



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

**de la Commission permanente  
des transports et de l'environnement**

**Le jeudi 2 décembre 1999 — N° 30**

Étude détaillée des projets de loi  
n° 91 — Loi modifiant la Loi sur la qualité  
de l'environnement concernant la procédure  
d'évaluation et d'examen des impacts sur  
l'environnement de certains projets, et  
n° 58 — Loi modifiant le Code de la sécurité  
routière et d'autres dispositions législatives

**Président de l'Assemblée nationale:  
M. Jean-Pierre Charbonneau**

**QUÉBEC**

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des  
commissions parlementaires sur Internet à l'adresse suivante:  
[www.assnat.qc.ca](http://www.assnat.qc.ca)

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 2 décembre 1999

Table des matières

Projet de loi n° 91 — Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement concernant la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de certains projets	1
Remarques préliminaires	1
M. Paul Bégin	1
M. Yvan Bordeleau	1
Étude détaillée	
Loi sur la qualité de l'environnement	
Évaluation et examen des impacts sur l'environnement de certains projets	1
Projet de loi n° 58 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives	2
Remarques préliminaires	2
M. Guy Chevrette	2
Document déposé	3
Document déposé	4
M. Yvan Bordeleau	4
Étude détaillée	5
Code de la sécurité routière	
Immatriculation des véhicules	5
Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers	7
Révocation de permis	7
Conduite sans permis ou durant action	8
Disposition du véhicule routier par la Société	9
Discussion générale sur les suites à donner aux recommandations du Protecteur du citoyen concernant le processus de saisie des véhicules	22
Étude détaillée	
Code de la sécurité routière (suite)	
Signalisation routière	26
Règles de circulation routière	28
Règles particulières concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	30
Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises	32
Vérification mécanique des véhicules	42
Procédure et preuve	
Poursuites par une municipalité ou une communauté autochtone	47
Communication de renseignements	48
Dispositions réglementaires	49
Dispositions diverses et transitoires	52
Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives	54
Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds	54
Dispositions transitoires	54
Articles en suspens	56
Dispositions finales	57

## Table des matières (suite)

### Autres intervenants

M. Claude Lachance, président

M. Réal Gauvin

Mme Madeleine Bélanger

M. Jacques Dupuis

M. André Pelletier

- \* M. Pierre-Paul Vigneault, ministère des Transports
- \* Mme Louise Guimond, Société de l'assurance automobile du Québec
- \* M. Claude Gélinas, idem
  
- \* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le jeudi 2 décembre 1999

Étude détaillée des projets de loi n<sup>os</sup> 91 et 58*(Douze heures dix minutes)*Projet de loi n<sup>o</sup> 91

**Le Président (M. Lachance):** À l'ordre! Je déclare la séance de commission des transports et de l'environnement ouverte. Je rappelle le mandat de la commission qui est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n<sup>o</sup> 91, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement concernant la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de certains projets.

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

**Le Secrétaire:** Non, M. le Président, il n'y en a pas.

## Remarques préliminaires

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Est-ce qu'il y a des remarques préliminaires? M. le ministre.

M. Paul Bégin

**M. Bégin:** Oui, très brièvement, M. le Président. Alors, le présent projet de loi a pour objectif de permettre au ministre de l'Environnement de conclure avec l'un des voisins du Québec, que ce soit une province ou un État américain, une entente en vue de coordonner nos procédures d'évaluation environnementale respectives lorsqu'un projet est ce qu'on pourrait appeler un projet transfrontalier, c'est-à-dire que des travaux sont effectués à la fois du côté québécois et à la fois du côté d'un autre État ou d'une autre province.

Vous le savez, les autres États et provinces ont également des procédures d'évaluation environnementale qui, dans leur esprit, ressemblent aux nôtres, mais qui n'ont pas nécessairement les mêmes délais, les mêmes qualificatifs, les mêmes façons exactement de procéder, et il peut arriver que, si on ne s'entend pas, on s'engage dans un processus de discussion qui peut être extrêmement laborieux et difficile sans que le projet lui-même en bénéficie de quelque manière que ce soit. Nous avons eu l'exemple des chutes Churchill où nous avons adopté un projet de loi au printemps pour permettre justement au Québec d'harmoniser avec Terre-Neuve et éventuellement le gouvernement fédéral la procédure d'évaluation pour être certains qu'on s'entende sur les façons de faire dans les délais en utilisant les bons instruments et en respectant de façon générale la procédure environnementale du Québec.

Alors, il s'agit, dans ce projet de loi, de faire en sorte qu'on n'ait pas besoin de revenir, à chaque fois qu'il

y aura un projet que je qualifierais de transfrontalier, faire adopter une nouvelle législation pour permettre ça, puisque notre loi actuelle régit très bien tous les cas, tous les dossiers intraterritoire québécois mais n'a rien de prévu pour les cas où on est en territoire conjoint. Donc, c'est le sens de la démarche qui est entreprise. Il ne s'agit pas d'harmoniser de façon générale nos procédures avec le gouvernement fédéral ou les provinces, mais, dans le cas spécifique où on a un projet transfrontalier, de le faire.

Alors, essentiellement, ce projet de loi, donc, n'est pas tout à fait nouveau, puisqu'on a adopté quelque chose qui lui ressemblait beaucoup au printemps, mais là il le devient un cadre plus général plutôt que de viser un cas particulier.

**Le Président (M. Lachance):** Merci, M. le ministre. M. le porte-parole de l'opposition officielle et député de l'Acadie.

M. Yvan Bordeleau

**M. Bordeleau:** Oui. Merci, M. le Président. Alors, tout simplement quelques mots pour mentionner que je remplace mon collègue le député d'Argenteuil qui est le porte-parole actuel dans le cadre de l'étude du projet de loi n<sup>o</sup> 91. Alors, je pense que, de façon générale, l'opposition libérale n'a pas de problème avec le projet de loi qui nous est présenté. Je pense que, dans la mesure où le gouvernement cherche à harmoniser les façons de procéder avec les voisins, évidemment, on ne se plaindra pas de ce côté-là. Alors, nous sommes prêts à procéder.

## Étude détaillée

## Loi sur la qualité de l'environnement

Évaluation et examen des impacts  
sur l'environnement de certains projets

**Le Président (M. Lachance):** Merci, M. le député de l'Acadie. Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? Non.

Alors, nous en sommes à l'article 1. M. le ministre.

**M. Bégin:** Alors, comme je le disais tout à l'heure dans mes remarques préliminaires, il s'agit d'autoriser le ministre de l'Environnement à conclure avec toute autre autorité compétente une entente qui vise à coordonner les procédures d'évaluation environnementale pertinentes, y compris par l'établissement d'une procédure unifiée. Cette procédure devra cependant respecter les grandes lignes, les grandes façons de faire de notre procédure d'évaluation environnementale. Donc, on doit prévoir qu'il y

aura des études d'impact, qu'il y aura une directive qui va être donnée. Il va y avoir des délais qui vont être prévus et il y aura évidemment auditions publiques par le BAPE ou l'organisme chargé de faire les audiences, si l'on en convient. Ensuite, rapport éventuellement au ministre de l'Environnement et dépôt auprès du gouvernement pour décision d'une position. Donc, c'est les grandes lignes, mais on ajuste en fonction du dossier ou de l'organisme avec lequel nous aurons à conclure cette entente.

**Le Président (M. Lachance):** Ça va? Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 1? Oui, M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Oui, juste une question d'information. Tout à l'heure, vous faisiez référence aux autres ententes qui ont déjà été signées dans le passé.

**M. Bégin:** Une.

**M. Bordeleau:** Une entente? Et, dans ce cas-là, ça a demandé une mesure législative spécifique pour réaliser l'entente?

**M. Bégin:** Oui. Ça a été adopté au printemps 1999, c'était pour les chutes Churchill. Et, essentiellement, il s'agit des mêmes choses que nous avons là, mais ça voudrait dire qu'à chaque fois on devra reprendre une loi. Alors, aussi bien l'inscrire de façon générale dans notre loi et fonctionner dans toutes les circonstances.

**M. Bordeleau:** Parfait. Alors, adopté, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, l'article 1 est adopté. Article 2.

**M. Bégin:** Bien, c'est l'entrée en vigueur.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, ça parle par soi-même.

**M. Bégin:** Oui.

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

**M. Bordeleau:** Adopté.

**M. Bégin:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 91, Loi modifiant la Loi sur la qualité de l'environnement concernant la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement de certains projets, est adopté?

**M. Bégin:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le projet de loi n° 91 est adopté?

**M. Bégin:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Alors, je vous remercie de votre collaboration.

**M. Bégin:** Je remercie les membres de la commission, particulièrement l'opposition. Ha, ha, ha! Merci. Au revoir.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, nous allons... La commission... S'il vous plaît! La commission des transports et de l'environnement suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, alors que nous allons étudier un autre projet de loi dans un autre domaine, qui ne concerne pas directement l'environnement, ça concerne le secteur transports. Alors, là-dessus, nous suspendons nos travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi.

*(Suspension de la séance à 12 h 16)*

*(Reprise à 15 h 4)*

#### Projet de loi n° 58

**Le Président (M. Lachance):** À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux, que nous avons suspendus sur un autre sujet en avant-midi. Alors, le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 58, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Y a-t-il des remplacements, M. le secrétaire?

**Le Secrétaire:** Oui, M. le Président. M. Dupuis (Saint-Laurent) remplace M. Benoit (Orford); M. Gauvin (Montmagny-L'Islet) remplace M. Whissell (Argenteuil); et Mme Bélanger (Mégantic-Compton) remplace M. Middlemiss (Pontiac).

#### Remarques préliminaires

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Alors, M. le ministre, pour vos remarques préliminaires.

**M. Guy Chevrette**

**M. Chevrette:** Merci, M. le Président. Au printemps dernier, je présentais pour adoption le projet de loi n° 58, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Ce projet de loi modifie le Code de la sécurité routière afin de réviser les règles de

disposition des véhicules routiers non réclamés au terme de la saisie pour conduite durant sanction ou sans permis. La Société de l'assurance automobile du Québec assumera dorénavant cette responsabilité qui était confiée au Curateur.

Avant de se pencher sur les particularités de ce changement et de décrire les autres mesures du projet, je me permets de rappeler brièvement les principaux éléments de la saisie des véhicules. Avant l'adoption, en 1996, du projet de loi n° 12, le Québec était aux prises avec le fléau de la conduite avec un permis de conduire révoqué ou suspendu pour divers motifs, tels les amendes impayées, les points d'inaptitude ou la conduite avec facultés affaiblies. Les statistiques démontrent en effet qu'à cette époque plus de 75 % des conducteurs possédant un permis de conduire non valide conduisaient malgré l'interdiction formelle qui leur était faite.

Le moyen retenu par le projet de loi n° 12 pour enrayer la conduite sans permis valide se traduit par la saisie du véhicule pour une période de 30 jours lorsque le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire valide. La saisie du véhicule est effectuée dans tous les cas, que le conducteur soit propriétaire ou non du véhicule. De plus, le propriétaire du véhicule ne peut être remis en possession de son bien avant la fin de la période de 30 jours à moins d'obtenir la mainlevée de la saisie prononcée par le tribunal ou la Société dans les cas prévus à cet effet.

#### Document déposé

D'ailleurs, je pourrais déposer immédiatement le tableau pour montrer le processus, là. M. le Président, je vais vous confier la pile, et vous pourrez le faire...

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Document déposé.

**M. Chevette:** Lors de la saisie, le véhicule est remorqué et mis en fourrière aux frais du propriétaire, où il est gardé de façon sécuritaire pour la période fixée. Lorsque le véhicule n'est pas réclamé par son propriétaire, la gestion du véhicule est alors confiée au Curateur public qui a la responsabilité de le vendre. Si le montant de la vente est inférieur aux dépenses du Curateur, la Société doit rembourser à ce dernier les pertes qu'il a réellement subies. Le présent projet de loi propose le maintien intégral de ces principes, à l'exception de la disposition des véhicules non réclamés par le Curateur public. Donc, les statistiques disponibles démontrent en effet que, pour l'année 1998, la Société a dû rembourser au Curateur public plus de 3 000 000 \$ pour compenser ses pertes étant donné l'écart considérable entre les revenus de la vente du véhicule, qui sont en moyenne de 204 \$, et l'ensemble des dépenses du Curateur qui s'élèvent généralement à plus de 1 000 \$ du véhicule.

Un nouveau mécanisme de disposition des véhicules est alors proposé en fonction du prix de vente moyen du véhicule. Si le prix de vente est égal ou inférieur à

2 500 \$, il y a transfert de propriété du véhicule non réclamé à la fourrière qui pourra en disposer pour combler ses pertes. Si le prix de vente du véhicule est supérieur à 2 500 \$, la Société sera chargée de le vendre aux enchères. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'explicitier davantage les modalités de la disposition des véhicules saisis et non réclamés lors de l'étude que nous ferons dans quelques minutes.

Plusieurs mesures d'importance font également partie du projet de loi. Il s'agit notamment du pouvoir accordé aux contrôleurs routiers pour agir à titre de constables spéciaux lorsqu'ils constatent, dans l'exercice de leurs fonctions, des infractions au Code criminel telles que la conduite en état d'ébriété, le vol de véhicules, l'agression et les voies de fait. Actuellement, les contrôleurs routiers ne peuvent agir qu'à titre de simples citoyens pour une arrestation ou pour empêcher un contrevenant de quitter les lieux. Ils peuvent également être passibles de poursuite pour avoir outrepassé les pouvoirs qui leur sont octroyés. La modification vise donc clairement à corriger la situation.

Nous sommes également confrontés avec l'arrivée sur le marché de nouveaux systèmes de communication utilisés à bord des véhicules. Plusieurs véhicules sont actuellement fabriqués avec des écrans utilisés comme interface de communication. Or, le Code de la sécurité routière interdit la conduite d'un véhicule muni d'un téléviseur ou d'un écran cathodique visible du conducteur. Il est donc proposé de permettre l'utilisation de tels écrans, mais de bien définir les paramètres d'une telle utilisation. C'est pourquoi le projet de loi propose d'accorder au gouvernement le pouvoir de fixer par règlement les conditions d'utilisation d'un tel dispositif.

Par ailleurs, ce projet de loi permet à une communauté autochtone, représentée par son conseil de bande, si une entente a été conclue au préalable avec le gouvernement, d'agir comme poursuivant lorsqu'une infraction au Code de la sécurité routière est commise sur son territoire. Elle conserve le montant des amendes perçues, comme une municipalité d'ailleurs.

Le projet de loi propose également diverses modifications de nature technique ou de concordance. L'une d'entre elles vise à fixer le montant de certaines amendes en fonction de la gravité de l'infraction et à uniformiser le montant pour des infractions comparables.

● (15 h 10) ●

D'autre part, une modification vise l'ajout d'amendes pour tous les utilisateurs de véhicules lourds qui dépassent les charges autorisées par une signalisation sur les ponts et les viaducs ainsi que pour le non-respect des normes d'arrimage.

Le projet de loi vient de plus préciser quels véhicules devront obligatoirement s'immobiliser à un passage à niveau. Il s'agit, en fait, des autobus, des minibus et des véhicules transportant des matières dangereuses. Ça devenait un peu dérisoire, puisque les décrets excluaient 85 % des véhicules. C'est donc mieux de définir le 15 % que d'exclure le 85 %.

En 1998, une modification au règlement sur les permis a introduit la notion de mention dans le dossier des conducteurs. Aux fins de concordance, il est requis de sanctionner le conducteur d'un véhicule qui conduit sans posséder les mentions requises. Cette sanction se traduit par l'imposition de la même amende que celle actuellement imposée à la personne qui conduit sans être titulaire d'un permis valide, soit de 300 \$ à 600 \$, et par la saisie d'un véhicule au sens des articles 209 et suivants du Code de la sécurité routière.

#### Document déposé

Finalement, je vous souligne que le Protecteur du citoyen m'a fait part de ses observations sur le projet de loi n° 58. Il s'agit de commentaires généraux qui ont fait l'objet de réponses précises dans la lettre que je lui ai fait parvenir aujourd'hui et que je dépose également à la commission. La lettre du Protecteur, je voudrais la déposer pour que tous les parlementaires l'aient.

**Le Président (M. Lachance):** Merci, M. le ministre des Transports. M. le député de l'Acadie et porte-parole de l'opposition officielle.

#### M. Yvan Bordeleau

**M. Bordeleau:** Oui. Merci, M. le Président. D'abord, disons, pour resituer un peu le projet de loi, comme l'a fait le ministre, qu'il s'agit du projet de loi n° 58 qui, essentiellement, vise à apporter des correctifs suite à l'application et à la mise en vigueur du projet de loi n° 12 qui avait été adopté en 1996 et du projet de loi n° 430 qui a été adopté en 1998. Alors, suite à l'application de ces lois... Et la loi n° 12 concernait, à ce moment-là, l'accès graduel à la conduite et des mesures relatives à la saisie des véhicules, et la loi n° 430 introduisait un nouveau mécanisme d'encadrement du transport routier. Alors, c'est suite à l'application de ces deux lois, M. le Président, que le gouvernement en est venu à la conclusion — et nous sommes d'accord avec cette conclusion — qu'il y a certaines modifications qui sont appropriées, justifiées pour clarifier un certain nombre de points qui se sont avérés plus ou moins inefficaces, là, à l'application de ces deux lois.

Alors, M. le Président, le projet de loi n° 58, nous l'abordons dans un contexte, quand même, qui est plus général, et je vais prendre quelques minutes, peut-être, pour resituer l'importance du projet de loi n° 58. Le ministre a eu l'occasion, hier et depuis quelques jours, de faire référence au bilan routier du Québec. On sait que le bilan routier s'est amélioré sensiblement au cours des dernières années, et je pense ici à l'indice des décès sur les routes où, au fil des dernières années, on a vu des améliorations constantes, de sorte qu'en 1998 on a eu à déplorer 717 décès, ce qui était quand même beaucoup moins que les années précédentes.

Alors, il y a évidemment quelque chose qui est inquiétant, c'est, cette année, un accroissement de l'ordre

de 10 %, 11 %, actuellement, par rapport aux performances de l'année dernière. Donc, on n'est sûrement pas dans la bonne direction, là, il faut être vigilant et continuer à sensibiliser la population concernant l'importance des mesures de sécurité. Et, à ce moment-là, c'est dans ce contexte-là aussi, je pense, que le projet de loi doit être envisagé. Il s'agit de mesures qui auront pour effet direct d'améliorer cette situation-là. Alors, la sécurité routière, ça n'affecte pas seulement les gens qui se promènent en camion, qui conduisent des camions, ou les gens qui conduisent des autos, ça affecte toute la population, les gens qui sont sur les routes, les piétons, en fait, tout le monde. Et, quand il y a des problèmes, bien, évidemment, ce sont des conséquences négatives, là, assez dramatiques. Alors, c'est dans ce contexte-là, je pense, qu'on aborde l'étude du projet de loi n° 58.

Le deuxième point: ça se fait aussi dans le cadre du livre vert, que le ministre a déposé hier, sur la sécurité routière. Alors, c'était un document qu'on attendait depuis déjà un certain nombre de mois. Le ministre nous avait promis le document pour le mois de juin, alors on est six mois en retard. On va le prendre quand même six mois après, mais évidemment on aurait apprécié que ça se déroule comme le ministre s'était engagé à le faire, c'est-à-dire il y a six mois. Si on avait eu le document au mois de juin, bien, on en serait aujourd'hui, à l'étape des consultations, beaucoup plus avancés. Alors, cette consultation-là, M. le Président, qui va commencer au début du mois de février, bien, je pense que ça va être un exercice qui va être très valable, dans le sens où on va pouvoir écouter les citoyens, les entendre sur un certain nombre de préoccupations concernant la sécurité routière. Et ce sera certainement, dans la mesure où ce sera suivi, par le gouvernement, d'actions concrètes, un exercice qui se sera avéré fort utile.

Je voudrais également rappeler, au moment où on aborde l'étude de ce projet de loi, le rapport du coroner Malouin. On se souvient que, il y a à peu près un an, au mois de mars dernier, le coroner Malouin a remis un rapport qui faisait suite à l'accident de la côte des Éboulements, et, bon, le mandat premier était d'évaluer et d'identifier les causes de l'accident des Éboulements et de suggérer des améliorations possibles. Alors, dans son rapport, le coroner Malouin a fait plus de 25 recommandations, et je pense que, là-dessus, il y a certaines mesures qui ont été prises par le gouvernement pour appliquer certaines des recommandations, mais je voudrais rappeler au ministre qu'il reste quand même plusieurs recommandations qui n'ont pas eu de suite. Et, je les relisais ce matin, je pense qu'il aurait avantage à retourner les lire et voir s'il n'y a pas lieu d'actualiser certaines des recommandations qui sont là, parce qu'il y avait des recommandations qui étaient fort pertinentes concernant une amélioration de la sécurité routière. Alors, de ce côté-là, je pense qu'il reste encore du travail à faire au ministre et j'apprécierais qu'il retourne voir ce rapport-là et le regarde d'une façon positive, au mérite comme tel des recommandations et non pas avec un préjugé a priori qui a peut-être fait en sorte que ce rapport-là est allé en partie sur les tablettes.

Je voudrais également, M. le Président, mentionner que le projet de loi va référer à certaines modifications concernant le transport routier. Je pense notamment à la question des charges ou des excédents de charge et aussi aux normes d'arrimage des charges. En fait, on sait qu'au Québec on a aussi un problème important qui est celui de l'état actuel des infrastructures routières, et il y a des mesures... Bon, on peut souhaiter qu'il y ait une amélioration de ce côté-là. Je pense que le gouvernement le souhaite aussi, on parle éventuellement d'un programme tripartite d'infrastructures, mais, dans le projet de loi n° 58, il y a des mesures qui sont là qui permettront peut-être de sauvegarder, en tout cas, un peu mieux l'état de nos infrastructures routières, dans la mesure où on va prendre des sanctions plus importantes concernant les surcharges.

Alors, ça, ça nous est souvent mentionné, M. le Président, par nos concitoyens qui, à tort ou à raison, là, ont toujours l'impression que les camions se promènent sur les routes surchargés et qu'ils développent des ornières dans l'asphalte qui mettent en cause la sécurité routière aussi, parce qu'on sait, pour faire la route Québec-Montreal assez fréquemment, que ça débalance, des fois, la conduite de l'automobile quand on frappe une ornière, et on est appelé à bouger. Donc, c'est toujours des risques d'accidents susceptibles d'arriver à la suite de la détérioration des chaussées.

Alors, M. le Président, nous abordons le projet de loi de façon très ouverte, très positive et, étant donné qu'on a pour objectif essentiellement d'améliorer la sécurité routière, nous voulons aussi nous assurer que ça se fera en accordant aux citoyens, disons, un traitement juste et équitable. On parle de sanctions, on parle de toute une série de mesures coercitives pour le citoyen, alors il ne faut quand même pas tomber dans l'excès de ce côté-là et se mettre à appliquer des sanctions qui sont exagérées et qui font preuve tout simplement d'une utilisation d'abus de pouvoir de la part d'un gouvernement, quel qu'il soit. Alors, si on parle de sécurité routière, oui, c'est un objectif qui est louable, mais il faut le faire aussi en se préoccupant que le citoyen soit traité de façon équitable et juste. Alors, c'est dans cet esprit-là, M. le Président, que nous allons analyser les modifications qu'on nous suggère pour le projet de loi n° 58.

● (15 h 20) ●

Je voudrais également souligner qu'on va le faire aussi à la lumière des recommandations que nous a faites le Protecteur du citoyen, et je fais référence à deux documents en particulier, c'est-à-dire le rapport que le Protecteur du citoyen nous a remis en octobre 1999 sur la saisie des véhicules, de façon plus spécifique un rapport d'une vingtaine de pages où on fait état de toutes sortes de difficultés très concrètes, là. On nous illustre des cas souvent aberrants et des cas qui se sont avérés, pour une bonne partie, inéquitables. Dans certains cas, la justice a donné raison au citoyen. Donc, quand on parle de la saisie — et ça porte exclusivement là-dessus — quand on parle, dans le projet n° 58, de la section Saisie de véhicules, je pense qu'il faudra garder ça à l'esprit. Et, malheureusement, le ministre vient de nous remettre la

réponse qu'il a envoyée, je n'ai pas pu en prendre connaissance...

**M. Chevette:** ...dernièrement, c'est même ce matin.

**M. Bordeleau:** Oui, le 2 décembre? C'est ça, mais je pense que...

**M. Chevette:** Je l'ai signée ce matin.

**M. Bordeleau:** Oui. Alors, il faudra peut-être quand même se le mettre à la mémoire et voir dans quelle mesure... Ou, si le ministre pense y avoir répondu de façon très précise, nous indiquer l'endroit pour qu'on puisse analyser au fur et à mesure, parce que c'est une préoccupation qu'on va avoir, de s'assurer qu'on a tenu compte des commentaires du Protecteur du citoyen, que ce soit dans son rapport ou dans sa lettre du 28 octobre qui concernait de façon plus précise la réaction du Protecteur du citoyen à l'égard du projet de loi n° 58. Et, encore là, il y a un certain nombre de commentaires qui sont faits sur des articles spécifiques du projet de loi n° 58.

**M. Chevette:** La même chose, si vous me permettez, là, au cours de la séance d'aujourd'hui ou bien de ce soir, je pourrais vous faire le rapport détaillé quant au rapport Malouin, comme vous le demandez, sur chacune des 14 recommandations. Je pense qu'on y gagne tous à savoir ce qui a été fait.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, M. le Président, ça termine les commentaires que j'avais à faire à cette étape-ci. Je dois vous dire encore une fois qu'on va collaborer de la meilleure façon possible avec le gouvernement, dans la mesure où on posera des questions et qu'on aura les éclaircissements souhaités et qu'on pourra mesurer aussi les impacts des décisions qu'on suggère dans le projet de loi. Puis, au fond, il faut toujours se poser la question... C'est beau de le mettre concrètement, prendre des mesures, les inscrire dans un projet de loi, mais il faut aussi se préoccuper de l'impact que ça va avoir à la fois sur la sécurité routière, mais aussi sur les citoyens du Québec comme tels. Merci.

### Étude détaillée

**Le Président (M. Lachance):** Merci, M. le député de l'Acadie. M. le député de Montmagny-L'Islet. Non? Ça va? Alors, nous allons passer à l'étape de la prise en considération de chacun des articles.

### Code de la sécurité routière

#### Immatriculation des véhicules

**M. Chevette:** Nous commencerions par un amendement, M. le Président, à l'article 0.1. C'est tout simplement — comment dirais-je? — un amendement technique,

mais qu'il faut faire dès le départ parce que c'est dans la version anglaise.

Il s'agit de... Dans la modification, c'est: 1° par la suppression, dans les troisième et quatrième lignes du troisième alinéa du texte anglais, des mots «an owner or operator»; et, 2° par le remplacement, dans la quatrième ligne du troisième alinéa du texte anglais, des mots «is not a person» par les mots «before the owner or operator is».

En d'autres mots...

**Le Président (M. Lachance):** Ah, c'est un nouvel article, ça, M. le ministre.

**M. Chevette:** ...vous enlevez, dans le paragraphe 3° de l'article 21 en anglais, dans — c'est ceci, là, attendez un peu, je vais le trouver — les troisième et quatrième lignes... Donc, un, deux, trois: «No person may put a road vehicle into operation before the sums referred to in the second paragraph have been paid by the owner or, in the case of an owner or operator...» Donc, à la deuxième ligne du dernier paragraphe... Vous n'avez pas la mention, vous, hein?

**M. Bordeleau:** Je n'ai pas la version anglaise, moi, j'ai la version française.

**M. Chevette:** Donnez-lui donc une copie verte, ça va être plus clair, là, parce qu'on reprend l'article en anglais. Donc, donne-moi la tienne. Je l'ai ici, c'est correct. C'est dans la version originale du texte. Vous avez la version originale du texte, monsieur?

**Une voix:** Ça, c'est l'amendement, c'est la correction.

**M. Chevette:** On ne l'a pas mis.

**M. Bordeleau:** Le texte actuel...

**M. Chevette:** Donc, regardez dans le dernier paragraphe, la deuxième ligne du dernier paragraphe, «an owner or operator». O.K. ça va pour ça. Puis l'autre, c'est à quel paragraphe?

**Une voix:** ...

**M. Chevette:** Oui, oui, mais on va y aller... Au moins, il y en a une des deux, la suppression, vous l'avez.

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevette:** L'autre, c'est: 2° par le remplacement, dans la quatrième ligne et du troisième alinéa du texte anglais, des mots «is not a person» par «before the owner or operator is».

«Is not a person», c'est où, ça? O.K. C'est l'article 56 qui s'intitule... Section 21 of the said Code is amended by adding, at the end of the third paragraph, the following: «or, in the case of an owner or operator of a

heavy vehicle is not a person registered in the Registre des propriétaires et des exploitants des véhicules lourds at the Commission of Transport of Québec», vous changez ça par les mots «before the owner or operator is».

**M. Bordeleau:** C'est dans l'article 21, ça, là?

**M. Chevette:** Oui, tel que modifié par l'article 56.

**M. Bordeleau:** Oui, oui. O.K. D'accord.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Chevette:** C'est plus technique.

**M. Gauvin:** Oui, c'est ça. La question qu'on devrait se poser... La raison qui vous amène à apporter cet amendement-là, c'est que, juridiquement parlant, c'est pour le rendre plus conforme à un texte?

**M. Chevette:** Oui.

**M. Gauvin:** C'est un problème technique et juridique.

**M. Chevette:** C'est technique, mais qui clarifie le juridique.

**M. Gauvin:** Oui. O.K. C'est comme ça que je le voyais.

**M. Chevette:** C'est une technicalité qui clarifie le juridique. C'est un peu la Justice qui nous dit, dans sa refonte, d'utiliser les expressions plus appropriées à la nouvelle législation.

**M. Gauvin:** C'est clairement comme ça qu'on doit le voir, l'amendement?

**M. Chevette:** Oui.

**M. Bordeleau:** Mais le premier amendement, la suppression de «an owner or operator»... En fait, j'aimerais savoir qu'est-ce que ça voulait dire tel que le texte était écrit actuellement: «No person may put a road vehicle into operation before the sums referred to in the second paragraph have been paid by the owner or, in the case of...» Là, c'était «an owner or operator of a heavy vehicle». Là, ça va continuer: «is a...»

**M. Chevette:** «Is not a person».

**M. Bordeleau:** Qu'est-ce qu'on enlève exactement quand on enlève le «owner or operator»? Pourquoi est-ce que...

**M. Chevette:** Je vais demander à Me Vigneault de venir s'exprimer à la place d'un de nous autres, là. Parce

que c'est une technicalité du ministère de la Justice, donc on va lui demander de...

**Le Président (M. Lachance):** Alors, s'il vous plaît, vous identifier avec votre titre.

**M. Vigneault (Pierre-Paul):** Pierre-Paul Vigneault. Je suis avocat à la Direction des affaires juridiques au ministère des Transports. La demande de modification nous a été faite par les avocats du ministère de la Justice qui procèdent à la refonte des lois. Et il n'y a pas d'ajout ni de suppression véritables qui s'opèrent par le changement, c'est simplement une meilleure terminologie anglaise pour traduire l'article 21 dans la version française.

**M. Chevette:** C'est beau?

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que ça va?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que ce nouvel article 0.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

#### Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 1, M. le ministre.

**M. Chevette:** Article 1, j'y arrive, M. le Président. Article 1: L'article 65 du Code de la sécurité routière, modifié par l'article 61 du chapitre 40 des lois de 1998, est de nouveau modifié par l'ajout, à la fin, des mots «et comportant, le cas échéant, les mentions prescrites par ce règlement».

En fait, le règlement sur les permis a été modifié à l'automne 1998, comme vous le savez, par l'introduction des mentions pour les classes 1, 2 et 3 des véhicules lourds. C'est ainsi que les mentions M, F et T précisent les habiletés requises pour la conduite d'un véhicule lourd équipé d'une transmission manuelle — ça sera M — d'un système de freinage pneumatique — ça sera F. Et, quant à la mention T, elle précise que le titulaire possède les connaissances requises pour la conduite d'un train routier.

Donc, le Code de la sécurité routière prévoit l'imposition d'amendes pour les individus qui conduisent un véhicule sans la classe appropriée. Il y a lieu, donc, de modifier le Code pour préciser qu'ils doivent conduire avec les mentions requises et pour sanctionner ceux qui conduiraient un véhicule lourd sans la mention appropriée.

• (15 h 30) •

En d'autres mots, si on a senti le besoin d'ajouter de l'identification ou de la qualification précise, c'est qu'il y en a qui s'improvisaient, par exemple, conducteurs de train routier sans en avoir la spécialité, ou inversement.

Et, cette fois-ci, ça nous permettra donc d'arriver avec des amendes appropriées si on transgresse ces classifications.

**M. Bordeleau:** La façon dont c'était rédigé actuellement au niveau de la loi, là, on dit: «Une personne doit être titulaire d'un permis de la classe appropriée à la conduite de ce véhicule tel que déterminé par règlement.» Ça ne suffisait pas, ça, pour... Ça ne veut pas dire, ça, par exemple, une classe M ou une classe T, là, que c'est déterminé par règlement puis que c'est la classe appropriée à la conduite de ce véhicule? Qu'est-ce qu'on ajoute quand on dit «et comportant, le cas échéant, les mentions prescrites par ce règlement»?

**M. Chevette:** C'est que la Justice nous a demandé d'être beaucoup plus précis dans notre texte, et on a répondu à leur demande. C'est plus explicite que ça l'était.

