



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-SIXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 11 juin 2002 — Vol. 37 N° 54

Étude détaillée du projet de loi n° 67 — Loi
modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions législatives (1)

**Présidente de l'Assemblée nationale:
Mme Louise Harel**

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, avenue Honoré-Mercier, bureau 195
Québec, Qc
G1R 5P3

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

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

Société canadienne des postes — Envoi de publications canadiennes
Numéro de convention: 40010195

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 11 juin 2002

Table des matières

Remarques préliminaires	1
M. Serge Ménard	1
M. Bernard Brodeur	2
M. Jean-Claude Gobé	5
Discussion générale	9
Étude détaillée	
Code de la sécurité routière	
Champ d'application et définitions	11
Immatriculation des véhicules	
Dispositions générales	25
Véhicules exemptés de l'immatriculation	29
Conditions attachées à l'immatriculation	32
Dispositions pénales	39
Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers	
Dispositions particulières au permis d'apprenti-conducteur, au permis probatoire et au permis de conduire	40
Révocation et suspension	
Interdiction de remettre un véhicule routier en circulation, suspension des permis et des licences	56
Conduite sans permis ou durant sanction	70
Règles concernant les véhicules et leur équipement	
Dispositions générales	72
Dispositions relatives aux dispositifs d'éclairage et aux signaux d'avertissement des véhicules	73

Autres intervenants

M. Claude Pinard, président

M. Michel Côté

* Mme Louise Guimond, Société de l'assurance automobile du Québec

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mardi 11 juin 2002

Étude détaillée du projet de loi n° 67

(Onze heures trente-sept minutes)

Le Président (M. Pinard): Je vous souhaite la plus cordiale bienvenue à cette commission des transports et de l'environnement. Nous allons procéder aujourd'hui à l'étude détaillée d'un projet de loi public, projet de loi n° 67. Alors, je constate que nous avons quorum, Mme la secrétaire, et je déclare donc la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je rappelle que le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 67, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Est-ce que nous avons des remplacements, Mme la secrétaire?

La Secrétaire: Oui, M. le Président. M. Brodeur (Shefford) remplace M. Bordeleau (Acadie).

Le Président (M. Pinard): Bienvenue, M. Brodeur. Alors, avant de débiter nos travaux, là, tous ceux qui ont des téléphones cellulaires, je vous donne le choix: vous les mettez dans une chaudière remplie d'eau ou encore vous les fermez.

M. Brodeur: ...pendant qu'on va chercher les chaudières?

Remarques préliminaires

Le Président (M. Pinard): Ha, ha, ha! Alors, sans plus tarder, nous allons débiter nos travaux. Et j'inviterais M. le ministre des Transports et député de Laval-des-Rapides de bien vouloir procéder à ses remarques préliminaires.

M. Serge Ménard

M. Ménard: Merci, M. le Président. Alors, le 30 mai dernier, je présentais pour adoption de principe le projet de loi n° 67, la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Ce projet de loi contient nombre de mesures destinées à améliorer la conduite sécuritaire d'un véhicule automobile sur les routes du Québec. Il s'inscrit dans les efforts constants du gouvernement du Québec en matière de sécurité routière, efforts qui se sont déjà montrés concluants. Les résultats que j'ai eu le plaisir d'annoncer au cours des derniers mois constituent la preuve que nous avons su viser juste. Entre 1978 et 2000, nous avons réduit de 75 % le nombre de décès attribuables à l'alcool au volant, et le bilan routier dévoilé en mai dernier a été le meilleur depuis 1948, aussi bien dire le meilleur que nous ayons jamais eu parce que, en 1948, il y avait beaucoup moins de voitures sur nos routes que l'an dernier.

Le domaine de la sécurité dans les transports est en perpétuelle évolution, et, par conséquent, nous

devons y apporter des correctifs de façon ponctuelle afin de maintenir nos gains et atteindre nos objectifs. Les dispositions prévues au présent projet de loi visent justement à ajuster notre législation aux nouvelles réalités auxquelles nous sommes confrontés et elles permettront d'améliorer la sécurité et le confort des usagers.

En somme, ce projet de loi modifie le Code de la sécurité routière afin d'interdire la vente, la location ou la mise à la disposition de quiconque contre valeur d'un module de sac gonflable, à l'exception d'un module neuf. Il interdit également la réparation d'un module de sac déployé et l'installation d'un module de sac non déployé.

● (11 h 40) ●

Il introduit de nouvelles règles concernant l'obtention de permis de conduire pour les personnes qui s'établissent au Québec, particulièrement pour les personnes provenant d'un État avec lequel il n'existe pas d'entente de réciprocité. Nous allons d'ailleurs faire taire les rumeurs qui ont couru ces derniers temps quant au fait que nous leur rendrions la tâche plus difficile parce qu'il y a amendement ponctuel qui devrait les satisfaire entièrement tout en les plaçant sur le même niveau d'équité que tous les autres citoyens québécois et québécoises. On aura l'occasion d'en reparler.

Il prévoit aussi un nouveau critère pour établir l'obligation d'utiliser un dispositif de retenue pour enfants adapté à la taille de ceux-ci. De plus, un passager adulte qui accompagne, dans un taxi, un passager de moins de 16 ans doit s'assurer que celui-ci porte correctement la ceinture de sécurité.

En outre, ce projet de loi permet l'indexation annuelle, à compter de l'année 2003, des frais de remorquage des véhicules saisis lorsqu'une personne a conduit un véhicule sans permis ou que son permis faisait l'objet d'une sanction. Ça nous éviterait de revenir chaque année, n'est-ce pas, avec de nouveaux règlements. L'indexation sera automatique, donc le prix, en valeur réelle, sera le même.

En ce qui concerne le transport des matières dangereuses, ce projet de loi confère aux agents de la paix le pouvoir d'immobiliser et d'inspecter un véhicule routier. Il autorise également les agents à retenir le véhicule jusqu'à ce que le conducteur de celui-ci se conforme aux exigences prescrites par règlement.

Ce projet de loi propose des modifications relatives à la conduite sous l'effet de l'alcool qui font suite au projet de loi n° 38 adopté en juin 2001. Les modifications proposées ont notamment pour effet de prévoir à nouveau dans le Code le pouvoir de suspendre les permis de conduire de tout conducteur de véhicule lourd, d'un véhicule d'urgence et d'un taxi lorsque la personne conduit avec un taux d'alcoolémie supérieur à 80 mg dans son organisme — 80 mg par 100 ml de sang, parce que, évidemment, 80 mg dans l'ensemble du corps humain, c'est très, très, très peu. Avec le libellé actuel de la disposition législative, la personne

conservait le droit de conduire un véhicule de promenade, car seules les classes autorisant la conduite d'un véhicule commercial étaient suspendues, alors que l'intention du législateur, n'est-ce pas, d'alors était de suspendre toutes les classes du permis de conduire.

Également, le Code prévoit une exception à la règle du zéro alcool pour les conducteurs de véhicules agissant comme pompiers volontaires. Puisque, évidemment, un pompier volontaire ne sait jamais à quel moment il sera appelé sur un feu, donc lui imposer la règle islamique du zéro alcool pendant toute sa vie serait injuste. Il va de soi, cependant, que le pompier volontaire, comme les autres conducteurs de véhicules d'urgence qui sont continuellement en devoir, ne peut pas conduire si son taux d'alcool est supérieur à 80 mg par 100 ml de sang, tel que prescrit par le Code criminel du Canada.

Toutefois, les conducteurs de certains véhicules comme les véhicules d'urgence devraient également bénéficier d'une telle exemption. En effet, ces personnes sont appelées à intervenir alors qu'elles ne sont pas en service ou alors qu'elles conduisent un véhicule banalisé. Entre parenthèses, il s'agit des agents doubles et d'infiltration des milieux criminels. Alors, évidemment, s'ils se tiennent au café dans leurs relations avec des personnes qu'ils cherchent à infiltrer, cela risque d'attirer sur eux une attention particulière. De plus, tous les conducteurs... Remarquez qu'ils sont quand même tenus de respecter le Code criminel et de ne pas conduire si le taux d'alcool est supérieur à 80 mg par 100 ml de sang.

De plus, tous les conducteurs de véhicules lourds sont visés par la règle du zéro alcool actuellement. Il s'agit des véhicules dont la masse nette est supérieure à 3 000 kg: des minibus, des dépanneuses et des véhicules servant au transport de matières dangereuses. Or, il s'avère que certaines catégories de véhicules, comme les habitations motorisées dont la masse est supérieure à 3 000 kg, sont des véhicules lourds selon cette définition, n'est-ce pas, même s'il s'agit de véhicules récréatifs qui peuvent être conduits par un titulaire d'un permis de conduire classe 5. Les personnes qui conduisent de tels véhicules ne devraient pas être visées par la règle du zéro alcool, mais uniquement par la règle du Code criminel dont j'ai déjà parlé.

Tel que mentionné lors de l'adoption de principe du projet de loi, quatre nouvelles mesures sont introduites afin de répondre aux besoins de l'usager. Ces mesures, que nous aurons l'occasion d'analyser davantage au cours de la présente session, se résument ainsi: introduction d'un nouveau mode de locomotion sur le chemin public, soit la bicyclette assistée; obligation de munir la trottinette à pied... Je ne sais pas pourquoi, j'ai toujours le fou rire — ha, ha, ha! — le fou rire sur la trottinette.

M. Brodeur: ...la trottinette.

M. Ménard: Mais n'empêche que c'est quand même une mesure de sécurité importante. J'ai déjà vu des petits gars essayer d'arrêter une trottinette dans une côte quand ils n'ont pas de frein à pied, et c'est très mauvais pour les ménisques, M. le Président. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: Alors, c'est ça, hein? Alors, c'est une mesure de sécurité qui devrait exister sur tous ces engins au danger limité quand même. Mais, donc, on leur suggère... Elles devront être munies de freins et de matériaux réfléchissants.

L'abolition du Comité consultatif sur la santé des conducteurs. Ne vous inquiétez pas, on ne s'en sert plus et on a d'autres moyens d'obtenir des conseils plus adéquats lorsqu'on en a besoin.

L'application du Code de la sécurité routière par les policiers municipaux sur les autoroutes qu'ils empruntent pour faciliter leurs déplacements et qu'ils ne se trouvent pas sur le territoire municipal qu'ils desservent.

Finalement, le projet de loi propose diverses modifications de nature technique et transitoire ainsi qu'une modification à la Loi sur l'assurance automobile afin de permettre qu'un règlement établissant la liste des marques et modèles de véhicules aux fins de la fixation de la contribution d'assurance soit exempté de l'obligation de publication au sens de la Loi sur les règlements. On comprendra évidemment que ce sont des choses qui sont, de nécessité, remises à jour chaque année, et les obliger au délai... Je sais que notre critique, n'est-ce pas, le député de Shefford...

M. Brodeur: Shefford, vous l'avez, c'est en plein ça.

M. Ménard: ... — voilà, voilà — qui s'est déjà fait un ardent défenseur de la déréglementation, c'est une mesure avec laquelle il sera sûrement d'accord. C'est tout, M. le Président.

M. Bernard Brodeur

Le Président (M. Pinard): Merci beaucoup, M. le ministre. Bienvenue au député de LaFontaine. Et, sans plus tarder, je céderais maintenant la parole au député de Shefford pour ses remarques préliminaires.

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. Donc, nous sommes devant un projet de loi omnibus. Je pense que, de ce côté-ci de la... Puis je pense que ce n'est pas recommandable d'avoir des projets de loi comme ça, qui touchent à peu près à tout. La discussion est plus difficile en commission parlementaire. Souvent, nous sommes d'accord avec la majorité des points qu'il y a dans ces projets de loi là. Et ça m'est déjà arrivé, je me souviens, avec l'ex-ministre des Transports, d'achopper à un certain point, ce qui fait en sorte que des mesures qui devraient être adoptées plus rapidement ne le sont pas à cause de mesures qui sont moins acceptables pour l'opposition ou pour une certaine partie de la population. Donc, c'est plus propice, à ce moment-là, de voir un projet de loi dont l'étude s'étend dans le temps à cause de ce type, ce principe de projet de loi où on étudie de la trottinette au véhicule récréatif, à la moissonneuse batteuse, puis au gros camion, puis au camion de pompier, puis à la voiture banalisée. Donc, M. le Président, je pense que ce n'est pas tout indiqué de continuer dans cette veine-là. Tout simplement pour

mentionner au ministre qu'à l'avenir, à l'avenir, il serait peut-être plus prudent de diviser les projets de loi en plusieurs projets de loi, ce qui permet, en fin de compte, de procéder beaucoup plus rapidement.

D'ailleurs, à la session précédente et lorsque le distingué député de Joliette était ministre des Transports, j'ai eu l'occasion de le rencontrer à quelques reprises pour lui souligner, d'ailleurs, en décembre, que l'opposition n'appréciait pas cette façon de faire. Et, M. le Président, c'est peut-être pour cette raison-là que le projet de loi, justement, n'avait pas été appelé en décembre, parce qu'il y a eu des retouches à faire. D'ailleurs, je dois souligner que la somme des amendements qui nous a été déposée est de beaucoup supérieure au volume du projet de loi qui nous a été présenté, le projet de loi n° 67.

