles en tout temps.

M. Middlemiss: Quel serait le portrait-robot — ha, ha, ha! — des gens ou des institutions qui pourraient devenir mandataires? Au point où nous en sommes rendus, je suis convaincu que la Société a dû y penser.

M. Brassard: Pas vraiment.

M. Middlemiss: Je présume que ça va apporter des coûts additionnels. Ces coûts-là, est-ce qu'ils vont être obligés d'être absorbés par la clientèle, les gens impliqués, ou est-ce que ça va être absorbé dans le coût de l'administration?

M. Brassard: Pour le moment, ça va faire partie des coûts d'administration de la Société.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a une indication de combien ça pourrait représenter?

M. Brassard: Non, pas vraiment. On n'a pas vraiment fouillé ça. C'est quand même récent, là. C'est parce que c'est à la suite de la consultation qu'on a apporté ces changements-là. On n'a pas vraiment... À l'origine, on était enligné sur la mainlevée en passant par les tribunaux, alors on n'avait pas envisagé de procédure administrative.

M. Middlemiss: À ce moment-là, il n'y avait pas besoin de...

M. Brassard: On n'avait pas envisagé...

M. Middlemiss: ...moyens d'urgence.

M. Brassard: ...de mainlevée administrative. Donc, ça va nous obliger, dans les semaines qui viennent, à réfléchir sur la mise en oeuvre de cette disposition-là.

M. Middlemiss: Est-ce que la notion de mainlevée administrative, ça existe à d'autres endroits ou ça existe dans d'autres domaines?

(Consultation)

M. Brassard: Les juristes me disent que oui, ça se fait. Ça se pratique au civil. Saisie au civil. Des ententes entre avocats, ça se fait.

M. Middlemiss: Est-ce qu'un système semblable existe dans, premièrement...

M. Brassard: D'autres administrations?

M. Middlemiss: ...oui, d'autres provinces ou dans d'autres États?

(Consultation)

M. Brassard: Au Maritoba, c'est le tribunal. C'est le juge. En Saskatchewan, devant l'agent d'audition. C'est un fonctionnaire. En Alberta, c'est devant le Driver Control Board. C'est une instance administrative aussi. En Colombie-Britannique, devant un surintendant qui considère le rapport de saisie de l'agent.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de D'Arcy-McGee.

M. Bergman: M. le ministre, le terme «personne désignée» doit être défini. On ne peut pas seulement désigner n'importe quelle personne pour donner une mainlevée. Une mainlevée, c'est un acte important, un acte... On donne mainlevée d'un bien qui a été saisi, et il me semble que ça doit être limité à une personne qui a un titre spécifique, dans la section où nous faisons affaire.

M. Brassard: Bien, on a discuté avec la Justice de cet article-là, et «personne», évidemment, ça peut vouloir dire à la fois une personne physique et une personne morale, les deux.

M. Bergman: Mais une société ne peut pas donner une procuration à une autre personne morale.

M. Brassard: Pardon?

M. Bergman: Ça doit être une personne spécifique pour signer une mainlevée. Ça doit être une personne en autorité, ça ne peut pas être n'importe quelle personne désignée qui est là. Alors...

M. Brassard: Mais elle va être mandatée par la Société, elle va être désignée par la Société. Elle va agir au nom et pour la Société.

● (17 h 20) ●

À la Justice, c'est une expression consacrée qui est jugée acceptable

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que ça va pour l'amendement à 209.13.1?

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. J'appelle 209.14, et il y a un amendement.

M. Brassard: Alors là, c'est de la simplification. Donc, j'imagine, je suppose et j'espère que ça va être plus facile à comprendre, puisqu'on simplifie. «À la fin de la saisie, le propriétaire ne peut être remis en possession de son véhicule routier que sur paiement des frais de garde et de remorquage engagés par le gardien et sur autorisation fournie à celui-ci par la Société ou une personne qu'elle désigne.» Alors, voilà. C'est pas mal plus clair que ce qu'on avait dans le projet de loi.

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

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à 209.14, l'amendement est adopté. L'article 209.14, adopté tel qu'amendé. J'appelle l'article 209.15, et il y a un amendement.

M. Brassard: Alors, l'amendement, c'est vraiment purement technique. C'est pour ajouter «provisoire» après «administration». Donc, quand, au bout de cinq jours après la date prévue, le propriétaire n'a pas récupéré son véhicule, n'a pas été remis en possession de son véhicule, on confie le véhicule au Curateur public, qui en assume l'administration provisoire, provisoire parce qu'il y aura d'autres étapes après. Il y aura, entre autres, mise en vente...

La Présidente (Mme Bélanger): Puis est-ce qu'il a des frais à payer au Curateur, à ce moment-là?

M. Brassard: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Non?

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors, l'amendement à l'article 209.15 est adopté. L'article 209.15, adopté tel qu'amendé. Nous passons à l'article 209.16.

M. Brassard: Alors là, il s'agit de voir comment dispose du véhicule routier le Curateur public. Il exerce les pouvoirs qui sont prévus aux articles 24 et suivants de la Loi sur le curateur public, c'est-à-dire...

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 209.16?

M. Middlemiss: Ça va, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.16, adopté. J'appelle 209.17, et il y a un amendement.

M. Brassard: Oui. Au dernier alinéa, il y a un amendement, dernière ligne: «et le modèle du véhicule» remplacé par les mots «, le modèle et le numéro d'identification du véhicule». Alors, pour le reste de l'article, c'est la façon dont le Curateur dispose du véhicule: il donne un avis dans un journal dans la localité où réside le propriétaire. L'avis mentionne que le véhicule routier est confié au Curateur public. Le propriétaire a encore la possibilité d'en reprendre possession s'il paie les honoraires du Curateur et les déboursés engagés par celui-ci, donc frais de garde et... Le Curateur public est également autorisé évidemment à vendre le véhicule à compter du onzième jour suivant la date de la publication de l'avis.

Il précise dans l'avis le nom du propriétaire, l'année, mais aussi le numéro d'identification du véhicule.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Non. Une question, Mme la Présidente.

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

M. Middlemiss: Présentement, est-ce que le Curateur public a beaucoup de véhicules à vendre ou est-ce que, avec ça ici, ça va... Et est-ce qu'on a prévu combien ça pourrait représenter?

M. Brassard: Actuellement, on estime ou on évalue à autour de 700 véhicules le nombre de véhicules saisis ou dont dispose le Curateur à chaque année. Alors, il y a donc une... Ce ne sera pas nouveau pour le Curateur.

M. Middlemiss: On prévoit toutefois qu'il va certainement y avoir une augmentation.

M. Brassard: Oui, probablement, oui, sans doute. Dans quelles proportions? C'est difficile à déterminer.

M. Middlemiss: O.K. Donc, les coûts encourus par le Curateur, est-ce qu'on a prévu de combien ça pourrait augmenter?

(Consultation)

M. Brassard: En fait, l'expérience manitobaine nous indique qu'il y a à peu près 22 % des véhicules saisis qui ne sont pas réclamés et qui sont donc vendus. Alors, on pense que ça va tourner autour de ça aussi au Québec, parce qu'on se fonde sur le fait que les véhicules qui ont

10 ans et plus d'âge représentent 18 % du parc automobile. Alors, on présume que...

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas des chars neufs.

M. Brassard: Non, c'est des minounes.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Alors, on présume que ça va tourner à peu près autour de 20 %, la proportion des véhicules non réclamés.

M. Middlemiss: C'est sur l'âge, hein, c'est basé sur l'âge du véhicule?

M. Brassard: Bien, disons que ça... On présume, selon les expériences dans d'autres sociétés ou provinces, que l'âge du véhicule a de l'importance. Ha, ha, ha! Alors, ça va être certainement plusieurs milliers de véhicules qui vont être... S'il y en a...

● (17 h 30) ●

M. Middlemiss: C'est 700 maintenant, hein?

M. Brassard: Sept cents, maintenant. Si on pense qu'il y a de 40 000 à 50 000, véhicules qui sont saisis, ça peut être autour de 4 000, 5 000, 6 000 qui pourraient être... Enfin, on est dans les hypothèses, là.

M. Middlemiss: ...de 8 000 à 9 000, hein?

(Consultation)

M. Brassard: On retient 20 %, on pense 20 %. Encore une fois, je pense que ça va régresser plus le temps va s'écouler, ça va diminuer.

M. Middlemiss: Surtout si on se débarrasse des autos qui ont 10 ans et plus...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Dix ans, cinq ans et plus, à ce moment-là, je pense qu'il y aura un autre incitatif.

M. Brassard: Le nettoyage des minounes, bien là, c'est sûr que...

M. Middlemiss: Ceci étant dit, quand on voit des chiffres comme ça, est-ce qu'on a établi ça va coûter combien de plus, là? Parce que je vois ça, les coûts de tout ça, le Curateur, et ainsi de suite, puis je trouve que c'est des gestes qu'on doit poser, mais ça représente combien, là, de coûts et est-ce qu'à un moment donné on ne sera pas obligé de payer pour ça dans notre immatriculation ou dans notre permis? J'ai l'impression que, de plus en plus, l'utilisateur payeur, ou des choses comme ça... Sans ça, c'est encore d'autres dépenses

administratives qui nous arrivent. Ça représente combien de sous?

M. Brassard: Pour ce qui est des frais de garde, de remorquage, bien, c'est le propriétaire du véhicule qui va devoir les payer s'il veut le récupérer. Quand il va le récupérer, même au bout du mois de saisie, il faut qu'il paie, c'est lui qui paie, sinon il ne retrouve pas son véhicule.

M. Middlemiss: Le Curateur?

M. Brassard: Le Curateur, lui, les coûts, ils vont être payés par la vente des biens saisis. Là, il va récupérer parce qu'il a payé, lui, les frais de garde et de remorquage; il les a payés à la fourrière, le Curateur les a payés, il dispose des biens, c'est ainsi qu'il va se rembourser. S'il y a un écart entre les deux, c'est la Société qui va combler l'écart. Les personnes débitrices, la Société va consigner la dette qu'ils ont à son égard lorsque viendra le temps de renouveler les droits d'immatriculation. Il revient, lui, là, il va revenir.

M. Middlemiss: L'ancien propriétaire.

M. Brassard: Bien oui.

M. Middlemiss: Lorsqu'il va revenir avec la nouvelle auto, vous allez lui faire payer tout ça?

M. Brassard: Il va probablement se racheter une auto, c'est ça. Son compte ne sera pas effacé.

M. Middlemiss: Mais de quelle façon vous pouvez... Est-ce que vous avez quelque chose qui peut vous permettre de le faire payer pour ça? Vous l'avez vendue, le Curateur l'a vendue puis il a gardé les recettes de la vente. Est-ce que, à ce moment-là, les dus qu'il devait ne lui ont pas été payés?

M. Brassard: Les frais?

M. Middlemiss: Les frais.

M. Brassard: C'est ça, mais, pour l'écart entre les deux.

M. Middlemiss: Il va y avoir une comptabilité pour chaque auto qui va être là, qui va être vendue, une comptabilité pour chacune. Puis, dans le cas où on la vend plus cher, est-ce qu'on va lui donner un crédit?

M. Brassard: Ça va au propriétaire.

M. Middlemiss: Le propriétaire va avoir le crédit?

M. Brassard: Oui. Le profit. Il y a un amende-ment, mais le produit de la vente est remis au propriétaire.

déduction faite des honoraires du Curateur puis des déboursés engagés par celui-ci.

L'objectif poursuivi, ce n'est pas de faire de l'argent.

M. Middlemiss: Non, non, c'est qu'il aille la chercher, son auto.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous dites que, si le véhicule est vendu par le Curateur public et qu'il y a des profits, ça retourne au propriétaire, alors qu'il a laissé vendre son véhicule?

M. Brassard: Oui.

(Consultation)

M. Brassard: Il a été pénalisé, puisque son véhicule a été saisi pendant un mois. Il ne le récupère pas au bout du mois. Combien? Bien là, on verra. Il y en a un certain nombre qui ne récupéreront pas, peut-être parce qu'ils se disent: Bien, mon auto n'a plus grand valeur, n'a pas une valeur très grande, ou je n'ai pas d'argent, je ne suis pas capable de payer les frais de remorquage et de gardiennage. Je ne peux pas récupérer mon auto. C'est le Curateur qui se retrouve avec et le Curateur vend le véhicule. Il a payé préalablement les frais de remorquage et de gardiennage, le Curateur. Les mandataires qu'on aura pour faire agir comme fourrières, il ne faut pas non plus qu'ils soient pénalisés. Alors, le Curateur l'a payé, vend l'auto, ça rapporte un certain montant. Si c'est plus que les frais encourus pour la garde, le remorquage et l'administration de la curatelle, le surplus ira au propriétaire. Si c'est moins, il va être en dette.

La Présidente (Mme Bélanger): Il va être en dette.

M. Brassard: Il va être en dette à l'égard de la Société, et, s'il se rachète une voiture, bien là, on va avoir...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous l'attendez dans le coin.

M. Brassard: Bien là, c'est ça. Il va être débiteur. On va dire: Oui, très bien, vous voulez des droits d'immatriculation, mais, en plus de vos droits d'immatriculation...

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! O.K. Avec les droits d'immatriculation.

M. Brassard: ...vous avez tant d'argent à nous donner, parce que c'est la différence entre ce que ça a coûté, la saisie et la vente de votre véhicule qui vous appartenait et que vous n'avez pas récupéré, et ce qu'on a obtenu comme fruit de la vente. Vous comprenez?

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. Alors, est-ce que ça va pour 209.17, l'amendement?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.17, tel qu'amendé, est adopté. L'article 209.18, il n'y a pas d'amendement.

M. Brassard: Alors, c'est ce dont je viens tout juste de parler. Pour ne pas pénaliser ceux qui agissent comme fourrières, bien, le Curateur les paie.

M. Middlemiss: Les fourrières, est-ce que vous allez mandater quelqu'un pour le faire ou est-ce qu'il y en a déjà qui existent?

(Consultation)

M. Brassard: Il y a déjà les fourrières municipales avec lesquelles on va opérer; et puis la Sûreté du Québec, me dit-on, a tout un réseau...

M. Middlemiss: En d'autres mots, ce ne sera pas nécessaire d'en avoir...

M. Brassard: D'en créer un?

M. Middlemiss: ...d'en créer d'autres ou d'avoir des mandataires.

M. Brassard: Non, non. Pas du tout. Dans la définition, d'ailleurs, «fourrière», c'est: lieu déterminé par une municipalité ou la Société. Et la Société a l'intention de travailler en collaboration avec la Sûreté du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.18, adopté?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle 209.18.1. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, la période est écoulée, le Curateur en a pris possession, les avis dans les journaux ont été publiés, mais la vente n'a pas eu lieu et on permet, à ce moment-là, au propriétaire de pouvoir reprendre son véhicule à la condition, encore une fois, là, qu'il paie les frais et déboursés engagés par le Curateur, ce qui inclut forcément les frais de garde et de remorquage, plus le coût de l'administration du Curateur, l'avis public, entre autres, tout ça.

M. Middlemiss: L'avis, toutes ces choses-là. O.K. Oui.

• (17 h 40) •

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.18.1, adopté. J'appelle 209.19. Il y a un amendement.

M. Brassard: Alors, on reformule le deuxième alinéa et on va en ajouter un troisième.

Le premier alinéa demeure tel quel. C'est le Curateur qui peut procéder à la vente.

Le deuxième est changé pour celui que vous avez comme amendement: «Sur réclamation, le produit de la vente est remis à celui qui était propriétaire ou à toute autre personne ayant un droit de revendiquer le véhicule routier au moment de la saisie, déduction faite des honoraires du Curateur public et des déboursés engagés par celui-ci. Si le propriétaire ou la personne ayant un droit de revendiquer le véhicule ne réclame pas le produit de la vente, le Curateur public poursuit alors son administration provisoire.»

Et on ajoute un troisième alinéa: «Le produit de la vente du véhicule devient la propriété de l'État dix ans après le début de l'administration provisoire du Curateur public.» C'est ce qui se passe pour ce qui est de la gestion ou de l'administration de tout bien du Curateur. Ça devient propriété de l'État après une période de 10 ans.

M. Middlemiss: On a ajouté, toutefois, «toute autre personne ayant un droit de revendiquer». C'est qui, ça? C'est quoi?

M. Brassard: S'il y a eu succession.

M. Middlemiss: O.K. Depuis.

M. Brassard: Entre autres.

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

M. Middlemiss: Et on a ajouté «sur réclamation». S'il n'y a pas de réclamation? Ce n'était pas là dans l'original. C'est qu'on a pensé après que ce serait peut-être une façon de...

M. Brassard: C'est sur réclamation. C'est parce que, là, le Curateur ne commencera pas à courir après les personnes. C'est la personne elle-même, puisqu'il y aura eu des avis, qui réclamera.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.19, adopté tel qu'amendé. J'appelle 209.20. Il y a aussi un amendement.

M. Brassard: C'est ce dont je vous parlais tantôt. Quand il y a un écart entre les coûts pour la curatelle, les coûts de disposition de ses biens et le fruit de la vente, la Société comble l'écart, verse à chaque trimestre dans le fonds général du Curateur public le montant équivalent à l'excédent de ses honoraires et déboursés sur le produit de la vente.

L'amendement vise le dernier alinéa, où on dit que la personne qui était propriétaire du véhicule routier au moment de la saisie est débitrice de la Société jusqu'à concurrence du montant que celle-ci a dû verser au Curateur public en regard de ce véhicule. C'est parce que c'est une précision importante, qu'on ne puisse pas inscrire n'importe quelle dette au dossier de la personne, il faut vraiment que ce soit relié au véhicule.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va? Alors, 209.20 est adopté. L'article 209.20, tel qu'amendé, est adopté. Alors, nous tombons à l'article 209.21. Il n'y a pas d'amendement.

M. Brassard: C'est au cas où il y aurait saisie par erreur. La Société assume la responsabilité du préjudice.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. Non?

M. Middlemiss: Le Protecteur du citoyen, dans une lettre qu'il nous avait adressée, là, il posait des questions comme: Qui évaluera le préjudice subi par le conducteur ou le propriétaire et selon quels critères? Est-ce qu'on a regardé ces... Parce qu'il dit: «Le projet de loi est muet sur cette question. Il serait déraisonnable que le tout soit laissé à la discrétion de la Société. Un mécanisme d'évaluation rapide, indépendant et impartial devrait être prévu.»

M. Brassard: Bien, c'est la Société qui va déterminer le préjudice, mais, si la personne concernée n'est pas satisfaite, là il y a toujours un recours possible en dommages et intérêts, une poursuite au civil.

M. Middlemiss: O.K. C'est toujours le problème, ça, malheureusement: l'erreur a été causée par quelqu'un, puis l'innocent, il doit encore aller au civil, puis ça lui donne du trouble, puis tout ça. Et j'ai l'impression que c'est un peu ça, le rôle du Protecteur du citoyen, c'est: Pourquoi que le citoyen doit toujours, lui, en bout de piste, quand ça vient au civil, tu sais... quand c'est l'erreur de quelqu'un d'autre que lui. Oui, c'est d'éviter ça. C'est d'éviter que le citoyen innocent soit pris, là, perde du temps et dépense des sous pour être capable de rectifier quelque chose pour lequel il n'est pas responsable.

M. Brassard: On pourrait ne pas le mettre, mais on le met. C'est parce que c'est pour vraiment indiquer la bonne foi de la Société, de prévoir les cas rarissimes de préjudice.

M. Middlemiss: On voit les accidentés, là, qui ne sont pas heureux avec le traitement qu'ils ont à la Société, et là on leur...

(Consultation)

M. Middlemiss: Personne ne vous a demandé pour un commentaire, madame. Non, non. Non, non. Ce n'était pas pire dans les années quatre-vingt-dix, certain.

M. Brassard: Bien, dans le cas des indemnisés, là, pour les accidentés qui ne sont pas satisfaits, il y a des mécanismes, mécanismes de révision. Ils peuvent aller à la Commission des affaires sociales, il y a une procédure. Dans ce cas-là, c'est la procédure normale, c'est-à-dire que c'est le tribunal: poursuite en dommages et intérêts contre la Société puisque, se jugeant lésés, n'ayant pas reçu suffisamment compte tenu du préjudice.

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

M. Gagnon: L'avantage d'un article comme celui-ci de venir préciser... C'est la Sûreté municipale qui, en application de ces dispositions-là, a procédé à l'arrestation du jeune qui avait pris le véhicule d'un autre, puis là ce n'est pas la municipalité qui, elle, devrait en assumer la responsabilité. Là on vient dire: Ces troubles-là, c'est la Société qui va les assumer. Ça vient clarifier, je pense, ces aspects-là. C'est l'intérêt qu'on peut y voir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas dans ce cas-là.

M. Middlemiss: C'est l'évaluation du préjudice, là.

M. Gagnon: Oui, mais, ça, l'évaluation du préjudice, c'est la personne qui pense avoir un préjudice qui a à le démontrer. Là, tout ce que ça vient faire ici, ça vient indiquer qui va assumer la responsabilité. C'est la Société. C'est la compréhension que j'en ai.

M. Brassard: Oui, parce que, dans les articles précédents, ce qu'on a vu, n'oublions pas que c'est toujours au nom de la Société que la saisie se fait.

M. Gagnon: C'est ça.

M. Brassard: La saisie se fait au nom de la Société. L'agent de la paix procède à la saisie, mais toujours au nom de la Société. Donc, il est normal que la Société reconnaisse qu'elle a des responsabilités...

M. Gagnon: C'est ça.

M. Brassard: ...s'il y a préjudice.

M. Gagnon: C'est comme ça que je le vois.

M. Brassard: C'est ça que ça dit, l'article.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. C'est ça qu'on reconnaît.

M. Brassard: On reconnaît qu'il puisse y avoir des erreurs, et la Société, comme c'est elle qui est responsable des saisies, c'est en son nom qu'on procède à des saisies, elle reconnaît sa responsabilité.

● (17 h 50) ●

M. Middlemiss: Oui, mais je pense que ce n'est pas ça, la question. Le Protecteur du citoyen dit: Qui va l'évaluer, là? C'est bien beau, tout ça, là, qui va l'évaluer? La Société va assumer la responsabilité du préjudice, mais ils vont aussi décider c'est quoi, le préjudice. Donc, qui évaluera le préjudice? En tout cas, moi, je trouvais que c'était certainement quelque chose qui pourrait, premièrement, protéger le pauvre citoyen, parce que le ministre a dit: Il va être obligé d'aller en cour civile puis de démontrer qu'il y a eu un préjudice. Tu sais, c'est encore lui qui est pris, le pauvre citoyen, ce n'est pas de sa faute, il s'est fait arrêter injustement et, à ce moment-là, il va être obligé de faire des poursuites. Il me semble qu'on pourrait trouver une façon de l'éliminer, ça, de s'assurer que le citoyen qui est dans une position comme ça ne soit pas obligé lui-même de dépenser de l'argent et du temps pour prouver qu'il n'y avait pas de raison valable de le mettre dans cette situation-là.

M. Brassard: En fait, on simplifie les choses, parce qu'on va régler beaucoup de cas comme ça. On peut bien l'enlever puis dire: S'il y a préjudice, vous irez devant le tribunal.