**M. Bordeleau:** O.K.

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

**M. Bordeleau:** Oui.

#### Révocation de permis

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 2.

**M. Chevette:** Article 2: L'article 180 de ce Code, remplacé par l'article 54 du chapitre 56 des lois de 1996 et modifié par l'article 73 du chapitre 60 des lois de 1996, est de nouveau modifié par le remplacement de ce qui précède le paragraphe 1° par ce qui suit:

«180. Sont révoqués le permis d'apprenti-conducteur, le permis probatoire et le permis de conduire d'une personne déclarée coupable d'une infraction au Code criminel commise avec un véhicule routier ou un véhicule hors route et prévue aux articles suivants.»

En fait, cette disposition vient assujettir le conducteur d'un véhicule hors route à une sanction de son permis de conduire lorsqu'il est condamné pour une infraction criminelle reliée à la conduite automobile telle que l'état d'ébriété, le délit de fuite ou la conduite dangereuse. Lors de l'adoption de la Loi sur les véhicules hors route, en 1996 — le chapitre 60, là — une modification au même effet avait été ajoutée à l'article 180. Au cours de la même session, le projet de loi n° 12 modifiant le Code de la sécurité routière remplaçait également l'article 180 par un nouvel article sans mention des véhicules hors route. Contrairement aux attentes du départ, le projet de Loi sur les véhicules hors route est entré en vigueur avant le projet de loi n° 12, ce qui a eu pour effet, lors de l'entrée en vigueur des propositions du projet de loi n° 12, le 1er décembre 1997, de supprimer la notion de véhicule hors route dans l'article 180. Donc, ce qu'on fait aujourd'hui, on vient mettre le véhicule hors route dans l'article 180 pour lui donner toute la force nous permettant de procéder à des suspensions de permis, tout comme dans les autres cas.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** M. le ministre, ce qu'on doit retenir, ce que vous nous dites, c'est que c'est des choses... ça nous avait échappé à l'occasion du débat du projet de loi n° 12.

**M. Chevette:** C'est-à-dire que la Loi sur les véhicules hors routes est entrée en vigueur avant la n° 12. Donc, automatiquement — c'est ça, hein...

**Une voix:** Oui.

**M. Chevette:** ... — on s'est trouvés à ignorer le véhicule hors route dans l'amendement à la n° 12. Et là, en modifiant cette loi cette fois-ci, on fait en sorte que le véhicule hors route devient intégré, comme on aurait voulu le faire lors de la loi n° 12.

**M. Gauvin:** Quand on a débattu le projet de loi ici, à l'Assemblée nationale, le projet de loi n° 12, finalement, on savait aussi qu'au niveau des véhicules hors route il y a des choses qui entreraient en vigueur. C'est-à-dire que ça nous a échappé, on vient corriger cette situation-là.

**M. Chevette:** On corrige, c'est ça.

**M. Gauvin:** Parce que ça avait été porté à notre attention. Vous vous rappelez, à un moment donné, ils disaient: Telle ou telle chose peut arriver.

**M. Chevette:** Oui, mais je pense qu'on avait adopté au préalable, si ma mémoire est fidèle, la Loi sur les véhicules hors route.

**M. Gauvin:** O.K.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 2 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

#### **Conduite sans permis ou durant action**

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 3.

**M. Chevette:** L'article 209.5 de ce Code est modifié par la suppression, dans les première et deuxième lignes du deuxième alinéa, des mots «si celui-ci n'était pas présent au moment de la saisie».

Le propriétaire qui conduit au moment où son véhicule est saisi reçoit une copie du procès-verbal de saisie à l'endos duquel se trouve de l'information sur les conséquences de la saisie. La Société de l'assurance automobile du Québec veut informer tous les propriétaires de la saisie de leur véhicule routier sans faire la distinction s'ils étaient présent ou non au moment de la

saisie. Le texte de loi vient donc refléter la procédure administrative qui est en cours à la Société de l'assurance automobile du Québec.

En fait, nous, qu'il soit là ou pas là, ce qu'on veut, c'est que le propriétaire du véhicule soit informé. C'est pour ça qu'on dit «même si celui-ci n'est pas présent», parce qu'on avise tous les propriétaires. On crée une obligation juridique de faire ce qui est déjà la pratique. Pour nous, ce n'est pas bien, bien grave, mais ça donne une obligation juridique de faire de sorte que... Le propriétaire est en droit de savoir si son véhicule est saisi même s'il n'était pas présent sur les lieux.

**M. Bordeleau:** Ça se fait actuellement.

**M. Chevette:** Oui, comme procédure, c'est ça.

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

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 4.

**M. Chevette:** L'article 209.10 de ce Code est modifié par le remplacement, dans les troisième et quatrième lignes, de «du délai prévu à l'article 209.16 mais, dans ce dernier cas, qu'avec la permission du Curateur public» par «de la période prévue à l'article 209.17 mais, dans ce dernier cas, qu'avec la permission de la Société».

En fait, cette disposition vient tout simplement énoncer les devoirs du gardien du véhicule routier et fait aussi en sorte que la Société de l'assurance automobile du Québec assume la responsabilité jusqu'à maintenant dévolue au Curateur public. En fait, cet article-là, c'est l'article clé, il vient dire au Curateur: C'est de valeur, ce n'est plus toi qui vas faire ça, c'est la Société de l'assurance automobile. Puis, entre vous et moi, on n'a pas les moyens, comme Société, de se payer le luxe de 3 000 000 \$ par année pour quelque chose qu'on peut faire à bon marché.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 4 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 5.

**M. Chevette:** Je vais m'y rendre. L'article 209.16 de ce Code est abrogé.

Tout simplement, c'est que, avec les nouvelles dispositions législatives, il n'y aura plus aucune intervention du Curateur public pour la disposition des véhicules. Donc, l'article 209.16 qui lui confiait l'administration provisoire des véhicules non réclamés est donc abrogé. C'est le même commentaire, dans le fond, que la partie précédente.

Quant au délai, on le verra dans d'autres articles.

**M. Gauvin:** Ici, on vient préciser des... Excusez...

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

**M. Chevette:** Non, avant, M. le Président, peut-être que, pour le bénéfice des membres de la commission, on pourrait vous donner un aperçu du bilan de 1998 à titre d'information. Je sais que, avec M. le député de l'Acadie, on fonctionne de même quand on a de l'information qui peut servir aux membres de la commission. Avez-vous le petit tableau? Moi, je l'ai-tu? Oui, je l'ai. Non, passez-moi-le donc. Vous en avez des copies?

**M. Bordeleau:** Oui, oui. Vous nous l'avez donné tout à l'heure, là.

**M. Chevette:** Donc, il y a la situation actuelle versus la situation proposée par le projet de loi n° 58. Vous avez le début de la saisie, la période de saisie du véhicule de 30 jours, le délai de récupération qui est de cinq jours. Ensuite, la SAAQ informait le Curateur, etc. Vous avez la procédure actuelle en haut. Après ça, vous avez: Situation après l'implantation de notre projet de loi, qu'est-ce qui arrivera. C'est 30 jours, la fin de la saisie. Il y a un délai de récupération de 10 jours — donc, il y a un délai un peu plus long, vous voyez — puis il y a le délai de publication de 10 jours. Il y a le délai de disposition, 20 jours encore. Mais ça, c'est exactement les mêmes délais qu'en haut. En fait, c'est le 10 jours, le délai de récupération, au lieu de cinq, mais la différence... Et là vous tombez à un véhicule inférieur à 2 500 \$ et supérieur à 2 500 \$. Inférieur, c'est cinq jours; et supérieur à 2 500, c'est 10 jours.

Est-ce que tout le monde l'a, ce tableau-là?

**Une voix:** Oui, dans la...

**M. Chevette:** Oui? Merci.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Oui. Disons qu'en abrogeant l'article 209.16 on abroge... bon, le fait que ce soit le Curateur, il disparaît du portrait, puis aussi on abroge des délais — on parle du délai de cinq jours — je suppose que ces délais-là vont être spécifiés éventuellement dans d'autres articles.

**M. Chevette:** Pardon, excusez.

**M. Bordeleau:** J'ai dit: Quand on abroge l'article 209.16, on enlève le Curateur public du portrait, mais il y a des délais qu'on enlève aussi en même temps. Ces délais-là vont être précisés plus tard?

• (15 h 40) •

**M. Chevette:** Oui, on va revenir dans d'autres articles. Mais on va vous remettre également un petit

tableau sur les statistiques réelles. Nombre de véhicules visés: 4 099; frais de saisie, remorquage, garde et taxes: 644 000 \$...

**Une voix:** Ça, c'est les frais du Curateur.

**M. Chevette:** C'étaient les frais du Curateur, ça, là, 644,79 \$, excusez. Frais de disposition, là on arrivait à 1 115,47 \$; prix de vente: 204 \$. Donc, vous voyez que la somme chargée au citoyen, c'était 415 \$, puis la perte assumée par la SAAQ, 496 \$.

Donc, on va le remettre pour le bénéfice de la commission.

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

**M. Bordeleau:** Adopté.

#### Disposition du véhicule routier par la Société

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 6.

**M. Chevette:** L'article 6, c'est un amendement. Et l'amendement est le suivant: Remplacer l'article... Vous ne l'avez pas?

**M. Gauvin:** Oui, oui. Tu l'as, l'amendement?

**M. Bordeleau:** Bien, c'est-à-dire que c'est celui qui...

**M. Chevette:** Non, j'ai un autre amendement.

**M. Bordeleau:** Ah non, ça, je ne l'ai pas.

**M. Chevette:** Je vais vous laisser le temps de le lire, là.

**M. Gauvin:** Si vous nous expliquez qu'est-ce qui vous a motivé à amener l'amendement.

**M. Chevette:** Oui. D'abord, je vais le lire, parce que, pour les soins de la commission, je pense que c'est mieux que je le lise, hein, M. le secrétaire?

**Le Secrétaire:** Oui.

**M. Chevette:** Remplacer l'article 209.17, introduit par l'article 6 du projet de loi, par le suivant:

«209.17. Si le véhicule routier n'est pas réclamé à l'expiration d'une période de 10 jours suivant la fin de la saisie, la Société en dispose conformément aux règles de la présente section. Les frais de la disposition sont à la charge du propriétaire.»

Cet amendement a pour but de clarifier une ambiguïté dans l'interprétation de l'expression «ceux que la Société peut exiger à ce titre sont fixés par règlement». C'était ça qui était l'ambiguïté, ils nous ont demandé de le

clarifier. L'article 209.17 confère donc à la Société la responsabilité de la gestion, de la disposition d'un véhicule qui n'est pas réclamé et il pose d'ailleurs comme principe général que les frais de la disposition sont à la charge du propriétaire. Les frais de disposition comprennent les frais de vente tels que les frais de l'encanteur et les frais de gestion par la Société de la disposition d'un véhicule.

Il y a l'expression, maintenant, «ceux que la Société peut exiger à ce titre sont fixés par règlement». Ça avait pour but d'énoncer que, parmi les frais de la disposition, ceux qui sont des frais de gestion de la Société seront fixés par règlement. Cependant, cette expression aurait pu aussi signifier que la Société, en tant que responsable de la gestion de la saisie, va fixer par règlement l'ensemble des frais qui sont compris dans les frais de vente. Et ce n'était pas le cas, donc on a voulu le clarifier. Pour éviter, donc, cette seconde interprétation, cet amendement propose donc d'énoncer uniquement, dans l'article 209.17, le principe général de la responsabilité ultime du propriétaire pour les frais de la disposition.

Et vous verrez, dans les articles 218, 219, 222 puis le paragraphe 13.1 de l'article 624, que des amendements viendront par la suite clarifier les énoncés concernant les frais de la Société pour sa gestion du dossier. Et les frais — on peut vous donner tout de suite une idée, là — payables par le propriétaire vont varier selon le mode de disposition du véhicule. Frais de disposition pour vente aux enchères, bien, les activités administratives que la Société doit effectuer pour gérer la vente aux enchères représentent environ 140 \$. Ces montants sont déduits du produit de la vente du véhicule, tout comme les frais de remorquage ou de garde ainsi que les autres frais reliés à la vente du véhicule. Le prix obtenu lors de la vente aux enchères devrait permettre, dans la majorité des cas, de couvrir l'ensemble des frais de la disposition. Le montant résiduel sera remis à celui qui était propriétaire du véhicule au moment de la saisie. En cas de vente déficitaire, le déficit sera à charge du propriétaire pour le moment. Nous estimons ce montant aux alentours de 100 \$.

Puis les modifications proposées par le projet de loi n° 58 permettent donc de diminuer les frais réclamés au propriétaire. Il y a lieu de noter qu'à l'heure actuelle la Société réclame un maximum de 415 \$ — comme vous avez vu dans le tableau tantôt — au propriétaire même si le processus de disposition du véhicule entraîne des déboursés supérieurs à ce montant.

**Le Président (M. Lachance):** Pour les fins de fonctionnement de notre commission, M. le ministre, étant donné qu'à l'article 6 il y a plusieurs autres articles — 209.17, 209.18, 209.19, etc. — est-ce que vous avez d'autres amendements du même genre?

**M. Chevrette:** Attendez un peu, je vais vous le dire. Oui, il y en a un autre à 209.18.

**Le Président (M. Lachance):** O.K. Alors, on va y aller...

**M. Chevrette:** Moi, ça ne me dérange pas. Comme vous voulez.

**M. Gauvin:** En fait, la question est à l'effet que l'amendement que vous présentez vient remplacer l'article 6 que vous nous aviez présenté?

**M. Bordeleau:** Pas au complet, le premier...

**M. Chevrette:** Pas au complet.

**M. Bordeleau:** ...le 209.17.

**M. Chevrette:** Vous remarquerez — ne grouillez pas — c'est: Remplacer l'article 209.17, introduit par l'article 6 du projet de loi... Seulement que 209.17.

**M. Gauvin:** O.K. Ça clarifie.

**M. Bordeleau:** Comment il faut procéder, M. le Président, pour l'amendement? Est-ce qu'on le...

**M. Chevrette:** Je ne sais pas.

**Le Président (M. Lachance):** Bien, à ce moment-là, on adopte 209.17 tel qu'amendé, tel que modifié.

**M. Chevrette:** Puis vous verrez, à la fin, l'article 6 tel qu'amendé, oui.

**Le Président (M. Lachance):** C'est ça.

**M. Bordeleau:** O.K.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que ça va, l'article 209.17?

**M. Bordeleau:** Non, j'ai quelques questions. Disons, dans les frais, ce que je comprends, c'est que les gens vont payer ce que ça coûte en réalité, il n'y a pas de...

**M. Chevrette:** Exact.

**M. Bordeleau:** Il va y avoir une démonstration claire des frais qui ont été déboursés.

**M. Chevrette:** Les frais réels.

**M. Bordeleau:** Dans les estimés que vous avez faits, les frais vont être de combien, disons, avec le nouveau système? Si on prend l'ensemble du processus, par rapport au 1 115 \$ qu'on paie actuellement pour le Curateur, ça va coûter combien pour faire la vente d'un véhicule, éventuellement?

**M. Chevrette:** Pour la vente, ça va être probablement les mêmes frais, sauf que ça va être réclamés aux...

**Une voix:** On va vendre juste les chers.

**M. Chevette:** On va vendre seulement les chers, les autres, on va les donner aux fourrières. Vous le savez, dans l'esprit de la loi, qu'est-ce que c'est, c'est qu'on les donne à la fourrière pour que ça paie au moins une grande partie des frais. Il y a bien assez que la différence va être assumée par le propriétaire.

**Une voix:** C'est 100 \$.

**M. Chevette:** C'est 100 \$?

**Une voix:** Oui.

**M. Chevette:** Le petit tableau qu'on vient de vous remettre, là, c'est 100 \$.

**M. Bordeleau:** O.K. Ça va coûter, au fond... En fait, la Société va sauver combien? Parce que, actuellement, elle donne 3 200 000 \$.

**M. Chevette:** Ça lui coûte 3 000 000 \$ présentement, on devrait sauver environ... Ça devrait nous coûter 246 000 \$ au lieu de 3 000 000 \$.

**M. Bordeleau:** O.K. Mais vous dites que ça va coûter le même montant pour le déposer.

**M. Chevette:** Oui, mais c'est parce que, dans les ventes de ceux qui... Il faut réexpliquer le tableau. Reprenons le grand tableau. On va vendre seulement les autos supérieures à 2 500 \$.

**M. Bordeleau:** Oui. Par enchères?

**M. Chevette:** Par enchères.

**M. Bordeleau:** O.K. Mais je parle des autres.

**M. Chevette:** Quant aux véhicules inférieurs, il va y avoir un préavis, puis tout le kit, et ce sera... Comment on appelle ça? On les donne à la fourrière. Je vais demander de vous expliquer la mécanique de façon très simple.

**Le Président (M. Lachance):** Si vous voulez vous identifier, madame.

**M. Chevette:** Mme Guimond, vice-présidente de la SAAQ.

**Mme Guimond (Louise):** Bon, la grosse différence entre le système actuel puis le système proposé, c'est que, dans le système actuel, le Curateur dispose des véhicules, qu'importe leur prix. On sait actuellement que les véhicules qui sont confiés au Curateur, ils ont en moyenne 12 ans puis ils valent à peu près 200 \$, mettons. Le Curateur,

quand il vend un véhicule, il fait le même processus pour tous les véhicules dont il s'occupe.

**M. Chevette:** Que ce soit une minoune ou pas.

**M. Bordeleau:** Oui. Ça, je comprends.

**Mme Guimond (Louise):** Ça lui coûte 1 100 \$ pour tous les véhicules dont il s'occupe, puis il s'était occupé de 4 099 véhicules en 1998, donc 1 115 \$ multiplié par 4 099. Puis on charge juste 415 \$, la Société avait 496 \$ à donner au Curateur pour payer.

Là, ce qu'on dit, c'est qu'il y a très peu de véhicules qui ont une valeur assez grande pour être vendus puis qui rencontreraient le prix que ça coûterait pour les vendre. On dit que, si on veut les vendre puis faire de l'argent, il faudrait au moins que ça rapporte 1 000 \$. Si ça coûte à peu près 1 000 \$, les vendre, il faudrait que ça soit des véhicules qui se vendent 1 000 \$. Donc, on cherche les véhicules... On a dit: Les véhicules qui sont listés dans le Red Book ou dans le Book Hebdo Mag, là, s'ils valent 2 500 \$ et plus, on est pas mal assurés d'avoir un prix potable lorsqu'on les vend. Puis on sait qu'il y en a à peu près 3 % — parce qu'on a fait des échantillonnages avec les véhicules dans l'année 1998 — de ces véhicules-là sur 4 000 et quelques véhicules. Ça fait que c'est à peu près 100 véhicules qui seraient vendus, avec un processus long, aux enchères, etc., puis qui nous rapporteraient les coûts que ça va nous avoir pris pour faire la vente. Par contre, les autres véhicules, en bas de 2 500 \$, on les donnerait à la fourrière pour qu'ils puissent payer, en les vendant, en vendant les pièces...

**M. Chevette:** Le loyer de 30 jours.

**Mme Guimond (Louise):** ...le loyer de 30 jours puis le...

**M. Chevette:** Le remorquage.

**Mme Guimond (Louise):** C'est ça, le remorquage.

**M. Bordeleau:** C'est ça. Mais l'économie de la Société, ça va être quoi?

**M. Chevette:** C'est sur tout ça.

**Mme Guimond (Louise):** C'est ça. Comme il y a...

**M. Bordeleau:** Le montant, c'est quoi?

**Mme Guimond (Louise):** On pense que ça va nous coûter à peu près 236 000 \$, ça va nous...

**M. Bordeleau:** Vous sauvez 3 000 000 \$.

**Mme Guimond (Louise):** C'est ça, pour sauver 3 400 000 \$, 3 500 000 \$.

**M. Chevrette:** C'est ça, 246 000 \$ pour 3 000 000 \$.

**Mme Guimond (Louise):** Ça fait qu'on pense faire une économie substantielle.

**M. Bordeleau:** O.K. Alors, on saute toutes les étapes de publication, au fond, tout ça, puis les délais pour...

**Mme Guimond (Louise):** Bien, les délais, on garde quand même des délais pour aviser les propriétaires.  
• (15 h 50) •

**M. Bordeleau:** Non, les délais sont là, c'est vrai, oui.

**Mme Guimond (Louise):** Mais ce qu'on sauve, c'est qu'on encourt des coûts seulement pour les véhicules qui en valent la peine. Les autres qui n'en valent pas la peine, bien, on ne les vend pas aux enchères.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, ça va. O.K.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** Donc, j'ai un véhicule qui a été saisi qui vaut moins de 2 500 \$. Ce à quoi je peux m'attendre, c'est que, si je veux le récupérer, je ne ferai pas affaire avec la SAAQ, je vais aller voir la fourrière. Je vais être avisé d'aller voir la fourrière.

**M. Chevrette:** Ils doivent attendre le 30 jours pareil, là. Il doit attendre le délai, mais, s'il va payer ses frais de remorquage puis ses frais de séjour, de loyer, il va pouvoir le récupérer là. Mais il va falloir qu'il assume ses...

**M. Gauvin:** Non, mais ce que je veux dire, moi, c'est: Moi, je me fais saisir mon véhicule, on a établi qu'il valait moins de 2 500 \$. J'ai été avisé que ce n'est pas à la SAAQ que je m'adresse, je m'en vais à la fourrière. Cette catégorie...

**Mme Guimond (Louise):** Après 30 jours, qu'il vaille n'importe quoi, votre véhicule, vous allez à la fourrière, vous allez le récupérer. C'est pour ceux qui ne veulent pas y aller le récupérer, tout ce processus-là. Mais quelqu'un qui veut récupérer son véhicule, il y va après 30 jours...

**M. Chevrette:** Il y a un 10 jours, là.

**Mme Guimond (Louise):** ...il paie le remorquage, il paie le coût de la saisie. Puis, si vous n'y allez pas chercher votre véhicule, on attend 10 jours puis, pendant de 10 jours, là, on vous appelle, on vous écrit: Vous venez chercher votre véhicule, il est encore à la fourrière. Puis, si vous n'êtes pas venu encore en dedans de 10

jours, on vous écrit puis on vous dit: Votre véhicule est à la fourrière. Si vous voulez le récupérer, c'est le temps, sinon il va être vendu dans cinq jours. Puis, si votre véhicule vaut plus que 2 500 \$, on vous donne plus de temps encore, on publie dans les journaux, on dit: M. Untel n'a pas récupéré sa Mercedes 1998.

**M. Gauvin:** Ça va, je vois la différence.

**Le Président (M. Lachance):** C'est beau? Est-ce que...

**M. Bordeleau:** Juste une information...

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le député de L'Acadie.

**M. Bordeleau:** ...qu'est-ce que vous faites actuellement et qu'est-ce que vous allez faire, si c'est différent, avec les véhicules qui ne sont carrément pas en état, là? Parce que, dans ces véhicules-là, ont sait que c'est très vieux, il y en a que...

**M. Chevrette:** C'était tout vendu. C'est pour ça que vous aviez...

**M. Bordeleau:** Non, non, mais vendu... Écoutez, ce que je me pose comme question, c'est que, s'il y a des véhicules qui sont des dangers publics qui, à un moment donné, sont saisis, j'espère que la Société ou le Curateur ne les revendaient pas, ne les remettaient pas sur la route.

**M. Chevrette:** Non, c'était la fourrière et rancart.

**M. Bordeleau:** Mais, c'est ça, à ce moment-là, qui détermine qu'un véhicule ne doit pas être vendu, qu'il va être... Bien, c'est-à-dire vendu pour la ferraille, là. De quelle façon la SAAQ met en dehors de la route...

**M. Chevrette:** D'abord, s'il est récupéré, il n'y a pas de problème.

**M. Bordeleau:** Non, non. S'il est récupéré, oui. S'il n'est pas récupéré?

**M. Chevrette:** C'est-à-dire, s'il est récupéré, il n'y a pas de problème. S'il n'est pas réclamé, le montant est chargé...

**Mme Guimond (Louise):** La Société le met...

**M. Chevrette:** Le met au rancart.

**Mme Guimond (Louise):** ...au rancart. Puis, quand on dit «mettre au rancart» un véhicule, ça veut dire qu'il ne peut pas revenir sur le chemin avant d'avoir subi une vérification mécanique. C'est ça, une mise au rancart dans les termes du Code de la sécurité routière. C'est différent d'une...

**M. Bordeleau:** O.K. La vérification mécanique qui... Là, le véhicule est...

**M. Chevrette:** C'est un mandataire accrédité.

**M. Bordeleau:** O.K. Ça veut dire que la fourrière va l'avoir après 30 jours, là, il n'a pas été réclamé. Après 30 jours, c'est la fourrière qui le prend en main, puis elle va essayer, bon... À ce moment-là, il y a quelqu'un qui va dire à la fourrière: Ce véhicule-là ne doit pas être remis en circulation avant qu'il ait une vérification mécanique? Comment ça va se passer, là?

**M. Chevrette:** Allez.

**Mme Guimond (Louise):** Il n'est pas réclamé, la Société va dire à la fourrière: Voici, tel véhicule n'a pas été réclamé, nous, on le met au rancart dans nos fichiers. Il ne pourra pas être réimmatriculé avant d'avoir une vérification mécanique, mais, si vous voulez le vendre pour les pièces, vous pouvez le vendre pour les pièces ou pouvez le vendre à n'importe qui. Mais, nous, on vous dit qu'il ne pourra pas être remis sur le chemin avant d'avoir subi une vérification mécanique chez un mandataire de la Société.

**M. Bordeleau:** O.K. Ça, ça fonctionne aussi, ce mécanisme-là, actuellement?

**Mme Guimond (Louise):** Non, ça ne fonctionnait...

**M. Bordeleau:** Pas du tout, avec le Curateur?

**Mme Guimond (Louise):** Non. Non, ce n'était pas si officiel que ça. Le Curateur, par contre, en a mis au rancart. Quand il décidait qu'il ne vendait pas, il avisait la Société puis il disait qu'il les mettait au rancart, parce que, là, il les vendait vraiment pour les pièces.

**M. Bordeleau:** Est-ce qu'on a une idée, à peu près, du nombre de véhicules... Compte tenu de l'expérience, on sait l'état des véhicules qui sont présentés, combien de véhicules on pense qu'on va pouvoir mettre au rancart éventuellement?

**M. Chevrette:** Au rancart, c'est 3 400.

**M. Bordeleau:** 3 400?

**Mme Guimond (Louise):** Par année.

**M. Bordeleau:** Par année. Sur, mettons, un chiffre de 4 000, là?

**Mme Guimond (Louise):** Ce qu'on pense, c'est qu'en donnant un petit peu plus de temps qu'avant pour réclamer les véhicules, il va y avoir plus de monde qui va réclamer les véhicules. Puis on pense aussi que, là, les

gens vont faire moins saisir leurs véhicules parce qu'ils commencent à apprendre que la saisie de véhicules, ça fait mal. Donc, il va y avoir moins de monde saisi, il va y avoir moins de monde chez le Curateur, puis les gens vont récupérer plus leurs véhicules. Donc, il devrait y avoir moins de véhicules à être vendus. Ça fait que, on pense, 3 400 véhicules mis au rancart puis 100 véhicules vendus aux enchères par la Société.

**M. Bordeleau:** Répétez-moi donc les chiffres, je n'ai pas...

**Mme Guimond (Louise):** 3 400 mis au rancart et 100 de plus de 2 500 \$ vendus...

**M. Chevrette:** Qui seraient vendus aux enchères.

**Mme Guimond (Louise):** ...vendus aux enchères.

**M. Bordeleau:** O.K. Puis combien seront mis en vente immédiatement par la fourrière? Ils ne sont pas tous mis au rancart, là?

**Mme Guimond (Louise):** Bien, ils vont tous être mis au rancart officiellement. Puis, s'ils sont vendus, ils vont devoir subir une vérification mécanique.

**M. Bordeleau:** Ah, tous les véhicules...

**Mme Guimond (Louise):** Tous les véhicules donnés aux fourrières.

**M. Bordeleau:** ...vont devoir subir une vérification mécanique avant d'être vendus?

**Mme Guimond (Louise):** Oui. Avant d'être remis en circulation et avoir une plaque dessus.

**M. Chevrette:** Mais il peut y en avoir un bon nombre d'intéressants. Tu sais, ce n'est pas toutes des minoues de 200 \$, ça peut être quand même des autos entre 1 500 \$ et 2 000 \$ qui peuvent avoir une certaine vie utile. Et, à ce moment-là, cependant, ça exige une vérification mécanique avant d'être réimmatriculé.

**M. Bordeleau:** La personne qui est propriétaire de la fourrière, elle va pouvoir le vendre, son véhicule, et l'obligation, ça va être au nouveau propriétaire, au moment de l'immatriculer, de...

**M. Chevrette:** Exact. Sinon, ça ne passera pas l'immatriculation. Quand il va se présenter à un Bureau des véhicules automobiles pour l'immatriculer, ça ne passera parce qu'il aura été déclaré mis au rancart. «Mis au rancart» au sens où on l'entend.

**M. Bordeleau:** Mais pourquoi l'obligation n'est pas faite aux propriétaires de fourrière de s'assurer que le véhicule...

**M. Chevrette:** Bien, dans certains cas, on ajouterait à la pénalité financière de...

**M. Bordeleau:** Non, mais là il n'a pas été réclamé. Il n'a pas été réclamé, il va être vendu, puis c'est le propriétaire... Moi, si je vends un produit, c'est moi qui ai l'obligation d'assurer que le produit que je vais vendre, il répond à des normes de qualité minimales. Là, il va vendre un produit à une personne, lui va signer le papier, puis, quand il va se présenter pour l'enregistrer, là on va lui dire: Bien non, avant de l'enregistrer, tu as l'obligation... Puis qu'est-ce qu'il va faire s'il est pris avec une minoune qu'il ne peut plus enregistrer par la suite?

**M. Chevrette:** Mais ça peut être conditionnel. Je suppose que ça va être des ventes un peu conditionnelles. Parce que, s'il n'est pas capable de l'immatriculer, il l'a acheté pour le mettre sur la route...

**M. Bordeleau:** Mais pourquoi l'obligation...

**M. Chevrette:** Sinon, justement, regardez ce qui arrive. Ça va de soi, parce que, s'il ne peut pas l'immatriculer, il est vendu pour pièces. Il est vendu pour pièces, à ce moment-là c'est lui-même qui l'a fait. Donc, ça sera conditionnel.

**M. Bordeleau:** Mais je ne comprends pas. Pourquoi le propriétaire de la fourrière n'a pas, lui, l'obligation de faire faire les vérifications? Si le véhicule peut être vendable, il y aura un papier qui dit que le véhicule est immatriculable, puis le gars qui va l'acheter, lui, il est certain qu'il n'aura pas un problème là-dessus. Et, si la fourrière, elle dit: Votre véhicule, il n'est pas immatriculable, bien, lui, comme propriétaire du véhicule au niveau de la fourrière, bien, il le mettra en vente pour les pièces ou pour la ferraille. Mais il me semble qu'on déplace... L'étape, là, ce n'est pas celui qui veut l'acheter qui a l'obligation de faire ça, c'est celui qui veut le vendre.

**M. Chevrette:** C'est parce que, dans le fond, la fourrière, c'est un intermédiaire entre la Société et l'acheteur. Elle est la gardienne. On la déclare, nous, au rancart, et vous voudriez, vous, d'après ce que je comprends de vos propos, que ce soit le gars de la fourrière ou, en tout cas, le propriétaire de la fourrière qui fasse faire l'examen mécanique de ce qui coûte 50 \$, si j'ai bien compris, et là il la vendrait.

**M. Bordeleau:** Bien, il vendra... Il mettra 50 \$ de...

**M. Chevrette:** Mais, s'il n'a pas preneur, lui, il le vend pour pièces. C'est ça, la différence, là.

**M. Bordeleau:** Bien oui, mais, s'il veut le vendre pour pièces, il n'y a pas de problème. S'il décide, lui, d'en faire des pièces, de le démanteler, il peut le faire, mais, s'il décide qu'il veut le vendre à un client, lui, il me

semble qu'il a l'obligation de s'assurer que le véhicule qu'il va vendre, il est immatriculable. Parce que «mis au rancart», c'est un terme, là, qui... En tout cas, moi, je ne connaissais pas le terme comme tel, mais ça semble un peu... C'est «mis au rancart» dans le sens qu'il n'y a pas d'immatriculation, mais ce n'est pas «mis au rancart» dans le sens que ça ne peut plus aller sur les routes parce que c'est...

**M. Chevrette:** Non, mais, quand tu achètes une auto de 200 \$, 300 \$, là...

**M. Bordeleau:** Non, non, mais vous venez de dire tout à l'heure, M. le ministre, qu'il y en a quand même qui sont portables.

**M. Chevrette:** Il y en a quelques-unes.

**M. Bordeleau:** Bon, bien, celles-là, si le propriétaire de la fourrière sait que ça ne peut pas aller sur la route puis que lui ne veut même pas la revendre à quelqu'un, il la détruit ou il la met en morceaux, mais, s'il la vend... C'est parce qu'il y a une remarque du Protecteur du citoyen là-dedans qui fait référence au fait que celui qui vend n'a pas une licence de commerçant.

**M. Chevrette:** C'est vrai.

**M. Bordeleau:** Il y a une question de protection des citoyens là-dedans. Là, on a...

**Une voix:** Protection du consommateur.

• (16 heures) •

**M. Bordeleau:** Protection du consommateur. On a le propriétaire de la fourrière qui a un véhicule, qui n'est pas un commerçant, qui va le vendre...

**M. Chevrette:** On va présenter un amendement — je vous arrête tout de suite — pour faire sauter la question de la licence du vendeur.