Donc, ceci étant dit, M. le Président, le projet de loi traite de nombreuses choses. On a parlé de coussins gonflables, d'entrée de jeu. D'ailleurs, je souligne la présence de nos experts en coussins gonflables. Et on se souviendra que, durant la session...

M. Ménard: ...il y a beaucoup d'accidents qui arrivent souvent...

● (11 h 50) ●

M. Brodeur: Oui? Donc, nous aurons beaucoup de questions sur les coussins gonflables. On sait qu'il y a environ 8 000 coussins gonflables au Québec qui sont considérés comme dangereux, qui étaient, jusqu'aux dernières nouvelles, encore sur des automobiles. Peut-être que le ministre tantôt pourra nous dire quel est le résultat de sa dernière enquête sur les coussins gonflables qui ont été remplacés. Le projet de loi qui nous occupe fait en sorte que, dorénavant, nous devons installer des coussins gonflables neufs sur les automobiles, et, d'entrée de jeu, M. le Président, je peux vous dire que l'opposition va souscrire à cette mesure.

Ceci étant dit, M. le Président, il est évident que nous poserons des questions additionnelles non pas sur la mesure, mais sur la conséquence de l'installation de ces coussins-là qui ont été installés par les années passées. Et vous vous souviendrez, M. le Président, et je crois que c'est vous qui présidiez lors de l'étude des crédits, lorsque nous avons interrogé d'ailleurs M. Bergeron, que je salue ici, au salon bleu, et, M. le Président, on a obtenu beaucoup d'informations à ce sujet-là, sauf que je dis immédiatement qu'il nous faudra un bilan, et j'espère que ce bilan sera intéressant, à l'effet qu'il y a beaucoup moins de coussins gonflables soi-disant dangereux installés au Québec.

D'ailleurs, dans mon discours au salon bleu, il y a une semaine ou deux, je faisais mention également... Puis, je vois qu'il y a des gens de la Société de l'assurance automobile du Québec. Et je posais une question précise au ministre — naturellement, le forum ne permettait pas d'avoir des réponses précises là-dessus — à l'effet que, s'il demeure des coussins gonflables au Québec qui sont toujours installés sur des véhicules automobiles qui ne sont pas conformes au règlement, à la loi que nous allons adopter, si ces coussins gonflables là explosent, par exemple, alors que le véhicule n'est pas en route, donc ce n'est pas considéré comme un accident d'automobile, mais la blessure proviendrait seulement de l'explosion du

coussin gonflable... La question était de savoir si la Société de l'assurance automobile du Québec va dédommager le conducteur suite à l'explosion de ce coussin gonflable là qui n'est pas due à un accident. Donc, c'est de première importance de savoir si ça peut arriver parce que je pense... Je ne sais pas s'il y a une définition précise d'un accident. Est-ce que cette forme de blessure là serait causée par un accident? Donc, j'avise immédiatement les gens de la Société de l'assurance automobile du Québec que, durant l'étude du projet de loi, ils auront à répondre à cette question. Donc, ça leur permet de se préparer.

On aurait préféré que cette partie du projet de loi sur les sacs gonflables soit appelée de façon plus urgente. D'ailleurs, c'est pour ça qu'avec un projet de loi omnibus comme ça on couvre, comme je vous disais, des sacs gonflables à la trottinette. Si on avait un projet de loi seulement sur les sacs gonflables, on aurait pu adopter ce projet de loi là de façon très rapide, là, dès l'entrée de la session. Malheureusement, le projet de loi ne fut appelé qu'il y a quelques jours seulement.

Donc, M. le Président, le projet de loi traite aussi des sièges d'enfant. Vous vous souviendrez sûrement — et, d'ailleurs, c'est tout près de votre région — l'accident qu'il y a eu à Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet, où huit enfants ont péri. Et, suite à cet accident-là et suite principalement aussi au rapport du coroner, la loi fait en sorte que nous allons améliorer les mesures de sécurité particulièrement concernant les ceintures de sécurité et concernant les enfants. Donc, M. le Président, c'est une mesure qui est importante et qui aurait dû être appelée avant ça. Je tiens à souligner et répéter encore, M. le Président, que le projet de loi a été déposé en décembre, en décembre dernier, et que les dispositifs de sécurité, M. le Président, doivent être une priorité du ministre des Transports et du ministère des Transports.

On parle aussi dans le projet de loi de véhicules, entre autres véhicules de ferme. Et je soulignais au ministre que je pense qu'il est aussi urgent d'agir. Il arrive fréquemment... Et probablement que, vous aussi, vous avez déjà suivi ou arrivé par hasard en arrière de véhicules immenses de ferme, des moissonneuses-batteuses ou d'autres véhicules qui prennent énormément de place sur la route et avec, pour ainsi dire, peu ou pas de luminosité. Donc, ça m'est arrivé à quelques reprises, dans les secteurs particulièrement agricoles, où on est surpris par ces grosses machines qui prennent souvent 20 et quelques pieds de large, donc qui prennent souvent deux voies et que nous apercevons à la dernière minute. Je pense que, dans ce cas-là, M. le Président, c'est important d'intervenir rapidement, d'être sévère, d'être sévère, parce que, de plus en plus, ces machines-là sont impressionnantes, la grosseur des fermes est toujours de plus en plus impressionnante également, et ça fait en sorte que, sur nos routes, principalement dans les régions du Québec... Je sais que c'est peut-être moins fréquent à Laval, là. Les moissonneuses-batteuses, à Laval, sur la 440, il y en a moins, mais dans nos régions, là...

M. Gobé: Il y en a.

M. Brodeur: Il y en a?

M. Gobé: Il y en a sur Saint-Elzéar. Je fais mon jogging et j'en rencontre, j'en vois à l'occasion.

M. Ménard: Laval a un grand secteur agricole.

M. Gobé: Tout à fait.

M. Brodeur: Oui?

M. Gobé: Horticole et agricole.

M. Ménard: Il y a des terres de première qualité.

M. Gobé: Non, non, mais c'est correct, ça, vous savez.

M. Brodeur: C'est parfait. Donc, ça va nous permettre, chacun, d'avoir notre propre expérience sur les moissonneuses-batteuses.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député d'Orford. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Shefford.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi.

M. Brodeur: Donc, M. le Président, oui, de plus en plus, on a besoin de signalisation claire. Et j'invite le ministre à passer le message, premièrement, à tous les propriétaires de fermes au Québec, pas nécessairement dire aux policiers de leur donner des contraventions, mais au moins de les avertir, dans un premier temps, que dorénavant la signalisation sera excessivement importante. Donc, je disais... D'ailleurs, la semaine dernière, et puis c'est le chef de cabinet de notre leader — puis je vais le nommer, Fernand Archambault — qui circulait, il y a quelques semaines, dans le comté de Brome-Missisquoi. Il est arrivé, là, à quelques mètres près d'un accident avec une machinerie agricole qui était sans réflecteurs et sans lumières sur la route, là, une machine qui prenait la totalité des deux voies. Donc, à ce moment-là, M. le Président, je pense qu'il y a une urgence d'agir.

Le projet de loi aussi soulève les problèmes qui ont été apportés par un projet de loi antérieur concernant l'alcool au volant. Nous avions adopté... c'est-à-dire le gouvernement avait adopté une tolérance zéro sur les routes concernant les gens qui travaillent dans le domaine public. On parle, par exemple, des pompiers ou des ambulanciers. On sait, cependant, M. le Président, qu'il faut quand même être logique. Et, dans plusieurs cas, si on prend, par exemple, des pompiers volontaires — puis, je prends l'exemple dans mon comté, pour bien connaître, la municipalité de Roxton Pond, il y a des pompiers volontaires — donc, le projet de loi faisait en sorte que nous interdisions à ces gens-là de prendre un verre de vin au souper, puisqu'ils pourraient avoir un appel en tout temps pour aller se présenter sur les lieux d'un incendie. Donc, le projet de loi qui nous occupe fait en sorte au moins que, pour ces gens-là, c'est la loi au

sens large, là, le 0,08, qui va s'appliquer, donc qui est de plus grande logique et qui permet, par exemple, à des municipalités comme Roxton d'avoir un corps de pompiers volontaires et qui permet à tous ces gens-là, là, de ne pas hésiter peut-être à prendre un verre de vin au souper ou toujours consommer dans une limite acceptable.

On a également... D'ailleurs, le ministre a soulevé quelques autres points tantôt, lors de sa présentation. On est passé des moissonneuses-batteuses aux trottinettes motorisées... Est-ce que c'est bien... Bicyclettes assistées?

Une voix: ...

M. Brodeur: Trottinettes à pied. Peut-être que le ministre n'a pas amené un exemplaire de ces véhicules. Parce qu'il y a des trottinettes électriques aussi. Parce qu'il y a des trottinettes électriques avec des batteries, donc des trottinettes assistées. Donc, il faudrait avoir une définition complète de ce que c'est, une trottinette. Souvent, ça peut nous faire sourire, sauf que, s'il arrive un accident, à ce moment-là, je pense qu'il faut vraiment être critique du projet de loi qu'on a adopté et voir si le projet de loi, si la loi fait en sorte de protéger l'utilisateur de ces trottinettes-là. Donc, j'imagine que cet après-midi le ministre nous fera une démonstration de comment on peut utiliser ces trottinettes-là. Et, pour nous, M. le Président, je pense que ce serait la façon... Alors que je suis très visuel, moi, j'aimerais ça, voir comment le ministre peut contrôler ce genre de véhicule là.

M. Ménard: On fera le tour de la question.

M. Brodeur: On fera le tour de la question. Donc, aussi, le projet de loi fait état du transport de matières dangereuses. D'ailleurs, j'attends toujours les réponses complètes sur le transport, par exemple, de poudre à canon, qui a été utilisée pour actionner des coussins gonflables. Donc, ça pourrait entrer aussi dans le cadre des questions qu'on pourrait poser.

● (12 heures) ●

J'ai entendu aussi le ministre faire allusion à quelques reprises... La loi va faire mention de voitures banalisées sur lesquelles — tout comme je parlais des pompiers tantôt — on changera la norme pour aller à 0,08. Et les voitures banalisées — on parlait d'agents doubles — c'est certain que... J'imagine que des agents doubles ne sont pas vraiment connus, donc j'imagine que ça va être difficile à appliquer. Les seules voitures banalisées qu'on voit régulièrement, ce sont les limousines de ministres. Je pense qu'on peut qualifier ça aussi de voiture banalisée, puisque j'ai pu constater que la limousine des ministres est un véhicule d'urgence, puisque, conformément à la loi, j'ai pu constater dans la cour, ici, qu'ils avaient leur collant dans l'endroit indiqué par la loi, près du pare-brise, en avant, côté chauffeur. Donc, ça peut être aussi un véhicule banalisé. Et, en certains cas, la loi s'applique-t-elle aussi aux chauffeurs de ministres? Donc, si le chauffeur du ministre est en fonction 24 heures par jour, on doit également tenir compte que ces gens-là seront donc à zéro, zéro de tolérance.

Donc, c'est des points que nous devons éclaircir, sans être des points fondamentaux, M. le Président. Ce qui est aussi fondamental, et le ministre en a soulevé un point tantôt... Et, d'ailleurs, je dois vous dire que, d'entrée de jeu, avant le début de notre commission parlementaire, j'ai d'ailleurs exprimé au ministre mon questionnement concernant les permis de conduire arrivés pour les nouveaux immigrants. Donc, depuis quelques jours, M. le Président, j'ai eu de nombreux appels de gens qui s'inquiètent des mesures qui seront appliquées pour l'obtention de permis de conduire et principalement donnés à ces immigrants-là. Donc, j'ai cru comprendre que des amendements seraient déposés qui pourraient, j'espère, satisfaire l'opposition. Mais, jusqu'à nouvel ordre, M. le Président, c'est le point principal qui nous inquiète, à l'opposition.

D'ailleurs, je pense que le ministre ne sera pas surpris de nous voir questionner abondamment sur le sujet, puisque nous avions d'avance annoncé, lors de l'adoption du principe, M. le Président, que nous serions en faveur du projet de loi. Mais, M. le Président, j'indique aussi également que ces amendements-là pourraient faire en sorte que nous demeurons toujours en faveur, mais pourraient faire en sorte aussi que le projet de loi aurait dû peut-être être scindé, sauf que nous verrons, à la suite du dépôt du projet de loi.

Également, M. le Président, on va discuter d'alcool au volant, puisqu'il y a certains articles qui en font mention. Je dois vous dire également que nous attendons avec impatience la fameuse commission parlementaire qui nous permettra d'établir ou d'avoir des suggestions de mesures à prendre contre les gens qui ont été reconnus coupables de négligence criminelle au volant ou bien de négligence criminelle causée par un état d'ébriété avancé. Donc, nous attendons impatiemment que le ministre convoque la commission parlementaire pour entendre la Société de l'assurance automobile du Québec de même que la Commission des droits de la personne et de la jeunesse.

Je tiens à souligner, M. le Président, que nous sommes possiblement à la dernière semaine de la session — donc, les rumeurs se font de plus en plus persistantes à l'effet que nous allons terminer cette semaine — et que nous n'avons toujours pas entendu la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des droits de la personne et des droits de la jeunesse. Et, M. le Président, c'était un engagement formel du ministre. D'ailleurs, nous nous sommes rencontrés au mois de mars — vers le 14 mars, je crois — et nous étions censés avoir cette rencontre-là dans le mois qui suivait. D'ailleurs, j'ai pris le temps de relire le *Journal des débats*, et c'était un engagement formel du ministre. Nous sommes aujourd'hui le 11 juin et nous n'avons toujours pas obtenu copie d'un rapport qui indiquerait les recommandations la Société de l'assurance automobile du Québec.