M. Middlemiss: Mais il ne me semble pas, dans ce sens-là...

M. Brassard: C'est parce que, là, on peut régler des cas pas mal plus rapidement comme ça, puis la majorité des cas, plutôt que de s'en remettre immédiatement au tribunal, mais là ça complique les choses, hein! Puis là, dans ce cas-là, d'abord, des erreurs, y en aura-t-il beaucoup? Moi, je pense que non. Mais, s'il y en a, je pense qu'on peut les régler comme ça, de façon administrative, la très grande majorité, de sorte qu'il y en aura un très petit nombre qui pourraient se retrouver devant le tribunal. Alors, vaut mieux procéder de cette façon-là que de se retrouver avec l'ensemble des cas devant le tribunal dans la procédure de poursuite au civil pour dommages et intérêts.

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

M. Gagnon: Si on tentait de baliser la façon de quantifier ou de normer le préjudice, on pourrait bien plus de chances de créer des injustices, parce qu'on ne connaît pas la nature du préjudice que la personne pourrait réclamer. Si le véhicule qui a été saisi servait pour l'entreprise...

M. Brassard: Son travail.

M. Gagnon: ...ou pour le travail de l'individu, ça a une toute autre conséquence...

M. Brassard: Tout à fait.

M. Gagnon: ...que si c'est juste pour son propre plaisir. Il serait assez difficile de vouloir normer ça à l'intérieur d'un article semblable, à moins que M. le député de Pontiac ait des suggestions qui nous aideraient.

M. Middlemiss: Bien, ce que le Protecteur du citoyen indique, Mme la Présidente, il dit: «Quelle sera la procédure à suivre? Le projet de loi est muet sur ces questions. Il serait déraisonnable que le tout soit laissé à la discrétion de la Société.» Dans ce sens-là. Que la Société soit responsable, d'accord. L'évaluation du préjudice, c'est ça, c'est surtout la Société qui va décider. Puis là, si tu n'est pas satisfait de ce que la Société... tu vas être obligé d'aller au tribunal. Pour une personne qui était innocente, quelqu'un qui n'a pas posé de geste illégal, je me dis: Est-ce que ce ne serait pas mieux d'avoir quelqu'un, tu sais, qui n'est pas dans une position... Si tu assumes la responsabilité puis tu décides c'est quoi, ta responsabilité, tu sais, des fois tu as des tendances à sous-évaluer ta responsabilité. C'est la nature en soi qui est comme ça. C'est juste ça. En tout cas, si le Protecteur du citoyen a jugé bon de le soulever, c'est parce qu'il était préoccupé pour des citoyens. Si on trouve que nos citoyens, dans la société, vont être très bien traités, bien, tant mieux!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 209.21?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté sur... Adopté?

M. Middlemiss: Non. Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté sur division. Alors, 209.22. Il n'y a pas d'amendement. Les dispositions pénales.

(Consultation)

M. Brassard: Cette amende-là concerne le gardien, là, qui fait défaut d'assumer la garde du véhicule.

M. Middlemiss: La prudence...

M. Brassard: Oui. C'est ça.

M. Middlemiss: C'est sa prudence, ça, lui...

M. Brassard: Prudence et...

M. Middlemiss: ...ce n'est plus sa garde, là.

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

M. Brassard: ...prise en défaut.

M. Middlemiss: D'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 209.22, adopté. Article 209.23.

M. Brassard: Amende. Il y a infraction si le gardien exige des frais supérieurs à ceux qui sont prescrits par règlement.

M. Middlemiss: C'est basé sur quoi, là, ce 600 \$ à 2 000 \$? Si, au lieu de charger 8 \$ par jour, il charge 9 \$ par jour, il est passible d'une amende de 600 \$ à 2 000 \$? C'est basé sur quoi? C'est tout nouveau, là. On est allé chercher où ces montants-là? Puis c'est quoi, l'ordre de grandeur, là?

(Consultation)

M. Brassard: C'est une fourchette d'amendes qu'on retrouve ailleurs, là. Par exemple, pour les commerçants recycleurs sans licence, là, ça se situait là. Comme, quand on parle de gardiens, généralement, c'est des commerces, c'est des garages, c'est des...

M. Middlemiss: Non, non, que ce soient des commerces ou non, c'est basé sur quoi, là? On a pris ça où? C'est basé sur d'autres amendes, là, et...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...ça vient d'où?

M. Brassard: Oui, conduite durant sanction, c'est 600 \$ à 2 000 \$; conduite avec deux permis, 600 \$ à 2 000 \$; commerçant recycleur sans licence, 600 \$ à 2 000 \$. Alors, bon, on estime que ce genre d'infraction là mérite une amende de cet ordre-là.

M. Gagnon: Vous ne trouvez pas ça...

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

M. Gagnon: ...assez élevé?

M. Middlemiss: Non, non, non, non, non. Ce n'est pas ça. Je trouve qu'il y a des choses... D'accord, c'est des gens d'affaires, là.

M. Brassard: Il faut que l'amende soit assez élevée.

M. Middlemiss: Il semblerait que, chaque fois, là, qu'on parle de personnes d'affaires...

M. Brassard: C'est ça, oui.

M. Middlemiss: ...il faut que ce soit élevé, tu sais, mais il faut regarder la gravité aussi.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Le recycleur qui vend des pièces puis... Je comprends tout ça, là, tu sais. Mais lui, le gardien, qui pourrait charger 1 \$ de plus ou 0,50 \$ de plus...

M. Brassard: Mais c'est justement, c'est qu'il faut enlever la tentation aux gardiens sur tout le territoire du Québec, leur enlever la tentation, là, de ne pas respecter le règlement en termes de frais quotidiens de garde. S'il n'y a pas des amendes substantielles, là, la tentation de violer ces règles-là va être très forte. Avec des amendes substantielles comme ça, ce qu'on veut, c'est que les règles concernant les frais qu'on va fixer, ce soit respecté. Parce qu'il faut penser également au citoyen, là. Il ne faut pas que le citoyen qui voit saisir son véhicule soit à la merci de personnes qui peuvent presque impunément, les amendes étant très faibles, charger des frais très élevés.

M. Middlemiss: Juste un commentaire, Mme la Présidente. Je trouve déplorable que les gens qui accompagnent un jeune qui... On veut améliorer notre bilan routier, puis les gens qui accompagnent puis qui ne sont pas en condition peuvent payer une amende de 30 \$ à 60 \$, puis ça devient une menace pour la vie des gens sur la route s'ils ne font pas bien, hein, s'ils ne font pas bien. Une des raisons pour lesquelles on a tout changé ça, c'est parce qu'on trouve que leur comportement, leur attitude... Mais on se retourne de bord puis on dit: La justification qu'on a, c'est que, si on est trop sévère avec l'amende, il n'y aura personne qui va vouloir les accompagner. C'est ça qui m'amène... Quand je vois des choses comme ça, je me dis: «Ç'a-tu» du bon sens que, lorsqu'un... Puis le projet de loi lui-même, la raison d'être du projet de loi, c'est d'améliorer notre bilan routier. De quelle façon on va l'améliorer? C'est par la formation des jeunes. On dit: Les écoles de conduite, on les a abolies, ce n'était pas bon, mais il y avait une formation... Mais là, là, ça va être bien mieux. Même la personne qui va les accompagner, il n'y a pas de règle du jeu, puis, si jamais... tu sais, 30 \$ à 60 \$. C'est là où est la disproportion, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, est-ce que l'article 209.23 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

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

(Suspension de la séance à 18 heures)

(Reprise à 20 h 5)

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

Alors, au moment de la suspension des travaux, nous en étions à l'article 209.24. M. le ministre.

M. Brassard: Oui, bien, c'est clair, ça impose une amende pour toute personne qui conduit un véhicule saisi pendant qu'il est gardé en fourrière. Il faut s'assurer que le véhicule qui est en fourrière le demeure pour la durée de la saisie.

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

M. Middlemiss: Si quelqu'un prend l'auto, est-ce que ce n'est pas un vol, à ce moment-là, quand il est en fourrière?

M. Brassard: Ah bien, là, il ne s'agit pas de vol.

(Consultation)

M. Brassard: Ça implique tout le monde: ça implique les membres de la famille du propriétaire du véhicule, mais aussi du garagiste qui a la garde du véhicule. Il ne faut pas que, parce qu'une voiture est en fourrière, n'importe qui, un employé du garage décide que la voiture lui convient puis qu'il puisse l'utiliser pour se déplacer. Elle est en fourrière, elle est en fourrière; elle doit demeurer inutilisée.

M. Middlemiss: À ce moment-là, celui qui est supposé la garder avec prudence, il «paie-tu» une amende lui aussi?

M. Brassard: Bien, il fait preuve d'un manque de prudence, peut-être, mais ça reste à prouver. Peut-être qu'il n'est pas impliqué non plus. Si on prouve son implication ou son manque de prudence, oui, il peut y avoir amende.

M. Middlemiss: Non, mais, si quelqu'un a réussi à prendre l'auto, il y a eu un manque au point de vue des gens qui sont censés être responsables de la fourrière. On est responsable, on est prudent ou on ne l'est pas.

M. Brassard: Oui, oui.

M. Middlemiss: Donc, qu'est-ce qui arrive? Est-ce que pour... Si, par hasard... Est-ce qu'on a une amende pour celui qui n'est pas prudent?

M. Brassard: Bien, il faut faire la preuve qu'il a manqué de prudence.

M. Middlemiss: C'est un commerçant...

M. Brassard: Il faut faire la preuve qu'il a manqué de prudence. Ça peut être le propriétaire du véhicule aussi. Il a un double des clefs, il peut, le soir ou la nuit, aller chercher son véhicule puis se balader avec.

M. Middlemiss: Oui, mais c'est quoi, le rôle de la fourrière, d'abord? Le rôle, «c'est-u» de s'assurer qu'il n'y a personne qui les prend, que personne ne va les endommager, mais que personne ne peut aller les prendre puis s'en aller avec?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Il me semble qu'il a une responsabilité, on le paie 8 \$ par jour.

M. Brassard: Sûrement.

M. Middlemiss: Non, mais...

M. Brassard: Mais, dans les cas où un agent de la paix arrête une personne qui conduit un véhicule qui normalement devrait se retrouver en fourrière parce qu'il a été saisi, a été l'objet de saisie, dans un cas comme ça, la personne est passible d'une amende parce qu'elle est en infraction.

M. Middlemiss: La personne qui l'a pris, oui, mais celui qui n'a pas été prudent?

M. Brassard: Bien, ça, la preuve reste à faire. A-t-il été imprudent? Ça reste à prouver.

M. Middlemiss: Bien oui, mais...

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

● (20 h 10) ●

M. Gagnon: On suppose que, si le gardien de la fourrière a été négligent, la Société va voir à ce qu'il n'obtienne plus le contrat. Si t'es le gardien de la fourrière, t'as l'obligation de prendre les dispositions nécessaires afin

que les véhicules qui y sont entreposés soient gardés correctement. Ce n'est pas parce que t'as mis une barrière que ça va empêcher quelqu'un de vouloir emprunter un des véhicules qui sont là. Ça fait que, là, je pense que l'article vise celui qui irait utiliser ce véhicule-là dans ces circonstances-là. C'est des choses qui se voient, ça, pour les détenteurs, pour les usagers, cuoi.

M. Middlemiss: D'accord. Les personnes sont responsables pour la fourrière, mais c'est un peu comme barrer les portes de la grange après que les chevaux se sont sauvés, de la façon dont vous le dites. C'est que, si quelqu'un vole l'auto, bien, après ça la Société va changer de... Donc, à ce moment-là...

M. Gagnon: Bien, si c'est ça que vous avez compris, ce n'est pas l'explication que j'ai donnée.

M. Brassard: Pardon?

M. Gagnon: Si c'est ça qu'il a compris, ce n'est pas ce que j'ai indiqué.

M. Brassard: Non, mais le manque de prudence, là...

M. Gagnon: Ah oui.

M. Brassard: ...ça peut être considéré comme une infraction, puis il y a des amendes de prévues, on les verra plus loin. C'est clair que le gardien de la fourrière doit faire preuve de prudence. Il doit prendre les moyens...

Une voix: Pour agir...

M. Brassard: Ha, ha, ha! Oui, c'est ça, selon l'expression du Code civil.

M. Middlemiss: L'hypothèse présentée par le député de Saguenay, est-ce que c'est l'intention de la Société de ne pas... Si la fourrière, les gens qui gèrent ça, ne sont pas prudents, est-ce qu'elle se réserve le droit de changer? Est-ce que ça fait partie de l'entente, du contrat que vous allez signer ou quoi?

M. Brassard: Bien, il n'y a pas de contrat pour le moment. C'est évident que, s'il y a des gardiens qui font preuve d'un manque flagrant de prudence, on ne les gardera pas, on va les enlever de la liste.

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 209.24, adopté. L'article 55 dans son ensemble, tel qu'amendé, est adopté.

Règles concernant les véhicules et leur équipement

Dispositions générales

Alors, j'appelle l'article 56. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, je pense que la note explicative est explicite; ça concerne les remorques et semi-remorques.

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

M. Middlemiss: Je suis en train de lire la note, Mme la Présidente.

M. Brassard: Il s'agit d'exempter les remorques de moins de 900 kg de l'obligation d'être munies d'un numéro d'identification.

(Consultation)

M. Brassard: On fait exception. Parce qu'on dit ici que 98 % de ces remorques sont fabriquées par le particulier lui-même; donc, forcément, il n'y a pas de numéro d'identification.

M. Middlemiss: Pourquoi le numéro d'identification... Je sais qu'il y a une différence entre moins de 900 kg et plus, mais le but du numéro d'identification, c'est pour quoi? Si c'est juste...

M. Brassard: C'est le fabricant, ça. Quand les pièces ou les véhicules sont fabriqués dans des usines par des fabricants, des entreprises, les normes de fabrication les obligent à inscrire des numéros d'identification. Mais, comme, dans le cas de remorques ou semis-remorques dont la masse n'excède pas 900 kg, ce sont généralement des équipements fabriqués par les particuliers, donc pas fabriqués par des entreprises en usine, alors évidemment il n'y a de numéro d'identification, donc on les exempté, puisqu'ils n'en ont pas.

M. Middlemiss: C'est quoi, l'utilisation du numéro d'identification? Parce que c'est volé ou des choses comme ça? Mais ceux qui n'en ont pas...

M. Brassard: Bah, c'est sûr qu'en cas de vol et de recel ça a une utilité, c'est évident.

M. Middlemiss: Oui, mais pourquoi... C'est parce qu'on dit: Quand c'est moins de 900 kg, on n'en a pas besoin. On peut les voler quand même, ceux-là aussi.

M. Brassard: Oui, tout à fait, mais ça pose un problème d'imposer un numéro d'identification, parce que, comme je le disais, à 98 %, ce n'est pas fabriqué en usine.

M. Middlemiss: En tout cas. Si on dit que le numéro d'identification... «C'est-u» parce que c'est fait dans l'usine ou... Pour l'affaire du vol, là, que ce soit fait dans une usine, que ce soit fait n'importe où, de quelle façon on retrouve... Parce que celui qui l'a fait prend le risque peut-être de se faire voler.

M. Brassard: Oui, c'est évident.

M. Middlemiss: Oui, mais ce n'est pas lui qui l'exige, le numéro d'identification. Est-ce que ce n'est pas la Société qui exige ça pour voir si ça rencontre certaines normes de fabrication? Ça «fait-u» partie de ça aussi?

M. Brassard: Ça fait partie des normes de construction imposées par le gouvernement fédéral aux fabricants de véhicules.

M. Middlemiss: Et, pour ceux qui sont fabriqués par le propriétaire lui-même, est-ce qu'il y a une vérification qui est faite pour que ça rencontre... Donc, en d'autres mots, on les laisse se promener sur nos routes sans s'assurer si la fabrication est bien faite ou non.

M. Brassard: Bien, s'il fallait commencer à inspecter ça, là on aurait des problèmes.

M. Middlemiss: Bien, on peut certainement exiger qu'avant qu'une remorque se promène sur les routes ça ait certaines normes, certaines exigences.

(Consultation)

M. Brassard: Exiger un numéro d'identification, compte tenu de la façon dont c'est fabriqué, créerait des tracasseries administratives considérables.

M. Middlemiss: De quelle façon on s'assure que...

M. Brassard: C'est ce qu'on appelle... Familièrement, là, c'est des «trailers». C'est des «trailers». Bon.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: J'ai mon beau-frère, moi, qui en fait. Il s'en est fait un, puis... Bon. C'est des «trailers». C'est fabriqué par le monde. Le monde construit ça lui-même.

La Présidente (Mme Bélanger): Un artisan.

M. Brassard: Hein? Bien oui. Alors, commencer à exiger un numéro d'identification pour ce genre de véhicules là, ça deviendrait pas mal tatillon.

M. Middlemiss: Mais, 900 kg, c'est assez gros, hein?

M. Gagnon: Ce n'est pas gros, un petit «trailer» qui est acheté chez Canadian Tire pour accrocher en arrière de votre voiture.

Une voix: Pour transporter deux ou trois cordes de bois.

M. Brassard: C'est une norme nord-américaine.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 56 est adopté. Il y a le 56.1. M. le ministre. C'est un amendement, une modification.

M. Brassard: Oui. Ah oui, il y a un autre amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça veut dire que c'est un autre article.

● (20 h 20) ●

M. Brassard: Je le lis, Mme la Présidente, parce que ça va... «Nul ne peut vendre, louer ou mettre à la disposition de quiconque contre valeur, ou de quelque façon offrir de vendre, de louer ou de mettre à la disposition de quiconque contre valeur un véhicule routier neuf d'une catégorie assujettie à la Loi sur la sécurité automobile — c'est la loi du Canada — qui ne porte pas la marque nationale de sécurité au sens de cette loi ou l'étiquette de conformité prévue par cette loi.»

Alors, ça vise à interdire la circulation sur le territoire du Québec de tout véhicule routier neuf qui ne respecte pas les normes édictées par la Loi sur la sécurité automobile, notamment les normes relatives à la construction des véhicules et à leurs équipements et accessoires, parce que la loi fédérale ne s'applique pas aux véhicules fabriqués, vendus et utilisés uniquement à l'intérieur d'une province. Donc, un fabricant québécois pourrait produire des véhicules qui ne sont pas conformes aux normes de fabrication fédérales et les vendre pour circulation sur un chemin public, si ces véhicules rencontrent seulement les règles du Code de la sécurité routière prévues au titre VI, donc ne circulent pas en dehors du Québec. Il y a plusieurs provinces déjà, dont l'Ontario et la Nouvelle-Écosse, qui ont adopté une disposition législative pour prohiber la vente de véhicules neufs qui ne portent pas la marque nationale de sécurité ou une déclaration de conformité en vertu de la Loi sur la sécurité automobile.

En fait, l'origine de ça, c'est un accident mortel qui avait eu lieu en Charlevoix. Ça avait d'ailleurs donné naissance, cet accident-là, à un comité qui est venu témoigner devant nous, Comité sécurité chez-nous.

Une voix: Ulysse.

M. Brassard: Oui, Ulysse, c'est ça. Ce comité-là s'est formé à la suite de cet accident-là. Il y a eu enquête du coroner, et l'enquête du coroner a démontré

qu'il y avait des trains routiers qui ne respectaient pas les normes de fabrication, parce que c'était fabriqué pour uniquement être utilisé à l'intérieur du Québec. Par contre, la faiblesse et les carences de l'équipement, je dirais, faisaient partie des causes de l'accident, et le coroner, dans son rapport, avait demandé de faire en sorte que ce type de véhicule là soit également assujéti aux normes de construction des lois fédérales. Alors, on répond... C'est vrai que c'est quelques années plus tard, mais l'occasion est là. Maintenant qu'on réforme ou qu'on révisé en profondeur le Code de la sécurité routière, bien, on en profite pour donner suite à la recommandation du coroner.

M. Middlemiss: Présentement, est-ce que les routiers font l'inspection sur les routes? Et si, par hasard, il y avait des véhicules de cette nature-là, aujourd'hui il ne peut rien faire.

M. Brassard: Si ça circule uniquement au Québec, c'est non.

(Consultation)

M. Brassard: C'est le commerce qui est interdit aussi, le commerce, pour ne pas que quelqu'un se mette à fabriquer un type de véhicule qui ne répond pas aux normes de fabrication des lois canadiennes puis qu'il le vende sur le marché.

M. Gagnon: Mais ça n'empêche pas l'individu...

M. Brassard: Non.

M. Gagnon: Mme la Présidente, ça n'empêchera pas la personne de se bâtir un véhicule...

M. Brassard: Elle-même.

M. Gagnon: ...qui, par ailleurs, répondrait à toutes les autres prescriptions du Code de la sécurité routière...

M. Brassard: Du Code, non. Non, ça ne l'empêche pas.

M. Gagnon: ...et de se transporter sur les routes, en autant qu'elle paie tous ses autres droits.

M. Brassard: Oui, puis qu'elle respecte évidemment les autres dispositions. Non, ça n'empêche pas.

M. Gagnon: Mais la seule chose, c'est la vente. Si j'en fabrique un pour moi, je peux m'amuser avec sur la route.

M. Brassard: Oui. Si vous commencez à en vendre puis à en fabriquer...

M. Gagnon: Si je décide de le vendre...

M. Brassard: ...plusieurs pour les vendre, c'est là que cette disposition-là intervient.

M. Gagnon: Ça va.

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

M. Pelletier: Mme la Présidente, M. le ministre, est-ce que cet article-là vise les véhicules routiers en haut de 900 kg? Est-ce qu'il a affaire à la question de 900 kg? Non?

M. Brassard: Non, ça n'a rien à voir avec ça. Non.

M. Pelletier: Mais la personne qui en fabrique un ne peut pas le vendre, ne pourra jamais le vendre?

M. Brassard: Les équipements, les...

M. Pelletier: Les véhicules routiers.

M. Brassard: Les remorques de moins de 900 kg? Oui, oui.

M. Pelletier: Non, mais en vertu de l'article 211.1?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, c'est 56.1.

M. Pelletier: L'article 56.1? Oui, d'accord. Cet article-là mentionne que...

M. Brassard: Oui, mais c'est un véhicule routier neuf d'une catégorie assujétié à la Loi sur la sécurité automobile.

M. Pelletier: Neuf? O.K. Merci.

M. Brassard: Neuf. Ça exclut...

M. Pelletier: Merci, merci. C'est clair.

M. Brassard: ...les «trailers».

M. Pelletier: Merci. Neuf. On pourrait le vendre usagé.

M. Brassard: Oui.

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

M. Middlemiss: «Ou de mettre à la disposition», je comprends, là, c'est clair: vendre, louer. Si quelqu'un en a un, il l'a fait lui-même puis il le prête à quelqu'un, ça, c'est mettre à la disposition de quiconque?

M. Brassard: Contre valeur.

M. Middlemiss: Ah, contre valeur. O.K.

M. Brassard: Contre valeur.

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

M. Middlemiss: C'est bien. Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 56.1 est adopté.

Dispositifs d'éclairage et signaux d'avertissement

J'appelle 57. Il n'y a pas d'amendement.

M. Brassard: C'est ça. On ne se limite pas seulement aux tracteurs de ferme, on élargit: «ou par un autre véhicule de ferme», pas uniquement le seul tracteur.