**M. Gauvin:** On a tous à y gagner, M. le ministre.

**M. Bordeleau:** L'amendement va être dans quel sens?

**M. Chevrette:** Pour l'article qui parlait justement... On retire l'article pour des motifs essentiellement reliés à la protection du public, celui que vous venez de mentionner.

**M. Bordeleau:** L'article sur la licence?

**M. Gauvin:** À quel article faites-vous référence, M. le ministre?

**M. Chevrette:** C'est l'article 209.22.3.

**M. Bordeleau:** Attendez un petit peu.

**M. Chevrette:** Bien, c'est celui que vous venez de stipuler, dont le Protecteur du citoyen avait parlé.

**M. Bordeleau:** O.K. Mais je veux m'assurer, là... Supposons qu'on enlève cet article-là, éventuellement, est-ce que ça met toujours l'obligation sur celui qui va vendre le véhicule de s'assurer que le véhicule est en état d'être immatriculé? On revient avec le même problème.

**M. Chevrette:** C'est-à-dire que lui, il vend un véhicule dans une condition x. Il dit: Si tu veux l'avoir, c'est 300 \$, par exemple. Comme il n'est pas un commerçant, il dit: Écoute, tu iras voir un mandataire, tu iras voir un garage, puis ça te prend une certification mécanique. Ce qui va arriver, le gars va dire: Écoute, si je ne suis pas capable de la mettre sur la route, ça ne m'intéresse pas, ton auto. Donc, il va dire: Ma condition d'achat, c'est que je passe au garage. Un peu comme les ventes de terrains dans le territoire agricole: tu vends à condition que tu sois dézonné.

**M. Gauvin:** M. le ministre, sur le plan technique, là, ça ne se passe pas tout à fait comme ça. La fourrière ne laissera pas partir l'acheteur potentiel avec un véhicule pour aller faire une inspection à 4 km, 5 km de là puis le ramener ensuite avec la remorque pour dire: Je n'ai pas pu avoir mon inspection, je vous le ramène. C'est un procédé qui m'apparaît risqué et compliqué. Le débat que mon collègue fait...

**M. Chevrette:** Bien, c'est aussi risqué avec le gars de la fourrière.

**M. Gauvin:** ...c'est la protection du consommateur, protéger le consommateur qui s'intéresse à l'achat d'un véhicule. C'est ça, c'est une règle de base.

**M. Bordeleau:** M. le ministre, si ça coûte 50 \$ faire une vérification mécanique, pour la protection des citoyens et tout ça, pourquoi ce n'est pas lui qui a l'obligation de le faire puis, au moment où il veut vendre un véhicule, il a un papier disant que ce point-là a été... Puis il le chargera au client. Éventuellement, s'il a à payer 25 \$ ou 30 \$ ou 50 \$ de plus, bien, ça sera dans son prix de vente. Et on a la certitude que n'importe quel véhicule vendu à quelqu'un est en état d'être immatriculé. Si lui ne veut même pas faire ça, bien, il le scrape, s'il veut.

(Consultation)

**M. Chevrette:** Bon, je veux reprendre un peu la discussion sur ce point parce que c'est quand même important. On laisse tomber le fait que le propriétaire de la fourrière soit un commerçant. Ça ne sera plus dans le projet de loi.

**M. Bordeleau:** L'obligation d'avoir une licence de commerçant?

**M. Chevrette:** Quand il a une licence de commerçant, il a une responsabilité civile vis-à-vis du consommateur. On se suit jusque-là? Dans le présent cas, c'est quelqu'un qui veut s'acheter une auto qui est d'une valeur très inférieure et qui va savoir, dès qu'il va l'acheter, qu'il faut une vérification mécanique. Donc, il va probablement faire son offre en tenant compte qu'il y a une obligation de 50 \$ de vérification à faire. Sinon, il ne la ferait pas.

Moi, je pense que c'est logique, le système qu'on propose. Sinon, si on veut que le gars de la fourrière soit responsable, on va lui laisser la licence de vendeur, je veux dire, puis le Protecteur du citoyen ne voulait pas.

**Une voix:** Il ne voulait pas qu'on l'enlève.

**M. Chevrette:** Il ne voulait pas qu'on l'enlève. Excusez! On l'enlève pareil. C'est vrai, c'est plutôt ça.

**M. Bordeleau:** Non, c'est le contraire là.

**M. Chevrette:** Oui, j'ai corrigé.

**M. Bordeleau:** L'article, c'est: «Le gardien qui acquiert un véhicule routier au terme de la présente section est exempté de la licence de commerçant autrement nécessaire pour la disposition ultérieure du véhicule.» Là, si on enlève ça, il doit avoir la licence de commerçant. C'est ce que je comprends, moi, là.

**M. Chevrette:** S'il vend des véhicules.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, évidemment. Mais, à ce moment-là, il va l'avoir, la licence de commerçant.

**Une voix:** C'est ça, on ne l'exempte plus.

**M. Bordeleau:** Bon. Alors, on ne l'exempte plus. Mais je reviens toujours avec mon point. Ça ne règle pas mon point pareil. Si le client qui l'achète est obligé, il sait qu'il a une obligation d'aller faire faire la vérification puis qu'il va la payer, pourquoi ça ne serait pas celui qui dispose, qui vend le bien, qui, lui, comme commerçant, doit vendre un produit qui est acceptable, la paye puis il la charge; elle est chargée dans son prix de vente? De toute façon, le client ne sauve rien, lui, là, ou il la paye...

**M. Chevrette:** Mais, nous, pensez-vous qu'on fait des cadeaux aux fourrières? On arrive, on dit: Tu vas t'arranger dans tes ventes, dépendamment du prix évalué de tes véhicules, pour payer tes frais de remorquage, pour payer tes frais de loyer, de stationnement du véhicule. N'oubliez pas que c'est des véhicules saisis dans le cadre d'infractions. C'était rendu que ça nous coûtait 3 000 000 \$ pour procéder avec le Curateur. Nous, on dit: On n'a pas les moyens de payer 3 000 000 \$, il y a moyen de réduire ça sensiblement. Nous, on dit: On envoie aux fourrières tous les véhicules. Ceux de 2 500 \$ et moins feront l'objet ou de vente ou de mise au rancart par le type

de la fourrière pour payer ses frais. Les autres sont aux enchères par le gouvernement.

L'individu, qui sait d'ores et déjà que tout véhicule mis au rancart par la SAAQ est vendu dans une fourrière, il sait qu'il devra payer 50 \$, il fera les offres en conséquence. On n'est pas dans les limousines, là, on est dans les minounes, les trois quarts du temps.

**M. Bordeleau:** Regardez concrètement, là. Moi, je veux aller acheter un bazou comme ça. Bon.

**M. Chevrette:** Chez vous, c'est «bazou»; chez nous, c'est «minoune». Ha, ha, ha!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Bordeleau:** Oui. Bien, c'est ça. Je me présente à une fourrière, comme ça, puis on me dit: Bon, c'est le prix tel que c'est là, tel que tu le vois. Maintenant, tu as l'obligation d'aller faire faire une vérification mécanique pour pouvoir l'immatriculer. Je fais quoi, moi? Je veux l'acheter. Je vais payer le gars? Non, je ne payerai pas le gars, je vais dire: Bien, écoute, là, je ne suis pas pour acheter ça si je ne suis pas capable de l'immatriculer après. Donc, il va se passer quoi, là? J'ai besoin d'aller faire faire une vérification.

**M. Chevrette:** Il va se passer que, s'il n'y a pas preneur, il va vendre les pièces.

**M. Bordeleau:** Non, non. Ça va, je n'ai pas de problème. S'il vend les pièces, ce n'est pas là le problème, c'est sur la mécanique, de vendre un véhicule. Moi, je veux l'acheter, mais il faut que je fasse faire une vérification mécanique. Je pars comment avec ça sur la route pour aller faire faire... Il n'y a pas de licence, là. Le gars va me donner un x puis je vais partir avec ça, le gars va me laisser partir avec l'auto, là, comme ça, pour aller dans un centre de vérification? Je ne sais pas, il me semble que ça ne marche pas, ça. Il y a quelque chose qui ne peut pas fonctionner là-dedans.

**M. Chevrette:** Bien, il peut y avoir plusieurs solutions. Il peut y avoir une immatriculation temporaire, qui coûte 6 \$. Est-ce qu'un garage pourrait venir faire l'inspection à la fourrière? Sans doute. Il y a des unités mobiles.

**Le Président (M. Lachance):** Si je comprends bien, M. le député de l'Acadie, les questions que vous posez, je ne nie pas leur pertinence, mais elles ne sont pas en regard de 209.17.

**M. Bordeleau:** Non, mais c'est parce que c'est tout interrelié en arrière de tout ça. C'est difficile, souvent, pour aborder certains sujets, de le rattacher à un article en particulier. Je pense que...

**M. Gauvin:** La raison de mon collègue, c'est qu'avant de laisser aller un article, on veut s'assurer qu'on va retrouver le débat dans un autre article, sinon il vaut mieux le faire tout de suite.

**M. Bordeleau:** Si on le fait là, on va aller plus vite après, il n'y a pas de problème.

• (16 h 10) •

**Le Président (M. Lachance):** Oui, oui, article 209.22.3.

(Consultation)

**M. Chevrette:** Prenons la Loi de protection du consommateur, à l'article 156: l'étiquette, bon, et tout le kit, là. Passons au paragraphe h: «le fait qu'un certificat de vérification mécanique délivré en vertu du Code de la sécurité routière sera remis au consommateur lors de la signature du contrat». Si c'est un vendeur avec licence, il est donc assujéti à l'émission du certificat. C'est le cas où il vendrait une auto qui a été saisie, qui est remorquée, puis qu'il n'y a pas de licence au sens de... Il fait une transaction pour payer ses frais, à toutes fins pratiques. Ce n'est pas un vendeur d'automobiles au sens de la loi.

**M. Bordeleau:** L'article auquel on a fait référence tout à l'heure, concernant la licence de commerçant, est-ce qu'on comprend toujours qu'il va y avoir un amendement et le gars de la fourrière va devoir avoir une licence de commerçant?

**M. Chevrette:** Celui qui en fait un commerce, oui.

**M. Bordeleau:** Un commerce? S'il en vend une, s'il en vend cinq, s'il en vend 10, on ne peut pas le savoir d'avance. Il va l'avoir automatiquement?

**M. Chevrette:** Non, mais, quand tu acquiers une automobile dans le but d'en faire un commerce, c'est un commerçant.

**M. Bordeleau:** Bon. Peu importe le nombre, il va avoir une licence de commerçant. Vous dites, d'après la Loi de protection du consommateur que vous nous avez lue, qu'il a l'obligation d'émettre un certificat.

**M. Chevrette:** Bien, c'est ce que je lis à l'article h. Le fait qu'un certificat de...

**M. Bordeleau:** Bon. S'il a l'obligation de l'émettre, il va falloir qu'il l'ait fait faire, la vérification mécanique, pour le donner. À ce moment-là, ça répond à mon besoin. Si c'est ça, si c'est un commerçant reconnu au sens de la loi, qui est assujéti à cette clause-là et qui doit donner un papier, bien, il va l'avoir fait faire, la vérification.

**M. Chevrette:** Mais il y a des fourrières qui ne font pas de commerce d'automobiles.

**M. Bordeleau:** Non, non, mais, si elles n'en vendent pas puis qu'elles vendent ça pour de la scrap, ça va. Il n'y a pas...

**M. Chevrette:** Non, mais est-ce qu'on le placera en état d'infraction? Parce que, moi, je veux le savoir autant que vous. Je ne suis pas avocat. Si le type, on lui fait remorquer deux automobiles, par exemple, puis qu'il n'avait pas du tout l'idée de les vendre mais il faut qu'il se fasse payer, c'est même la Régie, dans le fond, qui le force à les vendre d'une certaine façon, ou bien à vendre les pièces, sinon il ne sera pas payé. Qu'est-ce qui arrive à ce bonhomme-là? Ce n'est pas un vendeur au sens où... Il ne les a pas acquises en fonction d'un commerce, mais il les vend pour se faire payer. Qu'est-ce que vous répondez à l'argumentation juridique? Est-il un vendeur ou pas, au sens de la loi, puis qu'est-ce qui arrive s'il les vend? M. Gélinas.

**M. Gélinas (Claude):** Claude Gélinas, de la Société de l'assurance automobile. Le fait, dans ce cas-là, de savoir s'il est un vendeur ou non, c'est vraiment une question de fait parce que le Code définit un commerçant comme étant une personne qui acquiert un véhicule dans le but d'en faire le commerce. Or, une personne qui va recevoir un véhicule ici, dans le cas qui nous intéresse, elle acquiert le véhicule en paiement de sa créance, elle ne l'acquiert pas nécessairement dans le but d'en faire le commerce. Et ça, ça va être une question de fait de déterminer si le propriétaire d'une fourrière, dans des cas précis, entre à l'intérieur de la définition de «commerçant» qui est prévue dans le Code. Et ça, ça va nécessairement être une question de fait. Donc, dans ce sens-là, ça va dépendre de la fréquence avec laquelle il le fait.

Et puis on peut penser que les grosses fourrières qui vont avoir beaucoup de véhicules peuvent et vont sûrement, elles, entrer à l'intérieur de cette définition-là assez facilement parce que, quand elles vont acquérir le véhicule puis si elles en acquièrent un grand nombre, il est fort possible qu'avec le temps elles vont en faire le commerce, de ces véhicules-là, parce qu'elles ne les vendront pas tous au recycleur pour des pièces. Il va y en avoir un certain nombre qui vont aller au niveau des pièces, un certain nombre qui vont aller au niveau de la vente d'automobiles.

Et c'est pour ça d'ailleurs, suite aux demandes du Protecteur du citoyen, qu'on a abrogé l'article 209.22.3, pour une question de protection du public. Parce que, au départ, quand on l'avait mis là, c'était dans le but de ne pas créer non plus, au niveau de la fourrière, un fardeau financier trop grand, parce qu'on est conscient que ces véhicules-là, ce sont des véhicules qui vont occasionner, pour un certain nombre de fourrières, des pertes. Et dans le projet de loi on a prévu un article où, conscients que des fourrières vont être appelées à subir des pertes en acquérant ce genre de véhicules là, on a le pouvoir, en tant que Société, de leur verser un montant pour couvrir les pertes.

**M. Bordeleau:** Un 100 \$ supplémentaire.

**M. Gélinas (Claude):** C'est ça. C'est à part les frais de gestion, ça. C'est vraiment un montant que la Société verse, consciente que les fourrières, en acquérant ce genre de véhicules, vont subir des pertes, que ça ne couvrira pas le montant complet de leur créance, même si elles les vendaient pour des pièces ou même si elles les vendaient à un particulier. Dans ce sens-là, la Société est prête à verser un montant minimal qui va tenir compte de cet état de fait. C'est pour ça que la question de commerçant, on a décidé qu'on pouvait enlever, à la demande du Protecteur du citoyen, cet article-là et laisser jouer les lois du marché, à ce moment-là.

**M. Bordeleau:** Quand le Protecteur du citoyen suggérerait la modification, c'était dans l'optique de la protection des consommateurs.

**M. Gélinas (Claude):** La protection du consommateur. Et on se rend à cet argument-là.

**M. Bordeleau:** Bien, je ne suis pas certain. Si, la personne, ça lui donne l'autorisation de vendre un véhicule qui ne peut pas être immatriculé après parce qu'il n'est pas dans un état mécanique valable, je ne suis pas certain que ça protège le consommateur, ça. Ce que je trouve ambigu un peu dans l'explication que vous nous donnez, c'est que vous dites: La question du commerçant. Un commerçant, c'est quelqu'un qui fait le commerce, il achète un véhicule pour le revendre. Ça, ça va. Quelqu'un à qui on confie un véhicule, qui doit ensuite se rembourser, là, lui, ce n'est pas un commerçant mais il est appelé à le vendre, le vendre pour récupérer de l'argent, pour ensuite couvrir ses frais.

**M. Gélinas (Claude):** Il peut être appelé à le vendre.

**M. Bordeleau:** Bien, il peut être appelé... Oui. S'il l'a gardé et qu'on lui dit: Bon, bien, maintenant tu en disposes. Soit il le vend pour la ferraille ou il le vend... Vous me dites: Si c'est une grosse fourrière qui en a plusieurs, elle va peut-être, elle, être appelée à agir comme un commerçant. Mais ça va être une question de nombre. Parce que celle qui en acquiert plusieurs, elle en acquiert pour la même raison. Elle a ces véhicules-là parce qu'on les lui a confiés et elle est pris avec; et il faut qu'elle récupère, là.

Je trouve ça curieux que ça soit le nombre qui fasse qu'à un moment donné une va être considérée vouloir faire du commerce de véhicules et l'autre à côté, pour les mêmes raisons, qui se retrouve avec moins de véhicules, elle n'est pas considérée comme un commerçant de véhicules. Au bout de la ligne, dans les deux cas, il n'y a aucune protection pour celui qui va aller acheter le véhicule. Il va acheter, et je ne sais pas comment ça va se passer. Je vous ai posé une question tout à l'heure, je n'ai pas eu de réponse. Comment ça va se passer, concrètement? Moi, j'arrive là et je veux acheter le véhicule. On me dit: Tu le prends tel qu'il est là et il faut que tu aies une vérification

mécanique. Alors, là, on va me prêter un x. Moi, je vais partir avec l'auto et je vais aller dans un centre mécanique, et le gars va me laisser partir comme ça? Il va me demander de déposer de quoi, il va me demander quelque chose, ça va faire des complications.

On dit: Les vérificateurs pourraient aller là faire la vérification. Ça ne me semble pas la solution facile non plus que quelqu'un se déplace pour aller vérifier une minoune de 200 \$, 300 \$ dans une cour. Moi, j'ai l'impression que ce qui serait le plus simple, c'est que celui qui l'a en sa possession, lui, s'il a l'intention de la vendre pour qu'elle soit remise sur la route, le plus simple, c'est que lui la fasse faire, la vérification, et qu'il l'inclue dans son prix. De toute façon, le client va le mettre dans le prix.

**M. Chevette:** M. le Président, je demande la suspension de l'article.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 6 au complet?

**M. Chevette:** Non. L'article 6... Celui qu'on vient d'étudier, 209.17.

**Le Président (M. Lachance):** Bien, là, ce n'est pas nécessairement cet article-là qui est en question.

**M. Chevette:** Non, celui dont on discute présentement, là, je veux le suspendre.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, mais...

**M. Chevette:** Parce que je veux le regarder sur l'heure du souper pour voir s'il n'y a pas lieu d'un amendement. Moi, personnellement, je suis ébranlé par l'argumentaire.

**Le Président (M. Lachance):** Oui. Moi aussi, M. le ministre. Mais, là, à l'article 209.17, on ne touche pas spécifiquement les aspects soulevés par le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** En fait, c'est ça, on s'est étendu sur autre chose. Parce que c'est difficile d'aborder des points...

**M. Chevette:** Je comprends. Mais, sur ce point précis du certificat qui est exigé par le consommateur qui achète, moi, je veux mettre en suspens cette partie-là, qu'on puisse continuer la discussion et, sur l'heure du souper, on verra. Quand on arrivera à l'article spécifique du certificat, comme on vient de discuter, peu importe le fait, c'est qu'on discutait de l'article 6 globalement. Cet aspect-là, je voudrais qu'on le suspende, qu'on ne le discute plus pour l'instant et qu'on continue l'étude du projet de loi.

**Le Président (M. Lachance):** À ce moment-là, si je comprends, il faudrait suspendre l'article 6...

**M. Chevette:** Non, pas au complet. C'est de 209.19 qu'on discutait, et on était après régler 209.17.

**Le Président (M. Lachance):** Bon. Moi, je n'ai pas d'objection, là. On pourrait adopter le nouvel article 209.17. Ça va?

**M. Chevette:** Oui, il n'y a pas d'incidence.

**M. Bordeleau:** Pas de problème.

**M. Chevette:** C'est l'amendement qu'on...

**Le Président (M. Lachance):** O.K. Alors, le nouvel article 209.17, introduit par l'article 6, est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 209.18. Je pense que vous aviez annoncé un amendement.

**M. Chevette:** Oui. C'est un amendement de concordance tout simplement. C'est: À l'article 209.18, ajouter, à la fin du deuxième alinéa, les mots «en application du paragraphe 13.1° de l'article 624».

Simplement, cet amendement fait un renvoi au paragraphe 13.1° de l'article 624 afin d'éviter toute confusion sur ce que peuvent être les frais que peut exiger la Société.

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

● (16 h 20) ●

**M. Bordeleau:** Un petit instant, s'il vous plaît, là. Peut-être juste m'expliquer encore qu'est-ce qu'on ajoute dans l'amendement en ajoutant «en application du paragraphe 13.1° de l'article 624»?

**M. Chevette:** C'était pour bien spécifier les frais réels que peut exiger la SAAQ.

**M. Bordeleau:** O.K. Ça, on ajoute ça à la fin...

**M. Chevette:** Regardez à la fin du paragraphe 209.18, «de garde exigibles par le gardien du véhicule et de ceux que peut exiger la Société», est ajouté «en application du paragraphe 13.1° de l'article 624», ce qui définit très concrètement que ce sont des frais de gestion.

**M. Bordeleau:** O.K.

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

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Maintenant...

**M. Chevette:** Le 209.19, c'est suspendu.

**M. Bordeleau:** Non, non. On n'a pas fait le 209.18.

**Le Président (M. Lachance):** Oh! Un instant!

**M. Chevette:** Excusez.

**Le Président (M. Lachance):** On va discuter de l'article 209.18.

**M. Chevette:** Excusez, je suis trop vite. La vente aux enchères, 209.18? O.K. Là, c'est l'article 209.18, tel qu'amendé.

**M. Bordeleau:** Tel qu'amendé, oui.

**M. Chevette:** Oui. Ça, c'est pour les véhicules de plus de 2 500 \$.

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** Ça va?

**M. Bordeleau:** O.K.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, l'article 209.18, tel qu'amendé, est-il adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Et on suspend...

**M. Chevette:** Ici, on le suspend.

**Le Président (M. Lachance):** ...l'article 209.19?

**M. Chevette:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 209.20.

**M. Chevette:** Remplacer dans le premier alinéa de l'article 209.20 les mots «*Guide d'évaluation des automobiles* ou *Guide d'évaluation des camions légers*, selon le cas, publié par Hebdo Mag inc.» par les mots «*guide d'évaluation que reconnaît la Société et dont elle donne avis à la Gazette officielle du Québec*».

**Le Président (M. Lachance):** Alors, il y a un amendement, M. le ministre?

**M. Chevette:** Oui. Vous ne l'avez pas eu?

**M. Bordeleau:** Non. N'allez pas trop vite. Quand on n'a pas l'amendement, là, ça...

**M. Chevette:** Non, vous avez raison.

**Le Président (M. Lachance):** Article 209.20, un amendement.

(Consultation)

**M. Chevette:** Donc, ici, c'est fort simple, M. le député, c'est qu'on est en soumissions publiques. On ne sait pas si ce sera Hebdo Mag ou un autre. Il y a une soumission publique qui se fait pour le guide, pour un nouveau guide. Ça justifie l'amendement 1.

L'amendement 2°: supprimer le quatrième alinéa. C'est tout simplement parce que c'est la Société — vous remarquerez — qui a l'obligation de publier dans la *Gazette officielle*. Donc, ce n'est plus nécessaire de donner un pouvoir au ministre, c'est la Société elle-même.

(Consultation)

**M. Bordeleau:** C'est ça?

**M. Chevette:** Ça a été su dernièrement, en août.

(Consultation)

**M. Bordeleau:** Ça, c'est dans la loi actuelle, hein?

**M. Chevette:** Oui. On enlève «*Hebdo Mag*». C'est-à-dire dans le projet de loi.

**M. Bordeleau:** Dans le projet, oui. O.K.

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

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Maintenant, on revient à l'article 209.20, tel qu'amendé.

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Article 209.20, adopté. Article 209.21.

**M. Chevette:** «Toute disposition effectuée par la Société en application des règles de la présente section emporte l'extinction des réserves de propriété, facultés de rachat, hypothèques et autres droits ou charges grevant le véhicule.

«La Société transmet, le cas échéant, un avis de la disposition à l'officier de la publicité des droits qui doit alors procéder aux radiations requises.»

En fait, ici, ça vise à protéger celui qui achète un véhicule aux enchères contre les réclamations de ceux qui pourraient avoir des droits ou des charges grevant le

véhicule. Ces créanciers pourront faire leurs réclamations à la Société de l'assurance automobile du Québec. Ils seront payés à même le produit de la vente du véhicule dans l'ordre prévu à l'article qui suit, 209.22.

**M. Bordeleau:** Est-ce qu'on est toujours ici dans le cas des voitures ayant des valeurs supérieures à 2 500 \$ ou si c'est tous les véhicules?

**M. Chevette:** C'est tous les véhicules. C'est toutes les actions qui ont été effectuées par la Société. D'ailleurs, c'est nous qui sommes responsables de la vente aux enchères, et tout.

**M. Bordeleau:** Mais ce n'est pas toujours aux enchères?

**M. Chevette:** Non. Mais là, dans le reste, ils ont été avisés, ils sont même dans l'obligation de payer, s'il manque d'argent. C'est même prévu par d'autres articles, c'est le propriétaire qui paie si la vente ou la mise au rancart ou bien réhabilité par un certificat, ce que l'on verra après souper, là...

**M. Bordeleau:** Mais est-ce que c'est possible qu'il y ait des véhicules de moins de 2 500 \$ qui soient donnés à une fourrière éventuellement, qui soient liés à des réserves de propriété, d'hypothèque ou autres?

**M. Chevette:** Non, ce n'est pas une disposition qui est effectuée par la Société, ça ne donne pas prise à des poursuites.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 209.21 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

**M. Chevette:** Article 209.22, M. le Président, il y a un amendement. C'est exactement la même concordance — par contre, on va vous la donner, la copie, là — qu'on a adoptée préalablement, une référence au paragraphe 13.1° de l'article 624. C'est pour bien encadrer la nature des frais de gestion.

**Le Président (M. Lachance):** C'est la même...

**M. Chevette:** Même libellé.

**Le Président (M. Lachance):** Article 209.18.

**M. Chevette:** Oui, je pense que c'est 18.

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

**M. Bordeleau:** Un instant. Oui.

**Le Président (M. Lachance):** L'amendement est adopté. Venons-en maintenant à l'article 209.22, tel qu'amendé.

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 209.22, tel qu'amendé, est adopté.

**M. Chevette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Article 209.22.1.

**M. Chevette:** Oui, il y a un amendement. Ça va un peu trop vite, M. le secrétaire? Attachez-vous après les oreilles à papa, on part!

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** M. le ministre, article 209.22.1, l'amendement.

**M. Chevette:** Oui. C'est remplacer l'article du projet de loi par le suivant: «La Société est tenue, même en cas d'insuffisance du produit de la vente, de payer les frais de vente et la créance du gardien.» En fait, cet amendement vise à éviter la confusion quant aux sommes qu'aura à rembourser la personne qui était propriétaire du véhicule au moment de la saisie si le produit de la vente est insuffisant pour couvrir les frais de la disposition.

Donc, on précise que le produit de la vente ne couvrirait pas les frais de vente et également du gardiennage. Ici, les sommes qui seront réclamées de cette personne, eh bien, sont les frais de la gestion du dossier, de la disposition du véhicule. Deuxièmement, ces sommes seront fixées par règlement en vertu du paragraphe 13.1° dont on a parlé tantôt, à l'article 624, que nous verrons à l'article 19 du projet de loi, et de là la nécessité de supprimer, à la fin de l'article 209.22.1, les mots «sauf à en réclamer le remboursement au propriétaire du véhicule».

**M. Bordeleau:** Moi, ce que je comprenais, «sauf à en réclamer le remboursement au propriétaire du véhicule», c'était sur les frais qui sont là. L'insuffisance du prix de vente, les frais de vente et la créance du gardien, c'est exactement les mêmes termes qu'on utilise. On enlève tout simplement le bout de la phrase.

**M. Chevette:** Oui, oui, sauf qu'on les a fixés.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Chevette:** Par règlement. C'est 100 \$, c'est le petit tableau que je vous ai donné au début.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, oui.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le nouvel article 209.22.1 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 209.22.2.

• (16 h 30) •

**M. Chevette:** Ici, il n'y a pas d'amendement, c'est: «Pour tenir compte des pertes auxquelles s'expose un gardien en cas de disposition par datation en paiement, la Société lui verse, pour tout véhicule donné en paiement, un montant fixé par règlement.»

En fait, c'est pour les véhicules qu'il reçoit en paiement des frais de garde et de remorquage au 45<sup>e</sup> jour de la saisie, si vous regardez le tableau. Eh bien, le gardien s'expose à des pertes si le véhicule a une valeur moindre que sa créance. La Société lui verse donc un montant pour compenser en partie cette perte, et c'est 40 \$, que vous avez vus dans le grand tableau qu'on vous a donné. Et c'est pour ça qu'on vous dit...

**M. Bordeleau:** C'est un montant qui a été fixé comment, ça?

**M. Chevette:** Par règlement.

**M. Bordeleau:** Non, je le sais. Mais je veux dire, pourquoi 40 \$? Pourquoi pas 50 \$ ou 60 \$? Pourquoi c'est 40 \$?

**M. Chevette:** Je vais demander à Mme Guimond de vous l'expliquer. Mme Guimond, vice-présidente.

**Mme Guimond (Louise):** Parce que ça équivalait à peu près aux frais de remorquage du véhicule que probablement la fourrière a dû déboursier pour prendre en charge le véhicule. Donc, au moins, on lui donne le 40 \$, plus 40 \$ pour payer le remorqueur, plus, lui, il se paiera à même la vente des pièces ou du véhicule.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 209.22.2 est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 209.22.3.

**M. Chevette:** Amendement. On va aller plus lentement, M. le secrétaire, on aimerait que vous retrouviez le sourire.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Secrétaire:** Merci beaucoup.

**Le Président (M. Lachance):** Une question avant, qui va lui permettre, au secrétaire, de se rattraper,

peut-être: Est-ce que généralement les propriétaires de fourrière sont aussi des gens qui ont une remorqueuse?

**M. Chevette:** La majorité. La majorité, sûrement. La majorité. Il y a quelques fourrières, des petites, petites, où les gens vont porter leur auto là, mais c'est plutôt rare. Eux-mêmes vont en récupérer donc pour leurs fins de pièces, par exemple. Donc, ce n'est pas toujours des remorqueuses flamboyantes, mais ils ont toujours quelque chose pour être capable de...

**Mme Bélanger:** Est-ce qu'il y a des propriétaires de terrain qui demandent...

**Le Président (M. Lachance):** Mme la députée de Mégantic-Compton.

**Mme Bélanger:** ...d'être accrédités par la SAAQ pour avoir une fourrière, pour recevoir ces véhicules saisis là?

**M. Chevette:** Mme Guimond.

**Mme Guimond (Louise):** Le processus dit que la fourrière doit être accréditée par la SAAQ. Mais ce qu'on a fait, en fait, c'est que les fourrières devaient être désignées par les municipalités dans lesquelles... Pour éviter tout problème de zonage municipal, etc., on s'arrangeait avec les municipalités pour que les municipalités nomment les fourrières qui étaient sur leur terrain, les désignent à la SAAQ, et nous, elles font partie de notre liste de fourrières.

**M. Chevette:** Au lieu d'enclencher des batailles avec les municipalités.

**Mme Bélanger:** C'est parce que j'ai déjà eu des demandes, on voudrait être propriétaire: J'ai du terrain, puis je voudrais être titulaire d'un permis pour accepter les véhicules saisis.

**M. Chevette:** Je ne sais pas combien il y a de fourrières au Québec.

**Mme Guimond (Louise):** Il y en a environ 650. Il y a certaines fourrières qui ont un ou deux véhicules. Il y a même des fourrières qui n'en ont jamais eus, des véhicules saisis. C'est sûr que le plus gros des véhicules saisis, c'est à Montréal, à Québec, à Trois-Rivières, à Laval. C'est dans les grandes villes. Puis à Montréal, il y a juste quatre fourrières.

**Mme Bélanger:** Disons que ceux qui l'ont demandé, c'est parce qu'ils avaient une remorque, évidemment.

**Le Président (M. Lachance):** Ça veut dire qu'il n'y a pas une fourrière par municipalité, parce qu'il y a 1 340 municipalités, au Québec.

**Mme Guimond (Louise):** On visait une fourrière par MRC. Il y a 100 MRC. Mais on a plus qu'une fourrière par MRC.

**Le Président (M. Lachance):** M. le ministre, concernant votre amendement à 209.22.3.

**M. Chevette:** C'est celui dont on a discuté tantôt, qui est relié à 209.19, par contre.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, est-ce que vous voulez le suspendre?

**M. Chevette:** Je le suspendrais.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien, suspendu. Donc, si on fait un résumé, il y a deux articles dans l'article 6...

**M. Chevette:** Qui sont suspendus.

**Le Président (M. Lachance):** ...qui sont suspendus: 209.19 et 209.22.3.

**M. Chevette:** C'est ça.

**Le Président (M. Lachance):** Et nous en sommes à l'article 7.

**M. Bordeleau:** M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le député.

**M. Bordeleau:** Juste avant de passer à l'article 7, là...

**M. Chevette:** Il y a un 6.1. Il y a 6.1 avant.

**Le Président (M. Lachance):** Article 6.1. Vous avez un amendement?

**M. Chevette:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Un nouvel article?

**M. Chevette:** Oui.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Chevette:** Ça n'a rien à voir avec les fourrières. On peut le faire. Excusez, il y avait une question avant?