Donc, M. le Président, en ce qui nous concerne, moi, je n'ai aucun problème, nous allons demeurer disponibles toute la semaine pour entendre la Société de l'assurance automobile de même que la Commission des droits afin de compléter ce dossier-là d'alcool au volant. Et, d'ailleurs, le projet de loi n° 67 est en quelque sorte un complément au projet de loi qui avait été adopté il y a à peu près un an en toute urgence. Et je le souligne encore une fois, M. le Président, que je pense qu'il est

important d'agir. On sait, à chaque accident qui arrive au Québec, M. le Président, on se lève à l'Assemblée nationale, la main sur le cœur pour dénoncer ce qui s'est produit, dénoncer des injustices. Et, M. le Président, je pense qu'il ne faut pas attendre, attendre que se produisent des événements malheureux, mais plutôt être proactif, agir avant que ça arrive. Et il ne serait pas convenable, M. le Président, au lendemain d'un autre accident du même type, de, à ce moment-là, convoquer la commission parlementaire, à ce moment-là, montrer une sympathie pour ce système-là. Je pense, M. le Président, il faut tout d'abord, en premier lieu, agir immédiatement pour démontrer le sérieux du législateur pour enrayer ces problèmes-là.

Le ministre nous dira qu'il est quasi impossible de régler le problème totalement. On en convient, M. le Président. Mais il faut que, pour le justiciable, il y ait au moins apparence de justice et qu'on puisse, dans la mesure du possible, accorder les dédommagements qu'il le faut aux victimes, aux vraies victimes, qui sont aussi pas seulement la personne qui a été blessée ou tuée dans un accident, mais aussi il y a sa famille. Donc, c'est un point qui devra être développé par la Société de l'assurance automobile du Québec. Mais aussi, M. le Président, il faut savoir que je pense qu'il est primordial que le citoyen se sente protégé par notre système. Et, à ce moment-là, M. le Président, je pense qu'il serait juste souhaitable que le ministre appelle cette commission le plus rapidement possible.

Vous me dites qu'il ne me reste presque plus de temps, M. le Président, mais ça me fera plaisir de poser des questions un peu plus tard durant la commission.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci beaucoup, M. le député de Shefford. Autre membre de la commission qui désire formuler des remarques préliminaires? Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Jean-Claude Gobe

M. Gobe: Merci, M. le Président. Alors, l'exposé de notre collègue a été fort intéressant et, bon, il nous a permis aussi de l'éclaircir à l'effet qu'il y avait des véhicules et des engins de culture ou de récolte agricoles qui circulent dans les routes, sur certaines routes de l'île de Laval, en effet, car on y cultive, d'après ce que j'ai cru voir, un certain nombre de légumes, hein, des pommes. Il y a aussi quelques champs de blé. Donc, on voit à l'occasion, en effet, des tracteurs, moissonneuses-batteuses, un peu moins nombreuses quand même, mais on y voit beaucoup de... ce qui démontre que la région de Montréal au complet n'est pas seulement une région urbaine et urbanisée, mais comprend aussi de vastes parties de son territoire qui sont encore à vocation rurale. Et, d'ailleurs, je vous dirais, à ce titre-là, que, lorsque je fus élu à Rivière-des-Prairies, en 1985, il y avait encore des fermes et que nous avons encore un cercle des fermières. Alors, ça fait partie encore de la ville de Montréal.

M. Brodeur: Ce n'était pas en 1966?

M. Gobe: Non, en 1966, ce n'était pas moi. Ceci étant dit, M. le ministre, le projet de loi, c'est un projet

de loi assez intéressant. Il a l'avantage de toucher à beaucoup de sujets, hein? Certains sont d'actualité, d'autres un peu moins. Mais je pense que ce n'est peut-être pas toujours la bonne manière de procéder non plus, projet omnibus, ça permet de passer beaucoup de choses dans un projet sans peut-être mettre tout l'éclairage qu'on peut avoir sur certaines parties en particulier. Il y a des choses pour lesquelles on aurait pu demander des consultations publiques, ou consultations restreintes, ou même l'avis d'experts qu'on aurait pu entendre venir témoigner ici, en cette commission. Maintenant, vu qu'on retrouve tellement d'autres dispositions que ça reviendrait à demander à ces gens-là de se prononcer sur à peu près tout, et ça complique les choses, et c'est un peu regrettable.

Je vois des choses... Je vois certaines absences dans ce projet de loi là, vu qu'on touche tellement de choses. A moins que vous ne l'ayez mentionné pendant que j'étais absent. Je m'excuse de ce retard, mais j'étais avec la communauté italienne, qui visite le parlement aujourd'hui, vous savez, beaucoup d'Italiens d'origine italienne de ma circonscription.

M. Brodeur: Tu n'as pas le droit de souligner ton absence...

M. Gobé: Alors, je souligne mon absence moi-même. On ne retrouve pas, M. le ministre, des dispositions en ce qui concerne deux catégories, ou une avec une sous-catégorie de gens, c'est les cyclistes, les bicyclettes dans ce projet de loi. Et vous allez voir pourquoi. On remarque que, dès que la belle saison arrive jusqu'à la fin de l'automne, il y a un grand nombre d'accidents, d'accrochages, mais les accidents surviennent le soir, hein, dans les quartiers résidentiels en particulier, dans certaines rues ou, d'autres, certaines routes, et c'est dû bien souvent au manque de visibilité des cyclistes. Alors, il est vrai qu'il est prévu dans le Code ou dans les règlements d'avoir un catadioptré en arrière, quelque chose, une petite plaque rouge en arrière et blanche en avant qui réfléchit la lumière. Mais son efficacité, d'après moi, n'est pas tellement bonne parce que, très souvent, il m'arrive à moi, et peut-être aussi à vous, M. le ministre, et à d'autres collègues, et à des gens d'être surpris par un cycliste qui est en avant de nous, on ne l'a pas vu.

● (12 h 10) ●

Et je m'interroge sur quelque chose parce que ça fait plusieurs fois qu'on en parle ici: faire en sorte que, lorsqu'un cycliste circule le soir, à la tombée de la nuit, à partir la tombée de la nuit... le fait qu'il ne soit pas obligé d'avoir un système d'éclairage permanent sur la bicyclette, comme ça se fait en Allemagne, en Belgique, en Italie, en France. Aux États-Unis, je ne le sais trop. Alors, ce que les gens font, il y a différents systèmes qui existent, des systèmes qui fonctionnent avec un phare en avant et un feu rouge en arrière, avec un dynamo, une petite dynamo que l'on enclenche et qui frotte sur la roue arrière et qui fait en sorte de faire suffisamment de courant électrique, si bien que la lumière rouge, le feu rouge arrière est toujours allumé et on le voit quand même d'assez loin. Et la même chose pour le phare en avant, on voit une bicyclette quand même d'assez loin en avant lorsqu'il y a une lumière, et

les gens prennent l'habitude de rechercher cette lumière-là.

Alors, je ne vois pas ça là et je m'interroge toujours pourquoi. Je ne dis pas d'obliger par loi que toute bicyclette, tricycle, enfin ça, ait ce système d'éclairage permanent — puis faites bien attention à ce que je dis, je ne parle pas d'une lampe au bras ou quelque chose comme ça que les gens peuvent mettre ou ne pas mettre, un système permanent — mais je crois qu'il serait opportun, si ça n'a pas été fait, que le ministre se penche sur cette réflexion-là de faire en sorte que, pour pouvoir circuler à bicyclette le soir, après la tombée de la nuit, la bicyclette soit équipée d'un système d'éclairage fixe en avant et en arrière. Et je crois qu'avec ça on limiterait grandement... on contribuerait, en tout cas, à limiter grandement des nombres importants d'accidents. Et on sait que bien souvent ça peut être des jeunes. Mais il n'y a pas juste des jeunes, il y a aussi des personnes un peu plus âgées qui, le soir, vont faire une petite ballade, se font prendre par la nuit qui tombe et, à un moment donné, bon, ils se pensent en sécurité dans une petite rue; arrive une voiture, il ne la voit pas, il est surpris, et arrive ce qui devait arriver, eh bien, c'est l'accident. Alors, je ne retrouve pas ça là-dedans, M. le ministre. A moins que vous me dites que ce soit dans les amendements. Je vois qu'on a une centaine de pages d'amendements. Est-ce qu'il serait dans les amendements peut-être? Non?

M. Ménard: Non, mais c'est dans la loi actuelle, article 233.

M. Gobé: Alors, à ce moment-là, si c'est dans la loi actuelle, j'aimerais savoir, M. le ministre, pourquoi on ne fait pas respecter la loi et pourquoi on ne rencontre sur nos routes quasiment aucune bicyclette avec un système... je dis bien «d'éclairage fixe», hein? D'accord? Fixe. Je ne parle pas d'éclairage qu'on apporte, là, hein?

Le Président (M. Pinard): ...vos remarques préliminaires.

Une voix: ...

M. Gobé: La nuit, hein... Le soir, après la tombée du jour, bien sûr.

Le Président (M. Pinard): Je suis persuadé que M. le ministre pourra répondre.

M. Gobé: En d'autres termes, c'est: Si ça existe, comment se fait-il que, lorsqu'on vend une bicyclette, ça ne soit pas obligé d'être installé dessus? A ce moment-là, il va falloir peut-être qu'on trouve une solution à ça. Le meilleur moyen, c'est lorsque on vend une bicyclette, lorsqu'on arrive chez le marchand... C'est comme si vous arriviez chez Volkswagen ou je ne sais — on ne dira plus GM, ils ne sont plus au Québec, on va dire Volkswagen ou Ford — vous arrivez chez Ford ou Volkswagen, au garage et puis ils ne vous installent pas de phares, hein, ou pas de feux rouges. Ils n'ont pas le droit. Il faut qu'ils répondent à des normes pour pouvoir vendre le véhicule au Québec et au Canada, mais au

Québec en particulier. Il faut qu'il y ait des feux de signalisation en arrière, des clignotants à gauche puis à droite. Je parle de voitures ou de véhicules routiers, hein? Bien, la même chose devrait s'appliquer, à ce moment-là, pour les bicyclettes. Parce que le meilleur moyen de faire respecter la loi, c'est qu'il soit obligé d'être dessus. Après ça, c'est compliqué de le faire installer puis de demander aux gens, là. Mais, au fur et à mesure que le parc de bicyclettes se renouvelle, ce serait peut-être le temps de commencer à passer cette réglementation-là.

Et je ne crois pas que ça dépende du domaine fédéral. Je ne suis pas sûr que les bicyclettes dépendent du domaine fédéral. On me dit que la sécurité des autos, des équipements... Le prédécesseur du ministre, M. Chevette, disait toujours: C'est à cause du fédéral, parce que c'est eux autres qui mettent les normes. Mais je ne pense pas que les bicyclettes, ça soit rendu au fédéral. À vérifier.

Des voix: ...

M. Gobé: Les normes de fabrication. Les normes de fabrication, d'accord? C'est les normes de fabrication, bien sûr, qu'il faut à ce moment-là adapter. Et ça se fait dans d'autres pays, hein? C'est obligatoire. Vous ne pouvez pas acheter une bicyclette en Allemagne ou en Italie, vous ne pouvez pas la sortir du magasin si elle n'est pas installée avec des lumières. Alors, bon, ça, c'est la première des choses.

L'autre chose, et vu qu'on est sur les bicyclettes, sur les cyclistes... Et pourquoi je vous en parle maintenant? C'est parce que justement c'est la saison, et j'ai pu voir de moi-même un certain nombre de situations, mais aussi les gens nous en parlent: c'est la méconnaissance des jeunes, des jeunes Québécois et Québécoises, et aussi des immigrants — on va parler du permis de conduire un peu plus tard, mais là on ne parle pas de permis — mais des jeunes en général et des gens aussi des règles de la circulation, et pas seulement de la circulation à bicyclette, mais de la circulation en général. Les gens, ne connaissant pas le Code de la route, n'étant pas sensibilisés, ils ne peuvent même pas prévoir quelles vont être les manœuvres ou les obligations des autres, donc, eux autres, se conformer aussi aux leurs en tenant compte que l'autre va faire une manœuvre qui est prévue dans le Code de la route qui permet de tourner à gauche, à droite, qu'il doit s'arrêter, qu'il doit ralentir. Alors, les gens roulent comme si rien n'était, comme s'ils étaient tout seuls sur la route, sans le savoir. Ils n'ont pas l'impression, les gens n'ont pas l'impression qu'ils sont soumis à ces règles-là. Je ne dis pas qu'ils sont délinquants volontairement. Il y a là un manque flagrant... Et c'est toujours dans le cadre du projet de loi, M. le ministre, et c'est positif, ce que je vous dis là, je suis certain que vous allez tenir compte de ça à un moment donné. Il y a là un manque flagrant d'éducation et de sensibilisation de nos jeunes.