M. Middlemiss: Ça, est-ce que c'est parce que ça a été réclamé par les agriculteurs ou...

M. Brassard: Oui. Lettres d'intention. Oui. En 1993, c'est l'UPA qui le demandait. Mais, encore une fois, évidemment, il a fallu attendre qu'on procède à la révision du Code; alors, on en profite, encore une fois, là aussi, pour répondre à une demande. Le deuxième aussi.

M. Middlemiss: Est-ce qu'on a énuméré les véhicules ou on dit «tout véhicule»?

M. Brassard: «Par un autre véhicule de ferme».

M. Middlemiss: On ne les a pas énumérés? Est-ce que ça pourrait être les VTT aussi?

M. Brassard: Oui. C'est surtout les camionnettes, vous savez, surtout les camionnettes ou les «pickups». Pour se comprendre, là, on parlait de «trailers» tantôt, là on va parler de «pickups».

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Le langage courant.

M. Brassard: Bien, si on veut se comprendre, Mme la Présidente... Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, c'est le langage populaire.

M. Brassard: Ha, ha, ha! C'est ça, oui. Il faut... M. Gélinas...

M. Middlemiss: O.K., lorsqu'ils sont tirés par un tracteur.

M. Brassard: C'est le chapitre II. Ça concerne les dispositions relatives aux dispositifs d'éclairage et aux signaux d'avertissement des véhicules. Alors, c'est des exemptions aux exigences de ce chapitre-là.

M. Middlemiss: O.K. C'est parce que c'est la machine agricole qui est tirée...

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: ...soit par un tracteur ou par un «pickup».

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: C'est pour ça qu'on parlait du «pickup».

M. Brassard: C'est ça. Alors, le texte actuel, c'était uniquement «par un tracteur».

M. Middlemiss: Est-ce que ça se pourrait que... Aujourd'hui, on se sert beaucoup de VTT aussi, hein, des quatre-roues sur des fermes.

La Présidente (Mme Bélanger): Tu n'as pas le droit d'aller dans la rue.

M. Middlemiss: Puis si quelqu'un décidait de le faire?

La Présidente (Mme Bélanger): Pas le droit d'aller dans la rue.

M. Middlemiss: Il n'a pas le droit d'aller dans la rue?

M. Brassard: Ce n'est pas vraiment assez puissant, les VTT, pour... De toute façon, tu n'as pas le droit de circuler sur un chemin public en VTT.

M. Middlemiss: C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 57 est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle 58. Il y a un amendement à 58.

● (20 h 30) ●

M. Brassard: L'article 58. Ça a pour effet de faire en sorte que les bandes réfléchissantes puissent remplacer les réflecteurs, mais pas les feux, pas les feux.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ce qui veut dire qu'il n'y a pas d'amendement à 58 comme tel; on rajoute, à 58, 220.2.

M. Brassard: L'article 220.2, oui, tout à fait.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il n'y a pas d'amendement à l'article 58 comme tel. Mais c'est après, ça va devenir un nouvel article, 220.2.

M. Brassard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, au lieu de dire 220.2, il faudra dire 58...

M. Middlemiss: On dit que, dans un but d'harmonisation, Transport Canada a décidé d'aller de l'avant et de développer une norme analogue. Est-ce que cette norme-là, c'est les Lois révisées du Canada, 1995, chapitre M-10? On dit que...

M. Brassard: C'est-à-dire que, depuis décembre 1993, aux États-Unis, les remorques ne sont plus obligées d'être munies de réflecteurs sur les côtés, à l'arrière, si elles ont des bandes réfléchissantes. Donc, les bandes réfléchissantes peuvent se substituer ou remplacer les réflecteurs, mais pas les feux, comme je viens de le mentionner. Transport Canada, à partir de janvier 1997, exigera que les remorques neuves soient munies de bandes réfléchissantes ou de cataphotes. Tiens, vous m'en direz tant. Ha, ha, ha! «De cataphotes»!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): «Cataphote», c'est quoi que ça veut dire, ça?

M. Brassard: Aucune idée. Cataphote, c-a-t-a-p-h-o-t-e. Cataphote. C'est un réflecteur. Pourquoi est-ce qu'on ne dit pas réflecteur?

Une voix: Bien, c'est ça que je me demande.

M. Brassard: Ah, la loi fédérale!

Une voix: Pourquoi compliquer quand on peut faire simple?

M. Brassard: Oui. Effectivement, vous avez raison, Mme la députée. Alors, nous, on va continuer de dire réflecteur.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est pour ça qu'on a simplifié tout à l'heure en parlant de «pickup» et de «trailer».

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Alors donc, à partir de janvier 1997...

M. Middlemiss: Oui, mais c'est quelle loi? Ça, c'est une loi...

M. Brassard: Oui, oui, de Transport Canada.

M. Middlemiss: «C'est-u» le chapitre M-10?

M. Brassard: Va exiger, donc ça doit être à partir d'une réglementation, de règlements. Oui, c'est les règlements.

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente, la raison pour laquelle je posais la question, c'est que Ghislain Héroux avait indiqué, pour le 220, il avait dit: Pourquoi ne pas inclure les dispositions des Lois révisées du Canada, 1995, chapitre M-10 dans l'article? Chapitre M-10, les Lois révisées du Canada, 1995.

Ça existe depuis 1931, ce mot-là, il ne vient pas d'être inventé.

La Présidente (Mme Bélanger): Cataphote?

M. Middlemiss: Oui, 1931.

La Présidente (Mme Bélanger): Tu l'as vu dans le dictionnaire?

M. Brassard: C'est prescrit par des règlements puis on doit s'y conformer, des règlements fédéraux.

La Présidente (Mme Bélanger): Le mot existe depuis 1931.

M. Brassard: Cataphote?

Des voix: Oui.

M. Middlemiss: C'est dans le dictionnaire. Donc, ça ne vient pas d'être inventé.

M. Brassard: C'est vraiment un mot de temps de crise.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): As-tu tes cataphotes? Alors, est-ce que l'article...

M. Brassard: Vous avez l'oeil brillant comme un cataphote, Mme la Présidente.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Pas ce soir, je suppose que non.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Il a plutôt passé dans la poussière de ce temps-là.

M. Middlemiss: Elle a perdu son oeil avec lequel elle voit loin, ce matin.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Middlemiss: Ton oeil avec lequel tu vois loin, tu l'as perdu ce matin.

La Présidente (Mme Bélanger): Je l'ai enlevé.

M. Middlemiss: Ah!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que 58 est adopté, l'amendement?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous passons à 59. L'article 58, tel qu'amendé, est adopté. M. le ministre, pas d'amendement.

M. Brassard: L'article 59. Alors, quand ça excède deux mètres, il faut des lampes et des réflecteurs ou des cataphotes, des fusées éclairantes. Là, on introduit un «ou», parce que le texte actuel exigeait lampes, réflecteurs et fusées éclairantes. Alors, on exige uniquement la présence d'un seul de ces équipements et non les trois en même temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va? Article 59, adopté?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle 60. M. le ministre.

● (20 h 40) ●

Alors, M. le ministre, des explications.

M. Brassard: Les explications, c'est le panneau D. Donc, il faut un permis spécial. Il ne faut pas que ce panneau apparaisse lorsque le transporteur effectue un transport qui ne nécessite pas un permis spécial de circulation. Alors, il faut qu'il l'enlève ou qu'il le voile. Il faut qu'il le voile puisque non requis.

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

M. Middlemiss: Oui, c'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 60 est adopté. J'appelle 61. Les bicyclettes.

M. Brassard: C'est les réflecteurs de bicyclettes. Ça s'applique aux marchands. Maintenant, lorsqu'il y a vente ou location, il faut que la bicyclette soit munie de réflecteurs prévus à l'article 232. Toute bicyclette doit être munie d'au moins un réflecteur blanc à l'avant, un réflecteur rouge à l'arrière, un réflecteur jaune à chaque pédale, un jaune fixé aux rayons de la roue avant et un rouge fixé aux rayons de la roue arrière.

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

M. Middlemiss: Oui. «Fait le commerce de bicyclettes», est-ce que c'est parce qu'il se spécialise dans ça? Est-ce que ça veut dire qu'il fait seulement la vente de bicyclettes ou est-ce que ça s'appliquerait à tous les commerces qui vendent d'autres choses, mais qui peuvent vendre...

M. Brassard: Non. Ce sont les commerces, les marchands de bicyclettes ou qui font de la location aussi, maintenant.

La Présidente (Mme Bélanger): En autant qu'il y a des bicyclettes à vendre.

M. Brassard: Dans certains lieux touristiques, les parcs par exemple, il y a maintenant de plus en plus de loueurs.

M. Middlemiss: Donc, l'interprétation de «fait le commerce de bicyclettes», ça ne veut pas dire que c'est limité à juste ça. C'est toutes les choses. C'est clair, ça.

M. Brassard: Oui, oui, tout à fait. Ça veut dire Sears, par exemple, La Baie, Canadian Tire.

M. Middlemiss: Club Price, Wal-Mart.

M. Brassard: Ils font du commerce de bicyclettes. Pas obligés d'être spécialisés.

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

M. Brassard: Pourquoi cet article-là, rapidement? C'est parce qu'on s'est rendu compte qu'il y a un

fort pourcentage de bicyclettes vendues qui n'avaient pas les réflecteurs prévus à l'article 232. Alors donc, il y a lieu de le spécifier.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va? Alors, 61 est adopté.

Systèmes de freinage et d'immobilisation

J'appelle 62. M. le ministre.

M. Brassard: Oui. Alors, il faut faire la concordance avec ce qu'on vient d'adopter concernant les véhicules de ferme, parce qu'il ne s'agit pas uniquement de tracteurs. Alors donc, il faut ajouter aussi «par un autre véhicule de ferme».

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que 62 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, M me la Présidente.

Divers autres équipements

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 63. M. le ministre.

M. Brassard: Il s'agit d'interdire la vente de casques protecteurs qui ne sont pas conformes aux normes établies par règlement.

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

M. Middlemiss: Est-ce que c'est des normes par des règlements existants, ça?

M. Brassard: Oui, les normes de l'Association canadienne de normalisation, les normes du ministère des Transports des États-Unis, les normes Specifications for protecting head gear for vehicle users de l'American National Standards Institute, les normes de la Snell Memorial Foundation, les normes du British Standards Institution.

La Présidente (Mme Bélanger): Un anglais parfait.

M. Brassard: Ouf!

M. Gagnon: ...au Bloc.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Gagnon: Vous lui avez dit que son anglais était parfait. J'ai dit: Ça va l'encourager à aller au Bloc.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Alors, voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, cette constatation-là faite par moi, ce n'est pas évident que c'est vrai.

M. Brassard: Non, j'en conviens, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 63?

M. Middlemiss: Oui, M me la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. À 64, il y a un amendement: supprimer l'article 64.

M. Brassard: Alors, on supprime.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va avoir le droit d'avoir des...

M. Brassard: Donc, on revient à la situation actuelle. C'est un compromis. On a eu des échanges avec l'industrie surtout. Ils sont venus ici puis ont prétendu qu'avec cet amendement-là on mettait en péril leur industrie. Alors, le choix qu'on a fait, c'est de ne rien faire, c'est de ne pas toucher au Code actuel qui dit: «Nul ne peut appliquer ou faire appliquer sur le pare-brise ou les vitres d'un véhicule routier une matière ayant pour effet d'empêcher ou de nuire à la visibilité de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule.» Ça, c'est le Code actuel. Alors, on va continuer de fonctionner avec ça, ça fait leur affaire. Ce n'est pas une satisfaction totale, mais ça fait leur affaire et ils sont relativement satisfaits de ce compromis.

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

M. Middlemiss: Une seconde, M me la Présidente. Je voudrais en parler, de ça, parce qu'on avait eu une présentation et il me semblait qu'on nous avait proposé de peut-être se donner des vignettes, une façon de réellement contrôler, s'autodiscipliner, parce qu'apparemment il y a des gens qui le font au noir, puis ainsi de suite. Ces gens-là suggéraient, ils étaient prêts à accepter quelque chose en avant, mais aussi limité en arrière. Mais se donner un code de déontologie pour ces gens-là et une vignette qui pourrait facilement identifier... Parce que, si, disons, par exemple, avec le photomètre... Bien, avec la vignette, ça pouvait identifier exactement quel pourcentage d'assombrissement... Est-ce que ça veut dire qu'on met ça de côté? On ne tenterait pas de...

M. Brassard: C'est les normes canadiennes qui s'appliquent, et on ne veut pas s'engager dans la voie d'une réglementation de cette industrie-là. S'ils veulent s'autodiscipliner, s'ils veulent se doter d'un code, disons, de bonne conduite ou de déontologie, bien, ils le feront, mais commencer à faire des règlements, on laisse le... Le texte actuel, ça veut dire que c'est la norme canadienne qui prévaut, qui est de 70 %, ça laisse passer 70 % de la lumière.

● (20 h 50) ●

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

M. Brassard: Finalement, il n'y a pas tant d'abus, là, dans ce domaine-là.

M. Gagnon: Les difficultés qui avaient été exprimées par les représentants de corps de police, avec l'application actuelle, là, vous les... Ils trouvaient ça plus marginal par rapport aux difficultés que ça entraînerait, ça.

M. Brassard: Sur la base du Code actuel, ils pourront toujours sévir aussi dans les cas...

La Présidente (Mme Bélanger): D'exagération.

M. Brassard: ...d'abus manifestes. Ils pourront sévir.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour 64? Adopté?

M. Brassard: M. le député de Dubuc.

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

M. Morin (Dubuc): Le texte actuel du 266, quand on parle de matière à empêcher la visibilité de l'extérieur du véhicule, est-ce que ça veut dire que tous les véhicules des ministres dont les vitres sont fumées, et il n'y a pas de visibilité de l'extérieur, seraient illégaux?

M. Brassard: Non. Il s'agit des vitres avant.

M. Morin (Dubuc): Pardon?

M. Brassard: Les vitres avant d'un véhicule, pare-brise. À l'arrière, les vitres aux banquettes arrière, c'est permis.

M. Morin (Dubuc): Non. C'est marqué «sur le pare-brise ou les vitres d'un véhicule routier». Mais l'amendement, là, biffe 64...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais vous parlez de l'article 64 de 266, là.

M. Morin (Dubuc): Je comprends bien ça, là, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais le texte actuel du Code de la sécurité routière, ce n'est pas ça?

M. Morin (Dubuc): L'amendement modifie 64, donc on reste avec le texte actuel de 266. Bon. Oui, le texte actuel, si l'amendement modifie l'article 64, on reste avec 266. Alors, répondez à ma question, M. le ministre: Êtes-vous dans l'illégalité de vous promener avec un...

M. Brassard: Non, parce que c'est le règlement sur la vérification mécanique. Alors, moi, je ne suis pas dans l'illégalité...

M. Morin (Dubuc): Indirectement.

M. Brassard: ...parce que je n'ai pas de vitres teintées. Moi, ça ne me dérange pas d'être vu. De toute façon, je m'assois en avant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin (Dubuc): C'est parce que, quand on est sur un arrêt...

M. Brassard: Il y a un règlement...

La Présidente (Mme Bélanger): Son chauffeur s'assoit en arrière, lui, il s'assoit en avant.

M. Brassard: Les précisions se retrouvent dans le règlement sur la vérification mécanique. Bon. Dans le règlement sur la vérification mécanique, il est stipulé que cette disposition-là s'applique pour le pare-brise et les vitres des portières avant.

M. Morin (Dubuc): Oui, mais, malgré tout... J'ai présenté ça un petit peu à la blague, mais, quand même, on dit que le pare-brise ou les vitres ne peuvent posséder des éléments ou des matières pouvant empêcher la visibilité de l'extérieur. Alors, une vitre fumée possède une matière empêchant la visibilité de l'extérieur. Alors, c'est ce que je comprends. Je comprends mal?

M. Brassard: Non, vous comprenez bien, mais, dans un règlement, c'est précisé.

M. Morin (Dubuc): Autrement dit, dans le règlement, on réussit à dire le contraire de ce qui est écrit là.

M. Brassard: Non, on ne dit pas le contraire, on restreint. Dans le règlement, on restreint là où c'est permis.

M. Morin (Dubuc): Oui, mais un règlement ne peut toujours pas aller à l'encontre d'un article de loi.

M. Brassard: Vérification mécanique, normes de sécurité, j'ai le règlement, c'est l'article 29.

M. Morin (Dubuc): Non. Ça, ça reste.

M. Brassard: «Les vitres des portières avant doivent laisser passer la lumière à 70 % ou plus lorsque mesurée à l'aide d'un photomètre.» Ça, c'est le règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers.

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

M. Morin (Dubuc): Ah! Je suis prêt à adopter ça, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous n'êtes pas satisfait de la réponse.

M. Morin (Dubuc): On va surveiller ça de près.

M. Middlemiss: À 64, on avait pris la peine d'identifier «le pare-brise et les vitres des portières avant», sauf qu'actuellement ça dit «sur le pare-brise ou les vitres d'un véhicule routier». Ça semble créer de la confusion.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là il n'y a pas de confusion, on l'enlève, on le supprime.

M. Middlemiss: Oui, on l'enlève, mais on reste avec le texte actuel.

M. Morin (Dubuc): Non, non, non, vous ne l'enlevez pas, il reste là.

M. Middlemiss: Le texte actuel reste là.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est 64 qu'on enlève. O.K.

M. Morin (Dubuc): L'amendement vise l'article 64. Donc, vous demeurez avec 266.

M. Middlemiss: Donc, si on voulait dire «le pare-brise et les vitres des portières avant»...

Est-ce qu'on veut spécifier que c'est les vitres des portières avant?

(Consultation)

M. Morin (Dubuc): Je pense, Mme la Présidente, qu'il serait plus sage de conserver 64.

M. Middlemiss: Oui, oui, tout à fait.

M. Morin (Dubuc): Donc, ça veut dire que l'amendement devrait être retiré et on devrait conserver l'article 64. Je pense qu'il est beaucoup plus large que le texte actuel de 266 qui, lui, peut être encombrant.

M. Brassard: Écoutez, moi, je veux tenir compte de ce qu'on est venu nous dire en commission. Et l'industrie, bon, j'ai voulu être sensible à leurs revendications. Eux autres, ils nous ont dit dans leur mémoire, puis ils sont venus ici: Si vous adoptez 266 tel que rédigé, où l'interdiction est formelle, «le pare-brise et les vitres des portières avant d'un véhicule routier une matière qui ne respecte pas les normes édictées à l'article 265», et qu'à 265 on dit: «Le pare-brise et les vitres d'un véhicule automobile doivent être conformes aux normes établies par règlement pour assurer la visibilité du conducteur. Ils doivent être libres de toute matière pouvant nuire à la visibilité du conducteur», eux, ce qu'ils nous ont dit, ils ont dit: Si vous adoptez ça, vous venez de tuer notre industrie, nos commerces, parce qu'on ne pourra rien appliquer sur les vitres avant des portières et, à ce moment-là... C'est ce qu'ils sont venus plaider.

Mais, nous, après avoir échangé avec eux, on leur a dit: Bon, bien, très bien, on va revenir à la situation statu quo ante. Vous êtes en mesure de fonctionner avec ça? Ils ont dit: Oui, ça pose peut-être certains problèmes avec certains corps policiers qui sont plus exigeants, plus sévères que d'autres, mais on est capables de vivre avec la situation actuelle, et le règlement et le 266 actuel. On va pouvoir continuer d'opérer si vous maintenez le texte actuel du Code. Bon. Très bien. Alors, c'est ce qu'on fait.

M. Morin (Dubuc): Oui, mais, sauf...

M. Brassard: Tout en reconnaissant qu'il y a peut-être de l'imprécision dans le texte actuel. Tout en reconnaissant ça.

M. Morin (Dubuc): Parce que, Mme la Présidente, nonobstant les interventions qui ont été faites auprès du ministre, le 266 actuel, tel que formulé, est beaucoup plus embêtant pour l'industrie que le projet d'amendement de l'article 64. Pas votre amendement, mais l'article 64. Bien, écoutez! Ne dites pas non! Il faudrait absolument que...

M. Brassard: Quand même je vous dirais non ou oui, ce n'est pas ce que l'industrie prétend.

M. Morin (Dubuc): Il faudrait qu'on fasse référence aux vitres avant d'un véhicule. Mais l'article 266, il ne parle pas des vitres avant. À ce moment-là, malgré tout le respect que je vous dois, M. le ministre, 266 actuel est beaucoup plus limitatif que l'article 64, puis ça, c'est avec tout le respect que je vous dois. Puis je re

veux pas prolonger inutilement, c'est ma dernière intervention.

• (21 heures) •

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Pour bien comprendre le raisonnement que vous nous avez fait tout à l'heure, il nous manque une maille à notre chaîne, et la maille, c'est ce que dit le règlement, puisque l'article 265 fait référence au règlement...

M. Brassard: Oui.

M. Dion: ...donc fait référence au règlement actuel tel qu'il est.

M. Brassard: Le règlement...

M. Dion: Or, si on reste avec le règlement actuel, qu'est-ce que dit le règlement actuel?

La Présidente (Mme Bélanger): Il l'a lu tout à l'heure.

M. Brassard: Le règlement actuel dit: «Aucune matière assombrissante ne doit être collée ou vaporisée sur le pare-brise. Une bande d'au plus 15 cm de large peut cependant être placée sur la partie supérieure du pare-brise. Les vitres des portières avant doivent laisser passer la lumière à 70 % ou plus lorsque mesurée à l'aide d'un photomètre.» Ça, c'est le règlement.

M. Dion: Ça veut dire...

M. Brassard: Ce règlement-là a été rédigé et adopté en vertu de 621 dans le Code, les pouvoirs réglementaires, 621.7°.

M. Dion: Ce que je ne comprends pas, M. le ministre, c'est que l'article 266 dit: «Nul ne peut appliquer ou faire appliquer sur le pare-brise ou les vitres d'un véhicule routier une matière ayant pour effet d'empêcher ou de nuire à la visibilité de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule.» Alors, si je fais appliquer une matière, disons, obscurcissante sur les portières arrière du véhicule, c'est peut-être conforme au règlement en vertu de l'article 265, mais ce n'est pas conforme à la prescription voulant qu'on ne doit pas empêcher la visibilité. Alors, c'est là que j'ai un peu le même type de problème que mon collègue: ça empêche la visibilité. Je pourrais même, à la limite, en vertu de l'article 266, mettre un rideau dans les portières arrière ou dans la vitre arrière.

M. Brassard: Remarquez que... Vous avez raison, il y a une certaine obscurité.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ha, ha, ha! Ambiguïté.

Une voix: Une zone grise.

M. Brassard: Et peut-être que, si on amendait le 266 actuel en spécifiant qu'il s'agit des vitres...

Des voix: Avant.

M. Brassard: ...des portières avant...

M. Morin (Dubuc): Et des vitres avant.

M. Brassard: «Nul ne peut appliquer ou faire appliquer sur le pare-brise ou les vitres des portières avant...

M. Dion: Avant, oui.

M. Brassard: ...d'un véhicule routier une matière ayant pour effet d'empêcher ou de nuire à la visibilité de l'intérieur ou de l'extérieur...»

M. Dion: Il n'y aurait plus d'ambiguïté.

M. Brassard: Je pense qu'on...

M. Morin (Dubuc): M. le Président.

M. Brassard: ...rendrait conformes et l'article de la loi et le règlement qu'on applique.

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne me sens pas interpellée quand on m'appelle «monsieur».