**M. Bordeleau:** Non, non. Bien, je vais regarder l'amendement pour voir si... C'est une intervention que je voulais faire. Je vais voir, je la ferai après.

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** Alors, M. le ministre.

**M. Chevette:** Article 6.1? Est-ce que vous aviez quelque chose avant 6.1, monsieur?

**M. Bordeleau:** Je peux peut-être faire un commentaire. Le 6.1, ça touche la saisie des véhicules encore ou si c'est autre chose?

**M. Chevette:** Non, non, il ne touche pas la saisie.

**M. Bordeleau:** Bon, d'accord.

**M. Chevette:** C'est de restreindre aux véhicules autorisés pour un permis spécial.

**M. Bordeleau:** O.K. Non. C'est ça. Alors, oui, j'aimerais peut-être faire juste une intervention, ici.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le député de l'Acadie.

#### Discussion générale sur les suites à donner aux recommandations du Protecteur du citoyen concernant le processus de saisie des véhicules

**M. Bordeleau:** Concernant tout le processus de saisie, le Protecteur du citoyen, comme je l'ai mentionné, avait fait un rapport et a remis une série de recommandations. Le ministre lui a répondu, dans la lettre qu'il a envoyée en date du 2 décembre. J'aimerais juste qu'on reprenne un peu les recommandations qu'il faisait, puis, si vous pouviez nous dire c'est quoi, la réponse que vous avez donnée par rapport à...

D'abord, je voudrais juste, peut-être, avant de commencer, illustrer, pour le bénéfice des collègues qui n'ont pas eu l'occasion, peut-être, de lire le document... Il y a des cas aberrants qui... Je ne pense pas qu'on ait vu la solution à ça passer, mais je voudrais juste expliquer rapidement trois cas que le Protecteur du citoyen mentionne et je ne sais pas où est la solution à ça. À la suite de ces trois cas-là, il fait des recommandations.

Je vais juste rapidement expliquer c'est quoi, les trois cas. Il nous faire des références, ici, à un cas où le propriétaire d'un véhicule demande à une amie d'aller conduire son véhicule chez un garagiste parce que, elle, elle est occupée. Alors, la personne à qui elle a demandé d'aller porter le véhicule part avec son véhicule. Elle, elle a un permis suspendu. Alors, la propriétaire du véhicule ne le sait pas que l'amie en question a un permis suspendu. Alors, à ce moment-là, l'amie se fait intercepter par un agent de la paix. Il saisit le véhicule parce que le conducteur a un permis suspendu.

Alors, dans ce cas-là en particulier, la propriétaire, connaissant mal tout le processus, en tout cas, elle a décidé de prendre son mal en patience, et prendre son mal en patience, ça veut dire qu'il y a tout un processus, là,

des périodes où le véhicule est sous saisie, c'est-à-dire 30 jours. Elle ne peut rien faire avant 30 jours, à moins de demander une mainlevée à la SAAQ.

Dans ce cas-là, la personne a attendu, pour s'apercevoir, en bout de ligne, que l'agent de la paix avait omis de transmettre le procès-verbal de saisie du véhicule à la SAAQ. La personne, à ce moment-là, qui devait déboursier, au départ, 322 \$, se trouve à déboursier 756 \$ avant de pouvoir récupérer son véhicule. Puis, comme elle ne pouvait pas, à ce moment-là, déboursier 756 \$ — elle ne l'avait pas, la propriétaire du véhicule — elle a attendu. Alors, là, on est tombé dans d'autres délais. Et, quand elle est venue, ayant l'argent pour payer les frais, bien, le véhicule avait été vendu. Alors, ça, c'est un cas que le Protecteur du citoyen nous mentionnait. Le propriétaire n'a rien à voir là-dedans puis, parce qu'il n'a pas l'argent pour payer puis que, lui, il est responsable, il se retrouve, en bout de ligne, avec le véhicule qui est vendu pour 100 \$.

Le deuxième cas, une citoyenne qui prête sa voiture à son frère. Ce dernier a un permis suspendu aussi. Donc, un agent de la paix l'intercepte et saisit le véhicule. La propriétaire en question s'adresse à la SAAQ pour obtenir la mainlevée et on lui dit, étant donné que c'est la période des fêtes: C'est de valeur, mais on ne pourra pas procéder rapidement. Donc, vous allez être obligée d'attendre. Alors, elle est obligée, à ce moment-là, de supporter un délai qui est un peu circonstanciel, qu'elle n'a peut-être pas à supporter parce que ce n'est pas elle qui est coupable, là-dedans. C'est un deuxième cas.

• (16 h 40) •

Le troisième cas: un agent de la paix arrête un voleur, le voleur d'un véhicule. Comme le permis du conducteur n'est pas en règle, l'agent de la paix saisit le véhicule. Alors, le propriétaire s'adresse à la Cour du Québec pour récupérer son véhicule. Il aurait pu demander directement à la SAAQ d'avoir une mainlevée, mais, comme ça prenait plusieurs jours pour obtenir une mainlevée, bien il a décidé d'aller au tribunal. Donc, ça lui a occasionné des frais judiciaires, en plus.

Alors, tout ça est relié au fait qu'on se retrouve avec des gens qui sont pris dans un imbroglio, ils n'ont rien à voir là-dedans. L'autre dimension, c'est que c'est compliqué de le savoir, de corriger l'erreur, et c'est compliqué de payer ce que la personne normalement devrait payer tout simplement pour récupérer le véhicule en dedans des 30 jours, plutôt que d'être obligé d'attendre 30 jours, puis là d'augmenter tout simplement les frais.

Suite à ça, le Protecteur du citoyen faisait trois recommandations: «Que le Code de la sécurité routière soit modifié afin qu'on ne saisisse pas systématiquement le véhicule d'une personne du seul fait qu'il est conduit par un tiers non titulaire d'un permis de conduire valable.» C'est un peu les cas que j'ai mentionnés.

La deuxième proposition, toujours sur les mêmes sujets: «Que, même si l'article 1457 du Code civil reconnaît déjà un tel recours en dommages, le Code de sécurité routière rappelle expressément le recours du propriétaire du véhicule saisi contre le conducteur fautif.» Alors, ça, c'est plus de l'ordre du ministère de la Justice, là, mais...

Puis la troisième proposition, c'est: «Que la SAAQ fasse connaître davantage le numéro de téléphone permettant à une personne de vérifier la validité d'un permis de conduire, notamment en l'inscrivant au dos du permis de conduire.» Alors, si la personne qui prête le véhicule était plus informée ou si les gens étaient plus informés qu'on peut vérifier la validité d'un permis de conduire en appelant, à ce moment-là, à un numéro donné... Si cette information-là, personne ne la connaît... moi, je ne la connaissais pas, puis je pense que la plupart des gens qui sont ici autour de la table ne le savent pas non plus.

Donc, il y a ces trois propositions-là, M. le Président, que le Protecteur mentionnait, et j'aimerais peut-être qu'on regarde s'il y a des réponses qui ont été apportées par le ministre.

**M. Chevette:** Oui. D'abord, sur le permis de conduire, dorénavant, c'est écrit ceci: «Pour tout renseignement: 1-800-361-7620. Pour vérifier la validité d'un permis: 1-900-565-1212. Frais exigés.» Ça, c'est une chose.

**M. Bordeleau:** C'est nouveau, ça?

**M. Chevette:** Oui, c'est nouveau. Les trois cas que vous avez donnés, on pourrait répondre aux trois cas, dont le deuxième — le conducteur en question — comporte tellement de nombreuses sanctions, lesquelles sont encore en vigueur jusqu'à ce jour. Le 2 décembre 1998 et le 14 septembre 1999, ces infractions ont entraîné de nouvelles saisies de véhicules pour lesquelles des demandes de mainlevée ont été adressées à la SAAQ. L'une a été accordée, l'autre à été refusée. C'est un abonné de l'illégalité sur les routes.

**M. Bordeleau:** Non, mais je ne parle pas du propriétaire, là.

**M. Chevette:** Non, je comprends, mais, à un moment donné, quand que c'est toujours le même qui se promène avec les véhicules d'un autre, l'agent de la paix, le pouvoir qu'il a, c'est «peut», si j'ai bien compris. La recommandation du Protecteur du citoyen est la suivante: «Que le Code de la sécurité routière soit modifié afin qu'on ne saisisse pas systématiquement...» C'est exactement, c'est marqué «peut» et non pas «doit». Donc, si ce n'est pas systématique, il peut le faire et il peut ne pas le faire. Donc, le Protecteur du citoyen, c'est ce qu'on lui répond. On lui dit: «L'article 209.2 du Code de sécurité routière — vous remarquerez à la page 3 de ma lettre — prévoit déjà que l'agent de la paix peut procéder à la saisie du véhicule et à sa mise en fourrière pour une durée de 30 jours. Il n'y a donc pas d'obligation. En pratique, cette discrétion s'exerce, bien que généralement le véhicule soit saisi. Il est souhaitable qu'il en soit ainsi, et je m'explique.» Et là, vous avez tout un argumentaire que je donne aux trois derniers paragraphes.

Je vous dirai également que... Je ne sais pas où je l'ai vu, là. Le dernier cas. En plus de ça, on a publié dans la brochure *Le Trait d'union* destinée aux corps policiers

un article qui rappelait justement aux agents de la paix de ne pas saisir un véhicule s'ils soupçonnent que celui-ci a été volé, pour ne pas créer justement de problème. Et ça, il y a l'exercice d'un jugement qui se fait. Mais ce n'est pas obligatoire. Ce n'est pas systématique, comme M. Jacoby l'a dit. Et on lui dit très clairement: S'il en était autrement, advenant la suspension de leur permis, les personnes qui possèdent un véhicule seraient incitées à transférer celui-ci au nom d'un parent proche, d'un conjoint, d'une conjointe, d'un père, d'une mère, etc., ou encore à emprunter systématiquement le véhicule d'une autre personne pour continuer à conduire sans risque de se faire saisir leur véhicule, car ils n'en seraient plus propriétaires. On n'écouterait pas des conseils...

Avec tout le respect que j'ai pour les institutions, on n'est pas pour se ramasser sur une route avec une avalanche de types qui ont su contourner la loi sachant qu'on ne saisira pas le véhicule. Non! On va laisser exercer un jugement. Et ça, c'est très sérieux, parce que c'est une question de principe, on pourrait verser dans un excès tout à fait contraire. Parce que, quand tu es rendu à deux infractions consécutives en peu de temps, c'est parce que tu as trouvé le moyen de contourner une loi. Puis, si tu les laisse faire, ça sera ma tante, mon oncle, puis petit frère, petite soeur puis petit chum.

**M. Bordeleau:** Oui, on pénalise le propriétaire du véhicule qui n'est pas nécessairement le même propriétaire dans les deux cas où une personne aurait pris le véhicule.

**M. Chevrette:** Bien, le propriétaire du véhicule, s'il n'est pas capable de demander à son chum: As-tu ton permis? Je m'excuse! Puis je vais m'arrêter là parce que j'aurais le goût de faire une petite montée de lait.

**M. Bordeleau:** Quand quelqu'un se fait voler un véhicule, je ne pense pas qu'il l'ait prêté.

**M. Gauvin:** Je peux-tu poser une question?

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** Ça peut ressembler exactement, des exemples comme ceux-là... c'est un cas de comté. Sans nommer personne, il y a déjà deux ou trois semaines, nous avons aidé un cas de comté. Je ne sais pas, on pense avoir eu la bonne information pour conseiller. La mère est monoparentale, très limitée dans ses revenus, elle prête son auto à son fils. Elle ne savait pas qu'il avait un permis suspendu. Évidemment, il ne s'en est pas vanté à sa mère; ça, je le crois. Là, après la saisie de l'automobile, nous avons tenté d'aider cette dame-là parce qu'elle suit des cours. Elle est de ma région puis elle suit des cours ici, à Lévis, pour essayer de se refaire sur le marché du travail. Elle dit: J'ai un drôle de problème dans ma situation. Son fils a perdu son permis à cause des amendes impayées. Elle dit: J'ai appris qu'il faudrait que j'aille payer les amendes de mon fils pour récupérer mon auto.

**M. Chevrette:** Là-dessus, c'est faux.

**M. Gauvin:** Non? O.K. C'est ça. On a vérifié, on a dit: Non, madame. On a appris qu'elle avait quatre jours, avec un argumentaire, pour récupérer son auto. Quatre jours, ça m'a surpris!

**M. Chevrette:** Si elle a un argumentaire, dans deux jours, ça peut se faire.

**M. Gauvin:** C'est deux jours.

**M. Chevrette:** Ça peut se faire. Bien, il y a des critères. Voici, on pourrait vous...

**M. Gauvin:** Excusez si on prend deux, trois minutes, mais ça pourrait nous aider à mieux comprendre la loi.

**M. Chevrette:** Je n'ai pas de problème avec ça. Allez-y.

**Mme Guimond (Louise):** Il n'y a pas de délai pour envoyer la demande de mainlevée, puis, quand la demande est envoyée, nous, on dit que, en moyenne, c'est deux jours que ça nous prend pour étudier la demande et répondre à la personne.

**M. Gauvin:** Ah! Ça pouvait être ça qu'on voulait nous...

**M. Chevrette:** Mais, sans des circonstances de même, ordinairement... Il se peut que quelqu'un ait prêté l'auto par ignorance à son fils, s'il ne lui a pas dit.

**M. Gauvin:** Je la crois sur parole.

**M. Chevrette:** Ça, moi aussi. Dans ce temps-là, je pense que ça peut se régler, surtout quand il y a des obligations du type que vous avez. Mais prenez quelqu'un qui est fort habile puis qui joue avec toute sa famille... Moi, j'en ai un qui doit devoir à la SAAQ quelque chose comme 8 000 \$ à 9 000 \$ d'amendes. Et il a été pris en contravention à quatre reprises sans permis. Récidives. Ça, c'est un moyen problème. Un moyen problème parce qu'il n'y a plus de fin. Et là, ils perdent espoir de pouvoir un jour... Parce qu'ils n'ont pas d'argent pour payer le montant. Et ça nous crée un problème majeur: il ne reviendra plus, il n'est pas capable d'assumer le 8 000 \$.

Et c'est loin d'être facile, parce que ces gens-là veulent gagner leur croûte pareil, prendre l'auto d'un ami, d'un frère, d'une soeur, puis ce n'est pas tout le monde qui savent, ce n'est pas publié dans les journaux que quelqu'un a perdu son permis, je reconnais bien cela. Mais, à un moment donné, quand ça brasse, tu saisis l'auto, la famille sait qu'il y a eu une saisie d'auto puis les motifs pour lesquels... Ça vient au moins à se savoir. Si on n'a pas jamais de gestes... C'est pour ça que je ne suis pas d'accord avec le Protecteur du citoyen sur cela. Ce

n'est pas systématiquement. C'est ce qu'il nous demande. Puis ce qui se fait, ce n'est pas systématique.

**M. Bordeleau:** Est-ce qu'il y a une campagne d'information qui a été faite pour justement informer les citoyens? Parce que ça, prêter des véhicules, ça arrive régulièrement à tout le monde. Est-ce que tous les moyens ont été pris pour éviter que des gens se retrouvent dans le trouble comme ça? Disons, au niveau de campagnes d'information.

**M. Chevette:** Je ne dirais pas tous les moyens, mais il y a eu de l'information de donnée à tous les organismes. Il y en a. La protection des consommateurs sait ça, et tous ceux qui n'avaient pas de permis ont été avisés.

**M. Bordeleau:** Tous ceux qui n'avaient pas de permis?

**M. Chevette:** Qui avaient perdu leur permis? Dites-le.

• (16 h 50) •

**Mme Guimond (Louise):** Au début, au mois de décembre 1997, quand la loi est venue en vigueur, la Société a écrit à toutes les personnes qui avaient déjà conduit sans permis que dorénavant, si elles le faisaient encore, leur véhicule serait saisi. Il y a eu une lettre personnalisée envoyée à chacune de ces personnes-là, en plus de la publicité qu'on a faite dans les journaux, dans les dépliants qu'on met dans leur renouvellement d'immatriculation puis des annonces qui ont été faites à la télévision au début du projet de loi. C'est sûr que, depuis ce temps-là, il y aurait peut-être encore de la publicité à faire pour...

**M. Bordeleau:** Mais je pense plus d'informer les gens que, avant de prêter un véhicule, ils s'assurent que la personne à qui ils le prêtent a un permis...

**M. Chevette:** Oui.

**M. Bordeleau:** Pas à ceux qui l'ont perdu. Ceux qui l'ont perdu, ou ils vont le dire... Ou d'autres qui sont dans le trouble, bien, là, ils ne le diront pas nécessairement. Je ne sais pas, au moment d'un envoi ou quelque chose, mais informer le citoyen qu'il y a un danger à prêter un véhicule et qu'on soit bien conscient. Que les gens vérifient, il y a un numéro de téléphone disponible. Je ne sais pas si c'est 24 heures par jour, ils peuvent appeler puis vérifier avant de prêter un véhicule, parce que, sans ça, ils ont toute une série de problèmes puis on se retrouve dans des situations un peu loufoques.

**M. Chevette:** Oui. Est-ce que la CAI nous laisserait faire ça?

**M. Bordeleau:** Je ne le sais pas, il faudrait vérifier, là.

**M. Chevette:** Parce que, si vous téléphonez... Par exemple: M. Gauvin, de telle municipalité, a-t-il un permis en vigueur? C'est des renseignements personnels. Je ne suis pas certain qu'on pourrait. Je vous le dis...

**M. Bordeleau:** Bien, c'est quoi, le numéro, là?

**Mme Guimond (Louise):** La personne qui appelle au 1-900-je-ne-sais-trop-quoi, on peut donner le numéro du permis de conduire et obtenir, pour n'importe qui, si le permis est valide ou non valide, un point, c'est tout.

**M. Bordeleau:** Ah bon, c'est ça. Mais c'est ça qu'il faut savoir.

**Mme Guimond (Louise):** On ne sait pas pourquoi il n'est pas valide...

**M. Bordeleau:** Non, non, d'accord.

**Mme Guimond (Louise):** ...si c'est pour d'autres raisons, mais on peut le faire.

**M. Bordeleau:** Non, mais on peut savoir s'il est valide ou pas valide. Si M. Untel a un permis valide. On peut le savoir par le nom?

**Mme Guimond (Louise):** Bien, il faut fournir le numéro de permis de conduire. Il faut que la personne ait en main le numéro du permis de conduire de la personne.

**M. Chevette:** Oui, mais ce n'est pas facile, ça.

**Le Président (M. Lachance):** Mais est-ce que cette information-là est disponible...

**M. Chevette:** Est-ce que le numéro de téléphone sert à grand-chose, à ce moment-là? Je ne suis pas sûr, moi.

**M. Bordeleau:** Bien, c'est ça. Si on veut que les citoyens, au fond, qui prêtent un véhicule, aient des outils en main...

**M. Chevette:** Pensez-vous qu'il vous montre son permis? Il te demande ton auto, tu dis: As-tu ton permis? Ah! je ne l'ai pas sur moi, là, mais...

**M. Bordeleau:** C'est ça.

**M. Chevette:** D'abord, un, il ne le montrera pas, s'il est saisi.

**M. Bordeleau:** Il va dire qu'il ne l'a pas, qu'il l'a oublié.

**M. Chevette:** D'abord, il est supposé vous le retourner, en plus.

**Mme Guimond (Louise):** Non, non.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'information est disponible 24 heures sur 24?

**Mme Guimond (Louise):** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Jour et nuit?

**Mme Guimond (Louise):** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Et 365 jours par année?

**M. Chevrette:** C'est beau.

**M. Bordeleau:** C'est juste pour avoir le permis puis savoir s'il est valide ou non.

**M. Gauvin:** M. le ministre, je dois vous dire que ça fonctionne. Les commentaires qu'on reçoit des compagnies commerciales de transport ou autres sont à l'effet qu'à toutes les fois qu'elles embauchent un conducteur sur le plan commercial, elles montent un dossier, elles demandent le permis de conduire puis elles appellent — c'est la première chose qu'elles font — pour aller chercher de l'information minimale.

**M. Chevrette:** Oui, je croirais que ça se fait plus dans les embauches commerciales, entre vous et moi, que de prêter ton auto à un chum.

**M. Gauvin:** Ah non! Ah là, je vous suis.

**M. Chevrette:** Moi, je ne sais pas...

**M. Gauvin:** Ce petit bout là...

**M. Chevrette:** Quand mon voisin me dit: Me laisserais-tu ton auto, la mienne ne part pas, je veux aller chercher une pinte de lait pour ma petite? Est-ce que tu lui demandes: Montre-moi donc ton permis, je vais appeler à la SAAQ pour savoir si tu as ton permis. Non, non. Moi, je ne crois pas à ça, je crois au gros bon sens dans ça. La transaction entre voisins puis entre parents, là, je m'excuse, moi, je ne crois pas à ça pantoute. Je ne dis pas que ça ne se fait pas, là, mais tu ne le fais pas dans les faits. C'est pour ça que j'aime bien mieux qu'il y ait une discrétion pour dire: Bien, tu aurais pu me le dire! Tu viens de toiser la personne qui te fait ça. Mais tu n'es même pas porté à demander le permis de conduire à ton voisin qui dit que son auto ne démarre pas. Voyons! Moi, c'est le gros bon sens dans la vie. Sur le plan théorique, on peut discuter des heures là-dessus, mais, sur le plan pratique, qu'est-ce qui se passe dans la vraie vie? Voyons!

Madeleine Bélanger me demanderait mon auto parce que la sienne ne part pas, je lui prêteraï. Je n'irais pas vérifier à la SAAQ son numéro de permis pour voir s'il est valide ou pas. Je ne penserais même pas à vérifier

s'il est valide ou pas parce que je vais prendre pour acquis qu'elle est de bonne foi dans sa demande puis je vais...

**M. Gauvin:** C'est-à-dire que tout le monde lui ferait confiance, de toute façon!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Chevrette:** À elle, c'est sûr, mais je veux juste démontrer que, sur le plan théorique, on peut bien discuter une heure là-dessus, mais, sur le plan pratique, ce n'est pas ça qui arrive dans la vraie vie.

**M. Bordeleau:** Non, mais je pense qu'il faudrait quand même sensibiliser les citoyens aux conséquences de ça...

**M. Chevrette:** Oui, oui, ça, je suis d'accord.

**M. Bordeleau:** ...et les informer qu'il existe des problèmes de ce type-là.

**M. Chevrette:** Mais, dans les embauches commerciales, je suis entièrement d'accord avec vous. Même, ça se fait sur une base régulière.

**M. Gauvin:** Depuis deux ans, effectivement, je pense que ça a facilité les vérifications.

### Étude détaillée

#### Code de la sécurité routière (suite)

##### Signalisation routière

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce qu'on est prêt à passer à 6.1?

**Des voix:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Article 6.1, c'est un nouvel article que M. le ministre introduit.

**M. Chevrette:** Est-ce que ça a été distribué?

**Le Président (M. Lachance):** Oui.

**M. Chevrette:** L'article 291 de ce code, remplacé par l'article 84 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par le remplacement, dans le troisième alinéa, des mots «pour son entretien ou pour l'installation ou l'entretien d'utilités publiques qui s'y trouvent» par «en vertu d'un permis spécial autorisant expressément l'accès au chemin avec ce véhicule.»

Ça, c'est toute la notion de permis spéciaux et du ministère des Transports. Cette disposition donc a pour objet de restreindre aux véhicules autorisés par un permis spécial les cas où il sera permis de circuler sur les chemins et les ponts à tonnage réduit. C'est vraiment important

pour le ministère puisqu'on a des cas patents chaque année. C'est soit la largeur soit la longueur des trains. Vous le savez, c'est des véhicules un peu hors normes qu'on veut voir apparaître dans le projet de loi.

Puis, quant au tonnage, vous savez ce que je veux dire, c'est la grosseur du camion à l'entrée du pont, en disant: 14 t, 15 t, 40 t, etc.

**Une voix:** Le nombre de roues.

**M. Chevette:** C'est ça.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le nouvel article 6.1 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 7.

**M. Chevette:** Article 7. Il n'y a pas d'amendement. Donc, le texte du projet de loi est là:

L'article 315.2 de ce code, édicté par l'article 89 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«En cas de contravention à une signalisation limitant la charge autorisée sur un pont ou un viaduc, le propriétaire ou l'exploitant du véhicule est passible d'une amende de 600 \$, plus:

«a) 100 \$ additionnels, par tranche de 1 000 kg excédentaire, jusqu'à 5 000 kg excédentaires;

«b) 150 \$ additionnels, pour chaque tranche de 1 000 kg excédentaire, lorsque l'excédent se situe entre 5 000 kg et 10 000 kg;

«c) 200 \$ additionnels, par tranche de 1 000 kg excédentaire, pour tout excédent de plus de 10 000 kg.»

Vous comprendrez que c'est une question non seulement de sécurité en ce qui est de nos ponts, mais également pour le réseau routier. Quand il y a dépassement de charge, vous savez très bien ce qui arrive: on endommage notre système routier, ce n'est pas croyable. Je pense qu'on doit se montrer sévère là-dessus pour la protection du public en général aussi parce qu'ils endommagent les routes au point qu'ils deviennent tout simplement des dangers publics.

**M. Bordeleau:** Habituellement, les amendes étaient quoi à ce niveau-là?

**M. Chevette:** Les amendes étaient de combien, M<sup>e</sup> Vigneault?

**M. Vigneault (Pierre-Paul):** C'était une amende de 300 \$.

**M. Bordeleau:** De base. Il n'y avait pas de gradation, là.

**M. Vigneault (Pierre-Paul):** De base. Il n'y avait pas de gradation. Et là on a prévu une gradation, comme

on l'applique généralement pour les véhicules hors normes sur les routes, en fonction de la surcharge qui est constatée sur les véhicules.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que, là-dessus, on va trouver un mécanisme pour faire savoir que ça existe, ces amendements à la loi, pour ne pas se faire reprocher que c'est quelque chose de nouveau, qu'on ne connaissait pas, même si on sait bien que nul n'est censé ignorer la loi?

**M. Chevette:** Non. On fonctionne par permis spécial. Ils le savent. Donc, ils viennent au ministère, ils demandent un permis spécial. On leur accorde, puis, bien souvent même, il y a de l'accompagnement sur ce type de véhicules. Mais il y a limite et limite. Il y en a, vous le savez très, très bien, qui dépassent carrément les bornes. On cherche cependant à s'harmoniser avec l'Ontario en particulier dans les poids-charge, et le Nouveau-Brunswick aussi, pour tâcher de faire en sorte que partout, de part et d'autre, ceux qui viennent ici, ou si on va ailleurs, on ait le souci de la protection de nos routes et de nos ponts.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, on ne se contente pas de japper, on va mordre!

**M. Chevette:** Exact. Mais ça, c'est demandé par l'industrie, en passant.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, oui, oui.

**M. Chevette:** Ils disent: En autant que vous la faites respecter. Si vous en faites passer 10 puis que vous nous bloquez, deux... Ça, l'industrie insiste beaucoup pour la rigueur dans l'application, mais, règle générale, ils se foutent un peu du montant des amendes, si on est juste pour tout le monde. C'est ça qu'ils n'aiment pas. On a des cas flagrants: En Abitibi, par exemple, on a gardé, dans un hangar tout près, des remorques pendant cinq, six jours. Durant ce temps-là, le compétiteur... Tu peux briser la compétition dans une région. Je vais m'investir moi-même pour la rigueur et aussi pour l'équité parce que, ça, c'est très important: si ce n'est pas équitable, une loi de même, tu peux faire mourir un compétiteur, ce n'est pas long.

**M. Bordeleau:** Quand vous parlez de l'industrie, vous faites référence à qui plus précisément?

• (17 heures) •

**M. Chevette:** L'industrie du camionnage en général. Par exemple, toute la loi n° 430. On sait que c'est sévère, que ça va être sévère puis qu'il va y avoir des dossiers à la fois sur l'entreprise et sur chacun de ses conducteurs. Ils n'ont rien contre en autant qu'on l'applique avec rigueur parce que, dans l'industrie du véhicule lourd en particulier, 25 % des infractions sont attribuables à seulement 5 %. C'est toujours les mêmes délinquants. Ils ont dit: Épurez donc notre industrie, aidez-nous donc. C'est un peu ça, le message qu'ils nous ont passé, et c'est un peu ça qu'on va essayer de faire.

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

**M. Bordeleau:** Oui.

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

### Règles de circulation routière

**M. Chevette:** Article 7.1, amendement. Et distribuez donc 7.1. 7.2, en passant, là...

**Le Président (M. Lachance):** Donc, un nouvel article?

**M. Chevette:** ...parce qu'on a deux amendements consécutifs, puis j'aimerais ça...

**Le Président (M. Lachance):** Alors, l'article 7.1.

(Consultation)

**M. Chevette:** On peut donc commencer par 7.1 durant qu'on distribue 7.2, M. le Président. Insérer, après l'article 7, le suivant:

7.1: L'article 439 de ce Code est remplacé par le suivant:

«439. Sauf dans les cas ou conditions prévues par règlement, nul ne peut conduire un véhicule routier dans lequel un téléviseur ou un écran pouvant afficher de l'information est placé de manière à ce que le conducteur puisse voir directement ou indirectement l'image transmise sur l'écran.»

C'est ce que je vous disais au niveau de mon exposé en deuxième lecture et ce matin dans mes remarques préliminaires, il nous faut régler cela pour des fins de sécurité parce que c'est... Pour moi, le mouvement est irréversible, on ne pourra jamais faire sauter ça. Au contraire, il y en a de plus en plus, il faut donc au moins encadrer et baliser l'utilisation de cela si on veut avoir véritablement une conduite sécuritaire. Donc, là on vient d'asseoir carrément l'autorité juridique de faire.

**Le Président (M. Lachance):** Et, je repose la même question, M. le ministre, est-ce qu'on va publiciser ça? Parce que ce n'est pas banal du tout, là.

**M. Chevette:** Non seulement on va le publiciser, mais on s'assujettit à l'obligation de faire des règlements concrets puis de publiciser dans la *Gazette officielle* et puis publiciser par des... On va le faire, là, au niveau de la Société.

**Le Président (M. Lachance):** Il faut que les gens soient au courant, encore une fois, qu'ils ne nous arrivent pas dans les bureaux pour nous dire: On s'est fait prendre dans quelque chose qui...

**M. Chevette:** Non.

**Le Président (M. Lachance):** Il y avait une tolérance depuis des mois, des années, puis, tout à coup, paf, on apprend que ça a été adopté.

**M. Chevette:** Il n'y a aucune tolérance là-dessus, c'est le contraire. Il n'y en avait pas de tolérance, ils avaient le droit. Là, on dit: On ne pourra pas s'inscrire en faux, mais on va au moins encadrer et baliser l'utilisation. C'est ça, la différence.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Oui, M. le Président, juste mentionner un point. Dans les discussions qu'on a eues concernant le projet de loi n° 58, il y a deux points qu'on va retrouver dans le projet de loi n° 58 qui n'étaient pas inclus dans le...

**M. Chevette:** L'avant-projet.

**M. Bordeleau:** Pas dans l'avant-projet, mais dans...

**M. Chevette:** Dans le projet, excusez.

**M. Bordeleau:** ...dans le projet même. Le cas des écrans et des téléviseurs et le cas des pouvoirs aux contrôleurs routiers. Alors, ces amendements-là changent la nature du principe. Même, ce n'était pas dans le principe comme tel. On en a discuté, nous, on a accepté, là, de collaborer et de faire en sorte qu'on apporte ça ici, au niveau de la commission, sous forme d'amendements. Je veux juste profiter de l'occasion pour dire que, quand il y a quelque chose qu'on trouve valable, on est prêts à collaborer.

Maintenant, je dois dire aussi en même temps que je n'ai pas apprécié beaucoup, cette semaine, la conférence de presse du ministre concernant Inter-Canadien, où on avait collaboré dans ce dossier-là, et où le ministre est allé dire — je l'ai entendu à la radio au moment de la conférence de presse — qu'il avait trouvé répugnant que l'opposition ne pose pas de questions sur la question des régions. Je veux juste résumer que, quand il y a une collaboration, je pense qu'elle doit être reconnue et elle doit être respectée. Et on est prêts à collaborer, comme on l'a fait dans le cas d'Inter-Canadien, et je n'ai pas compris du tout la présentation du ministre qui blâmait l'opposition ou qui accusait l'opposition de ne pas s'être préoccupée de cette question-là alors que le 27 octobre le ministre nous avait dit essentiellement qu'il avait trouvé répugnant que l'opposition ne pose pas de questions sur Inter-Canadien et la desserte des régions.

Moi, je veux juste signaler au ministre que le 27 octobre le premier ministre M. Bouchard écrivait au chef du Parti libéral du Québec, et je vais citer un paragraphe: «J'ai pris connaissance avec satisfaction de votre lettre adressée au premier ministre du Canada concernant le dossier de reconstruction de l'industrie aérienne au Canada. J'ai constaté que vos préoccupations sont similaires à celles

que nous avons faites dans nos prises de position publiques.» Bon, etc. Alors, on était sur la même longueur d'onde et on s'était manifestés.