Et une des solutions que vous pourriez... et que j'aurais aimé retrouver dans le projet de loi, c'est que, dans nos écoles, il y ait, au moins dans le dernier mois de l'année, des cours obligatoires d'initiation au Code de la route pour les enfants afin que ça fasse partie d'une matière, là, supplémentaire qui arriverait à une époque

de l'année où justement c'est le temps de les sensibiliser, ce qui fait que nos jeunes apprendraient tranquillement, au fur et à mesure des ans, quel est ce Code de la route, à quoi il sert, pourquoi il existe. Parce que, après tout, ce n'est pas juste de dire: Il faut respecter, c'est la sensibilisation du fait de pourquoi il est là, quel est l'intérêt de l'avoir mis, quelles sont les raisons pour lesquelles on doit le respecter, quelles sont les conséquences qui peuvent découler si on ne le respecte pas au niveau physique, santé, accident, mais aussi au niveau pénal. Alors, je crois que ce serait peut-être une solution que vous pourriez mettre dans une loi et voir avec votre collègue du ministère de l'Éducation pour que ce soit mis en application dans nos écoles. Par la suite, bien, au cégep, on pourrait le faire pour les plus vieux, les motocyclettes et les voitures. Mais ça, c'est une autre histoire. Mais, au départ, au primaire, je crois qu'il serait très, très important de donner des cours de Code de la route. Je ne parle pas des cours de conduite, là; Code de la route, hein? Ce n'est pas dedans, et j'aurais aimé ça que ce soit dedans.

L'autre point, mon collègue en a parlé rapidement, puis je ne ferai pas tout le projet parce qu'on va pouvoir en parler. Au moins, on a jusqu'à minuit, ce soir, je crois, M. le Président, pour siéger?

Le Président (M. Pinard): ...20 minutes.

M. Gobé: Non, non, on a jusqu'à minuit, ce soir, comme commission?

Le Président (M. Pinard): Ah oui! Oui, l'ordre de la Chambre.

M. Gobé: Bon. On aura le temps. Alors, ce que j'aimerais vous dire, M. le ministre, ça ne donne rien... Comment?

Une voix: ...

M. Gobé: Bien, on a jusqu'à...

M. Brodeur: De consentement, on pourrait aller à 2 heures du matin.

M. Gobé: Non, non. Bien là, écoute, là, je veux me coucher, moi, quand même.

M. Brodeur: Ah, bien là...

Le Président (M. Pinard): On peut terminer également plus avant.

M. Brodeur: Ça prend un consentement unanime.

M. Gobé: Voilà.

Le Président (M. Pinard): Alors, veuillez poursuivre.

M. Gobé: Et, l'autre point qui m'interpelle, étant dans la région montréalaise et dans une partie de la région montréalaise où il y a grand nombre de gens qui

viennent d'à peu près tous les pays du monde... Dans ma circonscription, il y a peut-être une trentaine de nationalités et peut-être plus, répertoriées, avec différents statuts politiques, qu'ils soient immigrants reçus, citoyens canadiens mais immigrants, qu'ils soient réfugiés politiques, enfin, qu'ils soient en visite dans les familles, qu'ils soient rapprochement familial, enfin, il y a différentes catégories, qui n'est pas la même pour tout le monde, ils n'ont pas le même statut. Et, lorsque l'on parle des permis de conduire... Puis là je fais appel à mon expérience — si votre prédécesseur était là, il emploierait des mots pour qualifier ça, mais, vous, je sais que vous êtes plus ouvert à ça — à mon expérience française, M. le ministre...

M. Brodeur: Oui, tu en avais parlé, il me semble.

M. Gobé: ...qui fait que, lorsque l'on est un étranger hors de la Communauté européenne — d'accord? — hors de la Communauté, extracommunautaire, eh bien, si l'on réside en France plus que six mois, il faut passer le permis de conduire. D'accord? Et les raisons sont simples, puis très simples, c'est que les critères d'obtention des permis de conduire ne sont pas les mêmes d'un pays à l'autre. Et aussi, et je dis ça, là, en dehors de toute partisanerie, c'est important parce que vous allez, par exemple, passer un permis de conduire au Kosovo, hein, vous allez le passer en Russie, vous allez le passer — en Grèce, c'est dans la Communauté — en Tunisie, ou au Maroc, ou au Sénégal, eh bien, je peux vous dire que les critères ne sont pas les mêmes. Il arrive fréquemment, en Europe, que les gens soient recalés deux fois au permis de conduire. Alors, c'est le «running gag», hein — en anglais... pardon — ça devient une farce, à un moment donné, parce qu'ils recalent les gens parce que, le jour de l'examen, il n'a pas bien tourné au stop ou il ne s'est pas arrêté à la bonne distance. Ils les recalent, et ils leur refont faire un autre cours, et ils le repassent après.

Et c'est la hantise de beaucoup de jeunes Français et de moins jeunes maintenant qui doivent le repasser, hein, que d'aller au permis de conduire. Si vous allez un peu en France, vous allez entendre dire: Hé, je passe mon permis, là, puis c'est une grosse affaire parce que c'est très sévère. Et c'est la même chose en Allemagne, la même chose en Italie, c'est la même manière de faire dans l'Europe, ce qui leur permet d'avoir une unification — mais là ils ne devraient pas avoir de problème. Mais, dans les autres pays, passer le permis de conduire au Sénégal, bien, moi, je vais vous dire, ce n'est pas tellement compliqué. Puis, au Kosovo, ça dépend de la somme d'argent que vous avez dans vos poches, hein? Ça dépend à peu près de ça, là.

M. Brodeur: Tu peux conduire un char d'assaut.

M. Gobé: Alors, nous sommes aujourd'hui exposés, au Québec... pas exposés, nous recevons aujourd'hui — ce n'est même pas une exposition — nous recevons au Québec des gens de tous ces pays-là et...

M. Brodeur: As-tu un permis, toi, Jean-Claude?

M. Gobé: Oui. Et j'en ai deux, d'ailleurs.

Une voix: Après combien de fois?

Des voix: Ha, ha, ha!

• (12 h 20) •

M. Gobé: Deux fois au Québec parce qu'ils me l'ont enlevé une fois, j'avais perdu mes points, alors j'ai dû le repasser. C'était très bien comme ça, d'ailleurs. Mais donc, je crois que, devant l'agrandissement des zones géographiques d'où les gens viennent et des différents systèmes qu'il y a dans différents pays, je ne me prononce pas tout de suite là-dessus, mais je crois qu'il faut être très prudent parce que faire la conversion automatique du permis pourrait faire en sorte que des gens qui ne se qualifieraient pas comme un citoyen québécois, nord-américain, new-yorkais ou canadien d'Ontario ou ailleurs pourraient obtenir leur permis de conduire et mettre la sécurité des gens en danger. Alors, c'est une remarque que j'ai, une réflexion que m'inspire votre article. Je ne sais pas quelles sont vos intentions exactement là-dedans, ce n'est pas tout à fait précisé. On parle d'accords entre pays. Bon, c'est vrai, et puis il y a un certain nombre de pays qui ont des critères semblables aux nôtres. Mais on reviendra là-dessus.

Je veux simplement, dans mes remarques préliminaires, attirer votre attention, M. le ministre, puis celle de mon collègue là-dessus en parlant de mon expérience non seulement de député dans un comté multiethnique à Montréal — et je vois un paquet de choses se passer, là, sur les rues, qui ne sont pas toujours évidentes pour la sécurité des gens — mais aussi qui a vécu ailleurs ou qui voyage assez régulièrement et à même de constater aussi des situations un peu différentes de chez nous, ce qui ne veut pas dire que je vous dis: Faites ce qu'il y a ailleurs puis ne faites pas ce que vous avez le goût de faire ici. Mais je pense que, dans toute chose, il y a un équilibre à faire, et particulièrement quand c'est dans l'intérêt de la sécurité des citoyens. Alors, voilà.

Pour le reste, le projet de loi, bien, je pense qu'on a beaucoup de choses intéressantes à parler, là. Mon collègue a fait le tour, comme je le disais, puis, moi, je suis bien heureux d'être avec vous, M. le ministre. Et vous êtes un nouveau ministre des Transports et une nouvelle manière de faire, une nouvelle manière d'aborder les choses, et je pense que ça va être très productif, très positif pour les Québécois et Québécoises. Et puis, à minuit, ce soir, eh bien on aura peut-être passé à travers. Mais là, avec les amendements, je ne sais plus si on aura le temps de se rendre jusque-là. Sinon, bien, on a quelques jours encore ensemble. Mais je suis certain que, pendant ces quelques jours, ça va être très agréable avec vous et on est prêts à vous donner notre coopération la plus entière et la plus totale.

Le Président (M. Pinard): Alors, merci, M. le député de LaFontaine.

Une voix: ...

M. Gobé: Comment?

Le Président (M. Pinard): Ha, ha, ha! La jouissance peut être courte.

M. Gobé: ...en commission parlementaire et on veut en profiter.

Discussion générale

Le Président (M. Pinard): Est-ce que d'autres membres désirent formuler des remarques préliminaires? Non. Alors, est-ce que vous avez des motions préliminaires?

M. Ménard: Est-ce qu'ils veulent réponse à leurs questions?

Le Président (M. Pinard): Je vais terminer mon introduction. Par la suite, peut-être qu'on pourrait commencer par vos réponses, s'il y a consentement. Alors, aucune motion préliminaire?

M. Brodeur: Bien, pour l'instant. À moins que le ministre en aurait, lui.

M. Gobé: Même dans ses réponses, il dit des choses...

Le Président (M. Pinard): Est-ce que vous avez des motions préliminaires, M. le ministre?

M. Ménard: Non, aucune, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, comme il y a consentement, je vous permets de...

M. Ménard: ...très simple, pour la bicyclette, l'article 233 du Code de la sécurité routière dit que «toute bicyclette doit également, la nuit, être munie d'au moins un phare blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière». Maintenant, la raison pour laquelle on ne l'impose pas de nuit sur... Il y a plusieurs raisons, je pense. D'abord, il existe une variété considérable de phares blancs. Ça peut être un phare à batterie que l'on place sur... comme ça pourrait être une dynamo comme on avait quand on était jeune.

Mais, si vous fréquentez un peu les véritables sportifs de la bicyclette, ils cherchent à avoir des bicyclettes les plus légères possible et ils ne font pas de bicyclette la nuit. La majorité des gens qui utilisent de façon systématique leur bicyclette pour le sport le font quand il fait jour. Mais, par contre, on leur impose quand même, à l'article 232, des réflecteurs, au cas où, malgré leurs bonnes intentions, un de ces jours, ils seraient pris. Et ces réflecteurs sont quand même très efficaces, si vous le considérez, notamment ceux qui sont sur les pédales.

Mais les réflecteurs, c'est un réflecteur blanc à l'avant, un réflecteur rouge à l'arrière, un réflecteur jaune à chaque pédale, un réflecteur jaune fixé aux rayons de la roue avant et un réflecteur rouge fixé aux rayons de la roue arrière. Si vous en avez vu la nuit, ces réflecteurs, le mouvement qui est fait attire nécessairement l'attention, de sorte que, si un cycliste est inquiet en voyant les voitures arriver, ce n'est pas le temps

d'arrêter de pédaler, il devrait continuer à pédaler. Ce mouvement de ses pédales... Même chose si vous voyez un cycliste passer devant vous à 90 degrés, le mouvement des réflecteurs sur les roues attire plus l'attention, bien souvent, qu'un phare le ferait. Mais, en tout cas, c'est ça.

L'initiation au Code de la sécurité routière n'est pas une mauvaise idée, mais ça appartient autant au ministère de l'Éducation qu'au ministère des Transports ou même de la Sécurité publique. Et je dis, en fait, qu'on aura une tournée du 17 au 22 juin qui s'appelle Vélo Sécur dans toutes les écoles, avec les policiers, pour inciter nos jeunes à la sécurité, à l'utilisation sécuritaire de la bicyclette. Alors, voilà pour...

Quant aux... bien, c'est ça. Le bill omnibus, je vous signale que c'est ce qui a rendu M. Trudeau célèbre comme ministre de la Santé, c'est son premier bill omnibus. Je pense qu'ils sont inévitables à un certain moment donné justement pour apporter un tas de petites améliorations ponctuelles et que de faire un projet sur la bicyclette au moteur assisté, un autre sur la trottinette, un autre sur la réglementation qui vise les nouveaux modèles et un autre deviendrait fastidieux. Alors, c'est à ça que sert... Il ne faut pas abuser des bills omnibus, mais je ne pense pas qu'on en ait abusé de ce côté-ci. Ce sont pour des dispositions qui sont généralement... qui ne soulèvent pas beaucoup de controverses.