M. Brassard: Alors, je le proposerais comme amendement.

M. Morin (Dubuc): Je vais vous appuyer, moi aussi.

M. Brassard: Alors là, je n'ai pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on supprime l'article 64...

M. Brassard: On supprime 64 puis on amende...

La Présidente (Mme Bélanger): ...puis on ajoute «avant» à votre article actuel.

M. Brassard: ...266 pour ajouter, après «vitres», les mots «des portières avant».

La Présidente (Mme Bélanger): Mademoiselle, est-ce que vous pouvez écrire l'amendement?

Une voix: C'est en train de se faire.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est en train de se faire?

Alors là, si on se comprend bien, l'article 64 est supprimé?

M. Brassard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Puis on amende...

M. Brassard: On revient à 266 du Code actuel.

La Présidente (Mme Bélanger): À 266 actuel, qu'on amende.

M. Middlemiss: ...l'arrêter. Supprimer l'article 64.

Des voix: Oui.

M. Middlemiss: O.K. C'est accepté, ça, je pense. Non?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, ce n'était pas accepté encore, parce qu'il y a eu la discussion pour dire qu'ils ne voulaient pas le supprimer.

Est-ce qu'on pourrait aller à l'article 65 en attendant?

M. Brassard: Oui.

Une voix: Ah oui.

M. Brassard: L'article 65, ça concerne les garde-boue mobiles qui doivent être d'une largeur égale à celle de la semelle des pneus. Ce n'est pas indiqué non plus clairement quand le port d'un garde-boue est obligatoire. On vient préciser que le garde-boue mobile est requis si l'extrémité inférieure du garde-boue permanent est à plus de 350 mm du sol. Avez-vous compris, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui; 350 mm, je ne connais pas la distance de ça, par exemple.

M. Brassard: En pouces, ça fait combien, ça?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. En pouces, je ne le sais pas.

Une voix: À 15 pouces.

La Présidente (Mme Bélanger): Quinze pouces du sol?

Une voix: Quatorze pouces.

La Présidente (Mme Bélanger): Trois cent cinquante... Quatorze pouces.

Une voix: Pas tout à fait.

Une voix: C'est 14 pouces du sol, puis...

La Présidente (Mme Bélanger): Quand le véhicule n'est pas chargé.

M. Middlemiss: Puis qu'il n'est pas chargé, c'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Quand il est chargé, il est plus proche que ça du sol.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Il descend. Les pneus...

Une voix: Mais, ça, c'est pour les camions?

M. Brassard: C'est pour les véhicules qui ne sont pas équipés de garde-boue permanents d'une largeur au moins égale à celle de la semelle des pneus.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 65? L'article 65 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Dispositions pénales

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle 66. M. le ministre.

M. Brassard: Ça crée une infraction pour une personne qui fait le commerce des bicyclettes et qui ne respecte pas ce dont on vient de parler tantôt.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord. Adopté.

M. Brassard: Le réflecteur. Alors, l'amende est fixée à 15 \$, au même titre que les autres catégories d'infractions relatives à la bicyclette.

Ça, c'est pour le cycliste, le propriétaire dont la bicyclette n'est pas conforme. On ajoute «ou la personne qui fait le commerce de bicyclettes et qui contrevient à l'article 233.1». C'est celle-là qu'on vient d'adopter tantôt.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 66 est adopté.

M. Gagnon: Pour le fabricant, là, il va y avoir une amende de 15 \$?

M. Brassard: Oui.

M. Gagnon: C'est ça que vous nous dites?

M. Brassard: Oui.

M. Gagnon: Vous ne trouvez pas ça insignifiant?

Une voix: Il va faire faillite.

Une voix: C'est parce que ça fait partie des équipements standard.

La Présidente (Mme Bélanger): Aïe, s'il vous plaît, là, j'aimerais que la discussion ne se fasse pas entre les membres mais bien comme ça se fait d'habitude.

M. Morin (Dubuc): Le temps des fêtes approche.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Morin (Dubuc): Le temps des fêtes approche, on commence à se parler entre nous.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Les gens ont l'air d'avoir hâte d'être rendus en vacances, hein?

Alors, 66 est adopté. J'appelle 67.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, M. le député de Saguenay dit qu'il n'a pas eu sa réponse.

M. Gagnon: Si je comprends bien, ce sera 15 \$ pour le fabricant. Mais vous ne trouvez pas ça insignifiant?

M. Brassard: Oui. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Puis après?

Une voix: Tu veux dire non significatif!

M. Gagnon: Moi, je...

Une voix: Non significatif.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gagnon: C'est parce qu'il me semble que...

M. Brassard: Je vais vous dire que je trouve qu'on contrevient au principe qu'on a appliqué dans tout le reste...

M. Gagnon: Oui, oui.

M. Brassard: ...où, quand il s'agissait de commerçants, de recycleurs, on avait une fourchette d'amendes plus importante que quand il s'agissait d'un individu. Là, j'avoue que j'ai de la misère à le comprendre aussi.

M. Gagnon: Puis, moi, il y a une autre donnée que je prendrais en compte. Quand on regarde tous les coûts que génère une infraction pour l'État, on devrait peut-être chercher à mettre un niveau qui permettrait de récupérer une partie des sommes investies par l'État dans l'application de ses règlements.

Une voix: Tout à fait.

M. Brassard: Ou de ses lois. Moi, je souhaiterais qu'on change ça, aussi.

M. Gagnon: Oui?

M. Brassard: Ce n'est pas cohérent avec tout ce qu'on vient de faire.

M. Gagnon: C'est ça.

M. Morin (Dubuc): À moins que ce soit 30 \$ par réflecteur manquant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: Mais on pourrait...

M. Gagnon: Mais, par souci de cohérence avec ce qu'on disait tantôt, un 600 \$ de minimum, là, ça...

M. Brassard: Mais on pourrait prendre...

Une voix: Le bicycle vaut 200 \$...

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît!

M. Brassard: Tantôt, là, à 69, on va traiter des amendes pour ceux qui font le commerce de casques protecteurs non conformes aux normes prescrites. L'amende, ça va être fixé à 200 \$. Alors...

M. Morin (Dubuc): Ah!

Une voix: C'est pour vous montrer que le casque, c'est plus important que les lumières.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brassard: ...on pourrait, je pense, adopter le même niveau d'amendes, ce qui veut dire qu'il faudrait retirer 66, et, quand il s'agira d'une personne qui fait le commerce de bicyclettes et qui contrevient à l'article 233.1, on l'ajoutera à 69, quand ça concernera le commerce des casques.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça convient?

● (21 h 10) ●

M. Brassard: Alors donc, 66, on proposerait...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça prend un amendement: retirer...

M. Brassard: ...de le retirer.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Là, ça nous prendrait un amendement pour retirer 66.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Y en «a-tu» qui pourraient faire un amendement à 66 pour le retirer? Ça va être plus court.

M. Brassard: Ha, ha, ha! Pas deux, là; mettez-juste un dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Lequel on prend? Il y en a un autre, là.

M. Brassard: J'en ai un ici, 64.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là est-ce qu'on pourrait finir 66 avant?

M. Brassard: Oui, tout à fait, oui. Alors, 66...

La Présidente (Mme Bélanger): On retire l'article...

M. Middlemiss: Bien, ça prend un amendement, «first». Attends. Oui, mais ça prend un amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça prend un amendement pour dire qu'on retire l'article 66.

M. Brassard: Alors, l'article 66 est retiré.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. L'article 66 est retiré. C'est adopté? Adopté.

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors là, on revient à 64.

M. Brassard: L'article 64.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 64. Remplacer l'article 64 par le suivant: 64. L'article 266 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la première ligne et après le mot «vitres», des mots «des portières avant». Est-ce que l'amendement est adopté? Adopté.

M. Middlemiss: Des fois, je me penserais à l'encan.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 266 du Code actuel est adopté.

M. Brassard: Oui, madame.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, 67.

M. Brassard: On a un amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Il est supprimé.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 67, sans amendement. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, il s'agit d'une infraction portant sur les matières assombrissantes dans le pare-brise ou les vitres des portières avant, conformément à l'article 266 également.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 266. Est-ce que ça va?

M. Middlemiss: Oui, sauf une chose, Mme la Présidente. Je vois que ça, on l'enlève parce qu'on... Mais aujourd'hui...

M. Brassard: On ne l'enlève pas, là. On ne l'enlève pas.

M. Middlemiss: On le retire.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, mais...

M. Brassard: L'amendement n'est...

La Présidente (Mme Bélanger): ...on ne l'a pas déposé, l'amendement.

M. Brassard: On ne le dépose pas, l'amendement, on revient au projet de loi.

M. Middlemiss: Le projet de loi? O.K. Présentement. D'accord.

M. Brassard: Parce qu'on vient de présenter un amendement qui spécifie qu'il s'agit...

La Présidente (Mme Bélanger): À 266, on ajoute «des portières avant».

M. Brassard: ...des vitres des portières avant.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça fait que, si ce n'est pas respecté, il y a une amende.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: O.K. Qu'est-ce que je voulais dire, moi? Aujourd'hui, là, quelqu'un qui se fait prendre, il n'en pas, d'amende?

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'aura pas d'amende. Non.

(Consultation)

M. Brassard: O.K. C'est à 283.1. Oui, il y a des amendes. Actuellement, c'est à 283.1 du Code, 200 \$ à 300 \$.

M. Middlemiss: L'article 283.0.1.

M. Brassard: Là, on les ramènerait à entre 100 \$ et 200 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était de combien avant?

M. Brassard: C'était de 200 \$ à 300 \$.

M. Middlemiss: De 200 \$ à 300 \$. Là on le baisse à entre 100 \$ et 200 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Gagnon: Mais pourquoi vous le baissez, M. le ministre?

M. Brassard: Bonne question.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Middlemiss: Pourquoi?

M. Brassard: Pardon? Oui. Ah non, non, c'est ça. Excusez. Là je vous citais 283.0.1, mais on m'a induit en erreur.

Une voix: Ah oui?

M. Brassard: Vous m'avez induit en erreur, monsieur.

Une voix: L'article 266.

M. Brassard: C'est 281.2, 265.

Une voix: C'est ça.

M. Brassard: Et 281.2, c'est 100 \$ à 200 \$.

Une voix: Donc, ça demeure...

M. Brassard: Alors, on demeure cohérent, M. le député de Saguenay.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, est-ce que 67 est adopté? Adopté. L'article 68, M. le ministre.

M. Brassard: Bien, c'est une concordance avec 60. Il est question du panneau D non voilé.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. L'article 68, adopté. Concordance. L'article 69, M. le ministre.

M. Brassard: Là, c'est ça. Ça concerne le commerce des casques...

M. Middlemiss: ...Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Middlemiss: Une seconde. Je suis en train de... Ça fait deux choses dont on parle. Moi, je suis en train de regarder quelque chose ici, vous avez passé deux amendements et je n'ai pas dit...

La Présidente (Mme Bélanger): Deux amendements?

M. Middlemiss: Un article puis un amendement. Parce que je suis en train de regarder ça, ici, moi. C'est bien 265 et non pas 266? Parce que, si on parle de la contravention à 266, si on regarde 266, l'amende, c'est de 200 \$ à 300 \$; mais, si c'est 265, oui, c'est 100 \$ à 200 \$.

Une voix: C'est ça.

M. Middlemiss: Il n'y a pas de 266. On a enlevé 266.

M. Brassard: L'article 265, ça concerne aussi le pare-brise et les vitres d'un véhicule automobile qui doivent être conformes aux normes établies par règlement pour assurer la visibilité du conducteur.

M. Middlemiss: On a fait un amendement puis on a gardé 266 aussi, hein?

M. Brassard: L'article 266, on l'a amendé.

M. Middlemiss: Amendé.

M. Brassard: On l'a amendé, mais 265 demeure tel quel.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: L'article 265 fait référence à un règlement, donc...

(Consultation)

M. Middlemiss: Nulle part on ne fait référence à 266. On l'a amendé, 266, pour dire «les vitres des portières avant»...

Une voix: C'est ça.

M. Middlemiss: ...et l'amende pour 266, dans le règlement, c'est de 200 \$ à 300 \$. C'est ça, là.

Une voix: Il y a deux amendes.

M. Middlemiss: Il y en a deux: un si on manque à 266 et l'autre si on manque à 265.

• (21 h 20) •

M. Brassard: Mais le règlement, c'est en vertu de 265. C'est dans le règlement qu'on retrouve la norme de 70 %.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Ça va.

M. Brassard: À 69, j'apporterais l'amendement suivant: alors, on ajouterait... Il y a le «250», le «250.1». Avant, on ajouterait «233.1», qui concerne le commerce de bicyclettes et de réflecteurs. J'aurais ceci, madame, à vous soumettre, un petit papier, un petit papillon.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 69. L'article 284 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la première ligne, après le mot «articles», du chiffre «233.1.». Est-ce qu'il est adopté, l'amendement?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. Est-ce que l'article 69, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Après 69, il y a 69.1. M. le ministre.

M. Brassard: On ajoute 69.1. On crée une infraction pour la personne qui contrevient au nouvel article 211.1. Ça, c'est l'article qui parle de construction de véhicules neufs au Québec. À l'article 211.1, on visait à s'assurer que ces véhicules-là possèdent la marque nationale de sécurité des véhicules. Si tel n'est pas le cas, c'est une infraction, et le montant de l'amende est de 600 \$ à 2 000 \$.

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

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement, à 69.1, est adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Signalisation routière

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle 70.

M. Brassard: Ça ne va pas bien, madame?

La Présidente (Mme Bélanger): De moins en moins. Je vais prendre un petit bonbon.

M. Brassard: L'article 70, c'est remplacer 292.

Une signalisation installée en application de l'article 291 peut notamment prévoir une exception pour les véhicules qui doivent se rendre à un endroit auquel on ne peut accéder qu'en pénétrant dans une zone de circulation interdite afin de prendre ou de livrer un bien, de fournir un service, d'exécuter un travail, de faire réparer le véhicule ou de le conduire à son point d'attache. Alors, ça commence à apparaître de plus en plus sur le réseau routier, parce que, à partir du moment où on a mis en place les réseaux de camionnage... Alors, c'est ce genre de signalisation où on voit l'interdiction aux camions, mais, en dessous, «excepté livraison locale». Ça veut donc dire que... Alors, comme il n'y avait pas de disposition dans le Code pour prévoir ce genre de situation, on en introduit une.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. L'article 70, tel qu'amendé, est adopté.

Règles de circulation routière

Circulation des véhicules

J'appelle 71. Il y a un amendement. Aïe, c'est vrai que c'est bon, ça, cette affaire-là!

M. Brassard: C'est efficace?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui.

M. Brassard: Déjà?

La Présidente (Mme Bélanger): Déjà.

M. Brassard: Déjà? Un remède miracle. Il y a un papillon. L'article 328.

La Présidente (Mme Bélanger): Le papillon est très clair.

M. Brassard: Vous trouvez, madame?

La Présidente (Mme Bélanger): Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ce n'est pas l'effet de votre petite pilule, ça, là?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, il est clair: l'article 71 du projet de loi est modifié par l'insertion, après «1990», de «et par l'article 213 du chapitre 2 des lois de 1996». C'est clair.

M. Brassard: Vous avez raison, dans le fond, c'est très clair. Je me demande pourquoi je m'apprêtais à expliquer ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Il faut connaître toutes les lois de 1996.

M. Brassard: Oui.

(Consultation)

M. Brassard: Alors, le 328, Mme la Présidente, c'est une disposition du Code qui porte sur les limites de vitesse. C'est ça. L'article 71 du projet de loi...

Le paragraphe 4°, qui parle de cité, ville ou village, on remplace ça par le mot «agglomération», et ça s'applique dès que le conducteur atteint l'endroit où la signalisation indique la limite de vitesse de 50 km/h. Oui, c'est très clair. Voilà.

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

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Des commentaires, j'ai dit?

M. Middlemiss: Non. Non. Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas de commentaires? O.K.

M. Middlemiss: Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. L'article 71, tel qu'amendé, est adopté. J'appelle 72. Pas d'amendement.

M. Brassard: Préciser que la date de la décision du ministre constitue la date d'entrée en vigueur de

l'installation d'une signalisation. Parce qu'il est dit à 329 que l'installation d'une signalisation fait preuve de la décision du ministre.

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

M. Middlemiss: C'est bien, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 72, adopté. J'appelle 73. Il n'y a pas d'amendement.

● (21 h 30) ●

M. Brassard: Ça porte sur les sièges pour les enfants de moins de cinq ans.

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

M. Middlemiss: Juste un commentaire. L'Association des pédiatres disait qu'il existait un vide quant à un dispositif de sécurité pour les enfants de 40 livres et plus. Pour cette catégorie d'âge, le siège d'appoint n'est pas obligatoire. Est-ce qu'on a regardé à ça? Il me semblait que le ministre avait...

M. Brassard: Bien, ça répond, quand on dit «par un autre dispositif de sécurité approprié à son poids et à sa taille, installé [...] conformément aux normes établies par règlement».

M. Morin (Dubuc): C'est ça qu'est l'amendement, le changement, la référence au poids puis à la taille.

M. Brassard: Oui. On fait référence au poids et à la taille, ce qui n'est pas le cas dans le texte actuel.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 73?

M. Middlemiss: Est-ce que ce n'était pas l'article tel quel, ça, dans le projet de loi, lorsqu'on a eu des consultations? Et donc, les commentaires qu'ils ont faits, c'était sur cet article-là. Donc, l'article est demeuré tel quel.

M. Brassard: Non, bien non! Ah! Mais oui, parce que ça correspond. Ce que les pédiatres sont venus nous dire, c'est que c'est la taille et le poids de l'enfant qui comptent, qui importent. Et l'article fait précisément référence au poids et à la taille.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Brassard: Donc, le règlement ou les normes établies par règlement vont tenir compte du poids et de la taille.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 73, adopté. Il y a 73.1.

M. Brassard: Oui. Alors, c'est encore une modification de concordance pour remplacer «médical et optométrique» par les mots «sur la santé des conducteurs». Toujours pour se conformer.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Article 73.1, adopté. J'appelle 74.

M. Brassard: Article 74 aussi, là, c'est qu'on ajoute ce qu'on a ajouté également en termes de champ d'application, c'est-à-dire, en outre des chemins publics, les chemins privés qui sont ouverts à la circulation publique des véhicules routiers; puis les terrains des centres commerciaux.

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

M. Middlemiss: Une seconde. Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 74 est adopté. J'appelle 75. M. le ministre.

M. Brassard: Là aussi, c'est pour assurer la cohérence, par le mot «routier», «véhicule routier exempté de l'immatriculation ou muni d'une plaque d'immatriculation de la catégorie prévue par règlement».

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

M. Brassard: La dernière phrase de la note explicative indique tout: «Par mesure de cohérence, il convient également d'autoriser les véhicules exemptés d'immatriculation à traverser un chemin public.»

M. Middlemiss: Motoneige?

M. Brassard: Les motoneiges sont immatriculées.

M. Middlemiss: Aujourd'hui, les VTT qui traversent la route d'un fermier qui l'utilise, en quatre-par-quatre, là, qui traversent...

M. Brassard: C'est pour traverser.

M. Middlemiss: Quels sont les exemples de véhicules, d'abord, qui sont exempts d'immatriculation?

M. Brassard: Les véhicules exemptés d'immatriculation?

M. Middlemiss: Pour traverser un chemin public, oui.

M. Brassard: Oui, il y en a un certain nombre, là.

Qui sont exemptés d'immatriculation: machinerie agricole, véhicule de loisir, essieux amovibles, véhicule entreposé par un commerçant en vue de le vendre, véhicule confié à la gestion du Curateur public, véhicule saisi ou remis par un agent de la paix.

Exemptées d'immatriculation: remorque, semi-remorque louées pour une période n'excédant pas 12 mois. Il y a un certain nombre de véhicules, là, qui sont exemptés d'immatriculation.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 75?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 75, adopté. J'appelle 76. M. le ministre.

M. Brassard: Ça m'apparaît clair, hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Brassard: Ça n'arrive pas souvent qu'il y a des dispositions législatives qui sont claires. Celle-là, elle l'est. Normalement, ordinairement, ça fait toujours référence à tel autre article...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Brassard: ... puis à tel autre règlement. Là, il n'y a aucune référence. C'est limpide.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 76, adopté? Adopté, M. le député?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 77.

M. Brassard: Alors, il faut lire 439, le texte actuel, là, où on interdit de conduire un véhicule dans lequel un téléviseur ou un écran cathodique...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, franchement!

M. Brassard: ...est placé de manière à ce que le conducteur puisse voir l'image transmise, qui évidemment... On modifie, par le remplacement... C'est les exceptions. On fait exception pour...

(Consultation)

M. Brassard: «Pouvant afficher de l'information», et on exempte aussi le conducteur d'un véhicule routier utilisé comme ambulance. C'est ça.

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

M. Middlemiss: Oui. C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 77 est adopté.

M. Dion: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: ...ça a passé pas mal vite; je n'ai pas eu le temps de tout réfléchir. Mais quelqu'un qui a un téléphone, qui est muni d'un appareil qui affiche de l'information...

M. Brassard: Oui, mais c'est l'écran.

M. Dion: Quel écran?

M. Brassard: Oui, mais l'amendement vient modifier l'écran cathodique. Un téléviseur ou un écran cathodique pouvant afficher de l'information.

M. Dion: Alors là, c'est tout écran, même s'il n'est pas cathodique.

M. Brassard: Ça qualifie l'écran, un téléviseur...

M. Dion: Oui.

M. Brassard: ...ou un écran cathodique pouvant afficher de l'information.

M. Dion: Est-ce que le tableau de bord électronique, c'est un écran qui peut afficher de l'information?

M. Brassard: Est-ce que...

M. Dion: Le tableau de bord électronique?

M. Brassard: Non. Ce n'est pas un écran cathodique.

M. Dion: O.K. Merci.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 77 est adopté.

Circulation des piétons

Article 78.

M. Brassard: Alors, on ajoute le brigadier scolaire à l'agent de la paix pour autoriser à traverser une intersection en diagonale.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va, M. le député? Article 78, adopté?

• (21 h 40) •

M. Middlemiss: Oui, d'accord. Est-ce que je pourrais juste demander... Tantôt, c'était 439. L'article 440, c'était: «Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette ne peut porter un baladeur ou des écouteurs». Il y a quelqu'un qui a soulevé le problème des téléphones cellulaires. Vous n'avez pas jugé bon d'y apporter de changement?

(Consultation)

M. Brassard: Il y a des études en cours là-dessus. Pour le moment, en tout cas, jusqu'à ce qu'on ait en main ces études, on estime que c'est comparable au geste qui consiste à syntoniser ou à jouer après le poste de radio ou à celui d'un fumeur qui utilise son allume-cigarette. C'est un geste de même nature.

M. Middlemiss: Sauf que celui qui est au téléphone, des fois, s'il doit penser — c'est vrai qu'on peut mâcher de la gomme puis marcher en même temps, là, mais...

M. Brassard: C'est possible. Pour le moment, il n'y a pas d'étude scientifique documentée qui nous permet de conclure que c'est vraiment un geste, une action qui comporte des risques. Il y a des études qui sont en cours. Alors, il ne nous apparaît pas, pour le moment, opportun — c'est prématuré — de légiférer. On va attendre d'avoir des études scientifiques documentées là-dessus.