**Le deuxième événement.** M. le Président, le 4 novembre, il y a une motion qui a été présentée en Chambre, motion qui a été votée unanimement, concernant la restructuration aérienne, et je dois vous dire que cette motion-là a été initiée, au fond, par le gouvernement qui nous a envoyé un texte. On l'a travaillé, on a ajouté des éléments dans la proposition, dans la motion en question, et c'est le ministre qui a fait la motion en Chambre le 4 novembre dernier, qui a été adoptée à l'unanimité. Et, dans son discours, le ministre mentionnait lui-même: «Je voudrais aussi remercier mon vis-à-vis, la critique de opposition avec qui, depuis au moins une semaine, nous avons discuté ouvertement de cet appui de l'Assemblée nationale qui se concrétise aujourd'hui. Je voudrais dire que les Québécois seront sûrement heureux de voir que l'ensemble des parlementaires, et ce, unanimement, demandent au fédéral d'assumer ses responsabilités vis-à-vis des intérêts du Québec.»

Il y a également eu, M. le Président, le 10 novembre, une question qui a été posée par le chef du Parti libéral, M. Charest, et, essentiellement, la question demandait: «J'aimerais savoir ce que le gouvernement a l'intention de faire dans l'immédiat pour s'assurer que la compagnie Inter-Canadien ne devienne pas [...] une victime de la restructuration de l'industrie.» Et le ministre des Transports répond essentiellement deux extraits que je vais mentionner: «M. le Président, dans un premier temps, vous me permettez de remercier le critique de l'opposition officielle en matière de transport aérien, le député de l'Acadie, puisque nous avons, de part et d'autre, échangé des informations très correctes sur le dossier, et nous nous sommes avisés des positions que nous prendrions pour pouvoir s'appuyer mutuellement parce qu'il y va de l'intérêt des Québécois.» Un peu plus loin, il nous dit: «Et c'est ce que nous faisons actuellement, et nous espérons avoir la participation de l'opposition, comme nous avons fait depuis le début, au niveau de la proposition à l'Assemblée nationale adoptée unanimement, et également dans les appuis mutuels que nous nous donnons dans la conduite de ce dossier.»

Alors, M. le Président, l'opposition, dans ce dossier-là, avait collaboré. On a travaillé en concertation, et on l'a fait de façon ouverte, de façon transparente, et je dois vous dire que je n'ai pas apprécié les commentaires que le ministre a faits dans sa conférence de presse, où il est allé dire que l'opposition n'avait rien fait dans ce dossier-là. Alors...

**Une voix:** ...

**M. Bordeleau:** Bien, c'est ce que j'ai compris, parce que j'étais à l'écoute, j'étais sur le perroquet, vous avez dit: C'est répugnant de voir que l'opposition n'ait pas posé de questions sur cette question-là. Puis vous l'avez même mentionné en Chambre, hier, que l'opposition ne s'était pas levée pour poser des questions pour la défense des régions. Je pense que...

**Le Président (M. Lachance):** ...de le faire, mais la pertinence...

**M. Bordeleau:** Non, non, ce n'est pas la pertinence. Non, non, M. le Président. Là, il faut consentir pour que les amendements, ici... parce que, sinon, c'est le principe même du projet de loi qui est en cause, et on ne pourrait pas les inclure à ce niveau-ci du processus s'il n'y avait pas le consentement de la part de l'opposition parce que c'est en dehors du projet de loi qui nous a été présenté complètement. On en a discuté, on s'est entendu. Je pense que le ministre nous a exposé son point de vue sur ces articles-là, on a trouvé que c'était important de le faire, et j'ai donné mon approbation à Mme Donnelly lundi pour qu'on puisse procéder par cette voie-là, par amendement, et qu'on ne remette pas en cause l'obligation de préparer un nouveau projet de loi ou de les présenter plus tard dans un autre projet de loi, ces deux points-là en particulier, celui des écrans et celui des contrôleurs routiers. Alors, je voulais tout simplement faire cette mise au point, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Alors, l'article 7.1. Un nouvel article, M. le ministre.

**M. Chevette:** Je l'ai présenté.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 7.1 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui, oui, ça va.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 7.2.

**M. Chevette:** Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 470, du suivant:

«470.1. Lorsqu'il en est requis par un agent de la paix ou par une signalisation, le conducteur d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers doit conduire le véhicule à un poste de contrôle et en faciliter les vérifications exigibles en vertu du présent Code.»

• (17 h 10) •

Lors de l'adoption de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, la Société de l'assurance automobile du Québec a procédé à une refonte du titre VIII.1 du Code de la sécurité routière afin de l'harmoniser avec les dispositions de la nouvelle loi. La Société a profité de cette réforme pour intégrer l'ensemble des dispositions visant les véhicules lourds à ce titre. C'est ainsi que l'article 470, qui prévoyait l'obligation de conduire un véhicule routier à un poste de contrôle à la demande d'un agent de la paix, a été intégré au chapitre VIII.1. Or, cette obligation ne s'applique pas qu'aux seuls véhicules visés par le titre VIII.1, mais à tous les véhicules routiers visés par une disposition de l'ensemble du Code de sécurité routière. Donc, exemples: l'état mécanique, la détention d'un permis de conduire, les droits d'immatriculation requis qui s'appliquent à l'ensemble des véhicules routiers.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le nouvel article 7.2 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui, ça va.

**M. Chevrette:** C'était une erreur de notre part, dans le fond, de ne pas avoir...

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

**M. Chevrette:** L'article 513 de ce Code, remplacé par l'article 112 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié:

1° par le remplacement, dans le paragraphe 4° du troisième alinéa, des mots «sur un pont ou un viaduc où il n'est pas autorisé à circuler selon une signalisation qui indique la limite d'une telle structure» par les mots «sans autorisation spéciale sur un pont ou un viaduc où une signalisation interdit la circulation d'un véhicule en surcharge»;

2° par la suppression du sixième alinéa.

C'est ce qu'on a expliqué tantôt, permis spécial. C'est ça.

**M. Bordeleau:** Au fond, ça ajoute l'idée de l'autorisation spéciale. C'est ça?

**M. Chevrette:** C'est ça.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 8 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 9.

**M. Chevrette:** L'article 517.1 de ce Code, édicté par l'article 115 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par la suppression du paragraphe 7°.

Puis le paragraphe 7°, c'est la disposition de concordance, puisque l'article 315.2, tel que modifié par l'article 7, reprend les dispositions du paragraphe 7° de l'article 517.1. Donc, à noter que l'article 115 du chapitre 40 des lois de 1998, qui remplace 517.1, n'est pas encore en vigueur.

**M. Bordeleau:** O.K.

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

**M. Chevrette:** Adopté.

#### Règles particulières concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 10.

**M. Chevrette:** Article 10: L'article 519.1 de ce Code, remplacé par l'article 119 du chapitre 40 des lois de 1998, est de nouveau remplacé par le suivant:

«519.1. Le présent titre s'applique aux véhicules lourds et aux personnes suivantes:

«1° les propriétaires et exploitants de véhicules lourds au sens de l'article 2 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds;

«2° le conducteur et la personne qui fournit les services d'un conducteur d'un tel véhicule.»

En fait, l'article 519.1 du Code stipule que le titre VIII.1, Règles particulières concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds, s'applique aux véhicules lourds et aux personnes régis par la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds. Or, il s'avère que cette loi prévoit que les personnes exemptées de l'inspection au registre sont réputées non régies par cette loi. Sauf la modification proposée, ces personnes seraient également exemptées de l'application du titre VIII.1. C'est une concordance, à toutes fins pratiques.

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

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 11.

**M. Chevrette:** L'article 519.13 de ce Code, édicté par l'article 119 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par le remplacement du premier alinéa par le suivant:

«519.13. Le conducteur d'un autobus, d'un minibus ou d'un véhicule lourd transportant des matières dangereuses dans les quantités nécessitant l'application de plaques d'indication de danger suivant un règlement sur le transport des matières dangereuses doit immobiliser son véhicule à au moins cinq mètres d'un passage à niveau; il ne peut poursuivre sa route qu'après s'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans danger.»

Ça, MM. les députés, c'est pour faire ce que je disais dans mon exposé, là. Étant donné que 85 % peuvent passer, on était rendu qu'on légifèrait pour 85 % au lieu du 15 %. On a préféré dire quels sont ceux qui sont obligés de s'arrêter au lieu d'exclure ceux qui ne sont pas obligés. C'est beaucoup plus simple et beaucoup plus compréhensible.

**M. Gauvin:** ...ceux qui sont visés.

**M. Chevrette:** Exact.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 11 est-il adopté?

**M. Bordeleau:** Les matières dangereuses, c'est déterminé par règlement, ça?

**M. Chevrette:** Oui, mais c'est déjà presque tout connu, là, c'est ceux qui se promènent avec du gaz naturel, l'hydrogène liquide, etc.

**M. Bordeleau:** O.K. Parfait.

**Le Président (M. Lachance):** O.K. L'article 11, adopté. Article 12.

**M. Chevrette:** L'article 12, c'est: Insérer après... Il y a un amendement, excusez. Oui, c'est ça. Il y a un amendement, puis c'est une...

**Une voix:** L'article 11.1?

**M. Chevrette:** L'article 11.1, c'est: Insérer, après l'article 11, le suivant: L'article 519.14 de ce Code est abrogé.

En fait, cette modification, c'est de la concordance avec la modification qui a été proposée à 7.2 du projet de loi. Et, à 7.2 du projet de loi, vous pouvez voir qu'il y avait eu des amendements, et c'étaient les écrans, là. D'accord?

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le nouvel article 11.1 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 12.

**M. Chevrette:** L'article 519.50 de ce Code, édicté par l'article 119 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par l'insertion, dans la première ligne et après «519.7», de «, 519.13».

En fait, cette disposition prévoit l'amende imposable en cas d'infraction à l'article 519.13 qui oblige le conducteur de certains véhicules lourds à arrêter aux passages à niveau. L'amende prévue est de 350 \$ à 1 050 \$. C'est tout simplement une référence additionnelle à 519.

**M. Bordeleau:** Est-ce que c'est une gradation ou c'est... C'est quoi, là...

**M. Chevrette:** C'était celle qu'on a... Attendez un peu, quel article, monsieur...

**Une voix:** Le 519.13.

**M. Chevrette:** On ajoute 519.13.

**Une voix:** C'est les passages à niveau, là.

**M. Chevrette:** C'est les passages à niveau. Ce n'est pas les passages à niveau?

**M. Bordeleau:** Oui, mais, je veux dire, la fourchette, là, le 350 \$ à...

**M. Chevrette:** Le conducteur d'un autobus...

**M. Bordeleau:** La fourchette, le 350 \$ à 1 000 \$, c'est quoi, là...

**M. Chevrette:** Ah non, ça, ce n'est pas le poids, c'est...

**M. Bordeleau:** Non, non, ce n'est pas le poids, je veux dire, mais pourquoi l'amende est de 350 \$? Pourquoi elle est de 1 000 \$, là? Dans quels cas?

**M. Chevrette:** O.K. Pourquoi la différence entre 350 \$ et 1 050 \$? Un instant, si vous me permettez. Le minimum, c'est 350 \$...

**Une voix:** C'est ça.

**M. Chevrette:** ...mais c'est le jugement...

**Une voix:** C'est le juge.

**M. Chevrette:** C'est le juge qui peut...

**M. Bordeleau:** C'est le juge? O.K.

**M. Chevrette:** C'est la fourchette, vous avez raison. Exact.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 12 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 13.

**M. Chevrette:** Article 13: L'article 519.52 de ce Code, édicté par l'article 119 du chapitre 40 des lois de 1998, est modifié par le remplacement du paragraphe 3° du troisième alinéa par le suivant:

«3° 175 \$ à 525 \$, de 350 \$ à 1 050 \$ ou de 700 \$ à 2 100 \$ dans le cas visé au paragraphe 4° de cet article et selon la gravité de l'infraction identifiée par règlement.»

Ici, c'est tout simplement que cette disposition ajoute les niveaux d'amende gradués selon la gravité de l'infraction identifiée — et par règlement que ça se fera — qui seront applicables aux contraventions concernant les normes d'arrimage. Les amendes actuelles pour le non-respect des normes d'arrimage sont de 200 \$ à 300 \$, ce qui ne correspond pas aux niveaux d'amende souhaités.

**M. Bordeleau:** Quand on dit ici «identifiée par règlement», est-ce que c'est la gravité qui est identifiée par règlement ou c'est les infractions qui sont identifiées par règlement?

**M. Gélinas (Claude):** C'est le niveau de gravité pour chacune des infractions.

**M. Bordeleau:** Le niveau de gravité, O.K., qui va être identifié par règlement.

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

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 14.

**M. Chevette:** Article 14, il y a un amendement.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que c'est l'article 14 qui est amendé ou s'il y a un nouvel article?

**M. Chevette:** Ça s'en vient.

#### **Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises**

**Le Président (M. Lachance):** L'article 13.1?

(Consultation)

**Le Président (M. Lachance):** Alors, le nouvel article 13.1, M. le ministre.

**M. Chevette:** Oui. Après l'article 13, insérer l'article suivant:

13.1 L'article 519.67 de ce Code, modifié par l'article 122 du chapitre 40 des lois de 1998, est de nouveau modifié par le remplacement des mots «le fonctionnaire qui gère directement» par les mots «les fonctionnaires qui gèrent».

En fait, la modification vise à permettre aux personnes qui gèrent le travail des contrôleurs routiers — les directeurs territoriaux, les chefs de service — d'être agents de la paix pour l'application des dispositions législatives et réglementaires mentionnées à l'article 519.67 du Code de la sécurité routière.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le député de Saint-Laurent.

**M. Dupuis:** Je sais que tantôt vous avez un amendement qui va introduire à l'intérieur du Code de la sécurité routière la désignation d'un constable spécial conformément à la Loi de police. Je sais que vous venez avec ça, est-ce que cet...

**M. Chevette:** Non, ici, c'est beaucoup plus à cause de l'unité autonome de gestion.

**Une voix:** C'est ça.

**M. Chevette:** C'est parce qu'on crée une unité autonome de gestion. C'est juste pour permettre que, juridiquement, ce soient les fonctionnaires qui gèrent et non pas...

**M. Dupuis:** O.K. Évidemment, c'est suite... Si vous me permettez.

**M. Chevette:** Oui, c'est les mots «qui gère directement», là.

**M. Bordeleau:** «Directement». On enlève «directement», là.

**M. Chevette:** On enlève «directement», parce que tu peux avoir le directeur de l'unité autonome, qui peut relever du vice-président aux opérations régionales, par exemple, ou du président de la SAAQ, dépendant du geste administratif, puis il y a les directeurs de zones, directeurs de régions.

**M. Dupuis:** O.K. Me permettez-vous une question additionnelle?

**Le Président (M. Lachance):** Allez-y, M. le député de Saint-Laurent.

**M. Dupuis:** M. le ministre, est-ce que je me trompe en pensant que cet amendement-là est directement lié aux conclusions du rapport Malouin qui suggérait la possibilité que le système des contrôleurs routiers passe à la Sûreté du Québec, suggestion que vous n'avez pas retenue? Mais, évidemment, dans votre solution à vous, il y a celle de créer une unité de gestion particulière, qui est celle des contrôleurs routiers, et cet amendement-là est nécessaire pour donner suite à cet...

**M. Chevette:** Exact. Il me permet de réaliser une unité autonome de gestion sans...

**Une voix:** Facilite.

• (17 h 20) •

**M. Chevette:** Il facilite, en un mot, parce que le mot «directement» encadrerait de façon très sévère, alors qu'une unité autonome de gestion, ça ne relèvera plus nécessairement de la gestion globale de la SAAQ. Ils vont avoir une gestion autonome dans leurs services, mais ils vont dépendre quand même... pour fins de vision globale dans la gestion, ils peuvent relever d'un vice-président ou du président. Je ne sais pas encore comment ça sera, là, mais on est à recruter un directeur général pour l'unité autonome de gestion, effectivement, et puis il y aura d'autres autorités, qu'on le veuille ou pas. Il y aura des chefs d'équipe, minimalement, au niveau des régions. Il y en a déjà.

**M. Dupuis:** Si vous me permettez, aussi bien de poser mes questions, à ce moment-ci, qui ont trait à cette décision-là que le ministre a retenue. Ou, en fait, le Conseil des ministres, parce que c'est le Conseil des ministres, M. le ministre, sans aucun doute, qui a décidé que la suggestion qui était faite dans le rapport Malouin ne serait pas retenue, mais que serait retenue plutôt votre suggestion, ce que je comprends être votre suggestion.

**M. Chevette:** Non, ça n'a pas fait l'objet d'une... C'est une décision administrative du ministre des Transports.

**M. Dupuis:** O.K. Est-ce qu'il y a eu...

**M. Chevette:** Mais j'ai avisé le Conseil des ministres, puis il n'y a pas eu de contestation de quelque manière que ce soit. Si le Conseil des ministres m'avait dit: Bien, prépare-nous un mémoire puis prépare-nous des scénarios, puis on prendra la décision... Mais, véritablement, c'est une discussion qu'on a eue. On a eu des discussions avec la Sécurité publique, on a eu des discussions avec le secrétaire général, avec le bureau du premier ministre, mais j'ai donné mon orientation, et elle n'a pas été contestée.

**M. Dupuis:** Mais, moi, je l'avais entendue, votre orientation, parce que, en général, vos orientations...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dupuis:** ...vous ne les télégraphiez pas, vous prenez à votre compte — vous l'avez déjà dit, d'ailleurs: Je vis avec, puis je vis très bien avec — mais vous les véhiculez de façon assez publique. Alors, je connaissais votre orientation.

**M. Chevette:** Il y a une chose qui a fait l'objet de la discussion — pour être transparent sur toute la ligne — c'est le mémoire des constables spéciaux, pour leur donner le statut de constables spéciaux. Ça, c'est une décision du Conseil. Il y a eu véritablement un mémoire, pour une partie, public, en tout cas que vous pouvez...

**M. Dupuis:** Oui, oui. Bien, vous l'avez fourni, je pense, à mon collègue.

**M. Chevette:** Oui, à M. le député de l'Acadie.

**M. Dupuis:** Toujours dans la suite, évidemment, de la grande collaboration que l'opposition vous a donnée dans ce dossier-là, que vous avez semblé oublier de façon temporaire lorsque vous êtes allé en conférence de presse, mais...

**M. Chevette:** Non, non. Toute la collaboration afin d'éviter une catastrophe. Un coup la catastrophe arrivée, c'est différent.

**M. Dupuis:** Mais j'aimerais ça, savoir...

**M. Chevette:** Je n'ai pas le goût de justifier mes gestes. Pas ce soir.

**M. Dupuis:** Non, non, il n'y a pas de problème. Non, il n'y a pas de problème. D'ailleurs, je n'ai pas l'intention de vous faire encore fâcher aujourd'hui. Une fois par jour, c'est assez.

**M. Chevette:** Bien, je ne suis pas fâché pantoute.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Chevette:** Ce n'est pas parce que j'affiche mes convictions que je suis fâché.

**M. Dupuis:** Non, non, je vous taquine. C'est une taquinerie. J'aimerais savoir, cependant...

**M. Chevette:** Qui aime bien châtie bien.

**M. Dupuis:** Exact.

**M. Chevette:** Continuez.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dupuis:** J'aimerais savoir... De toute façon, ce n'est pas la première fois qu'on a l'occasion de se le prouver.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Chevette:** Retenez-moi, je traverse.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dupuis:** Je n'ai pas compris.

**M. Chevette:** J'ai dit: Retenez-moi, je traverse.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dupuis:** J'aimerais tout de même savoir s'il y a eu des... Vous avez dit qu'il y avait eu des discussions quant à cette décision que vous avez prise et l'orientation que vous aviez rendue publique. Bon, vous avez eu gain de cause. Moi, j'ai toujours compris — et je ne vous demande pas de commenter là-dessus, là, je ne veux pas vous mettre sur la sellette là-dessus — que le ministre de la Sécurité publique avait une opinion différente et aurait possiblement voulu que tout le système des contrôleurs routiers transfère à la Sûreté du Québec sans en faire une direction... Peut-être en en faisant une direction particulière, mais j'ai compris que le ministre de la Sécurité publique aurait souhaité à l'époque que ça, ça se fasse. Alors, je comprends bien que vous avez eu des discussions entre les fonctionnaires, j'imagine, du ministère des Transports, ceux de la SAAQ et de la Sécurité publique, mais, vous-même, personnellement, est-ce que vous avez eu des discussions avec M. Ménard relativement à cette question-là?

**M. Chevette:** Relativement peu. J'ai mis la main... Ça doit être lui qui me l'a envoyé, là, je dis: J'ai mis la main... J'ai vu un document qui était préparé en fonction de cela qui a circulé, mais, comme la...

**M. Dupuis:** Un document qui plaidait pour le transfert des contrôleurs routiers à la Sûreté?

**M. Chevette:** Je ne sais même pas si je l'ai encore, moi, je l'ai lu rapidement. Mais mon idée était

faite effectivement depuis fort longtemps, puis, il n'y a pas de cachette là-dedans...

**M. Dupuis:** Non, je le sais.

**M. Chevette:** ...je prétends personnellement qu'il y a un travail de type policier, mais il y a aussi un travail de prévention énorme à faire avec les contrôleurs routiers, et c'est un travail qui, à mon point de vue, doit allier un peu du policier, mais beaucoup aussi de la compétence et de la relation avec le citoyen qui, à mon point de vue, doit être conservée. Pour l'instant, en tout cas.

On a vu l'expérience de 1990 jusqu'en 1991, dis-je, à la Sûreté, il y avait déjà eu des votes unanimes pour soit ne pas entrer ou sortir... Je ne sais pas trop, je ne me rappelle plus lequel des deux, mais il y avait eu un vote unanime des contrôleurs routiers. Moi, j'avais écouté beaucoup les arguments de la SAAQ au début. Puis, ce n'est pas une question de «power trip», je pense que, avec une direction autonome puis en alliant la dimension prévention, connaissance de la sécurité, connaissance de la mécanique générale, communication sur la notion de sécurité, c'est plus qu'exclusivement coercitif. En tout cas, moi, c'était mon point de vue, et je l'ai exprimé assez hautement, c'est un fait.

Puis je vous dirai que j'avais entendu des remarques aussi. J'avais entendu des remarques — ça fait 23 ans qu'on est dans cette Chambre, dans mon cas, j'en ai entendu des remarques — aussi que la police, ça ne les intéressait pas de se coucher sous un truck. C'était de même que ça se disait. Puis, moi, je pense que ce n'était pas fait pour ça non plus, une police, alors que le contrôleur routier peut être obligé de le faire, et tout ça m'a fait bâtir un jugement qui, à mon point de vue en tout cas, est tout au moins respectable. On n'est pas obligé d'être d'accord avec, mais mon jugement est à l'effet qu'une unité autonome de gestion a plus de chances de créer une homogénéité dans l'équipe de contrôleurs puis de faire un travail un peu à l'image de ce qu'on veut se donner, un genre de police spécialisée, si vous voulez, d'agents spéciaux spécialisés qui connaissent très, très bien le système puis dont l'objectif premier, c'est d'abord et avant tout la sécurité routière.

**M. Dupuis:** Moi, si vous me permettez, M. le Président, personnellement, d'instinct, mais sans connaître les chiffres, j'aurais tendance à ne pas être d'accord avec vous. Mais, je ne veux pas me chicaner avec vous là-dessus aujourd'hui, ce que je cherche à savoir, par exemple, puis particulièrement, c'est que vous avez dit tantôt que vous aviez eu très peu de discussions avec le ministre de la Sécurité publique, est-ce que je dois comprendre que vous n'avez pas non plus eu de représentations de sa part pour le transfert des contrôleurs routiers à la Sûreté du Québec? Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

**M. Chevette:** Il y en a eu des discussions. Il y en a eu au niveau, même, de la SAAQ et de la Sûreté. Il y a eu des échanges de données.

**M. Dupuis:** Entre les fonctionnaires. Moi, je parle entre vous et votre vis-à-vis de la Sécurité publique.

**M. Chevette:** Au niveau politique, j'ai eu le papier que je vous ai dit, puis, moi, j'ai plaidé auprès du premier ministre que ça devait demeurer chez nous et que c'était de ma responsabilité, de toute façon, en vertu des lois actuelles, puis que je n'avais pas l'intention de soumettre d'amendement. Donc, à la minute que je ne voulais pas soumettre d'amendement, il y aurait pu y avoir un arbitrage du premier ministre, mais il n'y en a même pas eu.

**M. Dupuis:** Bon. Alors donc, je risquerais de moins me tromper en pensant que, s'il n'a pas été obligé d'y avoir un arbitrage de la part du premier ministre, c'est que vous avez fait vos représentations, et le premier ministre n'a pas entendu de représentations du ministre de la Sécurité publique à l'effet contraire. Sans ça, il y aurait eu un arbitrage, forcément.

**M. Chevette:** Je ne pourrais même pas le dire. Il se peut que le premier ministre... Puis c'est son droit le plus strict que de rencontrer ses ministres puis d'avoir dit: Bien, écoutez, je pense que, dans les circonstances, on laisse comme c'est là. Mais, moi, je n'ai pas dit que je laisserais ça comme c'est là, j'ai dit qu'il était de mon intention, justement, de créer une unité autonome de service, de lui donner une direction très, très autonome dans sa gestion, parce que je trouvais qu'il y avait beaucoup de points des contrôleurs routiers qui étaient valables. Regardez ce qui s'est passé à Alma il y a une semaine et demie, 15 jours, là, où un camionneur a été arrêté, puis il a donné un coup de bâton sur le crâne d'un policier. Quand nos agents n'ont aucune condition de se défendre puis qu'ils peuvent, au contraire, être poursuivis au civil...

**M. Dupuis:** Ah! non, je ne veux pas vous obliger à plaider là-dessus, moi, le statut de constable spécial pour les contrôleurs routiers, là, je suis pour ça 100 milles à l'heure. Maintenant, ils auraient eu le statut de constable spécial, qu'ils aient été une direction spécifique de la Sûreté du Québec...

**M. Chevette:** Peut-être plus facilement.

• (17 h 30) •

**M. Dupuis:** ...ou une unité de gestion comme contrôleurs routiers... Moi, le statut de constable spécial, je n'ai pas l'intention de vous faire, personnellement, là, des difficultés là-dessus, je suis d'accord avec ça, c'est juste sur le processus de décision de l'unité de gestion. Et je ne vais pas vous retenir très longtemps, mais je veux juste clarifier ça comme il faut. Quand vous dites: J'ai vu un papier de la Sécurité publique, est-ce que j'ai raison de penser que c'était un papier qui tendait à démontrer que les coûts engendrés par un passage des contrôleurs routiers à la Sûreté du Québec étaient moindres que les coûts engendrés par la création d'une unité de gestion? Je ne

vous dis pas qu'il avait raison, mais est-ce que c'était ça, le papier? Est-ce qu'il plaidait ça, le papier que vous avez vu de la part de la Sécurité publique, notamment une question de coûts engendrés, et les coûts auraient été moindres?

**M. Chevette:** Si ma mémoire est fidèle, selon nos calculs, à nous, en tout cas, c'était plus cher de les envoyer à la Sûreté que de les garder à la Société de l'assurance automobile.

**M. Dupuis:** O.K. Est-ce que vous auriez objection à déposer ou à me donner une copie du document de la Sécurité publique?

**M. Chevette:** Il ne m'appartient pas. J'aimerais mieux que vous le demandiez au ministre de la Sécurité publique, très honnêtement.

**M. Dupuis:** O.K.

**M. Chevette:** Moi, je me demande si ce n'est pas un document de travail ou un avant-projet qu'il m'a donné. Donc, j'ai la franchise de vous dire qu'il y a eu un document. Donc, je ne disposerai pas du document d'un de mes collègues.

**M. Dupuis:** O.K.

**M. Chevette:** C'était qu'on avait créé une affinité avec l'industrie. Il y a beaucoup d'arguments, par exemple, qu'on pourra développer. Quels sont les gros arguments de fond qu'ils nous ont amenés à regarder? En tout cas, moi, je me suis fait un jugement. C'était qu'il s'était développé avec l'industrie une relation qui était beaucoup plus cordiale que dans un système de rapports policiers exclusivement.

Deuxièmement, je pense qu'il y a une identification externe à la police qui peut être très complémentaire par contre avec les policiers, au lieu d'être vue exclusivement comme un système policier. Puis c'était important de voir que notre groupe pouvait avoir une autonomie de gestion, puis un comportement qui lui est propre, puis agir en complémentarité avec la police.

Par contre, je dois vous dire que j'ai vu du monde me dire des gros mots parce que je ne voulais pas qu'ils passent à la police. Je n'ai pas besoin de vous décrire qui puis vous demander pourquoi.

**M. Dupuis:** On va y venir. Ha, ha, ha! On va y venir.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Saint-Laurent...

**M. Dupuis:** Avec votre permission...

**M. Lachance:** ...là, je veux bien, mais je commence à avoir de la misère, comme président...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Lachance):** ...à voir la pertinence par rapport au projet de loi n° 58.

**M. Dupuis:** Je vais être franc avec vous, M. le Président, on pourrait l'avoir tantôt — puis ça serait tout à fait pertinent — quand on va arriver au statut de constable spécial.

**M. Chevette:** C'est vrai.

**M. Dupuis:** C'est pour ça que je le fais ici; ça va empêcher de l'avoir tantôt. Dans le fond, vous avez l'impression que je vous fais perdre du temps, puis je pense que je vous en fais gagner.

**Le Président (M. Lachance):** Non, non, non, pas du tout. Ce n'est pas ça, la question.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dupuis:** Vous n'avez pas l'air d'être sûrs de ça, vous autres?

**Le Président (M. Lachance):** J'essaie de voir... Moi, c'est mon rôle de voir le lien, la pertinence, parce que vous avez un débat actuellement qui ressemble beaucoup à ce que permet la latitude de l'étude des crédits en commission parlementaire.

**M. Chevette:** C'est le suivant. On pourrait l'adopter, lui, si ça peut vous régler votre problème. Adoptons-le puis parlons de l'autre. C'est ça. C'est 13.2, M. le Président.

**M. Dupuis:** Si vous voulez me donner du temps sur l'autre, j'en prendrai sur l'autre.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, on est à 13.1 actuellement.

**M. Dupuis:** J'ai deux petites questions supplémentaires.

**M. Chevette:** Moi, ça ne me dérange pas. C'est vous qui êtes président.

**Le Président (M. Lachance):** Bon. Alors, de consentement, allez-y, mais... Allez-y, M. le député de Saint-Laurent.

**M. Chevette:** C'est le suivant, de toute façon. Vas-y.

**M. Dupuis:** Bon. Je comprends bien que vous me dites: Il y a eu des représentations entre les fonctionnaires de la Sécurité publique et vos fonctionnaires, et il y a eu des représentations de la part du ministre de la Sécurité

publique qui vous ont été faites. Notamment, il vous a donné un document qui plaidait en faveur du transfert des contrôleurs routiers à la Sûreté du Québec. Donc, il vous a fait des représentations, mais il n'y a pas eu plus que ça entre le ministre de la Sécurité publique et vous là-dessus.

**M. Chevette:** C'est-à-dire que le fonctionnement même du système ministériel, M. le député de Saint-Laurent, fait en sorte que le ministre qui a une responsabilité, s'il veut en amener, des changements, il les propose au Conseil des ministres.

**M. Dupuis:** C'est ça.

**M. Chevette:** Et là le ministère qui a des revendications peut les faire. J'ai décidé de ne présenter au Conseil des ministres aucune modification quant au lieu où ça devait demeurer. Donc, la Sécurité publique ne pouvait pas, à moins, elle-même, d'initier un mémoire au Conseil des ministres disant que la juridiction qui était au ministère des Transports, sous la tutelle ou la responsabilité du ministre des Transports, devait être transférée à la Sûreté du Québec.

**M. Dupuis:** Oui. Sauf que, moi, j'ai...

**M. Chevette:** Moi, je pense que, si ça avait été le cas, le ministre de la Sécurité publique aurait pu étoffer très bien sa position qui aurait pu être peut-être tout aussi défendable que la mienne. Mais, si j'avais reçu une directive du premier ministre de préparer les scénarios possibles... Moi, j'ai présenté les scénarios à mes collègues en disant: Ça peut être une unité autonome de gestion, ça peut être tel quel, ça peut être transféré au ministère des Transports, ça peut être transféré à la Sûreté du Québec.

**M. Dupuis:** Puis, à ce moment-là, quand vous avez fait ça, vous l'avez fait au Conseil des ministres. Quand vous avez fait ça, est-ce que le ministre de la Sécurité publique...

**M. Chevette:** Je ne me souviens pas...

**M. Dupuis:** ...a fait voir un point de vue différent?

**M. Chevette:** Si je l'ai fait, je l'ai fait verbalement au Conseil des ministres.

**M. Dupuis:** Au Conseil des ministres et...

**M. Chevette:** C'est possible que je l'aie fait.

**M. Dupuis:** ...selon votre souvenir, est-ce que...

**M. Chevette:** En tout cas, je l'ai fait à plusieurs personnes.

**M. Dupuis:** Et, selon votre souvenir, lorsque vous avez fait ça, j'imagine que le ministre de la Sécurité publique était présent au Conseil des ministres? Est-ce

qu'il a fait des représentations au contraire? C'est-à-dire en disant: Guy vous dit telle chose. Moi, je vous dis que peut-être que ça serait mieux que ça passe à la Sûreté du Québec. C'est juste ça que je veux savoir.

**M. Chevette:** Non. Non.

**M. Dupuis:** Non? Parfait.

**M. Chevette:** Non? Je ne sais pas. Je ne crois pas que je l'aie fait formellement au Conseil des ministres.

**M. Dupuis:** O.K.

**M. Chevette:** Je l'ai seulement fait au premier ministre, ça, c'est sûr, puis je l'ai fait à son chef de cabinet, puis je l'ai fait au secrétaire général, puis je l'ai fait à la télévision. C'est là que vous m'avez pris.