Maintenant, quant à la controverse soulevée récemment envers les immigrants, vous êtes peut-être mieux de vous consulter entre vous parce que j'ai l'impression que vous allez arriver à des positions exactement contraires sur les obligations qu'on devrait demander aux immigrants quant au permis de conduire qu'ils ont déjà. On a été blâmé récemment parce qu'on en exigeait trop. Je pense que ce que l'on va exiger est défendable. Nous allons quand même apporter des modifications par rapport au premier projet qui a été diffusé puis on aura l'occasion d'en discuter à ce moment-là.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. Alors, nous allons maintenant débiter l'étude du projet de loi n° 67, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Le Parlement du Québec décrète ce qui suit... Oui, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Question de directive, tout simplement, avant de débiter, M. le Président. Nous avons mentionné tantôt, en ce qui concerne les permis donnés aux nouveaux immigrants... On sait que le ministre... J'ai cru comprendre qu'il était pour avoir des amendements qui seraient déposés. Est-ce que je pourrais suggérer que ces amendements-là soient déposés immédiatement pour qu'on puisse en prendre connaissance peut-être sur la pause du midi? Parce que, comme je l'ai souligné à prime abord, il n'y a pas beaucoup d'objections en ce qui concerne les autres articles du projet de loi, mais, en ce qui concerne cette partie-là en particulier, on aimerait quand même avoir le temps de consulter, là, et puis pour donner notre aval ou non au projet de loi dès 15 heures, cet après-midi.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre, à cette demande?

M. Ménard: Oui, certainement, on peut les déposer. Et puis je pense qu'on en a des copies pour l'opposition et pour tous les députés qui sont ici.

Le Président (M. Pinard): D'accord.

M. Ménard: Tous les députés qui sont membres de la commission.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous en faisons faire des copies.

M. Ménard: On est en train d'en faire des photocopies.

M. Gobé: ...deux minutes, en attendant?

Le Président (M. Pinard): Bien, on peut commencer tout de suite...

M. Ménard: Bien, je peux peut-être vous expliquer sommairement. Écoutez, il s'agit essentiellement... Vous comprenez, si on doit intervenir là-dessus, c'est parce qu'on a eu des problèmes de fraude considérables. Je ne sais pas si c'est le 11 septembre qui nous a inspirés ou pas, mais certainement que, s'il n'y avait pas eu de 11 septembre... On serait peut-être intervenus, mais le 11 septembre est une raison de plus. Vous savez aussi qu'un permis de conduire est largement utilisé comme pièce d'identification au Québec mais, je pense, même au Canada en général. Et, de toute façon, donc, on aura des...

Alors, on cherche d'abord, par des ententes bilatérales avec d'autres juridictions, à négocier ces choses-là. Maintenant, il y en a peu, ce n'est pas un sujet qui vient facilement à l'ordre du jour des autres juridictions, mais on en a quand même un certain nombre. C'est pour les pays où il n'y a pas... on n'a pas la juridiction. Essentiellement, donc, on demande aux personnes de nous démontrer qu'elles ont un permis et, si elles ont permis, de passer un examen de conduite. Ça, c'est lorsqu'elles ont plus de 25 ans. Lorsqu'elles ont moins de 25 ans, je vous signale que les conducteurs québécois, les personnes, plutôt, les citoyens québécois qui ont moins de 25 ans, quand elles veulent se procurer un permis de conduire, elles doivent d'abord passer un premier examen théorique, et là elles ont un permis d'apprenti, et ce permis d'apprenti ne les autorise à conduire qu'accompagnées d'une personne qui a un permis pendant une période d'un an. Au bout d'un an, elles passent un examen et là, si elles le réussissent, elles obtiennent un permis probatoire, permis probatoire différent de ceux qui ont plus de 25 ans. C'est qu'elles n'ont que quatre points de démerite en banque, donc elles risquent de perdre leur permis si elles commettent des infractions, et, deuxièmement, elles sont tenues à la tolérance zéro pour la conduite en état d'alcool. Bon.

Alors, je pense que les immigrants acceptent que les immigrants de moins de 25 ans soient soumis à ces dispositions, comme les autres Québécois et Québécoises. Ce n'est pas une discrimination, elle est

justifiée par le fait qu'effectivement les conducteurs en bas de 25 ans sont impliqués dans beaucoup plus d'accidents d'automobile, et d'accidents d'automobile qui causent des blessures ou des morts, que toute autre catégorie de conducteurs. Cependant, si elles nous prouvent...

● (12 h 30) ●

En fait, l'amendement viserait à ceci, c'est, si un immigrant de moins de 25 ans a un permis de conduire depuis un an dans son pays, nous ne lui imposerons que l'examen de conduite, comme tout autre immigrant qui vient ici, à moins d'avoir évidemment une entente avec la juridiction d'où il vient, une entente réciproque. Mais, essentiellement, nous allons lui demander pourquoi doit-il nous... Évidemment, ce sera un permis probatoire, comme ceux qui en sont à leur deuxième étape, si vous voulez — hein, les Québécois, ils sont à leur deuxième étape — un permis probatoire qui les autorise à conduire seuls mais où ils n'ont que quatre points de démerite en banque et où ils sont tenus à la règle de l'alcool zéro. Mais ils devront nous prouver qu'ils ont conduit pendant plus d'un an dans leur juridiction. Alors, on accepte, au fond, que, dans leur juridiction... Peut-être ont-ils conduit avec un adulte, on ne le sait pas. Mais, au fond, ce sont des dispositions qui sont exactement semblables à ce qui est exigé des jeunes Québécois et des jeunes Québécoises.

Alors, c'était l'intention, remarquez, quand on n'a pas... mis ça, quand on a suggéré ces amendements, de mettre les immigrants sur le même pied que les Québécois et que les Québécoises, hein? Mais là il y a peut-être un raffinement à apporter. Le fait est que de jeunes Québécois, on le sait, prennent d'abord leur permis d'apprenti, ne conduisent pas quand... — ha, ha, ha! — et passent l'examen, ou conduisent très occasionnellement. Ils peuvent conduire avec leurs parents occasionnellement, mais, au bout d'un an, alors là la période de probation est finie, ils peuvent passer l'examen. Puis, s'ils le passent, bien là ils ont un permis probatoire.

M. Gobé: M. le Président, avec votre permission...

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Est-ce que vous pensez, M. le ministre, à ce moment-là, qu'il ne serait pas utile, même si vous n'êtes pas capable — parce que ces pays-là ne sont peut-être pas intéressés à commencer à zigonner sur les équivalences de permis de conduire — mais de faire établir par votre ministère un fichier avec les différents critères par pays pour obtenir le permis de conduire? Ce qui fait que quelqu'un, par exemple, qui vient d'Allemagne, vous savez que, s'il l'a eu il y a trois ans, ou il y a deux ans, ou il y a quatre ans, il a dû subir telle chose, telle chose.

À titre d'exemple, en Europe, en France en particulier, vous vous promenez obligatoirement pendant un certain nombre de mois avec une vignette sur votre voiture — vous avez déjà vu ça? — qui dit «apprenti conducteur», blanche cerclée de rouge, hein? Vous n'avez pas le droit de dépasser plus que 95 km/h,

hein? Puis, si vous dépassez 95 kilos — ou 110, je pense, maintenant, enfin, je crois que c'est 95 encore — et là, si vous vous faites arrêter par la police parce que vous n'avez pas votre vignette alors que vous êtes un nouveau conducteur, d'abord, ils suspendent votre permis de conduire, puis, si vous avez la vignette ou l'autocollant en arrière et que vous roulez à plus que la vitesse qui est marquée dessus, vous vous faites arrêter encore, et là ils vous enlèvent... Un exemple que je donne. C'est une pratique européenne. Les critères sont beaucoup plus sévères que dans d'autres pays.

M. Ménard: ...

M. Gobé: Alors, on ne peut pas traiter tout le monde pareil, parce que ce n'est pas du cas par cas, mais c'est pays par pays, d'après moi. C'est un peu comme les diplômes, hein? On n'a pas la même équivalence d'un diplôme de médecine obtenu en Somalie qu'on va donner à l'Université de Cologne, hein? Quand on vient au Québec, on n'a pas la même équivalence tout à fait, ce n'est pas les... C'est reconnu qu'il y a des universités dans certains pays occidentaux qui sont de niveau beaucoup plus élevé que d'autres dans des pays en voie de développement ou en émergence, hein? Mais donc, c'est la même chose, hein?

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

M. Ménard: Bon. Je ne sais pas si un pareil catalogue est utile.

M. Gobé: Maintenant, comment faire ça? Je ne le sais pas.

M. Ménard: On pourrait peut-être le faire. Parce que je sais qu'évidemment quand même la Société de l'assurance automobile du Québec se tient informée des exigences dans d'autres juridictions équivalentes. L'intention actuellement que nous avons, là, avant de rejoindre tous les pays membres de l'ONU, c'est de rejoindre — et là, encore, il en manquerait un, il manquerait la Suisse, n'est-ce pas — c'est de rejoindre tous les pays qui sont membres de l'OCDE, donc qui ont des... Mais il reste qu'on veut que soient bienvenus aussi les immigrants du Maghreb, d'Afrique, surtout d'Afrique francophone, d'Amérique du Sud. Ils sont tous bienvenus. Quant à cette vignette, on n'a pas cru bon d'en mettre. J'ai remarqué qu'en Angleterre c'est le «L» pour «Learning».

M. Gobé: Différentes...

M. Ménard: Oui. Il y a d'autres idées comme ça. J'ai remarqué aussi en Angleterre qu'il y en a une qui m'apparaît assez utile pour tous les véhicules ou les moyens de se déplacer sur roues la nuit, c'est l'obligation de porter une ceinture fluorescente qui est horizontale à la taille et oblique de l'épaule à la ceinture. J'ai remarqué que c'est là une pièce qui ne doit pas coûter très cher mais qui, effectivement, dès qu'un chauffeur voit cette ligne horizontale avec une ligne oblique il sait qu'il est en présence soit d'un motocycliste, soit d'un cycliste, soit peut-être même de quelqu'un...

M. Gobé: C'est vrai, c'est bon ça.

M. Ménard: En tout cas, je n'ai pas eu le temps d'influencer le ministère à ce point. Peut-être que ce sera pour un prochain bill omnibus — ha, ha, ha! — on pourra en faire des études. Mais j'avais remarqué, quand j'ai été en Angleterre, qu'effectivement on les voit vraiment très, très, très bien la nuit, et ça devrait vous sauver des accidents.

Étude détaillée

Code de la sécurité routière

Champ d'application et définitions

Le Président (M. Pinard): Alors, sur ce, nous débutons l'étude du projet de loi n° 67, et j'inviterais... Avant de lire l'article 1, M. le ministre, je vous inviterais peut-être à introduire l'amendement à l'article 0.1.

M. Ménard: 0.1, oui. Avant d'attaquer le 1, il faut voir ce qui précède. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Ha, ha, ha! Alors que vous nous avez déposé...

M. Ménard: C'est ce qui deviendra sûrement le 1...

M. Brodeur: Il y a un article maintenant avant l'article 1?

M. Ménard: ...si l'opposition ne pose trop de difficultés à la motion pour renuméroter. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Il y a un article avant l'article 1?

M. Ménard: Oui, oui.

Le Président (M. Pinard): Oui. L'article 0.1 qui a été introduit par M. le ministre.

M. Ménard: Nous voulons innover, n'est-ce pas?

M. Brodeur: Oui? Oui.

M. Ménard: Alors:

0.1. L'article 4 du Code de la sécurité routière est de nouveau modifié:

1° par l'insertion, après la définition d'«autobus», de la suivante: «bicyclette assistée»: une bicyclette munie d'un moteur électrique;»;

2° par l'insertion dans la définition de «motocyclette» et après les mots «véhicule de promenade», de «, autre qu'une bicyclette assistée,»; et

3° par l'insertion, dans la troisième ligne de la définition de «véhicule routier» et après le mot «rails», de «, les bicyclettes assistées».

Bon. Tout ça a l'air bien technique, mais je pense que, quand on comprend le but, c'est relativement facile. Nous voulons effectivement rendre légal l'usage de bicyclettes assistées. Nous croyons d'ailleurs que

c'est une excellente mesure pour que les personnes puissent, par exemple, se rendre au travail et en revenir chaque matin, qui ont des grandes côtes à monter, et ça facilite la montée de la côte. Ça permet aussi à des gens de se rendre à bicyclette sans suer trop, n'est-ce pas, et donc, en costume de travail. Et ça consomme évidemment beaucoup moins d'énergie, puis, en plus, c'est une énergie qui est propre, puisqu'elle est d'origine, au Québec... l'hydroélectricité. Donc, nous voulons l'introduire.

Alors, nous verrons un tas d'articles qui seront modifiés, mais la complexité apparente de ça s'explique parce qu'il faut donner une définition de la bicyclette assistée et il faut s'assurer de sortir ce qui pourrait être interprété dans d'autres définitions, il faut sortir la bicyclette assistée, par exemple, de définitions plus larges comme de «véhicule routier» ou de «motocyclette» qui, lues comme elles le sont maintenant, pourraient inclure la bicyclette assistée. Alors, c'est pour ça que... C'est un peu technique, mais, une fois qu'on comprend le but, je pense qu'on suit facilement le débat qui ne devrait pas soulever beaucoup de controverses.

M. Gobé: ...une bicyclette assistée ou une...

M. Ménard: Non, c'est un cyclomoteur.

M. Gobé: C'est un cyclomoteur.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. J'aimerais mieux une bicyclette assistée... On sait que c'est... C'est-à-dire, une bicyclette assistée, c'est celle qui a un moteur électrique. Est-ce qu'il y a une limite à la grosseur du moteur électrique, là? Parce que à un moment donné ça peut devenir un engin assez puissant, hein?

M. Ménard: Oui. C'est la limite par la vitesse...

Une voix: ...

M. Ménard: Ah oui! elle est définie de deux façons, c'est 500 W et 32 km/h.

M. Brodeur: 500 W et quoi?

M. Ménard: 32 km/h.

Le Président (M. Pinard): Ça veut dire 10 mi/h, ça?