Dispositions applicables à certains véhicules

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 79.

(Consultation)

M. Brassard: C'est exact. Il suffit de lire la note explicative, là, pour comprendre.

M. Morin (Dubuc): Puis comprendre les avocats qui l'ont écrit.

M. Brassard: Oui. «Tout conducteur doit se conformer à cette exigence», ça a une plus grande portée que «le conducteur de ce véhicule hors normes doit se conformer à cette exigence». Le texte actuel, c'est «le

conducteur, au moment de l'arrestation ou de l'immobilisation du véhicule». Il peut arriver, puisqu'il s'agit de véhicule hors normes, qu'un autre conducteur vienne le récupérer. Cet autre conducteur là, il va être compris. «Tout conducteur doit se conformer à cette exigence.»

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

M. Morin (Dubuc): Mme la Présidente, vous permettez que... Il s'agit là, bien sûr... On a voulu quand même élargir puis éviter des vides, mais il n'en demeure pas moins un fait que, comme l'article 468 comme tel fait référence beaucoup plus au véhicule hors normes...

M. Brassard: Oui.

M. Morin (Dubuc): ...qu'au conducteur, alors, lorsque, dans le deuxième alinéa, on fait référence au conducteur, je pense que le conducteur pourrait implicitement comprendre tout conducteur devant conduire le véhicule hors normes. Donc, la précision qu'on apporte là, c'est pour rendre plus hermétique, mais c'est presque un abus. Mais je ne voterai pas contre, M. le ministre, soyez...

M. Brassard: Ouf!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 79 est adopté?

M. Brassard: Même chose pour l'article 80, même remarques du député de Dubuc, je suppose?

M. Morin (Dubuc): Idem.

M. Brassard: Idem.

La Présidente (Mme Bélanger): Idem. Alors, 80 est adopté. Article 81.

M. Middlemiss: Il commence à en abuser, là.

M. Brassard: Le feu jaune peut remplacer le drapeau rouge.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est des pratiques qui se font à d'autres endroits ou est-ce qu'on est en train d'innover?

M. Brassard: Dans d'autres provinces ou États?

M. Middlemiss: Oui. Est-ce qu'on est les premiers à faire ça ou on est en train de s'ajuster à des normes à d'autres endroits?

M. Brassard: On n'innoverait pas. On n'innoverait pas.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 81 est adopté?

M. Middlemiss: Non.

M. Brassard: On innove. Oh! Pardon. Excusez-moi. Il semblerait qu'on innove. Ce n'est pas interdit d'innover.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: C'est quoi, la raison pour laquelle on peut le remplacer? Il doit y avoir une raison qu'on... C'est pour des raisons partisanes? Ha, ha, ha!

M. Brassard: Bon. Ce qu'on me dit, c'est qu'à la suite de requêtes des transporteurs qui... L'article, évidemment, les obligeait à avoir un drapeau rouge puis un feu rouge pour la nuit. Alors, ils ont demandé si ce n'était pas possible de remplacer ces deux éléments-là par un feu jaune. Alors, le feu jaune remplacera à la fois le feu rouge et le drapeau rouge. Alors, on répond à une requête, là — ça simplifie les choses — des transporteurs.

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

M. Middlemiss: Oui. Le rouge, c'était pour exprimer un certain danger, parce qu'il y a une différence entre rouge, jaune et vert. Et le fait de mettre ça jaune, est-ce que ça ne réduit pas... En d'autres mots, ça ne donne pas l'impression que le danger est aussi grand, là. Il y a certainement comme un signal. C'est que, si on l'avait rouge...

M. Brassard: Ce n'est pas la même couleur, disons.

M. Middlemiss: Ça, je l'ai réalisé. Ha, ha, ha!

M. Brassard: Ha, ha, ha! Ce n'est pas la même couleur, mais je ne pense pas que... Enfin, ça ne comporte pas de risque.

M. Middlemiss: Ah! C'est pivotant.

M. Brassard: C'est le feu jaune pivotant.

M. Middlemiss: Ah! Oui. On dit «un feu jaune». C'est un feu jaune un peu comme à l'arrière d'une remorque qui tire de l'équipement, qui est nécessaire, là?

M. Brassard: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 81? Article 82.

M. Brassard: Alors, c'est encore la même chose que tantôt, là. On remplace «le conducteur» par «tout conducteur». Plus englobant, tout en tenant compte des remarques du député de Dubuc.

• (21 h 50) •

La Présidente (Mme Bélanger): Article 82, adopté? Article 83.

M. Brassard: Donc, on remplace le 1^o qui dit: «La chaussée comporte des voies cyclables aménagées par la personne responsable de l'entretien du chemin.» Ça, c'est remplacé par: «Il emprunte une voie cyclable protégée de la chaussée par un aménagement destiné à éviter le passage de la chaussée à la voie cyclable...»

La Présidente (Mme Bélanger): À la voie cyclable.

M. Brassard: ...et inversement, ou ayant cet effet.» Donc, l'aménagement destiné, on dit que ça peut être une barrière ou des bordures en béton pour empêcher le cycliste de passer à la voie réservée aux véhicules routiers. Voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 83? M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: Qu'est-ce qui arrive lorsqu'il y a des pistes cyclables où il n'y a rien, où c'est juste une ligne blanche? Et je pense qu'on fait ça sur l'accotement des routes.

M. Brassard: Mais là, à 491, il s'agit de chemins publics. La vitesse est de plus de 50 km, ce qui n'est pas le cas des rues des villes.

M. Middlemiss: Sur une piste cyclable comme ça, si une personne se fait frapper par une bicyclette, est-ce qu'elle est couverte par la Société de l'assurance automobile?

M. Brassard: Quand ça implique... S'il n'y a pas d'automobile impliquée?

M. Middlemiss: Non, non. Si c'est une bicyclette. Si c'est un cycliste.

M. Brassard: Il n'y a pas d'automobile impliquée?

M. Middlemiss: Non.

M. Brassard: Non, non. Le régime d'assurance n'est en vigueur que dans les cas d'accidents où il y a implication d'un véhicule automobile.

M. Middlemiss: Mais, si, par exemple, la piste cyclable, la responsabilité du ministère, et pour encourager les gens à faire du cyclisme, de quelle façon, si une

personne... Autrement, on dit: Le piéton n'a pas d'affaire là.

M. Brassard: Bien, normalement, non. Il n'a pas d'affaire là.

M. Middlemiss: S'il se fait frapper par un cycliste, ça veut dire qu'il n'a pas d'affaire là, donc c'est son problème?

M. Brassard: C'est une piste cyclable. Non, le régime d'assurance ne joue pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 83, adopté.

Dispositions relatives à l'usage des chemins publics

Article 84. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, le défaut, souvent, d'enlever ces matières, glace, neige, est parfois à l'origine d'accidents. Alors, on le modifie pour que ce soit clair que «nul ne peut jeter, déposer, lancer, ni laisser se détacher du véhicule qu'il conduit, ni permettre que soit jeté, déposé ou lancé de la neige, de la glace ou une matière quelconque sur un chemin public».

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 84, M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Bon. Est-ce que c'est un peu ça que les camionneurs avaient indiqué, que, des fois, ce n'est pas sécuritaire d'arrêter... Il y a certainement certains endroits où ils peuvent arrêter, et ils disaient que «le fardeau qui incomberait aux transporteurs et les risques que cela comporte pour les travailleurs commandent l'ouverture à la possibilité d'invoquer des moyens de défense raisonnables». C'est parce que ce n'est pas partout que c'est sage d'arrêter sur le bord de la route, parce que, s'il faut monter en haut pour déneiger, il y a des endroits qui sont propices, comme les haltes routières probablement, ou des choses comme ça, ou les endroits d'inspection. Parce que, ça, des fois, ça serait risqué, tenter de le faire sur le bord de la route. Mais, s'ils se font arrêter par les... Il n'y a pas moyen de répondre à ça, probablement, hein?

M. Brassard: Encore là, je pense qu'il faut faire appel au bon sens des agents de la paix. Il est difficile de tout prévoir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 84?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 84, adopté.

Dispositions pénales

Article 85.

M. Brassard: On ajuste les amendes; 85, 86 et 87, c'est des ajustements d'amendes. Un conducteur qui suit de trop près un autre véhicule...

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai déjà eu un ticket pour ça.

M. Brassard: ...actuellement de 30 \$; maintenant, vous allez payer 100 \$, madame. L'utilisation...

M. Middlemiss: L'utilisation abusive du klaxon.

M. Brassard: Même chose pour l'immobilisation d'un véhicule dans un espace réservé à l'usage exclusif des personnes handicapées, portée à 100 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que ça va? Articles 85, 86, vous avez dit, M. le ministre?

M. Brassard: Oui. Bien, 86, c'est une modification de concordance avec 506.

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

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

M. Brassard: Et 86 aussi, c'est une modification de...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Les articles 85 et 86 sont adoptés.

Utilisation de certains véhicules automobiles

Points d'inaptitude

Article 87.

M. Brassard: Article 87. Alors, on abroge les dispositions concernant le système de points d'inaptitude pour les transporteurs, système qui est remplacé par l'introduction du programme d'entretien préventif et de la cote de sécurité des transporteurs.

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

M. Middlemiss: Tout est abrogé.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est correct, l'article 87?

• (22 heures) •

M. Brassard: On va remplacer ça par un système de cote de sécurité des transporteurs, cote de sécurité qui va tenir compte des infractions et des accidents. Alors, à partir du dossier d'infractions et d'accidents d'un transporteur, on va lui donner une cote de sécurité. Alors, quand la cote sera mauvaise, bien là, ça voudra dire qu'il devra être objet de surveillance, d'inspections et de vérifications, parce qu'il commence à avoir des problèmes et à comporter des risques pour la sécurité.

Un bon transporteur qui a un dossier presque vierge en matière d'infractions et d'accidents, très peu d'accidents, très peu d'infractions, donc il va avoir une bonne cote. À ce moment-là, ça veut dire que c'est un transporteur qui est à la fois prudent et respectueux de la sécurité, qui fait l'inspection mécanique de ses véhicules, qui voit à ce que ses véhicules soient en bonne condition, en bon état. C'est comme ça qu'on va fonctionner à l'avenir plutôt que par un système de points d'inaptitude qui était compliqué puis, au fond, finalement n'atteignait pas les buts qu'on visait.

M. Middlemiss: Le programme d'entretien préventif et la cote de sécurité, est-ce que c'est quelque chose... Les modalités, c'est quelque chose que vous avez ou que vous êtes en train de préparer et que vous allez faire en discussion avec l'Association du camionnage?

M. Brassard: Oui. On est déjà passablement avancé là-dessus.

M. Middlemiss: Est-ce qu'ils sont impliqués dans... Il y avait d'autres préoccupations qu'ils avaient aussi, hein? C'est l'harmonisation. Je sais qu'on ne peut pas, nous autres... On peut établir, mais il y a peut-être d'autres... de la même façon qu'on fait dans d'autres provinces ou dans d'autres États, hein?

M. Brassard: Oui. Ça aussi, c'est important, puis il y a un bon travail. On est assez avancé là-dessus, en termes d'harmonisation, pour ce qui est des dimensions et des charges. Ça a progressé considérablement.

M. Gagnon: Mme la Présidente.

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

M. Gagnon: À quel endroit on le retrouve, le programme d'entretien préventif?

M. Brassard: Plus loin.

M. Gagnon: On l'a plus loin?

M. Brassard: Oui, à 94.

M. Gagnon: On va le passer?

M. Brassard: Oui.

M. Gagnon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 87?

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 87, adopté.

Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises

Champ d'application

J'appelle 88. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, l'article... «La Société peut, sur approbation du ministre des Transports, conclure avec tout ministère ou organisme désigné par le gouvernement une entente en vue de l'application des lois suivantes: Loi sur le camionnage, Loi sur les explosifs», et on ajoute, à 2.1°, «Loi sur les forêts». C'est à la demande du ministère des Ressources naturelles, qui a déjà conclu des ententes avec la Société pour appliquer la loi sur les produits pétroliers. Le ministère, aussi, administre la Loi sur les forêts, donc il faut ajouter cette loi-là.

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

M. Middlemiss: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 88, adopté.

Contrôle sur route et en entreprise

L'article 89.

M. Brassard: C'est pour faire en sorte que les fonctionnaires, les fonctionnaires-cadres, en réalité, qui gèrent le travail des contrôleurs routiers soient aussi considérés comme des agents de la paix au même titre que les contrôleurs routiers. C'est ce que les contrôleurs routiers demandent. Donc, les chefs de service seront considérés comme agents de la paix. C'est un peu semblable à ce qui existe pour les agents de conservation de la faune. Les agents de conservation de la faune ont le titre d'agents de la paix, mais leurs chefs de service aussi, les cadres qui gèrent ce service-là également.

M. Middlemiss: Est-ce que c'est nécessaire dans l'exécution de leur travail ou si c'est juste parce qu'ils veulent être dans la même catégorie? Parce que ça leur donne des pouvoirs, ça. Puis est-ce qu'ils ont réellement besoin de ces pouvoirs-là?

M. Brassard: Oui, mais ça permet aussi à ceux qui gèrent, qui font de la gestion, parfois, à l'occasion, de faire de la route. Donc, ça crée une meilleure dynamique, une meilleure synergie entre les contrôleurs routiers et les gestionnaires, les cadres du service. C'est les contrôleurs routiers qui ont demandé ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de D'Arcy-McGee.

M. Bergman: M. le ministre, est-ce que vous pouvez définir les mots «peace officer»?

M. Brassard: «Agent de la paix»?

M. Bergman: Oui. Il semble que vous donnez des pouvoirs à trop de personnes, à chaque fonctionnaire. Les pouvoirs...

M. Brassard: Non, pas à chaque fonctionnaire. «Le fonctionnaire qui gère directement le travail d'une telle personne», c'est-à-dire le contrôleur routier.

M. Bergman: Mais il semble...

M. Brassard: Uniquement le service de contrôleurs routiers. Ça veut dire quoi comme nombre de personnes?

M. Middlemiss: Combien de personnes?

Une voix: Des contrôleurs routiers?

M. Bergman: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Cent quarante-quatre.

M. Brassard: Non, non, les gestionnaires. Il y a à peu près 200 contrôleurs routiers. Ça implique 20 à 25 personnes. Une vingtaine. C'est ça, une vingtaine.

(Consultation)

M. Brassard: Oui, oui, parfois, quand il y a une surcharge de travail, alors, cette vingtaine de personnes là qui sont des cadres, des gestionnaires, bien, elles peuvent donner un coup de main. Actuellement, ce n'est pas le cas. Ça rend le travail plus efficace.

M. Bergman: Mme la Présidente, est-ce qu'il y a un entraînement spécial pour être un agent de la paix? Est-ce qu'on doit avoir un entraînement spécial?

M. Brassard: Oui. Tout à fait, oui. Il y a une formation spéciale.

M. Bergman: Alors, il me semble, Mme la Présidente, que, s'il y a seulement 20 autres personnes qui sont impliquées et qui doivent subir le même entraînement, on peut les appeler agents de la paix. Mais, si vous leur donnez les mêmes pouvoirs qu'aux agents de la paix sans avoir l'entraînement, c'est une lacune dans la loi.

M. Brassard: Ils l'ont, la formation.

M. Middlemiss: Ils l'ont déjà.

Des voix: Ils gèrent le service.

M. Brassard: Ils gèrent le service. Ils l'ont, la formation. Ils l'ont, la formation, sauf que la loi ne donnait le statut d'agent de la paix qu'aux contrôleurs routiers comme tels.

Une voix: Sur la route.

M. Brassard: Oui, ceux qui font de la route, ceux qui font la surveillance de la route. Alors donc, ce n'est pas parce que les gestionnaires n'avaient pas la formation; ils l'ont, la formation. Mais ils n'avaient pas le statut en vertu de la loi. On leur confère le statut.

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

M. Middlemiss: O.K. Ces gens-là, ils ont eu la formation. Est-ce que c'est des anciens routiers?

M. Brassard: Non, non. Ils ont la formation, certain, ils gèrent le service.

M. Middlemiss: Non, non, d'accord. Bien oui, mais ils ont eu la formation où? Sur le tas? Ou est-ce que c'est des anciens...

M. Brassard: Une formation qui est donnée par la Société.

M. Middlemiss: C'est une formation, un cours spécial qui est donné par la Société, le ministère, donc tous les...

M. Brassard: La Société.

M. Middlemiss: Est-ce qu'il y en a, de ces gens-là qui sont des fonctionnaires qui gèrent directement et qui étaient déjà des gens qui étaient sur la route, qui étaient des inspecteurs?

M. Brassard: Bien oui, c'est sûr. Il y a eu des promotions.

M. Middlemiss: C'est des anciens policiers.

M. Brassard: Des promotions ou des anciens contrôleurs routiers qui deviennent gestionnaires. Mais, en devenant gestionnaires, ils perdent leur statut d'agent de la paix. Alors, ce n'est pas une question de formation.

M. Middlemiss: O.K. Est-ce que le statut d'agent de la paix va leur donner plus d'argent ou les salaires vont être les mêmes?

M. Brassard: Non, non. Ça ne donne pas plus d'argent, ça.

M. Middlemiss: Il n'y a aucun avantage. Ça ne donne rien, sauf qu'ils peuvent aller sur la route. C'est tout, ça, là.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: C'est tout, c'est certain, là?

Des voix: Plus de polyvalence.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: Non, non. Ça, je n'ai aucune objection à la polyvalence. Je veux juste... Parce que, des fois, ça commence avec ça puis ça finit que ça coûte plus cher.

Une voix: La polyvalence, ça paie, aussi.

M. Middlemiss: Oui. C'est ça, là.

Une voix: C'est des gens...

M. Middlemiss: Bien, il me semble que c'est une des choses dont il faut s'assurer, que, si c'est juste un titre ou pour leur permettre de...

M. Brassard: Agent de la paix? Bien, ce n'est pas un titre, premièrement.

M. Middlemiss: Non, non. C'est juste...

M. Brassard: Ça donne des pouvoirs, ça confère des pouvoirs.

M. Middlemiss: Ça donne des pouvoirs à un agent de la paix d'aller sur la route, mais en autant qu'il n'exige pas...

M. Brassard: Bien oui! Tout à fait. C'est un statut légal bien précis que celui d'agent de la paix.

M. Middlemiss: Mais ça n'implique pas de coûts additionnels ou de choses comme ça.

M. Brassard: Non.

M. Middlemiss: Ou de bénéfiques. C'est bien.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 89 est adopté. J'appelle 90.

M. Brassard: En fait, il s'agit de prévoir la possibilité, pour la Société, de nommer, le cas échéant, des mandataires pour agir à titre d'inspecteurs en entreprise.

Une voix: «Contrôle en entreprise», c'est pour quoi, ça?

● (22 h 10) ●

M. Brassard: On prévoit. La mise en place du programme d'entretien préventif, avec la cote de sécurité, va probablement faire naître un besoin, à la Société, d'un plus grand nombre d'inspecteurs. Alors, il se peut qu'il y ait manque d'effectif à la Société. On veut avoir la possibilité... Le fera-t-on? Ça reste à voir, mais au moins on aura la possibilité dans la loi de désigner ou de nommer des personnes qui ne sont pas nécessairement des employés du ministère pour faire l'inspection en entreprise.

Une voix: C'est des mandataires.

M. Brassard: Oui, c'est des mandataires. C'est ça.

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

M. Middlemiss: Oui. Ces personnes-là, elles seraient où? Quelle sorte de personnes... Ça, c'est des gens qui travaillent à quel genre de travail présentement?

M. Brassard: Pour l'inspection en entreprise?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Ils vont chez les transporteurs publics surtout. C'est ça.

M. Middlemiss: Les mandataires, là, est-ce qu'il y en a, des gens dont vous pouvez dire où on irait chercher ces mandataires-là qui agirait? Ils font quoi, ces gens-là, aujourd'hui?

M. Brassard: Probablement qu'on procéderait par appel d'offres pour... Oui, par appel d'offres. Donc, ça pourrait être des firmes qui offriraient leurs services. Ça pourrait être des firmes.

Une voix: La vérification...

M. Brassard: Oui.

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

M. Gagnon: Est-ce que cet article-là pourrait donner l'ouverture à donner de la sous-traitance à des agences privées?

M. Brassard: Il s'agit vraiment d'inspections en entreprise, hein, c'est vraiment spécifique à ça, l'inspection en entreprise pour vérifier si ceux-ci, les transporteurs, se conforment à l'ensemble des obligations auxquelles ils sont assujettis. Il y a des obligations en matière de vérification mécanique, mais il y a d'autres types d'obligations aussi. Les heures de travail des conducteurs, par exemple, des registres, tout ça, ça fait partie des vérifications possibles.

M. Gagnon: Votre réponse est non, mais l'explication est oui.

M. Brassard: La section II. À partir de 519.15, vous avez toute la série d'obligations du transporteur: registre de vérification, tenue de registres, remise en circulation, réparations nécessaires, etc. C'est cet ensemble d'obligations qui peuvent faire l'objet d'une vérification. C'est ce qu'on appelle l'«inspection en entreprise». Ce n'est pas uniquement et exclusivement mécanique, c'est aussi mécanique, pas exclusivement mécanique; vérifier les registres en particulier.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour 90?

M. Gagnon: Mais l'explication que vous avez donnée irait dans le sens...

M. Brassard: C'est clair qu'actuellement c'est du personnel de la Société qui fait ça.

M. Gagnon: Oui.

M. Brassard: Ils vont continuer de le faire.

M. Gagnon: Oui.

M. Brassard: Mais, avec ce qu'on envisage de faire, l'implantation de la cote de sécurité, le système de vérification mécanique préventive...

M. Gagnon: Oui. C'est ça.

M. Brassard: ...il est envisageable qu'on ait besoin de plus d'effectif ou de monde pour faire cette inspection en entreprise.

M. Gagnon: Bien, quand je le lis, vous distinguez le personnel habituel de la Société des personnes nommées.

M. Brassard: Oui.

M. Gagnon: Quand je lis «ou nommer des personnes», ça peut aussi bien être. .

M. Brassard: Des firmes.

M. Gagnon: ...des firmes, c'est ça...

M. Brassard: Oui, tout à fait.

M. Gagnon: ...des personnes morales...

M. Brassard: Oui.

M. Gagnon: ...ou des. . C'est pour ça que je disais: Ça peut donner l'ouverture à des contrats de sous-traitance à des agences privées.

M. Brassard: Bien, oui, ça s'appelle comme ça, effectivement.

M. Gagnon: O.K. C'est beau.

M. Middlemiss: Mme la Présidente, les coûts additionnels, est-ce que ça va être absorbé par les compagnies de...

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Vous prévoyez peut-être avoir besoin d'un mandataire, donc ça veut dire qu'il y a une augmentation des besoins, donc augmentation des dépenses. Est-ce que ça va être chargé aux firmes de camionnage dont vous faites l'inspecteur?