**M. Dupuis:** Non, mais je vous connais. Je sais, je suis certain que vous avez vérifié vos arrières. Moi, j'ai moins d'expérience que vous de ces choses-là, je suis un nouveau parlementaire.

**M. Chevette:** Ah oui, je sais! Vous êtes à plaindre, ce n'est pas croyable! Vous êtes dans un interrogatoire épouvantable. Est-ce que je suis en enquête préliminaire? Ha, ha, ha!

**M. Dupuis:** Il y a quelqu'un, l'autre jour, qui m'a dit... Pendant combien de temps tu vas dire que tu es nouveau parlementaire? Pendant tout le mandat?

**M. Chevette:** Ça arrive. Il y en a que ça leur prend trois, quatre ans.

**M. Dupuis:** Bien, c'est ça.

**M. Chevette:** D'autres, ça comprend après six mois.

**M. Dupuis:** C'est ça, exactement. Par contre, évidemment, il y avait des gens qui étaient sûrement intéressés par votre décision. Au premier chef, les contrôleurs routiers...

**M. Chevette:** Ah, eux autres, je les ai rencontrés.

**M. Dupuis:** ...qui sont regroupés dans un syndicat et les policiers de la Sûreté du Québec qui sont aussi regroupés dans un syndicat, l'APPQ. Est-ce que vous avez reçu des représentations de la part des contrôleurs routiers...

**M. Chevette:** Oui.

**M. Dupuis:** Comme groupe?

**M. Chevette:** Oui.

**M. Dupuis:** O.K. Et est-ce que j'ai raison de penser que les représentations que vous avez reçues de la part des contrôleurs routiers tendaient à vous faire changer d'idée sur l'opinion que vous aviez émise publiquement à l'effet que vous souhaitiez plutôt qu'ils restent sous la juridiction de la SAAQ? Autrement dit, là, eux autres, ils auraient aimé ça passer à la Sûreté du Québec? En gros, si on résume, là?

**M. Chevette:** J'ai l'impression que c'était fort probablement leur premier choix. Mais, personnellement, ils ne m'ont pas présenté une fin de non-recevoir à l'unité autonome de gestion. Ils discutaient: Comment vous voyez ça, qui vous allez mettre en charge de ça, quel type d'individu va être en charge de cette unité autonome de gestion? Parce qu'on sent un besoin d'identification de leur unité de gestion. Ça, c'est clair.

Je dois vous dire qu'il y a un matin, j'ai eu comme l'impression qu'ils arrivaient ensemble, la Sûreté puis le syndicat. Mais, moi, j'avais une demande de rencontre avec le syndicat. Je n'ai pas à transiger avec la Sûreté du Québec. Si j'avais voulu recevoir la Sûreté du Québec, j'aurais demandé à mon collègue Ménard d'être avec moi. Je n'ai pas d'affaire à m'occuper, moi, d'un corps qui ne relève pas de moi comme tel. J'ai senti, d'autre part, quand je suis sorti pour l'heure du lunch — les caméras étaient dehors puis le président de la Sûreté du Québec était là — j'ai bien compris qu'il y avait une petite partie qui se jouait là. Mais, moi, tout comme vous là-dessus, on doit avoir quand même assez de colonne vertébrale...

**M. Dupuis:** Un certain détachement.

**M. Chevette:** ...pour expliquer nos points de vue, puis tout. Je ne suis pas là pour fusionner des syndicats ou quoi que ce soit. Si c'était arrivé, ce serait arrivé, si on avait opté, si j'avais dit: J'opte pour cette procédure-là. Mais on l'a fait dans le calme, puis je dois vous dire que j'ai été agréablement surpris de la sérénité avec laquelle les débats se sont faits avec les contrôleurs routiers.

**M. Dupuis:** Est-ce que la seule représentation que vous ayez eue du président de l'APPO, c'est celle que vous avez constatée quand vous êtes sorti de la réunion avec les contrôleurs routiers? Lui avez-vous parlé, à M. Cannavino?

**M. Chevette:** Non. Il m'a parlé beaucoup par l'intermédiaire des médias, en particulier suite...

**M. Dupuis:** Vous avez compris son message par l'intermédiaire des médias?

**M. Chevette:** ...à Drummondville surtout, oui.

**M. Dupuis:** Oui. D'ailleurs, votre sortie à Drummondville... On peut l'appeler une sortie, je pense que vous n'étiez pas...

**M. Chevette:** C'était loin d'être une sortie.

**M. Dupuis:** Non, non, votre entrée.

**M. Chevette:** Ce n'était pas une sortie, c'était une entrée forcée.

**M. Dupuis:** Non, non, je comprends. Mais, après ça, c'était plus fort que vous, hein, on s'entend.

**M. Chevette:** Non, non, c'est une blague.

**M. Dupuis:** Non, je sais, je sais. Votre sortie est arrivée d'ailleurs, dans tout ce processus de décision... Ce que je veux dire, là, c'est que votre sortie, qui était assez intempestive, moi, je l'ai vue, votre sortie, la fin de semaine de Drummondville, là, sur le fait que la Sûreté du Québec manifestait.

**M. Chevette:** Elle n'était pas intempestive, j'étais très, très ému parce que ça m'a fait penser — une manifestation de gens armés — à des pays du tiers-monde où des régimes totalitaires dirigent. Quand j'ai été à l'élection du Madagascar, où j'ai dû aller voir des ministres en passant devant une série d'hommes armés, mitrailleuse au poing... Moi, voir manifester des hommes avec des guns... Vous savez qu'est-ce que c'est qu'un mouvement de foule. Moi, je ne pouvais pas accepter ça.

**M. Dupuis:** Je comprends ça, je ne questionne pas ça.

**M. Chevette:** Ce n'était pas intempestif, ce n'était pas contre, c'est purement et simplement... Écoutez, on est dans une société tellement permissive au Québec qu'on a le droit de manifester, on peut avoir des permis pour manifester, on doit être capable de faire ça sans gun sur la cuisse.

• (17 h 40) •

**M. Dupuis:** Tant mieux si ça vous a donné l'occasion de le redire. Ça me fait plaisir pour vous, mais je ne voulais pas vous insulter en vous disant ça.

**M. Chevette:** Ça ne m'a pas insulté, ça m'a blessé moralement, énormément. Je trouve que, si c'est ça, une société dite permissive, on est loin d'être dans des normes acceptables.

**M. Dupuis:** Alors, lorsque vous avez fait cette déclaration au conseil national, vous étiez en processus de décision relativement à la situation des contrôleurs routiers.

**M. Chevette:** Non, non, ça faisait longtemps que c'était décidé, ça.

**M. Dupuis:** Mais dans votre tête à vous.

**M. Chevette:** Dans ma tête, c'était décidé.

**M. Dupuis:** Non, je comprends, dans votre tête, mais ce n'était pas annoncé.

**M. Chevrette:** C'était réglé même. C'était réglé. Non, non.

**M. Dupuis:** Mais ce n'était pas annoncé?

**M. Chevrette:** Ce n'était peut-être pas annoncé, mais ça faisait longtemps que c'était réglé. C'était clair qu'ils n'allaient pas à la Sûreté. C'était clair, ça.

**M. Dupuis:** Oui, O.K. Évidemment, ça n'a pas dû améliorer les chances de la Sûreté d'obtenir les contrôleurs routiers, cette journée-là, quand...

**M. Chevrette:** Ça n'a eu rien à voir. Je dois vous avouer que, moi, ce n'est pas ça du tout. Je n'ai même pas associé les deux dossiers, pas du tout, parce que, si ça avait été les contrôleurs routiers qui avaient manifesté armés, ou d'autres agents de la paix qui ont le port d'armes... Moi, c'était sur le fait...

**M. Dupuis:** Bien là vous auriez le ministre responsable de ce monde-là, je vous dis que ça n'aurait pas été long!

Des voix: Ha, ha, ha!

**M. Chevrette:** Ce que je veux vous expliquer, c'est que, moi, c'était sur le principe fondamental que, au Québec, on a le droit de manifester. La police peut même nous aider à faire une manifestation quand on a un permis. Tout ça peut se faire dans les règles. Mais je sais... Écoutez, j'ai fait du syndicalisme, moi, avant, puis je peux-tu vous dire que des mouvements de foule, c'est tout à fait imprévisible? Il s'agit d'un ou deux écervelés qui décident de poser un geste, puis les autres sont là pour essayer de tranquilliser, puis vous savez ce qu'il peut arriver. Ça aurait pu se dégainer à n'importe quel temps, ça. N'importe qui pouvait vouloir faire un pathos, là. Et ça, ça m'a très déçu de voir personnellement qu'il y ait des ports d'armes dans une manif. Ça m'a véritablement déçu. Comme image projetée d'une société aussi permissive que la nôtre, moi, ça m'a fait de la peine, c'est clair? Puis ça m'a renversé.

J'ai pris même 10 à 15 minutes avant d'intervenir devant la presse parce que, si j'avais dit ce que je pensais sur le coup: Écoutez là, on n'est pas dans un régime de Duvalier, ici. On n'est pas dans les tontons macoutes qui font tout ce qu'ils veulent n'importe quand. On est dans une société civilisée. C'est une société permissive, d'autre part, mais la permissivité ne doit pas aller jusqu'à l'anarchie.

**M. Dupuis:** Tel que je vous connais...

**M. Chevrette:** Mais ils avaient enlevé leurs petites badges, par exemple, d'identification.

**M. Dupuis:** Avec les noms. Tel que je vous connais, là, je suis certain que vous avez cherché le ministre de la Sécurité publique partout dans les corridors pour dire: Là, il va falloir que tu sortes parce que, si tu ne sors pas, je vais sortir, moi.

**M. Chevrette:** Non, non. Vous me connaissez mal. Je me suis mêlé de mes affaires après avoir dit que j'étais profondément déçu de ce qui se passait.

**M. Dupuis:** O.K.

**M. Chevrette:** Je suis allé m'asseoir puis j'ai quitté le conseil national très tôt.

**M. Dupuis:** O.K. merci. Merci, M. le Président. Merci de votre patience, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Une question additionnelle sur le même sujet, là. L'unité autonome de gestion, c'est prévu pour être en fonction quand, à peu près, dans vos prévisions?

**M. Chevrette:** Ça devrait être en fonction pour le 1er avril.

**M. Bordeleau:** Le 1er avril. Puis les ententes avec la Sécurité publique concernant le statut de contrôleur?

**M. Chevrette:** Bien, aussitôt qu'on a l'assise juridique, on se met à négocier.

**M. Bordeleau:** Mais il y a déjà eu des discussions, à date?

**M. Chevrette:** Oui. Il n'y aura pas tellement de problèmes pour la reconnaissance du statut spécial parce qu'il y a eu déjà des discussions là-dessus. D'ailleurs, il va y avoir des discussions pour savoir quelle possibilité on offre. Je pense qu'on va autoriser le poivre de Cayenne comme moyen de défense pour nos contrôleurs.

**M. Dupuis:** Oui, oui. J'ai vu ça dans le mémoire. Si vous permettez, M. le Président... Me permettez-vous, M. le Président? Vous dites, dans le rapport que vous avez eu l'amabilité de donner à mon collègue: «Consultations à venir avec le ministère de la Sécurité publique et le ministère de la Justice.» Parce que, évidemment, il y a l'acte de nomination des constables qui requiert la signature d'un juge. Ça va bien avec le ministère de la Justice. Mais est-ce que vous avez déjà une entente avec le ministère de la Sécurité publique sur le fait qu'il n'y aura pas de difficulté...

**M. Chevrette:** Ce n'est pas finalisé.

**M. Dupuis:** Ce n'est pas finalisé encore?

**M. Chevette:** Il y a des contacts au niveau de nos fonctionnaires.

**M. Dupuis:** O.K. Alors, dans le fond, vous déposez votre amendement au Code de la sécurité routière avant de savoir...

**M. Chevette:** Non.

**M. Dupuis:** ...avant d'avoir l'accord...

**M. Chevette:** Là-dessus, je peux vous répondre formellement que le ministre de la Sécurité publique était autour de la table du Conseil des ministres lorsque ce mémoire fut accepté.

**M. Dupuis:** O.K. Est-ce qu'il a fait des représentations particulières, à votre connaissance?

**M. Chevette:** Aucune.

**M. Dupuis:** O.K. Vous dites: On a les infrastructures nécessaires pour faire la formation des contrôleurs routiers qui dorénavant auront le statut de constable spécial. Parce que, bien sûr, attaché au statut de constable spécial, il y a le pouvoir d'arrestation lorsqu'on constate une infraction au Code criminel telle que les facultés affaiblies, vol de camion, etc. Vous faites référence à quoi quand vous dites... Est-ce qu'ils vont aller, par exemple, à l'Institut de police subir une formation?

**M. Chevette:** À Nicolet.

**M. Dupuis:** Ah, c'est ça? Ça, vous avez une entente?

**M. Chevette:** Tout comme nos gardes du corps, qui sont des agents spéciaux, font de temps en temps des stages de formation. Même avant le changement, ils allaient déjà à Nicolet.

**M. Dupuis:** O.K. C'est beau. Parfait.

**M. Bordeleau:** L'unité autonome de gestion, elle va relever de qui? Du président-directeur général de la SAAQ ou du ministre? Ça va être où, dans la structure?

**M. Chevette:** Je pense que c'est directement du président.

**M. Bordeleau:** Du président de la SAAQ?

**M. Chevette:** Si ce n'est pas clarifié par écrit, en tout cas, je vais le faire parce que, dans notre esprit, dans nos discussions, c'était directement du président, pour assurer une complète dépendance directement à la tête parce que, comme ça va être une section complètement autonome, que ça ne sera plus dans la gestion et l'administration globales, il y a une comptabilité, à ce

moment-là, il y a tout. Les orientations globales, par contre, partiront du PDG. Il y en a même qui me demandaient de refaire... C'est moi qui en avait parlé pour assurer la plus grande autonomie mais, comment dirais-je, pour ne pas qu'ils soient mêlés à trois, quatre gestions. Par exemple, le vice-président à la direction régionale s'occupe de toutes les régions, de tous les secteurs des BVA — des bureaux des véhicules automobiles — des services, on veut leur donner la plus grande dépendance possible... indépendance possible. Excusez. Dépendance, je suis fatigué. Indépendance possible.

**M. Bordeleau:** Est-ce que vous avez évalué d'autres alternatives au niveau non pas de la supervision mais de l'autorité comme telle du président de la SAAQ? Est-ce qu'il y a eu d'autres alternatives?

**M. Chevette:** Oui. J'ai même envisagé qu'il relève directement de moi. Si ça avait été directement de moi, il aurait fallu créer une société quelconque qui relève du ministre. Il y en a qui voulaient que je le transfère au ministère des Transports, une unité autonome de service, et que ce soit un sous-ministre associé ou adjoint qui ait l'autorité de cette unité autonome. Mais, pour l'instant, on a opté pour une unité autonome avec un D.G.

**M. Bordeleau:** C'est quoi, les avantages que vous voyez à cette hypothèse-là de l'attacher au président de la SAAQ?

**M. Chevette:** Bien, je pense que c'est toute la dimension du rôle via la sécurité publique. Véritablement. Au niveau de la SAAQ, tout est axé sur la sécurité routière, toutes les opérations. C'est des indemnisations des victimes, les autorités assistent à cela, ils ont continuellement les informations qui circulent, ils sont imbus de cette dimension de sécurité.

Est-ce qu'on pourrait faire autant au ministère des Transports? Peut-être, mais, par le fait qu'il y a eu détachement depuis plusieurs années, le souci, au ministère des Transports, c'est plutôt d'avoir des routes en bonne condition, pour s'accrocher à la dimension sécurité. Mais il y en a qui nous disent... Moi, je pense qu'il n'y a pas de vérité absolue dans ça et ce n'est pas une religion, ça. C'est plus, pour l'instant, en tout cas, garder cette dimension: communication, prévention et un peu de coercitif. On a laissé ça là, mais ça aurait pu effectivement... La SAAQ a une grande dimension assurabilité des citoyens puis prévention. C'est ses deux grands rôles: réparation et prévention.

**M. Bordeleau:** Avec le statut de constables spéciaux, est-ce que ces gens-là vont avoir accès directement au fichier de la police, avec tous les renseignements qui sont...

**M. Chevette:** Ça, ça fait partie de l'entente à signer. Nous, on pense que, s'ils ont le pouvoir d'appliquer le Code criminel, il va falloir qu'on leur donne les

moyens de le faire. Et, s'ils voient que quelqu'un a l'air louche, qu'ils soient capables d'aller au fichier et dire, par exemple: C'est-u un véhicule volé ou pas? Je pense qu'on va démontrer qu'il faut être cohérent dans notre façon de faire.

**M. Dupuis:** Me permettez-vous?

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Saint-Laurent.

**M. Chevette:** J'ai déjà fait une demande à la CAI pour voir si on pouvait le faire aussi. C'est déjà fait.

• (17 h 50) •

**M. Dupuis:** Dans le fond, M. le ministre, quand on regarde ça, voici des gens qui vont faire respecter des lois, qui vont arraisonner des personnes, qui vont leur demander d'arrêter de circuler, qui vont contrôler, qui vont fouiller un peu, faire des vérifications; voici des gens qui vont être habilités à effectuer des arrestations s'ils constatent des infractions au Code criminel; voici des gens donc qui vont être en mesure de faire un début d'enquête lorsqu'ils vont intercepter un camionneur dans l'optique de ça; voici des gens qui vont probablement avoir accès au fichier policier relativement aux personnes qui sont arraisonnées; et voici des gens qui vont au minimum porter une arme qui est le poivre de Cayenne, ou enfin qui est une arme... Entendons-nous pour les fins de la discussion. Évidemment — votre mémoire le souligne et je pense qu'il le souligne à bon droit; je ne sais pas qui l'a rédigé; c'est vous qui l'avez signé mais il y a quelqu'un qui l'a rédigé — il est possible que le fait qu'on leur donne le poivre de Cayenne les amène à avoir une revendication pour obtenir une arme tel qu'on l'entend.

**M. Chevette:** Mais ils sont conscients de ça. Ils sont déjà avisés de cela.

**M. Dupuis:** C'est ça. Alors donc...

**M. Chevette:** Je pense qu'à court terme, au moins, ils ont plus qu'ils avaient et ça répond à un besoin. Moi, c'est de même que je l'ai saisi.

**M. Dupuis:** O.K. Alors, voici donc des gens qui vont effectuer une tâche qui est près, qui est très près de la tâche complète de l'agent de la paix dans un domaine bien particulier, d'une part. D'autre part, je pense que vous avez intérêt à ce que les lois soient respectées par les camionneurs qui circulent sur les routes et je pense que vous voulez mettre de l'emphase là-dessus, et on est tous d'accord. Ce qui a été dénoncé depuis quelques années en ce qui concerne le laxisme, je pense que vous avez bien réagi à ça, mais il m'apparaît très certain que vous voulez que les lois soient respectées et que vous voulez que la sécurité du public soit assurée dans ce domaine-là.

Alors, au fond, là, quand on le regarde de la façon la plus objective, la plus calme possible, est-ce qu'il n'aurait pas été effectivement logique, est-ce que vous ne

vous donneriez pas un moyen de plus si vous aviez accepté que les contrôleurs routiers passent à la Sûreté du Québec dans une direction particulière, qui évidemment détient une espèce d'autorité morale au vu et au su des citoyens, au vu et au su des camionneurs, au vu et au su des propriétaires de compagnies de transport, d'une part? Et, d'autre part, aussi, assurer un espèce de sentiment d'appartenance entre les contrôleurs routiers et les policiers de la Sûreté du Québec, de telle sorte qu'il puisse y avoir une unité d'action qui soit un petit peu plus homogène.

Moi, ça m'apparaît comme étant logique. Je peux très bien ne pas avoir envisagé tous les aspects du dossier, mais il m'apparaît, à moi, que ça aurait pu être tout à fait logique qu'on le fasse. D'ailleurs, vous-mêmes, vous l'avez dit: Ce n'est pas un dogme. Je ne veux pas en faire un dogme, et ce n'est peut-être pas la seule solution valable. Alors, j'aimerais ça juste vous entendre là-dessus, sur ces considérations-là.

**M. Chevette:** Non, j'ai vraiment exprimé mon point de vue. Moi, je crois qu'il ne faut surtout pas donner l'image que les contrôleurs routiers sont des policiers. Je pense que, au contraire, ils ont une mission bien spécifique, bien pointue, qui déborde celle du coercitif pour de la vitesse ou pour des actes criminels, et qui voit aussi à contrer les dangers publics, par exemple, par des déficiences mécaniques apparentes, visuelles. Donc, c'est dans ce sens-là. Je pense que, en général, ces gens-là ont un rôle non seulement policier, mais un rôle de sauvegarde permanente de la sécurité publique.

Je dois reconnaître — puis je l'ai dit, par exemple, dès ma première sortie publique — qu'il doit y avoir un pont ou une complémentarité entre les corps policiers parce que, une des observations que j'ai été à même de faire, c'est le peu d'infractions qui étaient décernées par les corps policiers aux camionneurs. Puis vous êtes sur la route aussi souvent que moi, vous savez très, très bien que souvent on roule à 105, 110, puis on est doublé. Donc, il n'y a sûrement pas le respect du 100 km/h. Puis le 100 km/h, même s'il y a une tolérance minimale, une tolérance vis-à-vis une auto puis une tolérance vis-à-vis un camion, ce n'est pas le même impact quand il y a collision.

Mais je ne voudrais pas non plus donner l'impression d'un ministre qui veut blâmer les camionneurs exclusivement parce que nos statistiques, à la SAAQ, nous disent que, dans 60 % des accidents impliquant un camion, ce n'est pas le camion qui est responsable. Il y a souvent des véhicules automobiles qui doublent puis qui vont tout de suite s'insérer entre le camion puis le véhicule qui est suivi. Mais, comme dans tout groupe, on a nos bons puis nos pas bons. Je veux dire, je ne voudrais pas généraliser parce qu'il y a quelques pas bons. Il y en a qui conduisent un véhicule, très honnêtement, d'une façon tout à fait dangereuse, c'est évident. Je ne sais pas si c'est hier ou avant-hier, moi, j'en ai vu un. Il roulait minimalement à 125 km/h, ça c'est clair. 125 km/h quand il neige un peu, là, comme ça a été le cas — c'est lundi soir, en montant — je peux-tu vous dire que ce n'est pas rassurant,

quand tu les vois venir dans le rétroviseur puis que ça te colle au... à l'arrière-train de ton automobile. Tu as peur. Puis, dans mon cas, j'avais hâte que le garde du corps se tasse à droite, je peux-tu vous dire ça?

Parce que je suis rendu craintif, moi aussi, puis je ne suis pas le seul. Puis, avec tout ce qui est arrivé dernièrement, je pense que les citoyens ont raison d'exiger plus de sévérité, surtout quand on constate, puis je le répète, que, de 25 % des infractions, c'est 5 %. C'est souvent quelqu'un qui a pris un voyage à bon marché puis qui n'a pas le choix, il faut qu'il soit rendu rapidement puis il faut qu'il économise sur le nombre d'heures à payer. Ça, ce n'est pas toujours le conducteur qui est assis dans la cage, derrière le volant, qui est responsable de tout ça, il y a aussi des conditions dans l'industrie qui font qu'on a de la difficulté à voir ça.

Il y a beaucoup à faire avec la loi n° 430 puis avec la table de concertation de l'industrie, mais je pense qu'on est capable de développer une bonne relation. Moi, je n'ai pas l'intention d'entretenir pendant 40 ans des confrontations avec un syndicat de policiers. Ce n'est pas ça. Au contraire, je pense qu'on y gagne tous à avoir une relation correcte puis une complémentarité. En tout cas, pour l'instant, j'ai exercé un jugement. Je peux m'être trompé, mais, pour l'instant, je crois qu'on a pris une bonne décision en donnant de l'autonomie et de l'indépendance. On va développer chez eux un sentiment de fierté pour accomplir le travail bien spécifique qui leur est demandé.

**M. Gauvin:** M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** Courte question au ministre des Transports, en fait, dans les commentaires qu'il vient de faire: Êtes-vous en mesure de me dire comment il se fait que, ce que vous venez de décrire, c'est la plupart du temps — et je me reprends, la plupart du temps — des camionneurs qui font de l'extraprovincial, qui viennent d'autres provinces — et je me sens très à l'aise pour le dire — qui font ces excès, du moins qui sont les plus remarqués dans ces excès de vitesse et qui placent des véhicules touristes dans des situations, comme vous l'avez décrit, insécures? Et puis ils le font allègrement, sans être dérangés au Québec. C'est les commentaires que l'industrie du camionnage reçoit des étrangers: Québec, il n'y a pas de problème, on roule 120 km/h, 125 km/h. Ils arrivent en Ontario, au Nouveau-Brunswick: Wo! Êtes-vous capable de m'expliquer ça? Est-ce que c'est notre culture qui permet ça ou s'il y a quelque chose qui...

**M. Dupuis:** J'ai une partie de la réponse.

**M. Chevette:** Je vous l'ai dit tantôt, par contre.

**M. Gauvin:** Oui, mais je tenais à poser la question.

**M. Chevette:** J'ai observé le peu d'infractions. Il y en a eu un petit peu plus l'an passé, mais je peux vous dire qu'il y avait pratiquement une absence de contraventions. Et là nos contrôleurs routiers pourront en faire. Mais je pense qu'il faut absolument une complémentarité. Exemple, c'est la même chose pour les poids-charge. Quand on ouvre nos pesées, nos haltes pour la pesée, le C.B. fonctionne. Moi, j'ai de mes amis qui sont camionneurs. Ils disent: Chevette, quand on passe sur la 40 puis on voit... tu as ta lumière qui flashe. On peux-tu te dire qu'on tombe sur l'ancienne 2! Et s'il y avait une complémentarité justement entre les différents corps?

Deuxièmement, je ne suis pas certain qu'on ne devra pas aller très prochainement vers des pesées portatives. On est rendu qu'on promène les compagnies d'asphalte portatives, on doit être capable de promener des pesées. Il va falloir qu'on fasse quelque chose parce que c'est notre patrimoine routier de 40 000 000 000 \$ qui y goûte, puis qu'on s'amuse à défoncer à cœur joie. Non, je pense que, véritablement, il y a de quoi faire.

**Une voix:** Vous me permettez, M. le Président, une petite remarque?

**Le Président (M. Lachance):** Il est 18 heures, alors...

**M. Chevette:** Sur consentement pour sa petite remarque.

**Une voix:** Vous allez être obligé de revenir à 20 heures.

**Une voix:** Je peux revenir à 20 heures.

**M. Chevette:** Mais on peut-u, de consentement — je rencontre un transporteur aérien — à 20 h 30? Je vous le demande, si vous me permettez, de consentement.

**Des voix:** Oui, oui.

**M. Chevette:** Merci.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, je suspends les travaux de la commission jusqu'à 20 h 30.

*(Suspension de la séance à 18 heures)*

*(Reprise à 20 h 33)*

**Le Président (M. Lachance):** À l'ordre! La commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux.

Je rappelle le mandat de la commission. C'est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 58, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

**M. Chevette:** Je propose qu'on revienne à 7.1 puis qu'on procède dans l'ordre. Non, excusez, ce n'est pas ça. On était rendu à 12 ou 13.

**Le Président (M. Lachance):** Nous étions à 13.1.

**M. Chevette:** À 13.1, c'est ça que je voulais dire.

**Le Président (M. Lachance):** Nous étions à 13.1, M. le ministre, au moment où nous avons suspendu nos travaux, avant le lunch, et cet article n'avait pas été adopté.

**M. Chevette:** Je pense qu'on a discuté de 13.1 et 13.2 en même temps avec le député de Saint-Laurent.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce qu'il y a un amendement à 13.2?

**M. Chevette:** Il y avait un amendement à 13.2 qui a été déposé aussi. Les deux amendements ont été déposés.

**Le Président (M. Lachance):** Non, monsieur.

**Une voix:** On ne les a pas eus.

**M. Chevette:** Vous ne les avez pas eus?

**M. Bordeleau:** Non. On a eu 13.1. Le 13.2 n'a pas été déposé.

**M. Chevette:** Bien, on va vous le donner si vous ne l'avez pas eu. Mais le débat s'est fait sur le tout.

**M. Bordeleau:** On a pris de l'avance.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, à 13.1, est-ce qu'il y a des commentaires, des questions? Est-ce qu'on est prêt à l'adopter?

**M. Chevette:** Je suis prêt à l'adopter parce qu'on a fait une bonne discussion puis c'est clair.

**Le Président (M. Lachance):** Oui? Alors, 13.1 est adopté, le nouvel article 13.1. Je vois qu'il y a un nouvel article 13.2. M. le ministre.

**M. Chevette:** Il est en circulation, mais je voudrais l'expliquer un petit peu. Je peux le lire pour les besoins de la commission:

«La Société peut, avec l'approbation du ministre des Transports, conclure une entente avec le ministre de la Sécurité publique pour que les contrôleurs routiers puissent agir comme constables spéciaux, notamment lorsqu'ils appliquent la Loi concernant les transports routiers effectués par des entreprises extra-provinciales ou qu'ils constatent une infraction au Code criminel dans l'exercice de leurs fonctions.»

Je pense que le texte parle par lui-même. On voulait donner le statut d'agents spéciaux; c'est le cas. Deuxièmement, on veut leur donner l'autorité sur l'interprovincial et sur les infractions au Code criminel. Je pense que le débat a été harmonieux, bien fait et complet.

**M. Bordeleau:** Vous ne prévoyez pas de difficulté au niveau des négociations avec la Sécurité publique là-dessus.

**M. Chevette:** Non. Même, je vous dirais qu'on espère d'ici Noël, avec M. le ministre ontarien — le nouveau — conclure l'entente d'harmonisation de toutes les règles, en plus. Ça va bien. Il ne reste plus grand-chose. Il y a quelques poids-charges et le nombre d'essieux, au niveau des infractions, avec l'Ontario, mais ça va bien, on est en train d'harmoniser, puis c'est surtout... Pardon?

**M. Bordeleau:** M. Stockwell?

**M. Chevette:** Le nouveau? Comment il s'appelle, le nouveau ministre?

**Une voix:** M. Clement?

**M. Chevette:** Non, ce n'est plus Clement. Clement a été changé aux dernières élections.

**M. Bordeleau:** C'est le ministre des Transports actuel. C'est ça?

**M. Chevette:** Oui. Puis il est très ouvert à une entente avant Noël, à part de ça. On travaille très fort pour arriver avec une harmonisation avant Noël.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 13.2 est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

#### Vérification mécanique des véhicules

**M. Chevette:** Distribuez 13.3, il y a un amendement.

**Le Président (M. Lachance):** Comme c'est là, on dépasse le nombre d'amendements par rapport au nombre d'articles.

**M. Chevette:** L'important, c'est de bonifier un projet de loi, M. le Président, ce n'est pas le nombre d'amendements ou de sous-amendements.

**M. Bordeleau:** Mais le projet de loi aurait pu être parfait, être présenté au début de façon parfaite.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Lachance):** Vaut mieux tard que jamais. Alors, 13.3, M. le ministre.

**Une voix:** Y a-t-il des précédents à une loi parfaite?

**M. Chevrette:** Bon, je vais lire la loi parfaite.

**M. Bordeleau:** Il y a des exemples à suivre, en tout cas.

**M. Chevrette:** Non, c'est parce qu'il y a eu des modifications en cours de route, par exemple, sur le statut de l'agent, etc.

13.3. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 520, du suivant:

«520.1. Un agent de la paix peut, dans le cadre d'un programme de vérification sur route prévu par la Société, vérifier ou faire vérifier l'état mécanique d'un véhicule routier, y compris un véhicule soumis à la vérification mécanique périodique ou visé par un programme d'entretien préventif selon les dispositions du présent titre.»

La modification proposée vise à clarifier le pouvoir de vérifier l'état mécanique des véhicules dans le cadre des programmes de vérification sur route, des interceptions aléatoires de véhicules routiers pour vérifier leur conformité au Code. Le titre IX du Code prévoit des dispositions relatives aux véhicules qui doivent faire l'objet d'une vérification périodique.

À l'heure actuelle, la Société de l'assurance automobile exerce ce pouvoir de vérification sur route en se fondant sur une interprétation du Code. Il y a lieu de préciser la nature et la portée de ce pouvoir car il est essentiel que la Société puisse continuer d'effectuer de telles vérifications sur route.

Il y en a qui disent: Bien, je suis allé chez un mandataire, pourquoi tu m'arrêtes, pourquoi tu me vérifies? Ça ne veut rien dire. Bien souvent, on a vu des défauts mécaniques une semaine après être sorti de chez un mandataire, un bris à cause des routes, dans bien des cas. Par exemple, tu frappes un bon nid-de-poule ou bien tu sors de l'asphalte avec une dénivelation. Il peut y avoir des bris mécaniques. On se donne le droit de façon très précise, très claire, de le faire.

Lorsqu'on compare également le taux de non-conformité des vérifications dites aléatoires, pour 1999, par exemple, il y a 22,80 % du taux de non-conformité des opérations régulières prescrites par le règlement sur les normes de sécurité, pour 1999, c'est 20,07 %, on note qu'il n'y a pas de différence significative entre les deux types d'opérations. Pour la même année, les opérations du PAS, le Programme d'application sélective, concernant uniquement les freins, ont donné un taux de non-conformité de 13,80 %. Les deux types d'opérations nous permettent d'obtenir des informations différentes qui sont pertinentes pour l'élaboration des stratégies de contrôle du transport routier qui fait partie du mandat de la Société.