M. Ménard: Non, c'est plus que 10 mi/h.

M. Brodeur: 32, c'est 20 mi/h, à peu près.

M. Gobé: 32, c'est 20 mi/h exactement.

M. Brodeur: Et aussi est-ce qu'un accident causé par une bicyclette munie d'un moteur électrique rentre dans les compensations de la Société de l'assurance automobile du Québec? Parce qu'on sait que, si une personne, par exemple, est heurtée par une

bicyclette, ce type d'accident là n'est pas soumis à la compensation par la Société de l'assurance automobile du Québec. Est-ce qu'une personne qui serait heurtée par une bicyclette munie d'un moteur électrique serait couverte par la Société de l'assurance automobile du Québec?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre, ou encore...

M. Ménard: Je vois que des gens cherchent.

M. Brodeur: Oui, on peut suspendre quelques instants.

M. Ménard: On va les laisser trouver la réponse certaine plutôt que d'en donner une qu'on voudrait corriger.

M. Brodeur: On peut suspendre quelques instants.

M. Ménard: Bon. Là-dessus...

(Consultation)

M. Gobé: J'aurais une question à poser avant.

Le Président (M. Pinard): Vous avez une autre question sur l'article 0.1, M. le député de LaFontaine?

M. Gobé: Oui, une sous-question à mon collègue le député de Shefford.

Le Président (M. Pinard): Oui. Et nous allons revenir sur la question de l'assurance automobile. Alors, M. le député de LaFontaine.

● (12 h 40) ●

M. Gobé: Oui. M. le ministre, le débat qui s'engage m'amène à poser la question suivante. On vient de voir qu'une bicyclette assistée ou une bicyclette à moteur peut rouler à une vitesse de 32 km/h. On conviendra que c'est quand même assez rapide. Est-ce qu'il ne serait pas nécessaire d'avoir un permis spécial pour ce genre de véhicule là, dans lequel les gens devraient démontrer qu'ils connaissent au moins le Code de la route? Ce n'est pas d'aller passer un permis, là, comme le permis de voiture, mais au moins qu'ils connaîtraient les rudiments du Code de la route et de la manière de circuler. Parce que, à cette vitesse-là, sans avoir à pédaler, les gens vont avoir tendance à aller sur des routes des fois de transit et non pas juste devant chez eux pour se promener et rouler sur le bord de la route aussi. C'est vrai que ce n'est pas un vélo, ce n'est pas une mobylette... Ça existe-t-u, le mot «mobylette», ici? Dans le Code, ça existe, «mobylette», hein, je pense?

Le Président (M. Pinard): Oui, mobylette...

M. Gobé: Ce n'est pas une motocyclette, donc ce n'est pas une moto, mais ce n'est plus un vélo non plus. On n'est pas prêt à exiger des gens qu'ils connaissent le Code de la route pour faire de la

bicyclette. Moi, je pense qu'ils devraient le faire sur les routes, il devrait y avoir une attestation de connaissance du Code de la route pour les bicyclettes, pour la sécurité des gens, hein — je ne parle pas juste pour emmerder le monde — et pour la sécurité de ceux qui sont dessus puis ceux qui ont à vivre avec ces gens-là. Ils ne peuvent pas tourner où ils veulent, ils ne peuvent pas monter sur les trottoirs. Ils doivent s'arrêter aux stop, ils doivent s'arrêter aux feux de circulation. Ils doivent respecter les priorités, ils doivent respecter la distance vis-à-vis des autres véhicules en avant, hein?

Parce que, avec une bicyclette assistée, on peut très bien rouler sur une voie de service d'autoroute; ce n'est pas interdit, c'est une voie municipale. Et, à un moment donné, ça roule vite là ou ça peut rouler moins vite, les gens, s'ils ne font pas attention, ils peuvent être sujets à causer, ou à créer des accidents, ou à en avoir eux-mêmes. Et, en plus de ça, ils devraient être aussi, dans cette attestation-là, avisés ou en connaissance du fait qu'ils ne peuvent pas rouler sur n'importe quelle voie, n'importe quelle route, n'importe comment.

En d'autres termes, je me pose la question à savoir si, sans avoir un permis de moto qui nécessite l'apprentissage de conduite d'une moto, mais au moins qu'on ait l'attestation «Code de la route», qui dirait que, quand vous achetez votre bicyclette assistée, eh bien, vous devriez, chez le marchand, arriver en disant: Voilà, j'ai pris un cours de deux heures ou de trois heures, hein, et j'ai mon attestation comme quoi je peux rouler avec une bicyclette assistée, avec un moteur. Et là le marchand, bien, vous livrerait votre bicyclette. Si vous ne l'avez pas, bien, il dirait: À telle adresse, à tel endroit, ça coûte je ne sais pas combien, passez là et vous reviendrez me voir après. Parce que c'est important, d'après moi, M. le Président.

M. Ménard: M. le Président.

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

M. Ménard: Oui, toutes ces questions-là sont très importantes et d'ailleurs vont faire l'objet d'amendements que nous avons déjà envoyés. Bien, vous voyez quand même que le cahier est assez épais.

M. Gobé: Bien, c'est pour ça, c'est parce que...

M. Ménard: Celui auquel vous référez, il est à l'article 38.2.

M. Gobé: Quelle page du cahier d'amendements?

M. Ménard: 38.2. Si vous voulez...

M. Gobé: Si vous pouvez nous dire ça, ça va peut-être nous aider.

M. Ménard: Vous voyez... Non, mais nous aurons l'occasion d'en discuter. Je vous rappelle simplement, à ce stade-ci, que l'article que nous voulons modifier, c'est l'article 4 du Code de la sécurité routière et qui commence par ces mots: «Dans le présent Code, à

moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots...» Puis là il y a une série de mots. Alors, on veut rajouter «bicyclette assistée», dans l'ordre alphabétique.

M. Gobé: Oui, d'accord.

M. Ménard: Je pense que, au fond, le sens du vote qu'on vous demanderait sur cet amendement, c'est: Êtes-vous d'accord avec le principe pour qu'on inclue la bicyclette assistée dans les dispositions du Code de la sécurité routière?

Maintenant, toutes les remarques que vous avez faites sont pertinentes, certainement, à son usage qui devrait être permis, qui devrait être... On discutera de la question des assurances aussi éventuellement, où est-ce que ça devrait être permis de l'utiliser, et ainsi de suite. Ce sont toutes des questions très pertinentes que nous allons voir ensemble au fur et à mesure des amendements. Je pense que ce serait préférable que nous en parlions au moment où ces amendements susciteront des réponses aux questions que vous soulevez.

M. Gobé: Tout à fait d'accord avec vous, M. le ministre.

Le Président (M. Pinard): Alors, je le prends en note et nous y reviendrons, lors de l'étude de l'article 34.8. Alors, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Justement, là, pour répondre à la question... C'est une question: Est-ce que nous acceptons, oui ou non, qu'une bicyclette munie d'un moteur électrique fasse l'objet d'un ajout à la loi? Je pense qu'il n'y a aucun problème, là. Il n'y a aucun problème, sauf, sauf le problème que je mentionnais tantôt concernant l'assurance. Parce que, là, on est devant un engin, comme disait le député de LaFontaine, qui peut aller jusqu'à 32 km/h, qui pourrait heurter quelqu'un, et reste à savoir si ces gens-là sont protégés. Parce qu'on sait présentement...

Puis j'ai eu un cas de comté, comme ça, où une bicyclette a heurté une dame. La dame s'est présentée à mon bureau. Elle a eu plusieurs opérations. Malheureusement, ce n'était pas couvert par l'assurance de la SAAQ. Dans ce cas-là, c'est plus que quelque chose que l'on met à force de jambes, là, c'est quelque chose qui circule avec une force d'un moteur jusqu'à 32 km/h. Donc, je pense que c'est important, surtout qu'on parle de sécurité routière, à savoir si la victime serait indemnisée lorsque heurtée par ce genre de véhicule là. Et je pense, M. le Président, que c'est primordial de savoir ça avant d'adopter un article qui concerne un enjeu qui pourrait être important dans plusieurs cas, lorsqu'un accident va arriver.

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

M. Ménard: Enfin, on pourra en discuter, mais...

M. Brodeur: À moins que vous ne vouliez suspendre l'article puis on passe à un autre.

M. Ménard: Je ne veux pas me vanter, mais il y a bien des cyclistes qui vont plus vite que 32 km/h. Avec un bon vent dans le dos, là, on monte à 37, 38.

M. Brodeur: Oui, en descendant la côte.

M. Ménard: Oui, puis, même sans vent, là, c'est une vitesse que l'on peut atteindre quand on fait de la bicyclette de façon sportive, 32 km/h. D'ailleurs, c'est pour ça que c'est à peu près à cela qu'on établit la limite. Disons que c'est un bon rythme. Avec un vent de face, on descend plutôt 27, 28, mais...

M. Gobé: Êtes-vous un amateur de bicyclette? Vous avez l'air de connaître ça pas mal.

M. Brodeur: Oui.

M. Ménard: Bien oui, mais je vois bien aussi que, quand on roule en peloton, les pelotons s'organisent selon justement...

M. Gobé: Le vent.

M. Ménard: ...ce que vous êtes capable de maintenir.

M. Brodeur: Oui.

M. Ménard: Et les meilleurs se maintiennent à 36, 38. Mais je ne suis pas dans les meilleurs.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Mais là c'est parce que, dans le cas qui nous occupe, là, on est devant un véhicule muni d'un moteur.

M. Ménard: Oui, oui. Il y a un moteur, donc ça rajoute un peu de poids.

M. Gobé: Il y a moins de contrôle.

M. Brodeur: Il y a un moteur.

M. Ménard: Je pense que ça rajoute une livre ou deux.

M. Brodeur: Parce que, là, on parle de bicyclettes puis de bicyclettes motorisées, donc il y a un moteur, là. Donc, je pense que c'est...

M. Ménard: On va avoir la réponse. Notre idée était, notre idée de base était essentiellement, vous allez voir, de le considérer comme une bicyclette pour en rendre d'ailleurs l'usage plus facile mais avec quelques dispositions de plus que pour la conduite d'une bicyclette: le casque, entre autres, et un permis, mais le plus bas des permis.

M. Gobé: Oui, oui. Il ne s'agit pas d'emmerder les gens avec des choses...

M. Ménard: C'est ça. Le plus bas des permis uniquement pour les jeunes en bas de 18 ans parce qu'on

ne veut pas que les gens... C'est ça, on ne veut pas que les gens âgés soient découragés de l'utiliser. Au contraire, c'est une bicyclette qu'ils trouvent très avantageuse, les gens qui ont un certain âge, pour se rendre au travail. Ce n'est pas une bicyclette qui suscite beaucoup d'intérêt chez les jeunes. Ils sont ou bien intéressés par d'autres choses ou bien par... S'ils sont intéressés à un moteur, c'est un moteur de 500 W qu'ils veulent. Ha, ha, ha! Alors, on pourra en discuter. Pour le moment, l'idée, c'est: Est-ce qu'on l'introduit dans les mots, n'est-ce pas... Ha, ha, ha!

M. Gobé: Est-ce qu'on pourrait l'appeler la bicyclette de grand-papa?

M. Brodeur: Oui. Non, sauf que je pense que ma question est très importante, là. Parce qu'on sait que, dans le régime de la loi, on exclut, par exemple, les motoneiges parce qu'elles sont en dehors des routes. Ils sont couverts s'il y a un accident en traversant la route; même chose pour les véhicules, les quatre-roues, le quad. Mais là on prend une bicyclette avec moteur qui va être sur la route presque exclusivement, là — j'imagine que ça ne sera pas sur les trottoirs, là — donc sur la route, qui est susceptible éventuellement de causer des accidents, donc causer des dommages. Étant donné que c'est véhiculé par la force électrique, là, je pense que c'est important pour le citoyen d'être assuré que, s'il arrive un accident — puis vous savez, M. le ministre, qu'avec la loi des probabilités il va sûrement en arriver un, là — est-ce que les victimes seront couvertes. Je pense qu'avant d'adopter... Même, on pourrait suspendre l'article puis revenir plus tard. Je pense que la réponse à la question est importante, là, parce que la première préoccupation de l'opposition, c'est la sécurité des gens puis l'indemnisation, le cas échéant, là, suivant un accident.

M. Ménard: Bien. Remarquez qu'on ne le fait pas pour la bicyclette actuellement, hein? Ça ne veut pas dire que votre dame n'avait pas de recours.

M. Brodeur: Non, non, mais...

M. Ménard: Elle a toujours un recours contre l'auteur du dommage.

M. Brodeur: Oui. Mais ça, ça a été étudié. Mais, dans certains cas, comme vous savez, c'est plus illusoire.

M. Ménard: Ils sont insolubles, c'est ça. Bon.

M. Brodeur: Oui.

M. Gobé: Puis, si tu n'as pas l'aide juridique, ça coûte cher, hein?

M. Ménard: Je vais vous dire franchement qu'avec le genre d'utilisateurs qu'on voit pour la bicyclette assistée généralement ils vont être solvables.