M. Brassard: Pour le moment, là, ce n'est pas le cas. Pour le moment, c'est la SAAQ qui paie. Actuellement, dans le système actuel, il y en a 25 à la SAAQ, des inspecteurs qui sont employés de la SAAQ. Ils font 2 000 inspections par année. Il y a 48 000 transporteurs, au Québec, de toutes les catégories, des gros, des petits; 48 000. Ils en font 2 000, inspections, et ils sont 25. Alors, éventuellement, si on est appelé à augmenter le nombre d'inspections, il va falloir constater que 25, c'est insuffisant puis en ajouter. Ça va entraîner des coûts. Il y a des discussions actuellement avec les associations de transporteurs mais aussi avec les autres provinces pour éviter qu'on fasse bande à part, pour faire en sorte qu'on en arrive possiblement à partager les coûts, à faire participer les transporteurs aux coûts de ces opérations. Mais on n'en est pas encore là. On n'est pas rendu là. Mais la possibilité est là avec cet amendement-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Middlemiss: Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 90 est adopté.

Vérification mécanique des véhicules et programme d'entretien préventif

J'appelle 91.

M. Brassard: Alors, là, on y entre. C'est la vérification mécanique des véhicules et le programme d'entretien préventif. Modification de concordance.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 91, adopté. M. Gagnon...

M. Brassard: Voulez-vous un petit cinq minutes, madame?

M. Middlemiss: Oui.

M. Brassard: Voulez-vous un petit cinq minutes?

M. Middlemiss: Un petit cinq minutes, ça ferait du bien.

M. Brassard: Voulez-vous un petit cinq minutes?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. On suspend cinq minutes.

(Suspension de la séance à 22 h 17)

(Reprise à 22 h 25)

Le Président (M. Gagnon): Nous recommandons. Nous sommes à l'article 92. Nous avons un amendement à l'article 92.

M. Brassard: Alors, on supprime, à l'article 5, les mots «servant principalement à un transport de biens et», ce qui veut dire «les véhicules dont la masse nette»... Et puis surtout, aussi, à 92, on introduit, à la première ligne, après «les véhicules routiers suivants», «, sous réserve de l'article 543.2,». L'article 543.2 traite du programme d'entretien préventif. Alors donc, il y aura dorénavant dans le Code un choix: ou c'est le programme de vérification mécanique qu'on retrouve à 521 ou alors l'autre choix pour les transporteurs, c'est de se donner un programme d'entretien préventif. Si tel est le cas, à ce moment-là, ils seront exemptés du programme de vérification mécanique.

Je vous signale qu'il y a actuellement plusieurs centaines de transporteurs, 450 transporteurs qui, de façon expérimentale, appliquent un programme d'entretien préventif. Ça va très bien. C'est cette expérience-là d'ailleurs qui a permis à la Société de vraiment bien cerner ce programme et en même temps, forcément aussi, par le fait même, de concevoir et de rédiger les

amendements au Code sur cette question-là. L'objectif, évidemment, c'est de faire en sorte que le transporteur se soucie à l'année longue d'avoir des véhicules en bon état et non pas uniquement au moment d'une vérification mécanique annuelle; tout le temps. C'est ça, l'esprit du programme d'entretien préventif; c'est de faire en sorte que les véhicules du transporteur soient constamment, tout le temps en bonne condition mécanique. Sur le plan de la sécurité routière, je pense que tout le monde conviendra que c'est pas mal mieux comme ça. Ça avait été d'ailleurs mis en lumière par le coroner dans l'accident de Charlevoix, encore une fois, qui disait qu'il avait constaté que la vérification mécanique prévue à 521 avait eu lieu, mais, au moment de l'accident, le constat était clair, c'était sans ambiguïté, le véhicule était en très mauvais état mécanique. Pourtant, il y avait eu vérification. Alors donc, c'est ça, l'esprit de...

Maintenant, les transporteurs vont pouvoir — évidemment en respectant un certain nombre de règles — choisir de se doter ou de mettre en oeuvre dans leur entreprise le programme d'entretien préventif. Alors donc, c'est l'option qu'on offre.

Le Président (M. Gagnon): O.K. Ça fait que l'amendement est adopté...

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): ...et l'article 92, tel qu'amendé, est adopté. L'article 93.

M. Brassard: On enlève «et un agent de la paix». Il faut en aviser la Société. Ce n'est plus utile d'aviser un agent de la paix.

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

M. Middlemiss: Oui. C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): Ça va? Adopté. J'appelle l'article 94.

M. Brassard: Alors, là, c'est le programme d'entretien préventif.

Le Président (M. Gagnon): C'est la substance.

M. Brassard: C'est un peu ce dont je parlais tantôt.

Le Président (M. Gagnon): Je pense qu'il serait dans l'ordre d'y aller d'abord avec l'article 543.2.

● (22 h 30) ●

M. Brassard: Oui. Alors, le transporteur fait la demande pour pouvoir... Maintenant que l'option est possible — on a amendé 521 — alors, le propriétaire demande à la Société une reconnaissance de son programme d'entretien préventif qui tient lieu de vérification

mécanique, à condition évidemment que le programme réponde, cela va de soi, à un certain nombre de normes minimales qui sont prévues par règlement. Ces normes portent sur les composantes du véhicule, le lieu, la fréquence des entretiens, tenue de dossiers, qualification des mécaniciens. Quand on respecte ces normes-là, la Société agréée, reconnaît le programme et l'entreprise ou le transporteur, à partir de ce moment-là, n'est plus tenu de respecter la vérification mécanique, tel que prévue à 521.

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

M. Middlemiss: Oui. On parle de vérification mécanique périodique. C'est quoi, l'espace de temps? Qu'est-ce que ça veut dire, «périodique»? C'est quoi?

M. Brassard: Où voyez-vous ça, «vérification périodique»?

M. Middlemiss: Dans les notes explicatives: «Le projet de loi propose aux entreprises dont les véhicules sont soumis à la vérification mécanique périodique...»

M. Brassard: Oui. La vérification mécanique périodique...

M. Middlemiss: Périodique.

M. Brassard: ...c'est celle qui est prévue à 521.

M. Middlemiss: O.K. Quelle était la fréquence de celle-là?

M. Brassard: Annuelle.

M. Middlemiss: Annuelle, O.K. Est-ce que, dans le programme préventif, ça va être la même période ou est-ce que ça va être laissé un peu plus à...

(Consultation)

M. Brassard: Au moins à tous les trois mois, la fréquence des entretiens, et la remorque, au moins tous les quatre mois. C'est ça qui est actuellement dans le programme expérimental. Dans le programme expérimental qui est en cours auprès d'un peu plus de 400 entreprises, c'est comme ça qu'ils fonctionnent. Alors, ils font une vérification mécanique des camions, par exemple, au moins tous les trois mois; les remorques, tous les quatre mois.

M. Middlemiss: Présentement, est-ce qu'il y a quelqu'un qui fait un genre de surveillance?

M. Brassard: Oui. C'est les directions régionales de la Société qui gèrent ce projet-là, ou ce programme expérimental là.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que 543.2 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, oui, ça va.

Le Président (M. Gagnon): O.K., adopté. J'appelle 543.3.

M. Brassard: Alors donc, comme on le disait dans 543.2, il faut être reconnu par la Société. Comment obtenir cette reconnaissance? Bien, il faut fournir et des renseignements et des documents prévus par règlement et payer aussi les frais fixés par règlement. Alors, vous avez les principaux renseignements qui sont demandés, dans la note explicative.

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

M. Brassard: Je vous signale...

Le Président (M. Gagnon): Non?

M. Brassard: ...le point 4, entre autres, concernant les mécaniciens: les noms des mécaniciens, la qualification des mécaniciens, les types de véhicules, bon. À partir de ces renseignements, la Société accorde ou reconnaît le programme.

Le Président (M. Gagnon): Ça vous convient?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 543.3 est adopté? Adopté. Maintenant, 543.4. M. le ministre.

M. Brassard: Alors là, la reconnaissance prend la forme d'un certificat de reconnaissance délivré par la Société et contenant un certain nombre de renseignements prévus par règlement — mais vous en avez un certain nombre dans la note explicative — certificat qu'il doit afficher.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Pontiac, ça vous convient?

M. Middlemiss: Si madame est prête, elle peut bien l'adopter comme elle veut de son côté, mais, de ce côté-ci aussi, il faut...

(Consultation)

Le Président (M. Gagnon): Ça vous convient?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Maintenant, 543.5. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, il y a une vignette qui est apposée sur chacun des véhicules routiers qui est visé par le programme. Tout ça est prévu par règlement aussi.

Le Président (M. Gagnon): Pas de commentaires?

M. Brassard: Vignette numéro avec un «P» pour programme d'entretien préventif.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Maintenant, 543.6.

M. Brassard: C'est l'interdiction, évidemment, de recourir à la vignette s'il n'y a pas de certificat de reconnaissance, forcément. Logique.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que ça convient? Oui. L'article 543.6 est adopté. Maintenant, 543.7.

M. Brassard: Alors, à partir du moment où il y a un programme d'entretien préventif qui est implanté dans une entreprise, chez un transporteur public, bien, il y a des dossiers qui doivent être ouverts et tenus, des dossiers d'entretien préventif. Tout cela est prévu par règlement quant à la forme, au contenu et aux règles. On vous en donne une bonne indication dans la note explicative, puisque il y a... À partir, toujours, du programme expérimental en cours auprès de 400... on a pu ainsi, là, déterminer ce qu'on doit retrouver pour chaque véhicule, dans le dossier de chaque véhicule. Vous avez ça. Je ne vous lirai pas ça, je prendrais du temps pour rien. Tout le monde sait lire.

Le Président (M. Gagnon): Moi, ça me convient. M. le député.

M. Gauvin: À 543.7, M. le ministre, le propriétaire doit tenir un dossier. Est-ce qu'il y a des catégories de permis ou de propriétaires ou de... C'est à titre expérimental depuis quelques mois, là. Est-ce qu'il y a des catégories de transporteurs?

M. Brassard: Tous les transporteurs qui sont soumis, en vertu du Code actuel, à la vérification mécanique, tous ces transporteurs-là sont en quelque sorte admissibles au programme d'entretien préventif.

Le Président (M. Gagnon): Ça fait que ça convient? Il est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Article 543.8. M. le ministre.

M. Brassard: Ça dit bien ce que ça veut dire. Il y a des normes minimales à respecter qui sont également prévues par règlement. Alors, c'est les lieux, la qualification des mécaniciens, les fréquences à respecter — on en parlait tantôt — fréquences concernant les véhicules lourds, les remorques, transport des personnes. Alors, dans le programme qui s'applique, puis ça va s'appliquer pour le programme, là, par la suite, on voit: les véhicules lourds, trois mois; quatre mois pour les remorques; trois mois pour le transport des personnes, donc les autobus.

Le Président (M. Gagnon): Des commentaires? Ça vous convient? L'article 543.8 est adopté. Article 543.9. M. le ministre.

M. Brassard: Le programme d'entretien préventif peut être exécuté par un tiers. Il y a des petits transporteurs qui n'ont pas les effectifs requis. Ils n'ont pas de mécaniciens, par exemple. Donc, ils pourront sous-traiter. Ils ne seront pas exclus du programme. Ils pourront s'inscrire au programme et avoir une attestation de reconnaissance, mais ils ne seront pas obligés pour ça d'embaucher des mécaniciens, par exemple, mais ils pourront sous-traiter.

M. Middlemiss: Il doit y avoir des exigences de la part des gens avec qui ils vont...

M. Brassard: Les mêmes exigences que pour les mécaniciens employés...

M. Middlemiss: Mêmes exigences. O.K. Mais, les gens qui vont le faire, est-ce que, eux, ils doivent avoir une certaine qualification, ainsi de suite?

M. Brassard: Absolument.

M. Middlemiss: O.K.

M. Brassard: Absolument.

Une voix: C'est les mêmes exigences...

M. Brassard: Les mêmes exigences qu'on vient de voir avant vont s'appliquer aux sous-traitants.

M. Middlemiss: Oui, c'est ça.

M. Brassard: Alors, si c'est des mécaniciens qui sont embauchés à l'externe, bien, il faudra que, dans les dossiers, on ait le nom, l'identité de ces mécaniciens, mais aussi leurs qualifications, leur expérience.

• (22 h 40) •

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Article 543.10.

M. Brassard: Bien, on peut le révoquer, ce certificat de reconnaissance là, il n'est pas éternel. Si, à la suite d'une inspection, on se rend compte que le programme d'entretien préventif, c'est de la frime, c'est bidon, il n'est pas vraiment respecté, alors on révoquera et, à ce moment-là, l'entreprise revient à 521, la vérification mécanique.

M. Gauvin: Je vais apporter un commentaire ici. La très grande majorité des transporteurs ou des gens impliqués avec des véhicules commerciaux sur les routes sont d'accord avec le programme d'entretien préventif. Ça va nous permettre, comme Québécois, de se faire une meilleure image...

M. Brassard: Absolument.

M. Gauvin: ...à l'étranger.

M. Brassard: Ça responsabilise le transporteur en même temps.

M. Gauvin: C'est pour ça qu'on demandait s'il y a des types de transporteurs. Si tout le monde se doit de se discipliner...

M. Brassard: Oui.

M. Gauvin: ...je pense qu'on va tous y gagner un jour.

M. Brassard: Tout à fait d'accord.

Le Président (M. Gagnon): Cet article est adopté?

M. Gauvin: Oui.

M. Brassard: Ça va avoir pour effet de responsabiliser davantage les transporteurs.

Le Président (M. Gagnon): Article 543.11. M. le ministre.

M. Brassard: Bon. Bien, s'il est fautif et s'il a vu sa reconnaissance, son certificat révoqué, bien, on peut lui pardonner et...

Le Président (M. Gagnon): Il peut se réhabiliter.

M. Brassard: ...il peut se réhabiliter, voilà, et redemander un nouveau certificat.

Une voix: ...

M. Brassard: Oui, tout à fait, en toute circonstance.

M. Middlerniss: Mais qu'est-ce qu'on va exiger de sa part? Est-ce qu'on va lui dire: Là, on va te donner une extension de six mois et, si vous manquez encore ou...

M. Brassard: Non, il n'y a pas de délai comme tel. Son certificat est révoqué.

M. Gauvin: Il va lui-même faire la démonstration auprès de la Société...

M. Brassard: Oui.

M. Gauvin: ...qu'il est en mesure de se conformer.

M. Brassard: Voilà, qu'il est en mesure de corriger les erreurs ou les fautes qu'on a constatées et qui ont entraîné sa révocation.

M. Middlemiss: Bien, une fois que c'est révoqué, il y a une période de temps. Qu'est-ce qu'il doit démontrer pour... De quelle façon il démontre que son comportement va être mieux? Qu'est-ce qu'on va exiger de lui pour faire la preuve?

M. Brassard: On n'exigera pas davantage que ce qu'on exige pour une première fois.

M. Gauvin: C'est-à-dire, il a été révoqué parce qu'en fait le système d'entretien préventif était non conforme. Il a été pris en défaut...

M. Brassard: Oui.

M. Gauvin: ...en conformité avec le programme d'entretien préventif. Il vient faire la démonstration qu'il a mis en place les éléments nécessaires pour être capable de répondre aux critères de la Société.

M. Brassard: La Société sait pourquoi elle l'a révoqué, son certificat. Il a été fautif pour telle ou telle raison, tel ou tel motif. Bien, s'il veut de nouveau avoir une attestation ou un certificat, là il faut qu'il fasse la démonstration qu'il a l'intention ferme et qu'il prend les moyens pour corriger les erreurs commises, les fautes commises, les lacunes.

Le Président (M. Gagnon): C'est beau?

M. Gauvin: Oui. On pourrait ajouter d'autres commentaires. Ce ne serait peut-être pas pertinent, mais, d'une région à l'autre au Québec, c'est susceptible d'avoir soit plus de souplesse, soit plus d'ouverture d'esprit, dépendamment des responsables.

M. Brassard: En principe, il ne faudrait pas qu'il y ait de distinctions ou de différences. J'ai de la misère à comprendre ce que vous dites.

M. Gauvin: Non. Ça va être plus clair. Dans les grandes régions urbaines, c'est plus difficile à suivre de près, à la trace, les gens identifiés comme susceptibles d'être irrespectueux ou d'avoir une facilité à être non conformes. Dans les régions moins peuplées, j'allais dire rurales, la surveillance est plus facile. Il y en a moins, c'est mieux connu, plus facile à identifier et parfois, même si ça n'en a pas l'air, plus surveillé. Mais je n'en fais pas un drame, là...

M. Brassard: Oui.

M. Gauvin: ...c'est ce qui ressort à l'occasion.

M. Brassard: Peut-être que, si c'est le cas, ça veut dire qu'on pourra remettre davantage de ressources en milieu urbain.

M. Gauvin: Mais je ne sais pas comment vous pourriez corriger ça, là, maintenant. Ça se véhicule beaucoup. Dans la grande région de Montréal, c'est beaucoup plus facile — et je pense que les gens de la Société sont en mesure de peut-être reconnaître ce que j'avance ou confirmer ce que j'avance — d'y échapper.

M. Brassard: Oui. Vous avez probablement raison. Ça veut dire, à ce moment-là, que ça doit entraîner à la Société non pas des changements aux normes puis aux exigences, mais des changements de stratégie en termes de stratégie de contrôle, avoir une stratégie de contrôle différente dans la région métropolitaine, par exemple, de celle en Abitibi. Alors, ce n'est pas les exigences qu'il faut, à mon avis, changer, c'est la stratégie de contrôle.

M. Gauvin: C'est pour ça que j'avance cette remarque-là avec suffisamment de prudence, à savoir que ce n'est probablement pas les personnes concernées à la vérification, à l'inspection ou au contrôle, c'est à cause du volume ou...

M. Brassard: C'est ça.

M. Gauvin: ...étant donné que c'est dans une grande région urbaine, du phénomène de non connu, moins connu.

M. Brassard: Ils en échappent plus facilement.

M. Gauvin: Oui.

M. Brassard: Oui, il faudra en tenir compte, de cette réalité-là, tout à fait.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Gauvin: Voulez-vous me permettre, juste pour compléter? Je pourrais vous donner un exemple: les transporteurs québécois qui passent à des postes de vérification dans les États américains, ou l'État où il y a une réglementation la plus suivie, l'État de New York. Si vous voulez voir des camionneurs québécois interceptés, et je ne dirais pas saisis, mais mis au rancart pour 48 heures, c'est des camionneurs québécois, en très grande majorité, qui viennent des grands centres urbains parce qu'il y avait eu négligence de programmes d'entretien, par rapport à d'autres régions. C'est très facile à... C'est un exemple flagrant. Excusez.

Le Président (M. Gagnon): M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: M. le ministre, je voudrais voir si je comprends bien comment ça va fonctionner. En vertu de l'article 543.4, une personne présente, un propriétaire présente son programme d'entretien et là il a un...

M. Brassard: Un certificat de reconnaissance.

M. Dion: ...certificat de reconnaissance. Arrive une situation où, lors d'une vérification, j'imagine...

M. Brassard: L'inspection.

M. Dion: ...on constate qu'on n'a pas suivi le programme. Donc, à ce moment-là, le certificat est révoqué...

M. Brassard: Peut être révoqué.

M. Dion: ...peut être, mettons qu'il l'est, il est révoqué. Alors, à ce moment-là, on retourne à l'article 543.4, et la personne représente un programme d'entretien. Comme c'est dit, «lorsque la Société constate que le programme du propriétaire répond aux normes minimales, elle lui délivre», la Société n'a pas le choix de ne pas le délivrer. Il représente le même programme qui était toujours bon et là la Société doit délivrer nécessairement le certificat, parce que, en fin de compte, la révocation ne porte pas sur le programme, elle porte sur le non-respect du programme. Dès qu'il présente son programme, la Société est obligée de lui donner un certificat.

M. Brassard: À quel article, vous dites, ça, là?

M. Dion: Je ne sais pas si je comprends bien.

M. Brassard: À quel article vous voyez ça?

M. Dion: Alors, à l'article 543.4, on dit: «La Société lui délivre.» Elle lui délivre un certificat de reconnaissance quand elle constate que le programme répond aux normes minimales.

M. Brassard: Oui.

M. Dion: Donc, c'est là que je vois la difficulté. C'est que, s'il est révoqué, ce n'est pas parce que le programme n'est pas correct, c'est parce qu'il n'est pas observé. Alors, il peut se représenter le lendemain et représenter exactement le même programme puis la Société n'a pas le choix de le refuser...

M. Brassard: Non...

M. Dion: ...parce que c'est marqué «elle lui délivre».

M. Brassard: ...543.11, c'est «peut», M. le député; 543.11, «peut».

Une voix: «Peut» pas «doit». Elle peut, ce n'est pas pareil.

Le Président (M. Gagnon): C'est le propriétaire qui peut.

M. Brassard: Oui, oui, c'est le propriétaire qui peut.

M. Dion: Non, c'est que le propriétaire peut présenter une demande. Et, si le propriétaire le présente, on retourne à 543.4, et là la Société lui délivre un certificat. «Lorsque la Société constate que le programme du propriétaire répond aux normes minimales, elle lui délivre un certificat.» Donc, elle n'a pas le choix.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que «constate» donne la discrétion nécessaire à la Société? C'est ça, sa question.

M. Dion: Parce que 543.4 ne donne pas de discrétion à la Société.

(Consultation)

M. Brassard: Tel que libellé, la Société n'est pas obligée de donner immédiatement le certificat.

• (22 h 50) •

M. Dion: Mais la compagnie peut forcer la Société, parce que c'est marqué: Elle lui délivre un certificat.» Si elle constate que c'est conforme aux normes minimales, elle lui délivre un certificat. Donc, elle n'a pas le choix de ne pas le délivrer. On ne dit pas: Elle peut délivrer le certificat.

M. Gauvin: M. le ministre, dans la vraie vie, on sait très bien que ce n'est pas comme ça, et ce n'est pas à la décharge de la Société. C'est que quelqu'un qui s'est vu révoquer son permis, par expérience, dans le passé, il doit se représenter à la commission. Ils ont son dossier. À partir des raisons pour lesquelles ils l'ont

révoqué, il doit faire la démonstration qu'il entend changer son programme de prévention, les personnes responsables, etc. C'est ce que j'en connais. Évidemment, ça, cette partie-là est peut-être moins inquiétante, parce qu'il y a des gens à la Société qui sont en mesure d'apporter, par expérience, justement, une attention à des dossiers... Les dossiers qui sont portés à leur attention à partir d'une procédure de révocation, c'est plus évident.

M. Brassard: Bien, c'es: un bon point, ça.

Le Président (M. Gagnon): Oui, il y a ouverture à mandamus.

M. Dion: C'est parce que la Société n'a aucune discrétion.

M. Brassard: Oui, oui. En cas de révocation de permis puis de nouvelle demande, il faudrait donner une marge à la Société pour que ce ne soit pas automatique, là, comme c'est le cas à 543.4.

M. Dion: Oui.

M. Brassard: À 543.4, là, pour une première fois, il faut respecter les normes. Le transporteur démontre qu'il respecte les normes. La Société délivre le certificat pour une première fois. Mais, quand il a été révoqué...

(Consultation)

M. Brassard: Bien, je n'ai pas de réponse, comme tel. Simplement que je dis que ce que le député de...

M. Dion: Saint-Hyacinthe.

M. Brassard: ...Saint-Hyacinthe apporte est pertinent.

M. Dion: Et, si, à l'article 543.11, on ajoutait que, dans ce cas, la Société peut, aux conditions qu'elle détermine, émettre de nouveaux certificats? En tout cas...