**M. Bordeleau:** Je comprends la modification que vous voulez apporter. Bien, je vais y aller avec la première question. Les données que vous nous apportez me surprennent. On parle de 20 %. Au fond, on a un système de vérification périodique, et puis on fait des vérifications aléatoires, puis on se réveille avec 20 % de non-conformité; au niveau des freins, 13 %.

**M. Chevrette:** Des variations, hein.

**M. Bordeleau:** Ça me semble quand même assez important...

**M. Chevrette:** C'est fort.

**M. Bordeleau:** Puis la question que je me pose, au fond, c'est... Des inspections aléatoires seront toujours aléatoires. Mais ça ne règle pas le problème de fond, là. Si, disons, entre les inspections périodiques, on se réveille avec des taux comme ça, on a beau avoir des inspections aléatoires, mais il me semble qu'il y a d'autres correctifs qui doivent être apportés. Parce que, ceux qui ne seront pas vus, on peut penser que les proportions sont les mêmes que celles que vous avez données.

**M. Chevrette:** Mais l'échantillon est assez grand pour dire que ça serait à peu près ces normes-là. Mais je dois vous dire que ça nous prouve, au contraire, qu'il faut en faire le plus souvent possible; ça, c'est clair. Parce que, contrairement à l'idée... Les gens disent: Ah! j'ai passé mon examen. Tu sais, c'est comme si tu avais été au garage au mois de septembre puis qu'en septembre prochain tu auras ton autre examen puis ton automobile va être parfaite, ton camion va être parfait toute l'année. Alors qu'on sait très bien que, par exemple, un autobus qui peut manquer de freins dans une côte peut avoir été vu pas longtemps avant. Une déféctuosité mécanique, ça arrive, ça. Tu ne t'y attends pas. Puis tu as fait changer tes freins, ils sont neufs. Moi, j'ai vu, d'autre part, dans une formule aléatoire, quelqu'un se faire arrêter sur la route aussi puis aller au garage puis le garage décréter que c'était parfait.

• (20 h 40) •

Je ne vous cacherai pas qu'il y a des possibilités d'amélioration. On est en train, avec les mandataires, en particulier, de soutenir un programme ISO. On va chercher la compétence, on va chercher à améliorer ce système-là. Nous, on a une formule des mandataires. Dans différentes provinces, c'est plutôt l'accréditation de certains garages ou encore c'est ouvert à tous les garages, mais ils portent une responsabilité civile s'ils ne font pas un examen comme du monde. Il y a différents systèmes.

Je n'ai pas voulu, à date, ouvrir ce front-là encore, mais vous avez raison de dire qu'on doit s'en inquiéter, qu'on doit s'y intéresser. D'abord, j'ai demandé à M. Gagnon de créer un comité spécial — je lui ai demandé ça il y a une quinzaine de jours, je crois — pour étudier qu'est-ce qu'on devrait changer au niveau des mandataires et sa perception à lui. Et, quant à moi, j'ai l'intention — et je l'ai dit aussi à M. Gagnon — d'avoir un son de cloche

de l'extérieur des mandataires et de l'extérieur de la SAAQ aussi pour voir comment... Par exemple, il y a certains garages qui ne sont pas dans la compétition du tout puis qui sont peut-être très compétents pour faire ce type d'inspection. Et je vous avouerai qu'il y a des choses qui me fatiguent au niveau des mandataires, je le leur ai dit.

Je vous donne des exemples. Entre autres, dans une même ville, tu peux avoir deux compétiteurs au point de vue vente. Il y en a un qui vend du Dodge-Chrysler, l'autre vend du Dodge-Chrysler aussi. Il y en a qui est mandataire, l'autre qui ne l'est pas. Est-ce que c'est juste sur la compétitivité entre deux dealers ou deux vendeurs de même marque? Ça crée des problèmes, ça, et ça peut donner ouverture à plusieurs vices. Parce que je constate une défectuosité, je t'offre de te la réparer. Tu peux voir même des offres à rabais. Quand il y a un système, il y a du monde qui plonge toujours dans les vices du système, vous savez ça, hein. J'ai déjà dit ça puis je me suis fait ramasser pas mal, mais j'ai prouvé que c'était vrai.

Je vous donne des exemples. Je suis médecin, par exemple. Je n'ai pas de clients quasiment, mais je suis payé à l'acte. Je dis: Ah! que j'ai un bobo qui est mauvais. Eh! qu'il n'a donc pas bonne mine, tu viendras me revoir demain. Demain, tu reviens, puis: Il n'a pas guéri à mon goût, je vais te donner des antibiotiques. On sait très bien que, dans ce genre de système qu'on vit, à l'acte, on peut découvrir n'importe quel vice du système. Il faut donc prendre des précautions. J'ai insisté beaucoup pour que le comité spécial se penche sur l'intégrité également. Des tibras sur le siège en arrière, et, comme par hasard, la mécanique va bien, et ça, c'est... Il faut arrêter ça, ces folies-là. Et j'ai insisté et je ne m'en cache pas, je l'ai dit au congrès des mandataires et je le répète ici. Et je savais qu'est-ce que vous vouliez dire, quand vous avez posé votre question, ça sentait manifestement ça.

**M. Bordeleau:** Oui, mais je veux revenir aussi là-dessus. C'est qu'il y a combien de véhicules lourds au Québec?

**M. Chevrette:** Il y en a 55 000 inscrits au registre du MTQ en ce qui regarde le camion. Puis, si vous comptez maintenant les trains routiers, et tout, c'est 150 000.

**M. Bordeleau:** Alors, quand vous faites des vérifications aléatoires durant l'année, vous en vérifiez combien dans une année, à peu près?

**M. Chevrette:** Les vérifications aléatoires.

**Une voix:** ...

**M. Chevrette:** Non, mais dites-le nous, on va le dire. Vous n'êtes pas au micro. 25 000 peut-être.

**M. Bordeleau:** 25 000 sur 150 000. La raison pour laquelle je vous faisais la remarque tout à l'heure,

c'est que je n'ai rien contre les vérifications aléatoires, mais ce que je constate, c'est que ce n'est pas une solution, ça ne réglerait pas le problème. Au fond, ça nous fait prendre conscience d'un problème qui existe et qui est dans le système actuel, c'est-à-dire qu'avoir des véhicules... On peut penser que les proportions qu'on a obtenues de façon aléatoire, elles existent dans les 150 000, en gros. Alors, sur les 25 000, si on avait fait les 150 000, on aurait les mêmes proportions, 22 %, 13 %, etc. C'est quand même des pourcentages importants. Alors, on les a observés par le biais des inspections aléatoires. Mais ce que ça me prouve, à moi, c'est que, dans le système actuel des inspections, il y a des manques. Et ce n'est pas le système aléatoire...

On peut en faire plus pour faire plus de prévention. Excepté que j'ai l'impression que le vice, il est au niveau de la façon dont ça fonctionne actuellement dans les inspections périodiques telles qu'elles sont définies. Et c'est pour cette raison-là que je disais que ça m'inquiétait, les chiffres que vous nous apportez. Vous dites: Ça nous prouve, au contraire, qu'il faut en faire plus. C'est évident, ce n'est pas ça. Mais, même si on en faisait plus, des vérifications aléatoires, ça ne réglerait pas le problème de fond du système comme tel. Je ne sais si je me suis fait comprendre comme il faut.

**M. Chevrette:** Oui, oui. Mais je dois vous dire que, d'autre part, il y a plusieurs degrés dans la non-conformité. Ce n'est pas nécessairement quelque chose de majeur, souvent. Ça peut être très mineur, mais ça devient quand même non conforme.

**M. Bordeleau:** Mais 13 % des freins, on ne joue pas avec ça, les freins des camions lourds.

**M. Chevrette:** Non. Vous avez raison.

**M. Bordeleau:** 13 % c'est beaucoup. Puis ça, c'est des camions, c'est des véhicules qui sont inspectés régulièrement, qui font des vérifications. Et on se réveille, quand on les tchèque comme ça entre les vérifications, avec 13 % de défectuosités.

**M. Chevrette:** Et pourtant c'est au Québec qu'on a le plus de freinomètres en Amérique du Nord. C'est au Québec qu'on observe à peu près avec le plus de rigueur, imaginez-vous. Donc, vous voyez comment on peut... On a raison de s'inquiéter. On a raison de chercher la compétence, comme je vous disais, avec ISO. On espère que le programme ISO qui va se mettre sur pied va contribuer puis peut-être remettre en question certaines choses. Moi, je ne suis pas le genre de gars à rester dans les sentiers battus si ça ne donne pas les fruits escomptés. Donc, on verra.

Il y a des comités qui s'y penchent, puis il y a des comités internes aussi, peut-être plus externes à la Société qui vont peut-être nous donner un point de vue de l'extérieur aussi. Parce que c'est bon de... On a souvent le nez collé dans la vitrine, nous. Puis le fait d'aller à l'extérieur,

à un moment donné, pour avoir des sons de cloche, ça peut nous donner... un coup confrontées, les idées, ça donne des nuances, des compromis qui sont très intéressants pour la population.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Montmagny-L'Islet.

**M. Chevette:** Puis on vous tiendra au courant des résultats de ces comités.

**M. Gauvin:** Je suis certain que la SAAQ a pu réaliser que ça dépend des régions où circulent les véhicules lourds aussi. À un moment donné, l'état mécanique peut, pour certaines raisons, se détériorer assez vite, dans l'espace de 15 jours, trois semaines. Si vous avez des véhicules qui vont aller parcourir la Côte-Nord pour un mois, ils peuvent, dans l'espace d'une couple de voyages, apporter des... Un exemple.

**M. Chevette:** N'encouragez pas Gagnon à dire ça, vous.

**M. Gauvin:** Non, mais on prend la Côte-Nord parce que...

**M. Chevette:** Je vais vous parler de la 138, ça va vous coûter 30 000 000 \$ demain matin.

**M. Gauvin:** ...c'est connu qu'il y a un trafic assez important sur la Côte-Nord, et ça prend des conditions mécaniques un peu particulières. Il y a même des compagnies de transport qui prétendent ne pas avoir l'expertise de ce type de route et refusent de faire du transport dans des secteurs comme ceux-là, et c'est sage. Il ne faut pas prétendre que, si vous vérifiez une couple de véhicules d'une compagnie qui a une flotte de 25, 30 véhicules et que vous trouvez des situations de freins détériorés de façon prématurée par rapport à une inspection qui a eu lieu il y a un mois, un mois et demi, c'est quelqu'un qui a été négligent. Ça n'empêche pas d'alerter tout le monde que de tenir compte des situations.

**M. Chevette:** Non, mais il faut dire que des freins, ça se désajuste assez rapidement aussi. Quand on est dans un système de côtes, par exemple, abruptes, on peut désajuster nos freins assez facilement. D'ailleurs, il y a des aires de réajustement pour que... certains camionneurs le font eux-mêmes, à part de ça. Mais, si vous êtes sur la route bien planche, Montréal-Toronto, tu ne désajustes pas grand-chose. Ce n'est pas là qu'on va trouver des non-conformités. C'est dans des routes plutôt difficiles.

**M. Gauvin:** Mais les commentaires que nous recevons... Je pense, de façon générale, la SAAQ, elle a amélioré le suivi des mandataires — c'est des commentateurs — parce que les représentants de la SAAQ, eux autres aussi, ils ont plus d'expertise maintenant qu'il y a

deux, trois, quatre ans, année après année. Et la culture de l'industrie du transport change aussi. La prise de conscience n'est pas la même qu'il y a deux, trois ans et qu'il y a cinq, six ans. Donc, je ne suis pas après vous dire qu'on ne doit nécessairement que compter là-dessus, mais ça, c'est susceptible de s'améliorer. Ça, c'est les commentaires qu'on reçoit et...

• (20 h 50) •

**M. Chevette:** Je voudrais quand même vous dire, M. le député, que la mentalité a changé, mais qu'il reste des récalcitrants puis des délinquants qui accumulent très allègrement les infractions, premièrement. Deuxièmement, avec le système des brokers, où des voyages sont vendus, revendus et revendus et la seule façon de faire de l'argent, c'est de se précipiter, d'aller vite, puis le «log-book», c'est le livre des menteries, puis mettez-en, là, on a encore de gros problèmes à régler, de gros, gros problèmes à régler au niveau du transport. Et l'heure précise au quai n° 13, ça suppose de la vitesse, dans bien des cas, surtout si tu frappes un bouchon en plus sur le Métropolitain. Il y a énormément d'aléas non contrôlés qui font en sorte qu'on sombre facilement, après cela, non pas volontairement mais à cause des contingences, dans l'illégalité, donc dans l'insécurité pour les gens, pour la vie même du chauffeur et pour la vie des autres. Il y a beaucoup à faire. Mais on ne changera pas le monde, c'est évident, puis les mentalités puis la concurrence effrénée du jour au lendemain. Mais, en tout cas, moi, à mon point de vue, si on veut maintenir un bilan routier comparable à celui qu'on a, il va falloir qu'on y aille assez fort merci.

**M. Gauvin:** Vous avez raison. Je pense que vous soulevez un point important, à mon avis, c'est que les entreprises de transport qui font appel à des voituriers, comme on dit, évidemment sont conscientes que c'est leur nom, assez souvent, qui est véhiculé, vis-à-vis de l'expéditeur surtout. Ces gens-là, de plus en plus, exigent que la vérification... d'avoir des certificats de conformité des véhicules constamment pour ne pas vivre l'odieux d'être perçus comme quelqu'un qui embauche des transporteurs qui ont des conditions mécaniques... En fait, c'est la renommée de leur entreprise. Et ça, je pense que la SAAQ pourrait peut-être s'arrêter à ça et responsabiliser peut-être le donneur d'ouvrage.

**M. Chevette:** Elle travaille pas mal fort, la SAAQ. Il y a un ministre qui les force en maudit. Je dois vous dire, très honnêtement, là, vous connaissez un peu ma façon de faire...

**M. Gauvin:** Oui.

**M. Chevette:** ...la SAAQ, ils ont plusieurs commandes. Je peux-tu vous dire ça?

**M. Gauvin:** Oui, oui, bien évidemment.

**M. Chevette:** Ils ne me le disent pas, mais je suis sûr qu'ils n'aiment pas ça. Mais, ceci dit, je ne suis pas là

pour me faire aimer, je suis là pour que ça bouge. Et je suis persuadé, très honnêtement, qu'il se fait un travail très rigoureux présentement, on veut véritablement... Écoutez, c'est une fierté que d'essayer de conserver notre bilan comme il est. C'est une fierté, ça. Puis on sait que ça devient fragile quand tu as atteint un nombre qu'on a atteint, 717 décès. Voyez-vous, juste cette année, on pense qu'on va défoncer, peut-être, de 10,9 si la tendance se maintient. Ce n'est pas agréable, ça. Puis, quand on compose...

Vous savez, brimer les libertés, quand on met des contraintes, moi le premier, je ne suis pas fou de ça. Je donnais l'exemple de la ceinture de sécurité. C'est qu'à un moment donné, exclusivement la promotion et la sensibilisation, tu plafonnes: 35 %, 40 %. Puis là, s'il n'y a pas de coercitif qui arrive, tu vas plafonner puis tu ne réussiras pas. On a crié au meurtre, toute la gang, presque tous, qu'on était contre le port de la ceinture, etc., puis aujourd'hui il y a un très large consensus dans la société, c'est rendu que c'est un réflexe de protection. Il y en a encore, des désinvoltés qui n'attachent même pas un enfant sur le siège arrière, mais c'est plutôt l'exception. Je dois vous dire qu'on a le plus haut taux en Amérique du Nord. Donc, c'est à notre fierté, c'est à notre honneur, ça.

**Le Président (M. Lachance):** M. le ministre...

**M. Chevette:** Article 13.2, adopté. Article 13.3.

**Le Président (M. Lachance):** Juste avant de l'adopter...

**M. Chevette:** Ah! Excusez, M. le Président, je ne voulais pas vous empêcher de questionner.

**Le Président (M. Lachance):** Des députés ministériels, ça peut aussi avoir des commentaires. Il y a eu une opération dernièrement dans le secteur Chaudière-Appalaches, où une inspection a été faite sur les véhicules lourds, et je pense qu'on a découvert des choses pas très, très jolies. Et je souhaite, sans faire de harcèlement, ce n'est pas la question de faire du harcèlement, mais, tant et aussi longtemps qu'on va constater qu'il y a quelque chose qui ne tourne pas rond dans ce coin-là, que les gens du coin sentent qu'ils doivent améliorer leur performance pour continuer à rouler sur les routes. Ce n'est pas la 138, mais il y a des coins qui sont dangereux aussi dans Chaudière-Appalaches, dans la Beauce en particulier.

**M. Chevette:** Mais ça prouve une chose, M. le Président, qu'on est cohérent avec ce qu'on a dit...

**Le Président (M. Lachance):** Tout à fait.

**M. Chevette:** ...puis qu'on applique avec beaucoup plus de rigueur la loi n° 430. Puis on va faire les relevés qui s'imposent. On est en train de procéder, par un concours interne d'abord, à l'embauche de contrôleurs. Puis il y aura sans doute un concours à l'externe. Parce

que je vous dirai, M. le Président, que j'espère qu'on va pouvoir obtenir la possibilité d'aller à l'externe aussi. Pourquoi? Pour amener du sang neuf avec des idées neuves puis des jeunes qui vont assumer une relève éventuelle. C'est ça qu'ils cherchent, là. Il y a à l'interne d'abord pour un nombre puis, après ça, à l'externe.

**M. Dupuis:** Vous en avez combien, M. le ministre, de postes?

**M. Chevette:** En tout, c'est 80 nouveaux postes.

**M. Dupuis:** Avez-vous commencé à recevoir des demandes?

**M. Chevette:** Ah! qu'il y en a!

**M. Dupuis:** Combien?

**M. Chevette:** Juste moi, là, j'en ai 75, 100 à mon bureau. Les gens pensent qu'ils doivent passer par nous autres. On est rendu à 7 000.

**M. Dupuis:** Bien, moi, je vous ai envoyé les miennes. Non, je vous...

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Chevette:** On est rendu à 7 000.

**M. Dupuis:** À 7 000. 7 000 pour 80 postes.

**M. Bordeleau:** Je voudrais vous signaler que j'ai inscrit une question au feuillet sur les contrôleurs routiers, alors j'apprécierais recevoir une réponse le plus tôt possible.

**M. Chevette:** Je donne directive de me la préparer.

**M. Gauvin:** Avant de terminer ce débat-là, je pense que vous avez retenu que je n'étais pas contre la SAAQ.

**M. Chevette:** Non, non.

**M. Gauvin:** Je considère que la SAAQ fait un travail, un suivi qui est intéressant et qu'elle a les... Il y a des chances que ça s'améliore, comme je vous le mentionnais, dans ce sens-là, parce qu'elle développe des nouvelles technologies de suivi.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de Saint-Laurent.

**M. Dupuis:** M. le Président, me permettriez-vous brièvement d'ouvrir une parenthèse, puisqu'on est sur le sujet des ressources humaines? Je vous ai entendu dire que vous étiez fier du bilan routier, qu'il fallait le maintenir et l'améliorer, et je vous sais sincère là-dessus. Je pense

que — simplement en passant, ça ne vous concerne pas directement — il faut savoir aussi, en ce qui concerne les infractions qui sont commises sur les routes, infractions de la nature de vitesse ou etc., que — je l'entends dire souvent, moi — les routes ne sont pas très patrouillées. On l'entend dire de façon assez régulière. Où est-ce qu'ils étaient, la Sûreté du Québec? On ne les voit pas. Souvent, les commentants nous disent ça. Et je pense qu'on est obligé d'admettre que c'est vrai qu'à un certain moment donné on a l'impression qu'on ne les voit pas. Et je suis certain que vous le savez. Et, si vous ne le savez pas, vous pourrez le vérifier. Entre autres, à la Sûreté du Québec, on est en déficit d'un nombre de patrouilleurs de 150. Vous le savez.

Et, moi, je vous fais confiance pour faire valoir votre voix auprès du gouvernement, auprès de votre gouvernement, auprès du ministre de la Sécurité publique pour qu'il soit fait un effort de ce côté-là, si effectivement on veut... Et il y a eu cet été des incidents qui étaient dramatiques en ce qui concerne la sécurité routière. Et je pense qu'il faut s'en préoccuper parce que c'est important, il y a des coûts associés à toutes ces tragédies-là, bien sûr.

Et, très honnêtement, encore une fois, je le dis ce soir, je ne veux pas me chicaner avec vous, mais je pense que le gouvernement, dans son choix de priorités, devrait regarder sérieusement la possibilité de combler ces postes de patrouilleur à la Sûreté du Québec. Je suis certain que les routes seraient mieux patrouillées. Au lieu de retirer 95 véhicules-patrouilles dans les MRC, au lieu d'en retirer, au lieu de retirer des patrouilleurs, il devrait y avoir une augmentation des patrouilles, et on devrait combler ces postes à la Sûreté du Québec.

D'ailleurs, il avait été fait des promesses par ce gouvernement de combler ces postes. Et évidemment la situation financière à la Sûreté du Québec étant plus difficile qu'elle ne devait l'être, on a été obligé d'effectuer des compressions. Mais c'est exactement dans le sens contraire qu'il faut aller. Et, donc, je sais le ministre des Transports sincère sur son désir d'améliorer le bilan routier et je l'enjoins donc de faire des représentations auprès du ministre de la Sécurité publique particulièrement pour que le ministre de la Sécurité publique se lève et commence à défendre ses intérêts comme ministre de la Sécurité publique. Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le nouvel article 13.3 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

#### Procédure et preuve

##### Poursuites par une municipalité ou une communauté autochtone

**M. Chevette:** L'article 14, M. le Président.

**Le Président (M. Lachance):** Article 14.

**M. Chevette:** L'intitulé de la section III du chapitre II du titre X de ce Code est modifié par l'ajout, à la fin, des mots «ou une communauté autochtone».

Je pourrais l'expliquer tout de suite parce que je ne sais pas si ça reviendra dans d'autres, parce qu'ils doivent garder aussi la possibilité des amendes, etc. C'est la reconnaissance par une communauté autochtone des pouvoirs qu'a une municipalité. C'est aussi clair et limpide que ça.

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

**M. Bordeleau:** Ça implique combien de communautés, ça, où ça peut s'appliquer?

**M. Chevette:** C'est 54, qui ont maintenant des polices. Et je pense qu'il y a peut-être une ou deux communautés qui n'en ont pas. Il y a beaucoup d'ententes de police. Il y a 54 communautés, puis je sais que c'est en haut de 50, le nombre d'ententes.

**M. Bordeleau:** Le nombre d'ententes actuelles.

• (21 heures) •

**M. Chevette:** Oui. C'est majeur. Parce que, à part ça, c'était quasi indispensable. Vous vous rappellerez, c'était des problèmes majeurs de comportement. Il y avait un peu des formes de délinquance. Eux aussi n'échappent pas à la drogue, n'échappent pas à l'alcoolisme, n'échappent pas à des violences conjugales, etc. Donc, c'est un bienfait, et tous ceux qui avaient prédit des malheurs... Rappelez-vous, quand on a signé avec Kahnawake, il y avait des gens qui prédisaient les plus grands désastres. Puis rappelez-vous que, depuis ce temps-là, les plaintes sont infimes, minimes. C'est tant mieux pour la société en général, toutes les communautés en général.

**M. Bordeleau:** Est-ce que, dans le cas où il y aura des poursuites qui seront intentées par des communautés autochtones, on a la certitude que, s'il y a des procédures judiciaires qui sont entamées, ça se fera en français?

**M. Chevette:** Je pense que, devant les tribunaux, en vertu de la Charte, de toute façon, ils n'ont pas le choix que de donner tous les services d'interprète possibles. À moins que je ne me trompe, là.

**M. Dupuis:** ...l'accusé, dans sa langue, a le droit...

**M. Chevette:** L'accusé a sûrement le droit de se défendre dans sa langue. Quant aux procédures comme telles, je pense que c'est le respect de la langue de la majorité au niveau de la... Ça ne se fait pas dans la langue autochtone, mais, par exemple, Kahnawake, c'est l'anglais qui est majoritaire; les Micmacs, c'est l'anglais qui est majoritaire; les Algonquins, c'est moitié-moitié; les Montagnais, c'est français; les Attikameks, c'est français; les — comment on les appelle, là? — Malécites, c'est français. Donc, en fait, il y a deux nations anglophones et une nation à 50-50, les Algonquins, mais le reste, c'est français.

**M. Bordeleau:** Si c'est un Canadien français qui est l'objet de poursuites, à ce moment-là il va...

**M. Chevette:** S'il est poursuivi sur le territoire de la communauté qui utilise la langue anglaise comme langue quotidienne, eux, je pense que l'infraction ou le dépôt est en anglais, puis l'individu peut se défendre, cependant, dans sa langue, française.

**M. Bordeleau:** Je fais écho à une interrogation puis à une préoccupation de mon collègue député de Châteauguay en vous demandant ça.

**M. Chevette:** Oui, je sais qu'est-ce qu'il dit. Le problème, c'est qu'il n'y avait pas de bilinguisme au niveau des arrestations sur le territoire, et ça fâchait beaucoup de citoyens de la région de Châteauguay. Mais je dois vous dire qu'il y a un effort majeur, et il faut se réjouir du fait, par exemple, que les Mohawks de Kahnawake envoient plusieurs dizaines et centaines d'élèves maintenant à l'école française de Châteauguay. Ça a fait beaucoup de chemin, là, je pense qu'on est train de corriger la situation. Et, je vous dis, il y a de plus en plus de dirigeants qui comprennent le français et qui parlent le français. Donc, il y a eu énormément d'efforts de leur part, moi, je pense.

Mais je comprends que ça peut être, pour certains individus qui ne parlent pas du tout anglais puis qui se font arrêter sur le territoire de Kahnawake, qui se font arrêter par des policiers anglophones qui, au départ, ne comprennent pas le français... On me dit qu'il y a eu énormément d'efforts de faits. Mais je pourrais le vérifier puis vous donner plus d'informations là-dessus.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 14 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 15.

**M. Chevette:** L'article 15, c'est: L'article 597 de ce Code est remplacé par le suivant:

«597. Une poursuite pénale pour une infraction à une disposition du présent Code peut être intentée par une municipalité lorsque l'infraction est commise sur son territoire.

«De même, elle peut être intentée par une communauté autochtone, représentée par son conseil de bande, si une entente a été conclue à cette fin par le conseil avec le gouvernement, lorsque l'infraction est commise, selon le cas:

«1° sur la réserve qui lui est attribuée;

«2° sur le territoire qui fait l'objet de conditions particulières de services de police arrêtées à son égard par le ministre de la Sécurité publique ou convenues entre elle et le gouvernement en vertu de la Loi de police;

«3° sur le territoire à l'égard duquel le village cri ou naskapi, constitué des membres de la communauté, a compétence en vertu de la section IV.1 de cette loi.

«Les amendes perçues en application du présent article appartiennent au poursuivant.»

C'est exactement la transposition du pouvoir et de garder l'argent des amendes.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 15 est-il adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Ça va.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 16.

**M. Chevette:** Ce Code est modifié par l'insertion, avant l'article 602, du suivant:

«601.1. Les articles 112, 587.1 et 649 sont applicables à une communauté autochtone ayant conclu une entente sur le droit de poursuite selon les modalités qui y sont prévues.»

C'est une disposition de concordance pour assurer l'inscription des points d'incapacité au dossier des conducteurs et également pour assurer la transmission à la SAAQ des rapports annuels d'accidents lorsque la communauté autochtone agit comme poursuivant.

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

### Communication de renseignements

#### Article 17.

**M. Chevette:** Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 611.1, du suivant:

«611.2. Le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et une association accréditée en vertu de la Loi sur les producteurs agricoles peuvent, au terme d'ententes conclues avec la Société, lui communiquer, aux fins de l'immatriculation des véhicules routiers, les renseignements nécessaires à la vérification du statut de membre d'une telle association ou de titulaire de la carte d'enregistrement d'une exploitation agricole délivrée en vertu d'un règlement pris en application de l'article 36.15 de la Loi sur le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (chapitre M-14).

«Ces ententes précisent notamment la nature des renseignements transmis, les moyens mis en oeuvre pour en assurer la confidentialité ainsi que les mesures de sécurité.

«Ces ententes sont soumises pour avis à la Commission d'accès à l'information selon les modalités prévues à l'article 70 de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.»

Ça, c'est toute la question des agriculteurs qui peuvent négocier des ententes, là, avec la Sécurité publique... Non, avec la SAAQ et puis avec le...

**Mme Guimond (Louise):** Avec la SAAQ pour qu'on puisse...

**M. Chevette:** Allez, Mme Guimond.

**Mme Guimond (Louise):** Actuellement, les agriculteurs...

**M. Chevette:** Au ministère, à l'UPA puis à la SAAQ. Bon, je l'ai.

**Mme Guimond (Louise):** C'est ça. Actuellement, les agriculteurs, ils bénéficient d'un rabais pour l'immatriculation de leurs cinq premiers véhicules de ferme, puis, pour avoir le rabais, il faut qu'ils nous présentent leur preuve d'agriculteur.

**Une voix:** La carte de producteur...

**Mme Guimond (Louise):** Leur carte de producteur. Pour ça, bien, ils doivent venir en centre de services pour nous la présenter. Ce qu'on veut éviter, c'est qu'ils soient obligés de venir en centre de services. Donc, on pourrait avoir leur inscription d'un transfert de données de la part du ministère de l'Agriculture ou de l'UPA pour qu'ils aillent payer dans les banques, comme les autres, ou par la poste, ou...

**M. Bordeleau:** ...à ce moment-là étant donné que l'information serait transférée directement.

**Mme Guimond (Louise):** Oui, c'est ça.

**M. Chevette:** Il y a 45 000 agriculteurs qui pourraient, théoriquement, bénéficier de ça.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 17 est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

#### Dispositions réglementaires

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 18.

**M. Chevette:** Amendement. C'est des amendes.

**Le Président (M. Lachance):** Amendement à l'article 18?

**M. Chevette:** L'article 18.

**Le Président (M. Lachance):** M. le ministre.

**M. Gauvin:** Vous avez un amendement à déposer?

**M. Chevette:** Il vous suit, là, il vous court.

**M. Gauvin:** J'avais une question à vous poser, on va attendre de voir l'amendement.

**M. Chevette:** Ouais. L'article 621 de ce Code, modifié par l'article 144 du chapitre 40 des lois de 1998, est de nouveau modifié:

1° par le remplacement, dans le paragraphe 23°, de «, de 100 \$ à 200 \$, ou de 300 \$ à 600 \$ pour le propriétaire visé au chapitre I.1 du titre IX et de 350 \$ à 1 050 \$ ou de 700 \$ à 2 100 \$ si ce propriétaire est visé au titre VIII.1» par «de 90 \$ à 270 \$, de 175 \$ à 525 \$ ou de 350 \$ à 1 050 \$ pour le conducteur, le propriétaire ou le locataire ou de 175 \$ à 525 \$, de 350 \$ à 1 050 \$ ou de 700 \$ à 2 100 \$ pour l'exploitant visé au titre VIII.1»;

2° par l'addition, à la fin, du paragraphe suivant:

«51° prévoir dans quels cas et à quelles conditions un véhicule routier peut être muni d'un téléviseur ou d'un écran pouvant afficher de l'information.»

En fait, le paragraphe 1° de l'article 18 de cet amendement reprend l'article 18 du projet de loi. Il fait la concordance avec l'article 510.1 du Code, qui prévoit l'amende imposable au conducteur, et avec 519.52, qui prévoit l'amende imposable à l'exploitant.

Le paragraphe 2°, lui, de l'article 18 habilite le gouvernement à prévoir dans quels cas et à quelles conditions un véhicule routier peut être muni d'un téléviseur ou d'un écran pouvant afficher de l'information. En fait, c'est...

**M. Dupuis:** Le savez-vous déjà, dans quelles conditions et dans quels cas vous allez le prévoir?

**M. Chevette:** Il y a certains cas, mais ce n'est pas tout défini.

**M. Dupuis:** Ça va être par règlement?

**M. Chevette:** Par règlement. C'est parce que le comité avisé du milieu nous dit: Il faut absolument qu'on encadre ça, c'est un mouvement irréversible, puis on n'y échappera pas. Sauf que, si ce n'est pas balisé, ça peut devenir un élément d'insécurité.

**M. Dupuis:** Non, non, je suis d'accord avec vous, c'est pour ça que je pose la question. D'ailleurs, moi, ça me préoccupe. Je sais qu'il n'y a pas d'études qui sont concluantes, encore, sur l'utilisation du téléphone cellulaire.

**M. Chevette:** Oui, elle est en train de se faire, par exemple, avec l'Université de Montréal.

• (21 h 10) •

**M. Dupuis:** Je le sais, j'ai vu ça. J'ai vu ça, qu'il y avait une étude qui se faisait, et nous en sommes tous des utilisateurs de téléphones cellulaires en voiture parce qu'on en a tous un, et, moi, je me pose de sérieuses questions sur les facteurs de sécurité qu'il y a à utiliser un téléphone quand on conduit. Et là imaginez vous donc que

je viens d'apercevoir ce soir que, dans certaines circonstances, il pourrait y avoir des écrans de télévision. Dans les camions, là, j'imagine? Ça, c'est dans...

**Une voix:** Exact.

**M. Dupuis:** Oui, ça existe déjà. Mais vous n'avez pas d'études à la SAAQ là-dessus, sur les effets sur la sécurité de l'utilisation des téléphones cellulaires, des écrans de télévision, etc.? Il n'y a pas d'études, hein, à la SAAQ?

**M. Chevrette:** Le téléphone, on est en train... mais les télévisions, il n'y en a pas. Mais il en existe à l'extérieur qu'on pourrait vous fournir.