M. Brodeur: Je ne suis pas convaincu. Est-ce qu'on peut avoir une garantie du gouvernement?

M. Ménard: Ce sont généralement des... Mais la question plus fondamentale que vous posez, c'est: Est-ce qu'il doit y avoir une assurance dommages générale pour tous les citoyens? Là, vous poussez peut-être...

M. Brodeur: Non, pour tout véhicule motorisé qui circule sur les routes du Québec.

M. Ménard: Oui. Bien, motorisé...

M. Brodeur: Ah! les motorisés.

M. Ménard: Bien, motorisés... On dit assistés parce que justement c'est moins que la mobylette puis c'est moins...

M. Brodeur: Bien, 32 km/h...

M. Ménard: C'est conçu pour aider...

● (12 h 50) ●

M. Brodeur: Sans pédaler, 32 km/h, c'est pas mal, là.

M. Ménard: C'est conçu pour... Bien oui, mais il y a des bicyclettes qui vont plus vite que 32 km/h.

M. Brodeur: Oui, mais il faut les actionner à la force humaine.

M. Ménard: Oui, mais c'est le même choc. Vous savez, j'ai remarqué ça, la présidente, je crois, de Radio-Canada est morte frappée par une bicyclette en sortant de Radio-Canada, à Montréal. Par une bicyclette, n'est-ce pas? Mais il y a des gens qui sont morts aussi parce que, je ne sais pas, moi, leur voisin a échappé son marteau de son toit.

M. Gobé: La foudre est tombée.

M. Ménard: Alors, ce qu'on doit assurer tout le monde, la raison pour...

M. Brodeur: Les véhicules à moteur.

M. Ménard: Quand on a établi un système général d'indemnisation, on l'a établi parce qu'il y a tellement un nombre considérable de victimes et que le droit général de la responsabilité ne suffit pas à indemniser adéquatement un nombre important de victimes. C'est un débat à faire... Je ne pense pas que c'est un débat à faire, si vous voulez, à l'article 4 du Code de la sécurité routière.

M. Brodeur: Je pense tout simplement, c'est peut-être que, oui, on aurait dû peut-être faire le débat avant, mais là, peut-être qu'on pourrait le faire avant d'adopter l'article en question, hein?

M. Ménard: D'autant plus que nous ne visons pas à amender la Loi créant la Société de l'assurance automobile du Québec. Il n'y a aucune disposition dans le Code de la sécurité routière qui prévoit l'indemnisation des victimes d'accident d'automobile. Ces dispositions visent une autre loi.

Vous vous plaigniez tout à l'heure des bills omnibus, et là vous plaidez dans le sens exactement contraire de ce que vous disiez tout à l'heure parce que vous voulez introduire un élément qui est totalement étranger à la loi que nous voulons amender. La loi à laquelle vous référez, c'est la Loi créant la Société de l'assurance automobile du Québec. Et, non, nous n'avons pas cru bon, dans un bill omnibus visant le Code de la sécurité routière essentiellement, d'amender la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, et je dois dire que c'est la première fois que j'entends une suggestion à cet effet.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Tout simplement pour compléter, peut-être qu'on pourrait avoir... J'imagine, dans la loi que le ministre ne veut pas modifier, il y a sûrement une définition. Par exemple, les motocyclettes sont sujettes à l'assurance. Est-ce qu'il y a une définition qui peut amener une bicyclette motorisée à la même définition qu'une motocyclette avec un moteur plus puissant? Quelle est la ligne qu'on doit franchir pour appeler ça une motocyclette, et, à ce moment-là, ça serait couvert par la Société de l'assurance automobile du Québec. Est-ce qu'on peut peut-être avoir une définition de l'autre loi en ce qui concerne une motocyclette?

M. Ménard: Oui, mais il y a une considération... Bien humblement, je suggère que vous devriez considérer aussi le fait que l'on a cru bon de percevoir les primes d'assurance au moment où les gens immatriculent. Nous avons cru bon de ne pas demander d'immatriculation pour la bicyclette assistée. Je suggérerais aussi qu'il est peut-être préférable, puisque nous allons vraisemblablement adopter, avec votre consentement, l'expression «bicyclette assistée», de parler de bicyclette assistée plutôt que de bicyclette motorisée parce que l'expression porte à confusion. Il y a effectivement des cyclomoteurs...

M. Brodeur: Parce que, tantôt, on va avoir les trotinettes motorisées.

M. Ménard: ...qui sont correctement des bicyclettes motorisées. Ça fait que, quand on parle de bicyclette assistée, on parle justement d'une bicyclette où, essentiellement, la personne va se servir de sa force musculaire mais, dans les cas de grands vents ou dans les cas de pentes à monter, pourra avoir l'assistance d'un moteur qui est un moteur d'appoint, qui est léger et qui n'a pas une très grande puissance. 500 W, n'oubliez pas, c'est... Il se vend des ampoules de 500 W. Ha, ha, ha! Ce n'est pas une grosse puissance.

M. Gobé: ...de 500 W.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui, M. le Président. Il y a deux choses. Mais, vous savez, tout d'abord, j'aimerais vous dire, c'est vrai qu'on déborde un peu, mais peut-être que

ce n'est pas mauvais de faire le débat, après, ça facilite la... Nos collègues députés savent bien ça, généralement, lorsqu'on fait des bons débats sur toutes sortes de sujets qui concernent les députés, les gens, même le gouvernement y participe assez souvent. Après ça, le reste, ça devient des technicalités, étant donné qu'on s'est entendu sur l'ensemble et sur le fond des choses. Alors, peut-être, ça vous facilite les choses.

Maintenant, si vous y tenez, on peut faire article point par point. À ce moment-là, je veux dire, c'est une autre façon de fonctionner qui est aussi réglementaire. Ça dépend de chacun, là. Ça fait que c'est à votre disposition, M. le ministre. Moi, je trouve ça plus agréable comme ça. Vous aussi, d'ailleurs, après minuit, vous allez voir que c'est plus agréable comme ça. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Je tiens à vous rappeler, avant...

M. Brodeur: M. le Président, je pense que le débat est important pour déterminer l'intention du législateur. On sait que souvent le juge prend connaissance, à l'occasion, des débats ici pour vraiment connaître l'intention du législateur, et, lorsqu'il arrivera un débat, essentiellement, si cet accident-là causé par une bicyclette assistée est dédommageable ou pas, à ce moment-là, je pense que le débat qui a lieu ici pourrait faire foi de l'intention du législateur devant les tribunaux.

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

M. Ménard: Oh! Les juges s'en inspirent très rarement et avec un très grand scepticisme, que je comprends de plus en plus.

M. Brodeur: Ah oui?

M. Ménard: Oui. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Je n'avais pas fini ma question, M. le Président. Je n'avais pas fini ma question. Je n'ai pas eu le temps de la formuler, d'ailleurs. Écoutez bien, je pense que c'est un bon éclaircissement.

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Pinard): M. le député LaFontaine.

M. Gobé: M. le ministre, là, on parle de 32 km, 32 km/h. Ça devient quasiment un cyclomoteur, à la limite.

M. Ménard: Oui, oui. Évidemment, c'est sur un terrain plat.

M. Gobé: Non, je comprends. Mais imaginons un peu grand-papa, il laisse la bicyclette assistée, comme vous l'appellez, sur le côté de la maison. Le petit-fils arrive, il a huit ans ou neuf ans, il voit ça, il part dessus. Il met le moteur, il part avec. À 32 km/h, il va se planter, je peux vous assurer ça. Et puis, si grand-papa, il ne le sait pas, lui, qu'il n'a pas le droit de prêter

sa bicyclette assistée à son petit-fils, il n'est pas capable de lui dire: Prends-la pas, petit gars, parce que... — mon petit garçon, pardon — prends-la pas, mon petit garçon, parce que je n'ai pas le droit de te la passer.

Et là je pense qu'on a peut-être une zone de flou, alors, dans le sens suivant. De cette façon-là, on se doit, d'après moi, de bien réglementer l'usage de cette bicyclette assistée pour que ce ne soit pas n'importe qui qui puisse la prendre. Parce que, moi, ma bicyclette, mon garçon, là, qui a sept ans et demi, il est assez grand, il se met les jambes entre le cadre, des fois, puis il pédale, comme ça. Je ne l'interdis pas. Il va la briser, peut-être, et je ne serai pas content, mais je suis certain que, quand il arrête de pédaler, il ne va pas bien loin, il ne va pas bien vite. Mais, si j'avais une bicyclette assistée ou si son grand-père en avait une puis que mon gamin, il monte dessus, il mettrait les gaz tout de suite, puis là il partirait comme une bombe, à 32 km/h. Mais là, à son âge, il n'est pas capable de contrôler ça, il n'est pas capable d'avoir le contrôle d'une motocyclette ou même d'une bicyclette qui va à 32 km/h. Puis c'est évident que c'est un moteur d'appoint quand vous roulez longtemps, mais, si vous partez à l'arrêt, vous allez le faire partir, puis, à un moment donné, la batterie est pleine, puis... Donc, c'est là que j'en ai.

M. Ménard: Vous nous précédez. Nous allons tout voir ça dans les détails, au fur et à mesure des... Pour le moment, tout ce qu'on demande, c'est: Êtes-vous d'accord pour introduire dans l'article 4 la notion de bicyclette assistée que nous voulons distinguer clairement...

M. Gobé: Mais tout à l'heure j'ai posé la question...

M. Ménard: ...de la notion de motocyclette et de véhicule routier? Alors, c'est trois choses. On ajoute la définition de «bicyclette assistée» puis on modifie la définition de «motocyclette» et de «véhicule routier» pour être sûr qu'elle ne couvrira pas la bicyclette assistée. Mais faites attention à l'utilisation du mot «motorisé», parce que, si on utilise «assisté», c'est parce que justement...

M. Brodeur: On peut peut-être revenir là-dessus à 3 heures.

M. Ménard: Ah bon!

Le Président (M. Pinard): Alors, ça va vous permettre de méditer à cette demande formelle de la part de notre ministre des Transports.

M. Ménard: On avance bien, on n'est pas encore rendus à l'article 1. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): On ne peut pas barrer?

Une voix: Non, il y a quelque chose du Protocole.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, je vous invite à prendre vos documents, puisqu'il y a quelque

chose ici sur l'heure du dîner. Et nous allons reprendre nos travaux à 15 heures précises.

(Suspension de la séance à 12 h 59)

(Reprise à 15 h 20)

Le Président (M. Pinard): Alors, rebienvue aux travaux de la commission des transports et de l'environnement. Comme vous le savez tous, nous travaillons sur le projet de loi n° 67, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, communément appelé un bill omnibus.

Alors, lors de la suspension de nos travaux, à 1 heure précise, nous discussions de l'amendement qui avait été déposé par M. le ministre des Transports et député de Laval-des-Rapides, à savoir l'article... M. le ministre a déposé un amendement qui était l'article 0.1 qui se lit comme suit: Ajouter, avant l'article 1, le suivant:

0.1. L'article 4 du Code de la sécurité routière (L.R.Q., chapitre C-24.2) est modifié:

1° par l'insertion, après la définition d'«autobus», de la suivante: «bicyclette assistée»: une bicyclette munie d'un moteur électrique;»;

2° par l'insertion, dans la définition de «motocyclette» et après les mots «véhicule de promenade», de «, autre qu'une bicyclette assistée,»;

3° par l'insertion, dans la troisième ligne de la définition de «véhicule routier» et après le mot «rails», de «, les bicyclettes assistées».

Alors, M. le député de LaFontaine, il vous reste un temps de parole de 12 minutes.

Une voix: S'il y a consentement, il pourrait parler 15.

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

M. Gobé: Alors, M. le Président, tout d'abord, devant ce dépôt de document qui a été fait par M. le ministre, on doit l'en remercier ou l'en féliciter, je ne sais trop, mais en tout cas une chose est certaine, c'est que ça contribue à faire avancer le débat. Ce matin, il semblait qu'on avait un peu de difficultés sur la notion de bicyclette assistée, sauf que, là, on a quatre modèles de bicyclette assistée. Non, mais c'est important. Il y a quatre modèles. Et, si on regarde ces modèles, on voit qu'il y a différentes technologies. On voit des réservoirs, on voit des... en long, en large, on voit des moteurs.

Le Président (M. Pinard): Des paniers en avant, des paniers en arrière.

M. Brodeur: Vois-tu la tank à gaz, en arrière?

M. Gobé: Oui, c'est ça. Puis il n'en reste pas moins qu'il y a un certain nombre de questions que j'aimerais poser. Premièrement, M. le ministre, avant qu'on puisse adopter ce terme, là, est-ce qu'il y a une homologation qui est faite, en vertu de certaines normes, par un organisme de sécurité quelconque... pas quelconque, mais qui existe au Québec, pour qu'on

puisse dire: C'est une bicyclette assistée, elle correspond à tels critères, à telles normes de sécurité, à telle chose et autres? Parce que, là, on a des engins à moteur, quand même, là, et qui roulent sur la route, premièrement, et, deuxièmement, que les citoyens... Et le ministre, ce matin, semblait nous dire que c'était plutôt pour des personnes à la retraite ou en moins bonne condition physique que lui, hein? Bien, c'est un peu ça qu'il semblait nous dire. Ce n'est pas pour des jeunes, disait-il, hein?