M. Brassard: Oui, bien, il faut y penser.

M. Pelletier: M. le Président...

Le Président (M. Gagnon): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier: ...est-ce qu'on ne doit pas comprendre que, s'il y a révocation, c'est parce qu'il y a un défaut dans l'entretien?

M. Brassard: Il y a non-respect d'un certain nombre de règles et exigences. C'est ça.

M. Pelletier: Dans le règlement, on dit que l'entretien doit être exécuté, là. Dans notre règlement antérieur, on mentionne que, lorsqu'il y a un défaut dans l'entretien, il faut que ça soit régularisé. Donc, si tu te fais rétrocéder ton permis, il faut, avant de reformuler une demande, que tu aies régularisé l'entretien.

(Consultation)

M. Gauvin: M. le ministre, je voudrais m'assurer...

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

M. Gauvin: ...que, suite à une révocation, la personne qui demande à nouveau de voir rétablir son permis, ce ne soient pas des exigences différentes de celles qui sont appliquées dans la vie de tous les jours des autres transporteurs. Si on ajoute «aux exigences que détermine la Société», est-ce que c'est les mêmes exigences qui étaient à l'occasion de la demande du permis original?

Le Président (M. Gagnon): C'est ça. Il faut que ce soit ciblé sur les défauts constatés.

M. Gauvin: Il ne faut pas que les exigences deviennent plus exigeantes suite à une révocation. Il faut que ça soit une règle qui s'applique de façon générale. C'est souhaitable, pour que tout le monde se reconnaisse. Parce que vous pouvez avoir le même mécanicien qui est autorisé à faire de la vérification, de l'entretien mécanique, qui va d'un établissement à l'autre; il faut qu'il travaille avec les mêmes règles, même critères.

M. Brassard: Ah oui! Ça, là-dessus, c'est clair. Les mêmes exigences en matière de vérification de l'article 543.3, ça va de soi.

M. Gauvin: Qu'a déterminées la Société, là. Il faut que ça soit les mêmes exigences qui sont connues et qui étaient connues...

M. Brassard: Si on ajoutait «conformément aux exigences de l'article 543.3 et autres conditions déterminées par la Société»...

M. Gauvin: Là, on se réfère...

M. Brassard: ...là, ça donnerait de la latitude. C'est un délinquant, là. Donc, la Société, avant de lui redonner une deuxième fois un certificat de reconnaissance, sans changer les exigences au point de vue de mécanique, puis tout ça, là, puis les registres, mais «autres conditions», ça peut être, par exemple, que la Société dise: Bon, bien, on va attendre trois mois, six mois avant de lui... Alors, si on ajoutait «autres conditions déterminées par la Société», là ça laisserait la marge de manoeuvre requise en cas de récidive.

Le Président (M. Gagnon): On va préparer le libellé.

M. Brassard: On va préparer l'amendement. On peut suspendre en attendant.

Le Président (M. Gagnon): O.K. Suspendu. Ça fait qu'on irait à 543.12. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, la note est bien claire. Les participants au programme d'entretien préventif peuvent conformer eux-mêmes les défauts mineurs qu'ils reçoivent suite à un contrôle sur route et les avis de 48 heures.

Le Président (M. Gagnon): Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest: Dans l'explication, on dit: Cependant, contrairement aux autovérificateurs, ils ne peuvent pas conformer les défauts majeurs. Est-ce qu'on a une idée c'est quoi, les défauts majeurs? Est-ce que c'est changer les freins ou si c'est changer un feu arrière ou le pare-choc?

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

Mme Charest: C'est quoi, la définition d'une défaut majeur?

M. Gauvin: Ils ont la liste. La Société a la liste de tout ce qui est considéré comme majeur sur le plan mécanique.

M. Brassard: C'est défini dans le règlement sur la vérification mécanique.

Mme Charest: O.K. C'est beau.

M. Brassard: Oui. Défauts majeurs et mineurs. Les défauts majeurs, c'est que ça entraîne des risques, en matière de sécurité, immédiats. Les freins, par exemple.

Mme Charest: Les freins... un mécanicien d'installer des freins neufs. Je ne suis pas sûre de la qualité du service, par exemple.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que 543.12 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): Oui. Adopté. Maintenant, 543.13. M. le ministre.

M. Brassard: Modification de concordance avec l'article 519.67 du Code, relatif aux contrôleurs routiers.

(Consultation)

Mme Charest: M. le Président, j'aurais une question.

Le Président (M. Gagnon): Mme la députée de Rimouski.

• (23 heures) •

Mme Charest: «La Société peut désigner tout membre de son personnel», je trouve ça un peu large. Parce que la Société a du personnel de tout ordre, là: elle a un avocat, elle a des ingénieurs, elle a des biomécaniciens, elle a des médecins, elle a... Vous savez...

Le Président (M. Gagnon): On suppose que, si elle veut être efficace, elle va nommer des personnes qui ont...

Mme Charest: Oui, mais ça ne fait rien. Le projet de loi dit: «La Société peut désigner tout membre de son personnel.»

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

Mme Charest: Parce que, pour agir à titre d'inspecteur en vérification mécanique, il doit sûrement y avoir au départ une formation en mécanique. Alors, «peut désigner tout membre de son personnel», c'est très large.

M. Gauvin: M. le ministre, c'est peut-être une question aussi pertinente, parce que «tout membre de son personnel», dans la vie de tous les jours, c'est le membre de son personnel qui a reçu la formation adéquate reconnue, mais là c'est pertinent, ce que madame dit. Est-ce que ça peut créer un problème d'interprétation? Parce que ce n'est pas toutes les personnes au service d'une entreprise qui sont autorisées par la Société à faire de l'inspection.

Le Président (M. Gagnon): C'est sa responsabilité.

M. Gauvin: Elles ont reçu la formation de la Société, normalement.

Mme Charest: Je le sais, qu'ils vont envoyer un mécanicien, mais, en réalité, le projet de loi, il n'est pas correct parce qu'il est trop large.

Le Président (M. Gagnon): M. le ministre, moi, je pense que, s'ils nomment quelqu'un qui n'a pas la compétence, ils entraînent leur responsabilité.

M. Brassard: À 519.67, on utilise la même expression concernant les contrôleurs routiers: «La Société peut désigner tout membre de son personnel pour agir à titre de contrôleur routier.»

Mme Charest: Tout à l'heure, j'y ai pensé aussi, puis je n'ai pas osé soulever la question. C'est depuis le début que ça m'agace que je trouve que c'est trop large pour les...

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

Mme Charest: Parce que la Société a 2 500 employés, là, je veux dire, mais elle n'a pas 2 500 mécaniciens, ça, c'est certain.

M. Middlemiss: Il y en a 20...

M. Brassard: Qui supervisent.

M. Middlemiss: ...qui supervisent, puis ces 20 là ont déjà la formation. On nous a dit tantôt qu'ils l'avaient, là.

Mme Charest: Oui. Ça, ça va.

M. Brassard: Ayant les qualifications requises.

M. Middlemiss: Ils avaient les qualifications. Ils avaient tout ça.

Mme Charest: C'est juste le libellé de l'article qui est très large.

Le Président (M. Gagnon): Ayant les qualifications requises.

Mme Charest: Oui. Ça pourrait être ça.

M. Gauvin: D'abord, il faut se comprendre. La Société, c'est la Société de l'assurance auto.

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

M. Gauvin: On se comprend. L'expression «la Société», c'est la Société de l'assurance auto.

Des voix: Oui.

M. Gauvin: «Tout membre de son personnel.» Je ne connais pas tout le monde de l'autre bord de la table. Je ne suis pas convaincu qu'ils auraient le goût d'aller faire ces inspections.

M. Brassard: Bien, moi, je n'aurais pas d'objection à ce qu'on ajoute, là, «tout membre de son personnel ayant la compétence requise pour agir à titre d'inspecteur en vérification mécanique». S'il ne l'a pas, la Société lui donnera la formation requise. Alors, préparez un amendement pour ajouter, après «tout membre de son personnel», «ayant la compétence requise».

Le Président (M. Gagnon): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier: M. le Président, M. le ministre, ça voudrait dire que la Société ne pourrait pas faire faire d'inspection par d'autres membres que son personnel?

M. Brassard: Ah oui, oui. Oui, oui, oui. On a vu tantôt qu'elle pouvait mandater. Elle peut utiliser des mandataires.

M. Pelletier: O.K. Merci.

Le Président (M. Gagnon): Ça fait qu'il est suspendu en attendant le libellé.

M. Brassard: C'est ça. D'ailleurs, l'article 94, là: ajouter, dans la troisième ligne de l'article 543.11, après le chiffre «543.3», les mots «et autres conditions que la Société détermine le cas échéant».

Le Président (M. Gagnon): Nous sommes revenus à 543.11. Est-il nécessaire de relire l'amendement? Ça va dans le sens des discussions de tantôt. Est-ce que l'amendement est adopté? M. le député de Pontiac?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Oui. Ça fait que 543.11, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 543.13 est suspendu momentanément. L'article 543.14.

M. Brassard: Ça décrit les pouvoirs des inspecteurs. C'est semblable à ce que le Code accorde aux contrôleurs routiers.

Le Président (M. Gagnon): M. le député d'Abitibi-Est.

M. Pelletier: M. le Président, lorsqu'on fait référence au registre d'entretien préventif...

M. Brassard: Oui.

M. Pelletier: ...ce registre-là peut être n'importe où, dans le camion ou dans l'atelier à 1 500 km? Ça ne fait pas de différence? On ne le spécifie à nulle part?

M. Brassard: C'est soit chez le transporteur ou chez le tiers, s'il a sous-traité avec quelqu'un d'autre. C'est là que le registre doit se trouver.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 543.14 est adopté? M. le député?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Oui. Il est adopté. L'article 543.15.

M. Brassard: Il faut qu'il s'identifie. Ça m'apparaît sauter aux yeux.

M. Middlemiss: Oui.

M. Gauvin: Voyez-vous, l'amendement que vous êtes en train de préparer a un rapport assez direct avec 543.15. «Un inspecteur en vérification mécanique doit s'identifier et exhiber un certificat délivré...» Bon. On vient de démontrer...

Le Président (M. Gagnon): Sa qualité d'inspecteur.

M. Gauvin: ...que ce n'est pas n'importe qui. Oui.

M. Brassard: Qui atteste sa qualité d'inspecteur en vérification mécanique...

M. Gauvin: C'est le personnel de...

M. Brassard: ...pas nécessairement sa compétence.

Une voix: Son statut d'inspecteur.

M. Brassard: C'est son statut d'inspecteur.

M. Gauvin: Mais, au moins, c'est quelqu'un d'identifié par la Société...

M. Brassard: Tout à fait.

M. Gauvin: ...en mesure de faire de l'inspection.

M. Middlemiss: C'est la Société qui atteste sa qualité.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 543.15 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Brassard: Voici l'amendement à...

Le Président (M. Gagnon): Nous revenons à l'article 543.13 qui avait été suspendu. Le libellé pour l'amendement serait comme ceci: Insérer, dans la deuxième ligne de l'article 543.13 et après le mot «personnel», les mots «ayant la compétence requise». Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Est-ce que l'article 543.13, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Adopté tel qu'amendé. Nous allons à 543.16. M. le ministre.

M. Brassard: Article 543.16. Alors, on ne doit pas entraver l'action de tout inspecteur ni le tromper ou refuser de lui fournir un renseignement. Bon.

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

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 94, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Maintenant, l'article 95.

M. Brassard: Alors, là, ce sont les amendes dans les cas de contravention aux dispositions relatives au programme d'entretien préventif. Ça varie de 100 \$ à 200 \$ pour les propriétaires autres que les transporteurs et de 300 \$ à 600 \$ pour les transporteurs.

M. Gauvin: Est-ce que ça a changé, ça, avec la préparation de ce projet de loi? C'est ce qu'on connaissait autrefois comme montants?

M. Brassard: Oui, il n'y a pas de différence majeure avec ce qui existait auparavant, ou dans le Code actuel.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 546.0.1 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 546.0.2, il serait adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté aussi. L'article 546.0.3 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 546.0.4 est-il adopté?

M. Gauvin: Attends un peu, là.

M. Brassard: Là, on monte à 2 000 \$...

M. Gauvin: Oui.

M. Brassard: ...parce que l'infraction fait référence à l'entrave à l'inspecteur. Alors là, c'est un peu plus grave.

Le Président (M. Gagnon): C'est la malice qui s'installe.

M. Brassard: Oui.

Une voix: Il faut lui donner une leçon. Ha, ha, ha!

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: ...bien rendu malicieux.

Le Président (M. Gagnon): L'article 546.0.4 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 95 dans son ensemble est adopté'

M. Middlemiss: Adopté.

Reconstruction des véhicules accidentés

Le Président (M. Gagnon): L'article 96, M. le ministre.

● (23 h 10) ●

M. Brassard: Oui. C'est pour effectuer l'expertise technique des véhicules reconstruits. Elle ne possède cependant pas le pouvoir de fixer des frais d'administration reliés à la nomination de ses mandataires. Alors, elle se le donne. Les frais seront exigés par règlement. Un pouvoir réglementaire pour déterminer les frais d'administration.

(Consultation)

M. Brassard: Véhicules reconstruits.

Le Président (M. Gagnon): L'article 96 est-il... Oui? M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Brassard: C'est à la suite de perte totale ou de...

Une voix: Je pensais que c'étaient des voitures des années cinquante, la récupération des morceaux...

M. Brassard: Non, non, ce n'est pas des véhicules de collection, là.

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

M. Gauvin: Suite aux véhicules reconstruits, l'inspection ne se fait qu'à des postes spécifiques de la Société?

M. Brassard: Oui.

M. Gauvin: Il n'y a pas de mandataire à ce niveau-là, je pense?

M. Brassard: Oui, il y en a.

M. Gauvin: Oui? Est-ce que les mandataires, c'est très répandu ou si c'est des mandataires particuliers?

M. Brassard: Il y en a une trentaine, me dit-on, 26 précisément, 26 mandataires concernant le contrôle des pertes totales.

Le Président (M. Gagnon): L'article 96 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Article 97, M. le ministre.

M. Brassard: Ça concerne les assureurs. Ils doivent aviser la Société de l'état d'un véhicule, dans le cas où ils acquièrent un véhicule accidenté.

M. Gauvin: Accidenté. De perte totale. Qui a déjà été déclaré perte totale. «C'est-tu» ça?

M. Brassard: Des ajustements sont prévus pour clarifier certaines dispositions pour s'assurer que les véhicules soient déclarés pertes totales non seulement par les assureurs, mais également par tous ceux qui sont dispensés de détenir un contrat d'assurance-responsabilité, tels certains propriétaires de parcs automobiles.

M. Gauvin: Ça, c'est l'explication, M. le ministre, que vous en donnez. Quand on lit le texte, là, à part l'explication que vous en donnez, les notes que vous avez, est-ce qu'on peut nous garantir que... Comme on comprend le texte, ça ne touche que les véhicules qui sont déclarés pertes totales et qui peuvent être reconstruits ou non, dont le risque qu'ils soient reconstruits, là... C'est pour ça qu'il faut qu'ils soient déclarés à la Société?

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

M. Gauvin: C'est parce que ce que j'avais cru comprendre quand le ministre a lu les premières explications, c'étaient les véhicules accidentés, de façon

générale. Si on lit le texte de loi, ma compréhension est à l'effet que ce n'est que les véhicules déclarés pertes totales qu'on peut reconstruire ou non.

M. Brassard: L'article se lirait comme suit, là, essayons de voir ce que ça dirait: «Tout assureur qui — là, on remplace «acquiert» par «indemnise le propriétaire» — indemnise le propriétaire d'un véhicule si accidenté qu'il ne peut être reconstruit ou qu'il doit être reconstruit pour circuler à nouveau doit, dès sa prise de possession, en aviser la Société et indiquer si le véhicule peut être reconstruit ou non.»

On ajoute un autre alinéa: «De plus, tout propriétaire d'un véhicule routier exempté par les articles 101 ou 102 — 101 ou 102, ça dit quoi?...

Une voix: De la Loi sur l'assurance automobile.

M. Brassard: Pardon?

Une voix: De la Loi sur l'assurance automobile.

M. Brassard: ...Ah! — de la Loi sur l'assurance automobile de l'obligation de détenir un contrat d'assurance de responsabilité garantissant l'indemnisation du dommage matériel causé par son véhicule doit aviser la Société lorsqu'il est déclaré perte totale et indiquer s'il peut être reconstruit ou non.»

Le Président (M. Gagnon): Parce que la catégorie de véhicule se retrouve aux articles 101, 102 de la Loi sur l'assurance automobile. Ça fait que c'est pour ça qu'il faut connaître ce libellé-là.

M. Brassard: C'est ça. Alors, ça vise à obliger les propriétaires exemptés de l'obligation de détenir un contrat d'assurance à aviser la Société lorsque leurs véhicules sont considérés pertes totales. Ça, ça implique le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada, la ville de Montréal, qui n'assurent pas, eux autres...

M. Middlemiss: Ils n'assurent pas, eux autres.

M. Brassard: Ils n'assurent pas leur parc de véhicules. Vous comprenez? Le gouvernement n'assure pas son parc de véhicules. Alors donc, il est exempté de l'obligation de détenir un contrat d'assurance. Ce n'est pas parce qu'il est exempté de détenir un contrat d'assurance qu'il ne doit pas aviser la Société lorsque ses véhicules sont considérés pertes totales. Voilà.

Le Président (M. Gagnon): Ah! C'est le sens qu'il fallait lui donner.

M. Gauvin: On ne prendra pas vos notes explicatives, mais, si on se limitait à ça, la compréhension pourrait...

M. Brassard: Vous avez raison.

M. Gauvin: ...être différente. Pas de problème, je pense que c'est clair.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 97 est adopté tel qu'expliqué?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 98. M. le ministre.

M. Brassard: Alors, 546.5, actuellement, dit: «La personne autorisée à effectuer l'expertise technique», ça, c'est remplacé par «la Société ou la personne qu'elle autorise à effectuer une expertise technique», ensuite, «délivre un certificat de conformité technique lorsqu'elle estime qu'un véhicule routier reconstruit est conforme aux normes de reconstruction reconnues dans l'industrie de l'automobile, notamment pour la géométrie du châssis et la solidité de l'assemblage, et qu'elle est convaincue, en se fondant sur l'examen du véhicule et du dossier de reconstruction, que le véhicule est le même que celui décrit au dossier de reconstruction».

On ajoute: «À la suite de l'expertise technique, elle doit aviser le propriétaire ou le conducteur des résultats de l'expertise.» Donc, transmettre l'information.

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 99.

M. Brassard: Alors, la personne qui a effectué l'expertise pour le compte de la Société doit lui transmettre copie du certificat de conformité technique ou des résultats de l'expertise.

M. Gauvin: C'est parce qu'on vient de dire que et la Société ou un mandataire peut faire l'expertise.

Le Président (M. Gagnon): Adopté?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 100.

M. Brassard: Alors, c'est une modification de concordance. Alors, nul ne peut remettre en circulation un véhicule ayant été gravement accidenté reconstruit sans l'avoir préalablement soumis à l'expertise technique.

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

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Article 101. M. le ministre.

M. Brassard: Tout assureur ou tout propriétaire d'un véhicule exempté ou toute personne qui contrevient à l'article... commet une infraction. Alors, c'est, pour l'infraction, une amende de 30 \$ à 60 \$. L'article 546.5.1, ça fait référence à l'expertise technique dont copie doit être transmise sans délai à la Société.

● (23 h 20) ●

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

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): Oui. Adopté. M. le député de Saint-Hyacinthe.

M. Dion: Je n'arrive pas à comprendre. Il s'agit d'une contravention aux exigences de reconstruire le véhicule. C'est parce que je trouve que l'amende n'est pas très significative, par rapport aux moindres problèmes qui peuvent se présenter dans le cas de véhicules automobiles.

M. Brassard: Vous avez raison. Pour un assureur, une amende de 30 \$ à 60 \$, ce n'est pas terrible.

(Consultation)

M. Gauvin: C'est un nouveau texte. C'est ça? Ça ne s'appliquait pas dans les lois passées.

M. Brassard: Oui. Oui, oui, parce qu'il n'y a aucun texte dans le Code actuel là-dessus.

M. Gauvin: Donc, la référence du 30 \$ à 60 \$ vient d'un autre article de loi qui avait une portée semblable, j'imagine, pour ceux qui l'ont écrit. Est-ce qu'ils ont consulté à savoir si le 60 \$ maximum avait une grande logique ou si c'est une référence à un autre article de loi?

M. Brassard: Ce n'est pas toujours évident.

Le Président (M. Gagnon): Une estimation pifométrique.

M. Middlemiss: Ha, ha, ha! Non, ce n'est pas toujours évident.

M. Brassard: Ha, ha, ha! Ce n'est pas toujours évident. De 30 \$ à 60 \$. Par exemple, port du certificat d'immatriculation, du permis, vous n'avez pas votre permis sur vous, ce n'est pas une faute majeure, c'est 30 \$ à 60 \$. Est-ce que c'est l'équivalent? Ce n'est pas évident.

M. Gauvin: Je ne suis pas en train de vous recommander de modifier le montant de l'amende, mais ça porte à réflexion.

M. Brassard: Oui. Mais on pourrait au moins mettre 100 \$ à 200 \$. Au moins.

Le Président (M. Gagnon): Un libellé...

M. Gauvin: Tantôt, on regardait les représentants de la Société. On disait: Quelle référence à quel article vous a guidés pour mettre 30 \$ ou 60 \$? Et là on regarde, je me retourne et je regarde M. le ministre: Quel critère vous guide pour proposer de 100 \$ à 200 \$?

Une voix: Sa feuille de papier.

M. Gauvin: Hein? Je comprends que vous avez un bon jugement, normalement reconnu, mais qu'est-ce qui vous guide?

M. Brassard: Ah! Bien là, je vais vous dire bien franchement que ce qui me guiderait, là... Mon jugement me guiderait à augmenter les amendes. Si vous faites appel à mon jugement, là...

M. Gauvin: Si on suit les débats à l'Assemblée nationale, là on peut vous suivre, parce que c'est ce qu'on vit à tous les jours.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que vous dites que 100 \$ n'est pas suffisant?

M. Gauvin: Non, non. Je veux juste voir ce qui guide M. le ministre. Je pourrais peut-être avoir eu la même réaction que lui. Avant de le changer, j'aimerais que la Société nous dise sur quoi ils se sont basés pour retenir 30 \$ ou 60 \$. C'est-à-dire, la Société, ceux qui ont préparé le projet de loi.

M. Brassard: Bien, moi, j'aurais tendance à apporter un amendement pour l'augmenter de 100 \$ à 200 \$.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce qu'on va avoir un libellé?

M. Brassard: Faites un amendement en conséquence.

Le Président (M. Gagnon): Ça fait qu'on le suspend temporairement?

M. Brassard: Oui, et faites un amendement en conséquence.

Le Président (M. Gagnon): Suspendu. Article 102.

M. Brassard: C'est la même chose, là. On est à 546.7.

(Consultation)

M. Brassard: Là, ça se comprend, parce que c'est des renseignements faux et inexacts. Ce n'est pas banal.

Le Président (M. Gagnon): L'article 102 est adopté? M. le député de Pontiac? Oui?