**M. Dupuis:** Pardon? Il y en a aux États-Unis? Oui?

**M. Chevrette:** On pourrait vous faire... On les a, les études de l'extérieur?

**Mme Guimond (Louise):** On les a, mais elles ne sont pas concluantes. Il y a eu...

**M. Dupuis:** Américaines, Mme Guimond?

**Mme Guimond (Louise):** Oui.

**M. Dupuis:** Et vous dites qu'elles ne sont pas concluantes?

**Mme Guimond (Louise):** Elle ne sont pas concluantes parce qu'ils n'ont pas contrôlé le genre d'accident qu'ils ont fait quand il y avait l'utilisation du téléphone cellulaire.

**M. Dupuis:** Oui. O.K. Dans le fond, c'est que, lorsque l'accident est arrivé, la personne parlait au téléphone ou non, etc., là, hein? Ça doit être la fréquence du nombre d'accidents quand les gens sont occupés à soit parler au téléphone ou soit regarder la télévision. Ça doit être ça, dans le fond, hein? Mais c'est très intéressant.

**M. Chevrette:** Moi, ce que j'ai lu là-dessus, ce qu'on m'a fourni, ce n'était pas concluant, ce qu'il y avait sur les... Et on l'a fait avec l'Université...

**Une voix:** De Montréal.

**M. Chevrette:** ...de Montréal. Puis on va rendre ça public, de toute façon.

**M. Dupuis:** Ah oui, ça va être intéressant, parce que simplement le fait de signaler fait en sorte qu'on est moins attentif, hein? Puis, des fois, bien, on apprend des bonnes ou des mauvaises nouvelles, puis ça aussi, ça peut...

**M. Gauvin:** ...si on est émotif.

**M. Bordeleau:** ...

**Le Président (M. Lachance):** M. le député de l'Acadie.

**M. Bordeleau:** Alors, j'ai demandé au ministre, j'ai dit: Ça va être essentiellement des équipements, soit écrans ou téléviseurs, reliés au fonctionnement comme tel du camion?

**M. Chevrette:** Oui. J'ai déjà vu certains petits téléviseurs sur le siège arrière, mais, ce dont on parle, d'écrans, c'est ceux qui donnent des données...

**M. Bordeleau:** Mais ça, ce n'est pas interdit, si c'est pour les passagers, sur le siège arrière, d'avoir une télévision. Ce n'est pas interdit comme tel.

**M. Chevrette:** Non, non. Ça, il n'y a pas de problème, on l'a déjà vu dans certains...

**M. Bordeleau:** Mais la raison pour laquelle on entre ça ici, c'est les...

**M. Chevrette:** Je pense qu'il y avait même un député de l'Assemblée nationale qui avait ça sur son siège.

**M. Bordeleau:** La raison pour laquelle on entre ça ici, c'est pour les équipements qui donnent de l'information sur l'état du véhicule, ces choses-là.

**M. Chevrette:** Oui, c'est exact. Le dispositif est conçu pour afficher uniquement de l'information sur les conditions du véhicule, sur son utilisation et son environnement immédiat. Le dispositif est conçu pour afficher l'information uniquement lorsque le véhicule est arrêté.

**M. Bordeleau:** Des caméras pour regarder en arrière, des... Pas des caméras pour regarder en arrière, des télévisions.

**M. Chevrette:** Il va y avoir toutes sortes de balises.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement à l'article 18 est adopté?

**M. Gauvin:** Je pense que j'aurais une question...

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le député Montmagny-L'Islet.

**M. Gauvin:** ...soit à l'amendement ou à l'article. Probablement que c'est le moment de la poser. M. le

ministre, dans le passé, je pense qu'il y a beaucoup de causes qui ont été perdues par des avis d'infraction qui ont été émis par la Sûreté du Québec en rapport avec l'arrimage des charges parce que les agents n'avaient pas nécessairement la compétence — je ne sais pas si on avait dit ça — les connaissances de bien juger la qualité d'arrimage ou pas. Et, s'ils étaient déboutés, à mon avis, le problème doit se situer encore... Je pense que, à moins qu'on ait des règlements et des règles très spécifiques qui guident l'agent...

**M. Chevette:** Je vais demander à Mme Guimond de vous répondre, parce que je saisissais autre chose. J'ai eu beaucoup de plaintes, moi, dans les poids-charges, par exemple, parce que quelqu'un partait avec sa charge de bois, puis il y avait eu du verglas en descendant, puis, nécessairement, quand il embarquait sur la balance, il avait peut-être pour 300, 400 livres...

**M. Gauvin:** Non, ce n'est pas ça. Ça, c'est évident que, si ça pèse... ce qui est en plus est en plus.

**M. Chevette:** Mais, si ce n'est pas ça, c'est l'arrimage des charges. Je vais demander plutôt à Mme Guimond, d'abord, de vous répondre.

**Mme Guimond (Louise):** Bien, il y a quelques années, c'est vrai qu'il y avait des difficultés dans l'arrimage des charges parce que les instructions aux policiers ou aux contrôleurs routiers n'étaient pas très faciles à interpréter. Il y a eu des grosses améliorations dans les règlements en 1993-1994. Depuis ce temps-là, on qualifie exactement quelle sorte d'arrimage il doit avoir et quelle largeur, les courroies. Si la courroie est brisée aux trois quarts, bien, ce n'est pas correct. Si elle brisée un petit peu seulement, bien, ça, c'est acceptable, c'est une déféctuosité... Pas une déféctuosité, mais c'est une...

**M. Dupuis:** Une dépréciation normale.

**Mme Guimond (Louise):** C'est ça, c'est une usure normale. Mais là on est capable de montrer aux policiers quelle est l'usure anormale d'une courroie qui garde les... Puis c'est tout décrit dans le règlement.

**M. Gauvin:** C'est-à-dire, évidemment, ça les a amenés à probablement constater beaucoup moins d'infractions, parce que, dans les premières années, les rapports qu'on avait, les contestations étaient basées sur le fait que l'agent avait vu une situation de un huitième de pouce d'usure dans une courroie, puis 300 \$ d'amende. C'est que le jugement faisait défaut ou les connaissances des critères qui guidaient l'agent étaient mal connus.

**Une voix:** Ou les deux.

**M. Gauvin:** Maintenant, avec des règles plus claires, que vous me dites... En fait, je devrais me reprendre, c'est que, suite à plusieurs contestations, les agents ont

compris que ça ne donnait pas grand-chose d'émettre des billets s'ils n'étaient pas capables de les supporter en cour. Donc, vous nous dites que vous avez établi des règles plus claires qui guident l'agent de la paix. Ça les amène à émettre beaucoup moins d'infractions parce que...

**M. Chevette:** Bien, ils sont mieux formés qu'ils l'étaient. Donc, la formation permet d'exercer un meilleur jugement.

**M. Gauvin:** Il paraît ça, oui. Ha, ha, ha!

**M. Chevette:** Comme ancien enseignant, je dois vous dire: Je crois.

**M. Dupuis:** C'est pour ça qu'on est dans l'opposition un certain nombre d'années puis que, tout naturellement, on arrive au pouvoir, parce qu'on s'est formé pendant ce temps-là.

**M. Chevette:** Exact.

**M. Dupuis:** Puis, vous autres, bien, vous vous déformez.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Chevette:** Mais ça dépend...

**M. Dupuis:** Vous autres, vous vous déformez parce que vous perdez contact avec la réalité. Vous perdez contact avec la réalité.

**M. Chevette:** ...il y en a qui sont irrécupérables, et je ne vous regarde pas.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Chevette:** On y va.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement à l'article 18 est adopté?

**M. Chevette:** Adopté. Vous avez reçu l'article 19...

**Le Président (M. Lachance):** Oh! Un instant, M. le ministre, est-ce que l'article 18, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. À l'article 19, il y a un amendement.

**M. Chevette:** Il y a une modification, c'est: Remplacer le paragraphe 1° de l'article 19 par le suivant: 1° par l'insertion, après le paragraphe 13° du premier alinéa, du suivant:

«13.1° fixer les frais exigibles de la personne qui était propriétaire du véhicule routier au moment de la saisie pour la gestion du dossier de disposition du véhicule.»

Ça, c'est clarifier le pouvoir de la Société de fixer les frais de sa gestion.

**M. Bordelean:** On en a discuté antérieurement.

**M. Chevrette:** On l'a discuté et on l'a réglé tantôt.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement à l'article 19 est adopté?

**M. Bordelean:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 19, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Bordelean:** Oui.

#### Dispositions diverses et transitoires

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 20.

**M. Chevrette:** Il y a un amendement. C'est l'article 20, vous distribuez l'amendement? Étant donné qu'il en reste trois, quatre, tenez-vous prêts, parce que ça va rouler.

**M. Gauvin:** On serait invités à adopter votre rythme?

**M. Dupuis:** Non, je pense qu'il parlait aux gens en arrière de nous.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Chevrette:** Je pense qu'on a bien compris.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dupuis:** Il ne peut pas dire que je ne lui donne pas une chance.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Dupuis:** Ça ne sera pas toujours de même, vous le savez, hein?

**M. Chevrette:** C'est ça. À l'article 20, c'est supprimer la deuxième phrase du deuxième alinéa, là, les frais de remorquage ou les frais quotidiens. C'est ça. Actuellement, la Société dispose d'un pouvoir réglementaire concernant les frais de remisage ou de remorquage d'un véhicule saisi pour conduite durant sanction. Ces frais sont justifiés par les gestes administratifs que doivent poser les propriétaires des fourrières accrédités pour la garde de véhicules saisis.

Cependant, les frais de garde d'un véhicule remisé en vertu des articles 536 et 636.2 ne sont pas réglementés, puisque la garde du véhicule ne nécessite aucun geste administratif de la part du propriétaire du terrain. Donc, ainsi, les agents de la paix utilisent divers sites sécuritaires appartenant à des municipalités, au ministère des Transports ou à la Société de l'assurance automobile et, à l'occasion même, des terrains privés situés à proximité des sites de contrôle. Donc, les sites utilisés sont souvent gratuits. La période n'est pas prescrite et est généralement plus courte que dans le cas d'une saisie. Donc, l'imposition de frais de remisage par règlement dans ces cas aurait pour effet d'augmenter les coûts d'opération du propriétaire du véhicule tout en n'ayant aucun impact positif sur la sécurité. Ça bonifie notre projet de loi.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement à l'article 20 est adopté?

**M. Bordelean:** Oui, juste une information. Quand il y a une entente avec un mandataire, je suppose qu'il y a des tarifs qui sont fixés à ce moment-là entre la SAAQ et...

**M. Chevrette:** C'est négocié.

**M. Bordelean:** C'est négocié?

**Mme Guimond (Louise):** C'est négocié.

**M. Bordelean:** C'est semblable d'un mandataire à l'autre ou si...

**Mme Guimond (Louise):** Non, il y a des places où c'est gratuit.

**M. Bordelean:** Ah oui?

**M. Chevrette:** Il y a même des places où c'est gratuit. C'est vraiment une négociation de gré à gré dans des cadres normaux. Il y en a qui disent: Bien, moi, ça me fait plaisir si je peux vous accommoder. Puis d'autres, c'est: Bien, moi, c'est tant par jour. Ça dépend des disponibilités...

● (21 h 20) ●

**M. Bordelean:** Par exemple, si on pense à une région comme celle de Montréal, je suppose que, dans la région de Montréal, ça doit être les mêmes prix, à peu près. Sinon, il y a une personne qui va devoir éventuellement payer plus que l'autre.

**M. Chevrette:** À Montréal?

**Mme Guimond (Louise):** Je ne sais pas combien c'est.

**M. Chevrette:** On vous fera parvenir la...

**Mme Guimond (Louise):** À Montréal, il y a des terrains du ministère des Transports. Ça fait qu'on se sert

beaucoup des terrains du ministère des Transports pour envoyer les camions qu'on détecte en mauvais état mécanique. Ça, c'est pour les contrôleurs routiers qui détectent un véhicule en mauvais état mécanique, qui l'envoient quelque part jusqu'à temps qu'il soit réparé.

**M. Chevette:** Non, mais, lui, il parle au niveau des fourrières, là, si...

**Mme Guimond (Louise):** Ah, les fourrières?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Mme Guimond (Louise):** On revient aux fourrières de la saisie?

**M. Chevette:** Oui.

**M. Bordeleau:** Oui. En fait, je pensais à ça en voyant l'article.

**Mme Guimond (Louise):** Bien, à Montréal, c'est le même prix qu'ailleurs, c'est 8 \$ par jour.

**M. Chevette:** C'est 8 \$ par jour.

**M. Bordeleau:** Ah bon, c'est ça, c'est le même prix partout. O.K. Parfait.

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

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 20, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 21.

**M. Chevette:** L'article 21, c'est: «646. Le conducteur d'un véhicule lourd qui contrevient à une disposition réglementaire dont la violation constitue une infraction en vertu du paragraphe 8° du premier alinéa de l'article 622, commet une infraction et est passible d'une amende de 90 \$ à 270 \$, de 175 \$ à 525 \$ et de 350 \$ à 1 050 \$, selon la gravité de l'infraction identifiée par règlement.»

On a voté tantôt que la gravité serait pondérée par règlement.

«La personne qui offre des matières dangereuses à être transportées, le propriétaire ou l'exploitant du véhicule lourd ou le transporteur de matières dangereuses qui contrevient à une disposition réglementaire dont la violation constitue une infraction en vertu du paragraphe 8° du premier alinéa de l'article 622, commet une infraction et est passible d'une amende de 175 \$ à 525 \$, de 350 \$ à

1 050 \$ et de 700 \$ à 2 100 \$ selon la gravité de l'infraction identifiée par règlement.»

**M. Dupuis:** Vous l'avez probablement déjà dit, c'est parce que je n'étais pas là...

**M. Chevette:** On vous le dira.

**M. Dupuis:** ...«selon la gravité de l'infraction prévue par règlement», c'est des critères objectifs?

**M. Chevette:** Objectifs de pondération.

**M. Dupuis:** O.K. Il n'y a pas de discrétion là-dedans.

**M. Chevette:** Non. Quand il y a discrétion, il y a une fourchette de 200 \$ à 600 \$.

**Une voix:** Ça, c'est le juge qui l'exerce.

**M. Chevette:** C'est le juge qui l'exerce à ce moment-là. Article 22...

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 21 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 22.

**M. Chevette:** C'est: L'article 647 de ce Code est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Lorsque l'infraction prévue par un règlement pris par une municipalité en vertu du paragraphe 5° du même article se rapporte à un camion ou à un véhicule-outil, l'amende doit être de 175 \$ à 525 \$.»

Pour une municipalité, ça devient spécifique. Ça nous permet, pour une fois, d'avoir des sanctions au non-respect des règlements municipaux.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 22 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 23.

**M. Chevette:** L'article 23, c'est: «L'article 648 de ce Code est modifié par le remplacement du paragraphe 1° par les suivants:

«1° les amendes qui appartiennent à la municipalité ou à la communauté autochtone poursuivantes;

«1.1° les frais relatifs à une poursuite intentée devant une cour municipale qui appartiennent à la municipalité dont dépend cette cour.»

Cette disposition de concordance est tout simplement une concordance avec 597 pour les communautés autochtones.

**Le Président (M. Lachance):** M. le député d'Abitibi-Est.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** M. le ministre, les amendes, lorsqu'il y a une cour municipale, vont entièrement à la municipalité?

**M. Chevette:** Oui. Puis la communauté autochtone, c'est pareil.

**M. Pelletier (Abitibi-Est):** Donc, il n'y a rien qui va au fonds consolidé dans cet argent-là.

**M. Chevette:** Non. C'est pour ça qu'on fait la concordance avec 597.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 23 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Il y a un...

#### Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives

**M. Chevette:** Il y a, à 23.1, un amendement.

**Le Président (M. Lachance):** 23.1, c'est un nouvel article. M. le ministre.

**M. Chevette:** Bien, c'est assez simple, c'est: Insérer, après l'article 23, le suivant:

23.1. L'article 158 de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives est modifié par le remplacement, dans le texte anglais du paragraphe 1°, du nombre «39» par le nombre «37».

Ce n'est qu'une simple concordance dans une des lois anglaises. La version anglaise de l'article 158 de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives fixe au 30 juin 1997 la date d'entrée en vigueur des articles 32 à 39 de cette loi, alors que la version française de cette loi vise les articles 32 à 37. C'est une concordance.

**M. Dupuis:** Ce que vous voulez, c'est «32 à 37»?

**M. Chevette:** Oui, c'est ça.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le nouvel article 23.1 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

#### Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 24.

**M. Chevette:** Article 24: L'article 39 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds est modifié:

1° par l'insertion, dans le premier alinéa et après le nombre «209.10», de «et l'article 209.23»;

2° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «peut être obtenue conformément aux dispositions des articles 209.11 à 209.16 du Code de la sécurité routière qui s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires et en y remplaçant, sauf dans les articles 209.15 et 209.16» par «ou la remise en possession du véhicule peuvent être obtenues conformément aux dispositions des articles 209.11 à 209.15 du Code de la sécurité routière qui s'appliquent, compte tenu des adaptations nécessaires et en y remplaçant, sauf dans l'article 209.15»;

3° par le remplacement du troisième alinéa par le suivant:

«Sont également applicables à la saisie, compte tenu des adaptations nécessaires, les dispositions des articles 209.17 à 209.22.3, 209.24 à 209.26 et les dispositions réglementaires prises en vertu du paragraphe 50° de l'article 621 du même Code.»

Un véhicule lourd circulant sur un chemin ouvert à la circulation publique en contravention d'une mesure d'interdiction de mettre en circulation ou d'exploiter un véhicule lourd peut être saisi en vertu de l'article 39 de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds.

L'article 24 du projet de loi prévoit des dispositions de concordance afin que les règles de disposition des véhicules lourds saisis et non réclamés soient celles prévues au présent projet de loi. Toutefois, la Commission assumera la responsabilité du préjudice résultant d'une saisie pratiquée par erreur parce que la saisie a pour fondement une décision de la Commission d'interdire de mettre en circulation ou d'exploiter le véhicule lourd.

**Une voix:** C'est vraiment de la concordance.

**M. Chevette:** C'est vraiment de la concordance avec les pouvoirs qui sont décernés à la Commission de transports.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 24 est adopté?

**Une voix:** Oui.

#### Dispositions transitoires

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. L'article 25.

**M. Chevette:** Le chapitre III du titre V du Code de la sécurité routière, comprenant les articles 209.1 à 209.26, en vigueur le — ici, on indique la date précédant celle de l'entrée en vigueur... — continue de s'appliquer aux saisies pratiquées avant le — date de l'entrée en vigueur de l'article...

Ça, c'est un article standard, là.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 25 est-il adopté? Adopté. Il y a un nouvel article 25.1. M. le ministre.

**M. Chevette:** Oui, il y a un nouvel article. L'avez-vous distribué? Oui?

**Le Président (M. Lachance):** Oui. L'article 25.1, c'est en train de se faire.

**M. Chevette:** «25.1 Le premier règlement pris en vertu des paragraphes 13.1° et 20° de l'article 624 du Code de la sécurité routière, édictés par l'article 19 de la présente loi, n'est pas soumis à l'obligation de publication prévue à l'article 8 de la Loi sur les règlements.»

Je vais vous dire pourquoi, là. Les frais de gestion de la disposition des véhicules saisis non réclamés seront fixés en vertu du paragraphe 13.1° de l'article 624 — l'article 19 du projet de loi actuel — et les sommes versées au gardien en compensation partielle des pertes auxquelles il s'expose pour la disposition d'un véhicule routier seront fixées en vertu du paragraphe 20.4° de l'article 624.

L'article 25.1 vise donc à mettre en vigueur le premier règlement pris en vertu de ces dispositions dans les meilleurs délais afin d'alléger le fardeau financier de la Société, qui doit rembourser actuellement au Curateur public l'excédent de ces honoraires. Et ces honoraires, c'est déboursé sur le produit de la vente. La Société a dû payer 3 300 000 \$ en 1998 au Curateur public, et on trouve que c'est assez.

**M. Bordeleau:** Ça veut dire que ça économise combien de temps, ça, le fait de ne pas aller en prépublication?

**M. Chevette:** Ça serait le 1er mai qu'il serait en vigueur?

**Une voix:** Là, on est rendu au 1er mai.

**M. Chevette:** On recommencerait au 1er mai.

**M. Bordeleau:** Si vous alliez en publication?

**M. Chevette:** Non, si on allait en prépublication, ça serait quelle date? C'est 90 jours, le..

**Une voix:** Non, là, c'est six mois.

**M. Chevette:** C'est six mois. Ça pourrait être six mois.

**M. Bordeleau:** Ça prend six mois pour faire une publication?

**M. Chevette:** Bien, quand tu regardes l'annonce dans la *Gazette officielle*, le délai, la réapprobation après, c'est six mois pour faire adopter un règlement. C'est long.

**M. Bordeleau:** Vous n'avez pas le temps de le faire pour le 1er mai?

**M. Chevette:** Non, mais c'est surtout les coûts qui nous incitent à ne pas le faire.

**M. Bordeleau:** Les coûts de prépublier?

**M. Chevette:** Non, les coûts à verser au Curateur.

• (21 h 30) •

**M. Bordeleau:** Non, non. Ce que j'essaie de voir, c'est: Est-ce qu'il y aurait suffisamment de temps, d'ici le 1er mai, pour la faire, la publication? Parce que, là, on demande de l'enlever, on...

(Consultation)

**M. Chevette:** Quand on est allés au Comité de législation, on pensait être prêts pour le 1er avril.

**Une voix:** Là, c'est rendu le 1er mai...

**M. Chevette:** C'est rendu le 1er mai déjà, et c'est pour ça qu'on propose cet amendement, pour commencer avec l'année fiscale, là, le 1er avril.

**M. Bordeleau:** Je n'ai pas regardé tout le détail, mais est-ce qu'on inclut là-dedans toutes les...

**M. Chevette:** Non. Ce qu'on suspend, c'est juste la prépublication.

**M. Bordeleau:** Oui, la prépublication, mais est-ce que c'est la prépublication aussi de toutes les modifications au niveau des amendes, par exemple, des camions lourds, toutes ces choses-là?

**M. Chevette:** Non, non, non. C'est juste...

**M. Bordeleau:** C'est juste dans le cas des saisies?

**M. Chevette:** C'est juste les frais de gestion...

**M. Bordeleau:** Les frais de gestion.

**M. Chevette:** ...puis tu as le 40 \$ pour les frais fixes, là.

**M. Bordeleau:** O.K.

**M. Chevette:** Tu as 100 \$, tu as 40 \$ puis tu as les frais de gestion.

**M. Bordeleau:** O.K. L'absence de publication s'applique juste à ça.

**M. Chevette:** C'est ça.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que le nouvel article 25.1 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Article 25.2, un nouvel article. M. le ministre.

**M. Chevette:** Oui. Insérer, après l'article 25.1, le suivant:

«25.2. L'article 0.1 a effet depuis le 20 juin 1998 et l'article 23.1 a effet depuis le 23 décembre 1996.»

Cette disposition a pour but de donner effet à la correction de l'erreur de traduction prévue à l'article 0.1, là, et à la correction de l'erreur cléricale prévue à l'article 23.1, à la date de sanction du chapitre 40 des lois de 1998 pour l'article 0.1 et du chapitre 56 des lois de 1996 pour l'article 23.1. Donc, l'erreur de l'erreur qu'on corrige.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Lachance):** Le nouvel article 25.2 est-il adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Il y a un autre...

#### Articles en suspens

**M. Chevette:** Avant l'entrée en vigueur, j'aimerais qu'on revienne maintenant aux articles 209.22... les deux articles qu'on avait en suspens.

**Le Président (M. Lachance):** Les articles suspendus, alors il y avait 209.19...

**Une voix:** L'article 209.22...

**Le Président (M. Lachance):** ...puis 209.22.3.

**M. Chevette:** Grouillez pas, qu'on se rende là tout de suite.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, l'article 209.19.

**M. Chevette:** L'article 209.19, là, on l'adopterait tel quel, mais j'apporterais un amendement à 209.22.3. Et, c'était dans le sens de ce que le député de l'Acadie a apporté, au lieu de l'abroger, on le remplacerait. Et vous allez reconnaître exactement sur quoi on a discuté et que je m'étais déclaré sensible.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 209.18, c'est adopté. L'article 209.19, là, on est à discuter. Est-ce que...

**M. Chevette:** Non, non, mais ça, je pense qu'on pourrait l'adopter, 209.19, puis...

**M. Bordeleau:** On adoptera le 209.22, puis on reviendra au 209.19 après.

**M. Chevette:** O.K. C'est correct. Mais vous voyez que c'est exactement l'esprit qu'on a discuté, là.

**Le Président (M. Lachance):** L'article 209.22.3, il y avait déjà un amendement qui avait été adopté.

**M. Chevette:** Oui, mais je le retirerais, de consentement. On retirerait celui qui est là...

**Le Président (M. Lachance):** Ah, il est suspendu. O.K.

**M. Bordeleau:** L'amendement qu'on suspendait, là?

**Le Président (M. Lachance):** Oui. Alors, on le retire tout simplement, il n'a pas été adopté.

**M. Chevette:** Oui, mais c'était suspendu pour fins de débat.

**M. Bordeleau:** Hein?

**M. Gauvin:** Ils retirent l'amendement déposé.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce qu'on retire cet amendement-là?

**M. Chevette:** Attendez un peu, là. Allons-y et respirons tous par le nez. De quel article vous voulez que je parle, 209...

**Le Président (M. Lachance):** Article 209.22.3.

**M. Bordeleau:** Non, on l'avait suspendu, on n'a pas pris de décision, rien. Il n'y a pas eu d'amendement.

**M. Chevette:** On n'avait pas pris de décision, sauf qu'on avait déposé un amendement pour l'abroger.

**M. Bordeleau:** Ah, O.K.

**M. Chevette:** Donc, de consentement, on retire cet amendement.

**M. Bordeleau:** Oui, oui, d'accord.

**Le Président (M. Lachance):** O.K. Alors, on revient avec un nouvel amendement.

**M. Chevette:** On revient avec un nouvel amendement à 209.22.3...

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

**M. Chevette:** ...qui dit que le vendeur devra fournir un certificat. C'est ça, l'esprit, comme on en avait discuté.

**M. Bordeleau:** Qu'est-ce que ça veut dire, «conformément au titre IX»?

**M. Chevette:** Vérification mécanique.

**M. Bordeleau:** O.K. Ça va, ça me convient.

**M. Chevette:** Adopté.

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

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

**M. Chevette:** On revient à 209.19.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 209.22.2, tel...

**M. Chevette:** Ce n'est pas 209.22.3?

**Le Président (M. Lachance):** Pardon, 209.22.3, vous avez raison. L'article 209.22.3, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Maintenant, l'article 209.19.

**M. Chevette:** À l'article 209.19, ajouter, à la fin du deuxième alinéa, «en application du paragraphe 13.1».

Lui, c'est exactement conforme. On n'a plus à le discuter, on l'avait mis en suspens à cause de l'autre.

**M. Bordeleau:** Oui, oui.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'article 209.19 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**M. Chevette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

**M. Chevette:** L'article 26, M. le Président, l'entrée en vigueur.

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

**M. Chevette:** Oui, oui, au complet, tel qu'amendé.

**Le Président (M. Lachance):** ...tel qu'amendé, est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**M. Bordeleau:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Maintenant, on est à l'article 26.

**M. Chevette:** «Les dispositions de la présente loi...» Ah, attends un peu, on a un amendement.

**Le Président (M. Lachance):** Un amendement?

#### Dispositions finales

**M. Chevette:** Bon. J'ai un amendement, je le distribue. Article 26: La présente loi entrera en vigueur le (indiquer ici la date de sanction de la présente loi) à l'exception de:

1° des articles 3 à 6, des paragraphes 1° et 3° de l'article 19 et des articles 20, 24 et 25 qui entreront en vigueur le 1er mai 2000;

2° des articles 6.1, 7, 7.1, 8, 9, 11, 13, 13.2, 14 à 16, 18 et 21 à 23 qui entreront en vigueur à la date ou aux dates fixées par le gouvernement.

**M. Bordeleau:** Pouvez-vous nous résumer c'est quoi, la logique de faire rentrer ces deux blocs-là...

**M. Chevette:** Je vais demander à Me Gélinas de vous expliquer son gribouillis politique...

**M. Gélinas (Claude):** Juridique.

**M. Chevette:** ...juridique.

**M. Gélinas (Claude):** Essentiellement, dans le premier paragraphe, les deux exceptions qui sont là, le 1er mai 2000 traite de tout ce qui touche la saisie des véhicules. C'est l'ensemble des articles qui concernent la saisie des véhicules dont on a discuté. Et le deuxième paragraphe, c'est l'ensemble des articles qui vont entrer en vigueur sur décret du gouvernement, que ça soit le 6.1, 7, 7.1 — comme 7.1, c'est toute la question des écrans — ça, ça entre en vigueur sur décret du gouvernement, et ainsi de suite. Il y en a plusieurs, des amendements... L'ensemble des amendements présentés par le ministère des Transports entrent en vigueur sur décret du gouvernement.

**M. Bordeleau:** O.K. Concernant le premier alinéa, les articles qui touchent à la saisie, vous disiez que ça a coûté 3 200 000 \$, là...

**M. Chevette:** 3 300 000 \$.

**M. Bordeleau:** ...pourquoi vous retardez la mise en vigueur au 1er mai 2000, à cette heure qu'on a levé le problème de la publication, tout ça, là? Ça veut dire que ça va coûter encore 1 600 000 \$, ça.

**M. Chevette:** Ça ne nous coûtera pas 1 000 000 \$, mais ça va nous coûter comment?

**Une voix:** Ça va coûter sept mois de...

**M. Chevette:** Ça va nous coûter assez cher, oui.

**M. Bordeleau:** Bien, si c'est le Curateur qui va continuer à s'en occuper jusqu'au mois de mai, 1 600 000 \$.

**M. Chevette:** Mais il faut tout adapter les systèmes, puis...

**M. Gauvin:** Une question qui avait été posée, qui traite de ça, M. le ministre, c'est: Le Curateur a une équipe pour prendre soin de ce service-là?

**M. Chevette:** Sans doute. Il a quelques employés, le Curateur, pour tenir compte de ce service, sans doute.

**M. Gauvin:** Le Curateur doit avoir une équipe d'employés pour tenir compte... Est-ce qu'ils vont être transférés ailleurs ou...

**M. Chevette:** C'étaient des occasionnels.

**Une voix:** Non, c'est des occasionnels qu'il y avait pour ça qui étaient situés à Montréal.

**M. Chevette:** Des occasionnels situés à Montréal qui occupaient ces postes-là.

**M. Gauvin:** Contractuels?

**M. Chevette:** Contractuels.

**M. Gauvin:** Occasionnels...

**M. Chevette:** Occasionnels, oui.

**M. Gauvin:** Dans des situations de même...

**M. Chevette:** Ce n'étaient pas des emplois permanents.

**Le Président (M. Lachance):** Est-ce que l'amendement à l'article 26 est adopté?

**M. Bordeleau:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que l'article 26, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Chevette:** Oui.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté. Est-ce que le titre du projet de loi n° 58, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, est adopté?

**M. Chevette:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

**M. Chevette:** M. le Président, je voudrais faire une motion.

**Le Président (M. Lachance):** Il y aurait, oui, une motion de renumérotation du projet de loi.

**M. Chevette:** «Procéder à l'ajustement des références contenues dans les articles du projet de loi n° 58, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, afin de tenir compte de l'entrée en vigueur, le 1er novembre 1999, de la mise à jour arrêtée au 1er avril 1998 et au 1er mars 1999 dans le cas des chapitres D-17, I-2, I-3, I-4, L-3, M-31, R-20.1, T-0.1 et T-1 de l'édition sur feuilles mobiles des Lois refondues du Québec (décret n° 1192-99 du 20 octobre 1999).»

**Le Président (M. Lachance):** Merci. Et puis ça prendrait une motion de renumérotation du projet de loi.

**M. Chevette:** Je fais la motion de renumérotation.

**Le Président (M. Lachance):** Très bien. Alors...

**M. Chevette:** Et je voudrais remercier, M. le Président...

**Le Président (M. Lachance):** En terminant, est-ce que le projet de loi n° 58, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le Président (M. Lachance):** Adopté.

**M. Chevette:** M. le Président, vous me permettez de remercier mes collègues et les députés de l'opposition. Je pense qu'on vient d'améliorer une autre législation en matière de transport. Nous en avons une autre demain, en ce qui nous concerne, une grosse loi également demain, et il y aura des audiences publiques à compter de 11 heures, je crois.

**M. Bordeleau:** 11 heures.

**M. Chevette:** 15 heures.

**M. Bordeleau:** 11 heures.

**M. Chevette:** 11 heures. Et on a six ou sept groupes à rencontrer demain, donc...

**M. Gauvin:** Dix.

**M. Chevette:** C'est la même commission, je suppose. Donc, on sera là. Merci. Bonsoir.

**Le Président (M. Lachance):** Oui, M. le député de l'Acadie.

● (21 h 40) ●

**M. Bordeleau:** Oui, je voudrais remercier les gens du ministère qui ont accompagné le ministre et qui nous ont fourni toute l'information nécessaire. Je les remercie aussi pour leur rencontre de la semaine dernière où ils sont venus expliquer un peu les ajouts qu'on faisait au principe du projet de loi. Merci.

**Le Président (M. Lachance):** Alors, merci. La commission des transports et de l'environnement s'étant acquittée de son mandat, j'ajourne les travaux sine die.

*(Fin de la séance à 21 h 41)*