M. Middlemiss: Oui.

Le Président (M. Gagnon): L'article 102 est adopté.

Procédure et preuve

L'article 103.

M. Brassard: Modification de concordance relative à la disparition des permis d'exploitation accordés aux écoles de conduite.

M. Gauvin: Est-ce que M. le ministre est vraiment à l'aise avec cet article-là?

M. Brassard: Tout à fait.

Le Président (M. Gagnon): L'article 103 est adopté? Oui? Sur division?

M. Gauvin: C'est une décision du ministre, ça.

Le Président (M. Gagnon): Vous ne partagez pas le même confort législatif. L'article 104.

M. Brassard: À 104, il n'y a pas un amendement?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Il y a un amendement à l'article 104.

M. Brassard: Ça concerne la demande d'un rapport supplémentaire de l'examen ou de l'évaluation.

Mme Charest: Là, on ne parle pas du personnel de la santé, au départ?

M. Brassard: Oui, on y réfère; 73, 76, 603, ça réfère aux professionnels de la santé. C'est un rapport supplémentaire.

Le Président (M. Gagnon): Les modifications à l'article 104 sont-elles adoptées? M. le député de Pontiac?

Mme Charest: Dans la note explicative, là, quand on dit «tout médecin ou optométriste»...

M. Brassard: On a changé ça, là. Dans le Code actuel, les professionnels concernés, ce sont uniquement les médecins et les optométristes; dans le nouveau Code, ce sera divers ordres de professionnels de la santé.

Une voix: Comme il avait été indiqué dans les définitions au début, là?

M. Brassard: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Ça fait que l'article 104, tel qu'amendé, est adopté.

M. Brassard: Le 104.1, est-ce qu'on l'a?

Le Président (M. Gagnon): On va arriver à 104.1, là, oui. Nous avons un nouvel article 104.1.

● (23 h 30) ●

M. Brassard: Alors, c'est une concordance. Encore une fois, c'est pour enlever les mots «permis d'école de conduite, permis d'enseignement». Concordance avec les articles précédemment adoptés.

(Consultation)

Le Président (M. Gagnon): L'article 104.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Ça convient?

M. Middlemiss: C'est bien.

Le Président (M. Gagnon): L'article 104.1 est adopté. L'article 105. M. le ministre.

M. Brassard: L'article 105, ça concerne l'avertissement de 48 heures.

M. Gauvin: Ça, c'est abrogé?

(Consultation)

M. Brassard: L'avis de 48 heures n'est pas supprimé en ce qui concerne les transporteurs puis la vérification mécanique, c'est pour les automobiles. Voici la procédure. C'est peut-être important de savoir comment ça va fonctionner. Ça va fonctionner à partir de ce qu'on appelle un billet de courtoisie. Il y aura émission d'un billet de courtoisie par l'agent de la paix qui constate une déféctuosité sur le véhicule. C'est un billet valide pour une période de cinq jours. Inscription immédiate de l'émission du billet via le système CRPQ, Centre de renseignements policiers du Québec, dont on a parlé précédemment. Donc, dans le dossier du véhicule, c'est inscrit. Si la réparation est non effectuée et qu'il y

a une nouvelle interception dans le délai prescrit, là il y a émission d'un constat d'infraction. Si non-interception dans le délai de cinq jours, l'inscription effectuée par l'agent de la paix au moment de l'interception est retirée du dossier du véhicule.

Mme Charest: La preuve, je suppose que c'est la facture du garage?

M. Brassard: Oui.

(Consultation)

M. Gauvin: La différence entre le billet de 48 heures? Pour le billet de 48 heures, c'étaient les mêmes règles, mais la seule différence, c'est qu'il n'était pas inscrit au dossier du véhicule dans le système informatique. C'est la seule différence?

M. Brassard: Ça devenait un constat d'infraction aussi.

M. Middlemiss: Ah, O.K.

M. Gauvin: Qui était annulé si la preuve de la réparation avait été faite.

M. Brassard: C'est ça.

M. Gauvin: Là, c'est la même chose, il est tout comme annulé parce qu'on vient démontrer que le véhicule se conforme.

M. Brassard: Oui. Il faut qu'il y ait une nouvelle interception, cependant.

M. Gauvin: Oui. Mais, s'il n'y a pas de nouvelle interception et si le propriétaire du véhicule ne fait pas la démonstration qu'il a fait la réparation au bout de 120 heures — «c'est-u» ça, oui? 120 heures — quelles sont les conséquences s'il ne fait pas la réparation?

M. Brassard: Là, il y a un constat d'infraction.

M. Middlemiss: M. le Président...

Le Président (M. Gagnon): Oui, M. le député de Pontiac.

M. Middlemiss: ...qu'est-ce qui a amené à vouloir changer ça? C'était coûteux? Ce n'était pas efficace? Pourquoi? Parce que je sais que le Protecteur du citoyen vous avait émis des commentaires sur ça ainsi que le Barreau.

M. Brassard: C'est les services policiers, les procédures complexes, onéreuses, et, en plus, les statistiques démontrent que 80 % des contrevenants qui ont reçu un avertissement apportent les correctifs, font les

réparations sur le véhicule. Alors donc, le billet de courtoisie va jouer ce rôle-là...

M. Gauvin: Va jouer le même rôle.

M. Brassard: ...pleinement.

M. Gauvin: Va avoir les mêmes effets. Va jouer le même rôle.

M. Brassard: Oui, parce qu'ils réparent, dans une proportion...

M. Gauvin: Mais ça n'ouvre pas nécessairement un dossier d'infraction. C'est ça?

M. Brassard: C'est ça. Ça n'ouvre pas l'infraction.

M. Gauvin: Oui, je pense que...

Une voix: C'est moins lourd à gérer.

M. Brassard: Oui, c'est moins lourd à gérer.

Une voix: Ce n'est pas de la paperasse de plus?

M. Brassard: Bien, c'est beaucoup moins de paperasse.

M. Gauvin: Ça ne touche pas aux véhicules commerciaux, et je pense...

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

M. Gauvin: On a bien compris. M. le ministre nous a confirmé que ça ne touche pas les véhicules commerciaux.

M. Brassard: Non, non, non, non, non. Ça ne touche pas les... Ça, l'article 524, pour les véhicules soumis à la vérification mécanique...

M. Gauvin: O.K.

M. Brassard: ...c'est-à-dire, ça, le 48 heures continue d'être en vigueur.

Le Président (M. Gagnon): Ça fait que l'article 105 est adopté?

Une voix: Adopté.

Une voix: Oui.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Article 106.

M. Brassard: Bien, ça va ensemble, là, c'est une concordance.

Le Président (M. Gagnon): L'article 106 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Article 107. M. le ministre.

M. Brassard: Modification de concordance, toujours. Ça fait référence aux permis d'écoles de conduite, les permis d'enseignement.

Le Président (M. Gagnon): Ça fait que 107 est adopté.

M. Brassard: J'ai l'amendement, à 101.

Une voix: Sur division.

Le Président (M. Gagnon): Sur division? Ah! O.K. Vous m'étonnez. Nous allons revenir à l'article 101, qui a été suspendu. Le libellé serait comme suit: À l'article 101, remplacer, dans la cinquième ligne de l'article 546.6.1, les mots «30 \$ à 60 \$» par les mots «100 \$ à 200 \$». Adopté? M. le député de Pontiac? L'article est adopté.

M. Gauvin: L'amendement est adopté. C'est ça que vous voulez dire?

Le Président (M. Gagnon): Vous avez raison. L'article 101, tel qu'adopté...

M. Gauvin: Tel qu'amendé.

Le Président (M. Gagnon): ...tel qu'amendé, est adopté? Adopté. Merci, M. le député.

Mme Charest: Est-ce que c'est 108, ça?

Le Président (M. Gagnon): Non, non. On était à 101. Nous étions revenus à l'article suspendu.

M. Middlemiss: On a retourné à 101.

Mme Charest: Ah! O.K. Puis il n'est pas adopté, là?

Le Président (M. Gagnon): O.K. Là, c'est réglé. C'est adopté tel qu'amendé. Article 108. M. le ministre.

(Consultation)

M. Brassard: C'est qu'on les avait, ces informations-là, en regard des points d'inaptitude, à partir du moment où, pour les transporteurs, on a aboli le système de points d'inaptitude puis qu'on va implanter le nouveau système de cote de sécurité.

Pour justement implanter le système, la cote de sécurité, on a besoin... La cote de sécurité s'établit à partir du dossier des infractions puis du dossier des accidents d'un transporteur. Alors, on a besoin que les greffes des cours municipales nous transmettent, transmettent à la Société les dossiers d'infractions des transporteurs, si on veut établir la cote de sécurité. Alors, cet article-là vise à faire en sorte que le greffier d'une cour, le secrétaire d'une municipalité, ou le procureur général, ou le directeur d'un service de police avise la Société pour toute déclaration de culpabilité à l'égard d'un transporteur.

Mme Charest: ...d'une municipalité. Il va y avoir les MRC aussi...

Le Président (M. Gagnon): Les MRC, ce sont des municipalités.

Mme Charest: ...avec la réorganisation policière. (23 h 40) •

M. Brassard: Oui, en vertu de la loi, municipalité inclut MRC, si je comprends bien.

Mme Charest: O.K. C'est beau. Merci.

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

M. Middlemiss: Oui. Est-ce qu'il y a un délai ou est-ce qu'on...

M. Brassard: Dans les 30 jours, la déclaration de culpabilité.

M. Gauvin: M. le ministre, est-ce que ce projet de loi là, la perception que vous en avez — et peut-être la même question que mon collègue — dans son ensemble, évite certaines procédures et certaines paperasses aux agents de la paix ou aux policiers et en ajoute aux structures administratives, soit les municipalités, là?

M. Brassard: Non.

M. Gauvin: Est-ce qu'on déréglemente à un endroit puis on crée la procédurite à un autre?

M. Brassard: Non, non, non.

M. Gauvin: Non?

M. Brassard: Non, non. C'est des infractions, là...

M. Gauvin: Mais là on vient d'amener un suivi de la part des greffes de chacune...

M. Brassard: Oui, mais ils le faisaient en fonction du système de points d'inaptitude.

M. Gauvin: Ah! O.K.

M. Brassard: Mais c'est parce qu'on l'a aboli, on l'a abrogé, le système de points d'inaptitude...

M. Gauvin: Correct, correct.

M. Brassard: ...et, dans ce système-là, il y avait l'obligation, pour les greffes, les municipalités, de transmettre les informations concernant les infractions. Comme on a abrogé ça, pour la cote de sécurité, là on a besoin que les dossiers d'infractions nous soient transmis

M. Gauvin: Ça va.

M. Middlemiss: Ils le font présentement, là?

M. Brassard: En vertu du Code actuel...

M. Gauvin: Pour une autre raison.

M. Brassard: ...et des dispositions concernant le système d'inaptitude, ils le font.

M. Middlemiss: Ils le font.

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: Donc, il n'y aura pas de changement. Ils vont le faire pour une autre raison, mais ils vont le faire quand même.

M. Brassard: C'est ça.

M. Middlemiss: Donc, ils savent déjà que c'est en dedans de 30 jours...

M. Brassard: Ils vont continuer de le faire, mais il faut une assise légale, là, à cette opération-là.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que 108 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): L'article 109. M. le ministre. À l'article 109, il y a un amendement qui est devant nous.

M. Brassard: C'est la production de preuve en vertu du Code de procédure pénale, dans leur forme électronique ou matérialisée. Voilà. Et on ajouterait: «Le document visé au premier alinéa fait preuve de son contenu, en l'absence de toute preuve contraire, s'il est par ailleurs admissible en preuve.»

Cet amendement-là, ce texte-là se retrouve dans 607.1. L'article 607.1 va être abrogé tantôt. Alors, cette disposition ou ce texte est introduit à 596.5, là où l'on traite du rapport d'accident.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement de l'article 109 est adopté? Oui. L'article 109, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Brassard: L'article 110. Il y a un amendement.

Communication de renseignements

Le Président (M. Gagnon): L'article 110.

M. Brassard: On le remplace. L'article 603 du Code actuel stipule que «tout médecin peut faire rapport à la Société du nom, de l'adresse et de l'état de santé d'un patient de 14 ans et plus qu'il juge inapte sur le plan médical à conduire un véhicule routier, en tenant compte des normes médicales et optométriques établies par règlement». Ça existe déjà, mais là il faut reformuler 603 en tenant compte de ce qu'on a adopté antérieurement, où on autorisait des professionnels de la santé à faire des examens et des évaluations. Alors, ça tient compte de ces amendements.

Donc, au lieu de dire simplement «médecin», c'est: «Tout professionnel de la santé peut, selon son champ d'exercice, faire rapport à la Société du nom, de l'adresse, de l'état de santé d'une personne de 14 ans et plus qu'il juge inapte à conduire un véhicule routier, en tenant compte notamment des maladies, déficiences et situations incompatibles avec la conduite d'un véhicule routier telles qu'établies par règlement.

«Pour l'application du présent article, tout professionnel de la santé est autorisé à divulguer à la Société les renseignements qui lui ont été révélés en raison de sa profession.» Ça, c'est le paragraphe qu'on retrouve actuellement, sauf qu'au lieu de «tout médecin ou tout optométriste», c'est «tout professionnel de la santé».

M. Gauvin: Le mot «peut», est-ce que c'est suffisant pour sécuriser? Aller plus loin que ça, ça serait contraignant?

M. Brassard: «Peut», c'est parce qu'on ne peut pas contraindre un professionnel à divulguer des renseignements. Mais il faut...

M. Gauvin: Sa conscience professionnelle devrait normalement l'amener à...

M. Brassard: Ça arrive... Est-ce que c'est fréquent actuellement? L'article 603, est-ce que c'est fréquent?

M. Gauvin: Le médecin traitant informe la Société de la...

M. Brassard: Mais ça arrive.

Une voix: ...

M. Brassard: Non, mais ça arrive...

M. Gauvin: Qu'il informe la Société...

M. Brassard: ...des professionnels, des médecins qui informent la Société. Quand ils sont vraiment sûrs qu'un patient est absolument inapte, que c'est un danger public si on le laisse aller sur la route, ça arrive qu'ils vont aviser la Société: Enlevez le permis de cette personne-là, ça n'a pas de bon sens de la laisser conduire. Ça arrive souvent qu'il y a aussi, dans la famille, beaucoup de parents qui avisent la Société: De grâce, enlevez le permis à mon père ou... Ça arrive. On me dit qu'on a à peu près de 200 à 250 divulgations de renseignements de cet ordre-là, surtout des alcooliques invétérés.

Mme Charest: Ce n'est pas beaucoup, compte tenu de la population ciblée.

M. Brassard: Ce n'est pas beaucoup, mais je ne pense pas qu'on puisse, en vertu de nos lois et des droits, changer le verbe «pouvoir» par le verbe «devoir». Convenez avec moi que ce n'est pas possible.

M. Gauvin: En fait, vous n'êtes pas tenu de faire ces vérifications-là, mais ma question est: Croyez-vous que, dans d'autres circonstances, les professionnels de la santé y sont tenus? Juste de connaissance, là.

M. Brassard: Pas à ma connaissance.

Mme Charest: Oui, il y a certains cas, lorsque c'est des maladies à déclaration obligatoire en vertu de la loi sur la santé publique. Il y a certaines maladies comme les MTS, le VIH, l'hépatite A, B et C, pour ce genre de problèmes de santé, les médecins sont obligés, ou tout professionnel de la santé est obligé de le déclarer.

M. Brassard: Effectivement, c'est ce qu'on appelle les maladies à déclaration obligatoire. Ça, ils sont obligés, les médecins, en vertu de la loi sur la santé. Mais c'est très limité, les maladies à déclaration obligatoire.

Mme Charest: Il y a une liste.

M. Brassard: Oui, oui, c'est ça. C'est très bien cerné, ciblé.

M. Gauvin: Pour la personne qui détient un permis commercial de conduite de véhicule automobile, comme conducteur d'autobus, etc., «le professionnel de la santé peut», je ne sais pas si c'est suffisant.

M. Brassard: Il y a une question de confiance, là, et de l'entreprise aussi. Le transporteur public, il a un dossier médical pour ses chauffeurs aussi.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 110 est adopté? L'amendement?

M. Bergman: Question...

Le Président (M. Gagnon): Oui, M. le député de D'Arcy-McGee.

M. Bergman: ...sur 110.

Le Président (M. Gagnon): Sur 110, oui.

M. Bergman: Est-ce que le ministre a consulté l'Ordre des médecins avant de faire ces changements de terminologie et de position?

M. Brassard: Remplacer «médecin» par «tout professionnel de la santé»?

M. Bergman: Oui.

• (23 h 50) •

Une voix: C'est fait.

M. Bergman: Est-ce qu'il a eu l'avis de l'Ordre des médecins?

M. Brassard: On n'a pas de désaccord, sûrement, aucun désaccord. L'Office des professions a été consulté. Comme on a élargi «les professionnels de la santé» dans les premiers articles, là, pour... Alors là, c'est une concordance avec ce qu'on a déjà fait préalablement. Préalablement, on a déterminé qu'il n'y a pas uniquement le médecin puis l'optométriste qui peuvent faire subir des examens, des évaluations, mais tout professionnel de la santé. C'est ce qu'on avait établi préalablement. Alors là, c'est en quelque sorte une concordance.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 110 est-il adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 110, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 111.

M. Brassard: Alors, on remplace «médecin ou à l'optométriste» par «professionnel de la santé» seulement.

M. Gauvin: Seulement? «Ou au travailleur social».

Le Président (M. Gagnon): «Ou au travailleur...» D'abord l'amendement.

M. Brassard: Parce qu'il y a un amendement pour enlever «ou au travailleur social». Oui, c'est une concordance avec 603.

M. Gauvin: Ça avait échappé aux rédacteurs.

M. Brassard: Oui, c'est ça.

Le Président (M. Gagnon): L'amendement à l'article 111 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 111, tel qu'amendé, est adopté?

Une voix: Adopté.

M. Brassard: L'article 112, c'est la même chose. On enlève «ou un travailleur social».

M. Gauvin: Donc, vous avez un amendement pour 112.

Le Président (M. Gagnon): Oui, un amendement. L'amendement à l'article 112 est adopté? Ça fait que l'amendement à l'article 112 est adopté?

M. Middlemiss: Comment ça se fait qu'on l'avait avant puis qu'on l'a enlevé, là?

M. Brassard: On ne l'avait pas, on l'avait dans le projet de loi.

M. Middlemiss: Oui, oui, vous l'aviez dans le projet de loi.

M. Brassard: On l'a enlevé parce que...

M. Middlemiss: Pourquoi? Quelle était l'intention, là?

M. Brassard: ...«professionnel de la santé» couvre tout.

M. Middlemiss: Non. O.K., à ce moment-là, c'est parce que, lorsque vous l'aviez là, vous ne trouviez pas que «professionnel de la santé» englobait tout. C'est ça?

M. Brassard: Mais, pour ce qui est de 603... Ça concerne 603, il faut se rappeler, c'est-à-dire la divulgation, là. La divulgation à la Société, c'est ça que ça concerne. Alors, il faut limiter ça aux professionnels de la santé.

M. Middlemiss: O.K. Non, mais je me posais la question: Pourquoi on l'avait dans le projet de loi puis

qu'on a décidé de l'enlever? Qu'est-ce qui nous a amenés à le mettre et puis qu'est-ce qui nous a décidés à l'enlever?

M. Gauvin: Bien, la bonne question, c'est: Qu'est-ce qui nous avait amenés à le mettre là? «C'est-à-dire», j'allais dire une négligence de rédaction, ça ne doit pas être ça, là, une insouciance? Je retire tout ce que j'ai dit, je cherche un autre mot.

(Consultation)

M. Brassard: Encore une fois — c'est arrivé quelques fois dans ce projet de loi là — c'est la justice qui a demandé que ce soit enlevé, «travailleur social».

M. Gauvin: Puis il n'ont pas dit pourquoi?

M. Brassard: Bien, ils estimaient que ça pouvait trop élargir les possibilités de divulgation de renseignements. Les travailleurs sociaux travaillent beaucoup dans des centres de réadaptation ou de désintoxication. Donc, ça pouvait élargir la transmission d'informations ou de renseignements de façon peut-être un peu trop facile.

M. Gauvin: J'endosse ça, moi. Ce n'est pas parce que...

M. Brassard: Alors, c'est pour ça.

M. Middlemiss: C'est pour ça, la raison, là?

M. Brassard: Oui.

M. Middlemiss: C'est très valable.

M. Brassard: Ça élargissait un peu trop. Oui.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'amendement à l'article 112 est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que l'article 112, tel qu'amendé, est adopté?

M. Middlemiss: Adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. Nous sommes rendus à l'article 113.

M. Brassard: Non, il y a un...

Le Président (M. Gagnon): Je m'excuse, il y a l'article 112.1.

M. Middlemiss: Oui, oui.

M. Brassard: L'article 112.1. Bien, alors, il faut abroger 607.1. L'article 607.1, on en a parlé tantôt, là, il portait sur le rapport d'accident transmis électroniquement.

M. Middlemiss: Ah oui, oui, oui! O.K.

M. Brassard: Le document fait preuve de son contenu dans toute poursuite. On l'a inscrit dans un autre article, là. Alors, il y aurait redondance si on le laissait là.

Le Président (M. Gagnon): O.K. Est-ce que l'article 112.1 est adopté?

M. Middlemiss: De plus en plus, la documentation transmise est utilisée.

M. Brassard: Oui, de plus en plus.

M. Middlemiss: Donc, de plus en plus.

M. Brassard: Ah oui! On est à l'ère de l'électronique et de l'informatique, alors ça ne peut que s'amplifier.

Le Président (M. Gagnon): Est-ce que 112.1 est adopté?

M. Middlemiss: Oui, adopté.

Le Président (M. Gagnon): Adopté. L'article 113.

M. Gauvin: Question: Est-ce que, M. le ministre, la Société peut transmettre de l'information? Elle pouvait, dans le passé, le faire, mais là on...

M. Brassard: Oui. À l'article 609 actuel, on ajoute. L'article 609 actuel demeure.

M. Gauvin: Oui.

M. Brassard: Donc: «La Société peut transmettre aux personnes, aux ministères et aux organismes responsables de l'application des lois [...] l'indemnisation des victimes [...] tout renseignement concernant le titulaire d'un permis ou d'une licence délivrés en vertu du présent Code ainsi que la personne au nom de laquelle l'immatriculation d'un véhicule routier a été effectuée par la Société.»

Le Président (M. Gagnon): Est-ce qu'on va avoir un consentement unanime pour poursuivre après minuit? Non?

M. Gauvin: On a une très bonne santé, M. le Président, mais...

Le Président (M. Gagnon): Vous voulez la garder.

M. Gauvin: ...on veut la conserver.

(Consultation)

Le Président (M. Gagnon): Compte tenu de l'heure, est-ce qu'on est capables d'adopter l'article 113 avant de terminer?

M. Middlemiss: Il faut revenir demain. Je ne vois pas... On va y penser.

Le Président (M. Gagnon): O.K. Donc, nous ajournons? Compte tenu de l'heure, il y a un ajournement sine die. Et on reprend demain...

M. Brassard: Il va y avoir des avis.

Le Président (M. Gagnon): ...selon les avis que nous aurons.

(Fin de la séance à minuit)