Alors, est-ce qu'il y a une homologation? Puis en vertu de quels critères se fait-elle, cette homologation-là? Critères de sécurité, de résistance, d'antipollution, de sécurité du réservoir, ça ne brûle pas, ça n'explose pas? Il semble y avoir un réservoir quelque part, là. C'est-u une batterie? C'est une batterie? C'est quoi?

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

M. Ménard: Encore là, je ne veux pas vous répéter...

M. Gobé: C'est important, avant de donner une catégorie dans le Code, qu'on ait au moins une homologation du véhicule ou de l'engin et qu'on le sache je ne sais pas trop comment, pour l'instant.

M. Ménard: De toute façon, encore là, je ne veux pas vous répéter cet argument-là trop souvent, mais... Parce qu'on vous a envoyé le cahier d'avance, n'est-ce pas? Si vous l'aviez consulté — je comprends qu'il est épais, là — vous auriez trouvé votre réponse à la page 51. Mais on se fie aux normes de Transports Canada. Alors, ils sont homologués par Transports Canada. Mais la seule définition qu'on en donne ici, c'est que ça va être une bicyclette munie d'un moteur électrique. Et une bicyclette, eh bien, c'est... Je ne pense pas qu'on le définit. Normalement, quand on ne définit pas les termes dans une loi, on prend celle du sens commun.

M. Gobé: C'est assez large. C'est assez large, hein?

M. Ménard: Oui, on veut que ce soit large aussi pour que d'autres compagnies que les quatre qui ont fait... D'ailleurs, je pense que c'est deux compagnies qui font chacune deux modèles.

M. Gobé: Une au Saguenay et une au Lac-Saint-Jean.

M. Ménard: C'est un moyen de transport que nous allons encourager.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. C'est le côté sécurité, là, qui m'interpelle un peu. Je me souviens avoir déjà vu ce genre de choses là. À l'époque, ce n'étaient pas des batteries, c'étaient des petits moteurs à essence, là, mais très, très faibles, hein, des 25 cc, des 25 cm³ qu'on

appelait à l'époque, ça traînait des roues comme ça. Il y avait une chaîne pour faire pédaler. Le moteur se baissait sur la roue d'en avant.

Une voix: ...

M. Gobé: Non, ce n'est pas une mobylette. C'est un VéloSoleX.

Une voix: ...

M. Gobé: Non. Même pas. C'était une bicyclette. Vous pouviez pédaler, et puis vous leviez le moteur, ça devenait une bicyclette. Vous rebaissez le moteur, vous pouviez démarrer le moteur et elle roulait. Et donc, est-ce qu'on pourrait... Dès le moment où on met ça sur le... comme engin ou — je ne sais pas comment appeler ça encore — comme bicyclette assistée, est-ce que ça ouvre la porte aussi à ce que des gens puissent arriver avec l'autre système, qui est un moteur à deux temps ou un tout petit moteur qui existe dans certains pays? Vous en trouvez actuellement, je crois, encore en Espagne, vous en trouvez...

Une voix: En Afrique.

M. Gobé: Non. En Afrique, ils n'en ont pas. Oui? Il y en a, à ton avis? Oui. Bon. Bien, vous voyez. Merci. Vous voyez que le débat, c'est bon. Donc, est-ce que ça ouvre la porte à ça? En d'autres termes, si, moi, demain, je vais apporter ou quelqu'un va apporter des VéloSoleX de la compagnie VéloSoleX, hein — il y en a peut-être qui connaissent ça, en arrière, je ne sais pas, vos fonctionnaires, généralement, ils connaissent bien des affaires, eux autres — est-ce qu'il a le droit? Puis, est-ce qu'il va se classer dans cette catégorie-là?

M. Ménard: Non, parce qu'ils ne sont pas assistés d'un moteur électrique.

M. Gobé: Oui, mais il ne va pas plus vite, là, puis ce n'est pas un moteur permanent, c'est un moteur d'appoint. Ce n'est pas un vélomoteur, ce n'est pas une mobylette, c'est un vélo.

M. Ménard: Oui, je sais. Mais vous me demandez si ça rentre dans la catégorie des bicyclettes assistées. Non, parce que les bicyclettes assistées seront les bicyclettes munies d'un moteur électrique. Ce dont vous parlez, ce sont des moteurs à gaz.

M. Gobé: Alors, pourquoi se contenter seulement... Je pense que l'idée est d'avoir une bicyclette assistée. Que le moteur soit électrique ou à essence, je veux dire, il n'y a pas une grande différence.

M. Ménard: La différence, c'est que ça ne pollue pas.

M. Gobé: À ce moment-là, on devrait interdire les voitures dans Montréal, M. le ministre. Un VéloSoleX, ça ne pollue pas beaucoup.

M. Ménard: On y songe. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Entre vous puis moi, là... Non, non, mais écoutez...

M. Ménard: Mais c'est pour la prochaine génération. On pourrait...

M. Gobé: On va revenir à la charrette à cheval, là, avant d'avoir des voitures électriques, bien sûr.

M. Ménard: On pourrait avoir... Quand on aura tous des voitures à moteur à hydrogène, ça polluera beaucoup moins.

M. Gobé: Bien, si vous écoutiez M. Gauthier, on les aurait depuis longtemps. Je l'ai vu en Chambre, ce matin, il a posé la question.

M. Ménard: Non, non, mais ce n'était pas le moteur à hydrogène.

M. Gobé: C'est la quasiturbine, mais ça a une application. Bien. Ceci étant dit, on ne fera pas de débat...

M. Ménard: Le moteur dont il parle consomme beaucoup plus qu'un VéloSoleX.

M. Gobé: Oui. Exact. Non, mais, très sérieusement, est-ce que ça pourrait être applicable aussi pour ce genre de vélos là qui sont des vélos aussi? Parce qu'il y a peut-être des gens aussi qui seraient intéressés à les avoir.

M. Ménard: Non, je pense que ça entrerait plus dans la définition des cyclomoteurs.

M. Gobé: C'est la même chose, hein? On parle de la même, même chose.

M. Ménard: Ce que nous faisons actuellement, c'est que nous prenons acte de l'arrivée sur le marché d'un nouveau type de bicyclette qui est électrique, qui a été approuvé par Transports Canada, mais dont on s'est aperçu qu'il n'était pas couvert par notre législation, donc nous voulons le couvrir par notre législation. Quant aux autres choses dont vous parlez, ça fait longtemps qu'elles existent et elles sont couvertes par notre législation déjà.

M. Gobé: Comme vélomoteur, à ce moment-là.

M. Ménard: Oui. Bien, comme cyclomoteur.

M. Gobé: Bien là, cyclo, vélo, c'est la même chose. «Cyclo», c'est le diminutif latin... c'est le latin de «vélo». C'est ça, hein? Je n'ai pas fait des grandes études comme vous, mais vous allez pouvoir m'expliquer, M. le ministre. Cyclo, vélo, c'est la même chose, hein?

M. Ménard: Cycle, c'est généralement rond.

M. Gobé: On fait du cycle, des bicycles, deux cycles. Donc, un cyclomoteur et puis une bicyclette assistée...

M. Ménard: Comme l'Assemblée nationale est un hémicycle, c'est-à-dire la moitié d'un cycle.

M. Gobé: Non. Pas la nôtre.

M. Ménard: Non, non. L'Assemblée nationale de France.

M. Gobé: Voilà, d'accord.

M. Ménard: Elle est un hémicycle, c'est la moitié d'un cercle. Cycle, c'est un cercle, généralement. Alors, ça décrit les roues, ça décrit toutes sortes d'affaires en rond.

M. Gobé: Alors, comment vous pourriez dire ça en latin? Mais un cyclomoteur...

M. Ménard: Notre cerveau est un cycle.

M. Gobé: Oui, mais ça... avec des hauts et des bas, on le sait, mais... Il y en a qui prennent des pilules, notre collègue en connaît une bonne marque, notre collègue de Saint-Maurice.

M. Ménard: J'espère qu'on marche sur son temps.

M. Gobé: Non, non, c'était hors temps, M. le ministre. J'ai répondu à votre question. Mais, sérieusement, donc, seulement les véhicules avec moteur électrique?

M. Ménard: Oui.

M. Gobé: Les vélos à moteur électrique. On ne peut pas penser que d'autres sortes de même puissance, avec un autre système moteur, autre que l'électricité, pourraient entrer dans cette catégorie-là?

M. Ménard: Non, parce que ceux-là sont déjà couverts par notre législation. Ceux-ci ne l'étaient pas, et c'est un nouveau moyen de transport qui arrive sur le marché. Nous ne sommes pas les premiers à l'avoir, d'ailleurs, sur notre marché, il est déjà établi ailleurs. Et puis il est gardé très bas, la puissance est relativement basse pour que justement ça corresponde non pas... Le VéloSoleX dont vous parliez, ce n'était pas vraiment une bicyclette assistée...

M. Gobé: Bien, oui.

M. Ménard: ...parce que les gens s'en servaient plus comme moto, petite motocyclette, petit scooter.

● (15 h 30) ●

M. Gobé: Quand il n'y avait plus d'essence, ils faisaient la pédale.

M. Ménard: En tout cas, ça, c'est beaucoup mieux. C'est plus silencieux, ça pétarade moins, n'est-ce pas?

M. Brodeur: Oui. Quel bruit que ça fait?

M. Ménard: Ça a moins de... C'est un beau bruit continu.

M. Gobé: Le bruit de la Baie James.

M. Brodeur: O.K. Je pense qu'au *Journal des débats* on n'entendrait pas vraiment le bruit.

Une voix: Non, on n'entendra pas le bruit.

M. Gobé: Je peux passer à mon collègue, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, pour revenir... Un peu avant la période du dîner, j'avais posé la question à savoir si la Société de l'assurance automobile du Québec était pour couvrir éventuellement une victime d'accident impliquant une bicyclette assistée. Et j'imagine que les deux heures de repas ont permis à vos gens de la SAAQ d'établir une réponse concernant ma question que j'ai posée tantôt.

M. Ménard: Alors, la réponse, vous la trouverez dans l'article 1 ou 2 de la loi créant la Société de l'assurance automobile du Québec. Et on sait qu'on attend une opinion juridique sur le sujet, mais, essentiellement, a priori, il semble bien que ça couvrirait. Je ne sais pas, on l'a... Elle est là-bas, là?

M. Brodeur: Donc, ça ne serait pas considéré comme une bicyclette au sens de la loi créant la Société de l'assurance automobile.

M. Ménard: ...c'est que ça rentrerait dans la définition générale qui est donnée d'une automobile. Vous l'avez dans...

Une voix: D'une automobile.

M. Ménard: Oui. L'article 1 du chapitre A-25, intitulé la Loi sur l'assurance automobile, dit: «Dans la présente loi, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par: [...] "automobile" tout véhicule mû par un autre pouvoir que la force musculaire et adapté au transport sur les chemins publics mais non sur les rails.»

Alors, évidemment, on est en train d'examiner, là, «sauf si le contexte n'indique un sens différent». Et puis, quand même, il y a aussi «adapté au transport sur les chemins publics».

M. Brodeur: Donc, normalement, un accident impliquant cette bicyclette assistée serait sujet à l'application du régime d'assurance automobile du Québec.

M. Ménard: On verra que certains des gens qui doivent... Bien, si vous êtes d'accord avec nous. Et même si vous n'êtes pas d'accord, peut-être, mais...

M. Gobé: Ah! Vous ne feriez pas ça?

M. Ménard: Je dis peut-être, je n'ai pas dit... Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Je comprends que vous ne feriez pas ça, pas vous, pas vous, M. le ministre.

M. Gobé: On va vous prendre comme avocat, là, pour nous défendre.

M. Ménard: Selon ces définitions qu'on envisage... Non, c'est-à-dire que selon les permis que l'on... les catégories de personnes qui pourront conduire ces véhicules, certaines devront être munies de permis et, donc, devraient payer une prime. Alors, ça me semble assez difficile, quant à moi, d'édicter une loi dans laquelle quelqu'un qui paie une prime d'assurance n'est pas couvert. J'ai plus de facilité à couvrir quelqu'un qui ne paie pas de prime qu'à ne pas couvrir quelqu'un qui en paie une.

M. Brodeur: Est-ce que ça prend une plaque pour conduire ça, une plaque automobile?

M. Gobé: Une petite plaque en arrière?

M. Ménard: Non. Bien, ce n'est pas ce qu'on prévoit. On prévoit qu'ils ne seront pas immatriculés.

M. Brodeur: Donc, l'assurance est gratuite.

M. Gobé: Non, il y aurait un coupon.

M. Ménard: Bien, c'est ça, dépendant des...

M. Gobé: Il y aura un certificat?

M. Ménard: Dépendant des gens qui vont... En fait, on songe à imposer un permis en bas de 18 ans, le permis de cyclomoteur pour en bas de 18 ans...

M. Brodeur: O.K. Quel sera le coût de ce permis?

M. Ménard: ...pour s'assurer que les jeunes de moins de 18 ans qui embarqueraient sur... qui utiliseraient ces véhicules aient au moins passé un examen sur le Code de la sécurité routière. Tandis qu'en haut de 18 ans on ne veut pas décourager l'utilisation de ces véhicules, notamment par des personnes qui n'ont jamais conduit autre chose, et qui n'ont jamais eu de permis, et qui voudraient s'en procurer un.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. O.K. Les 18 ans et moins vont devoir passer, avoir cette attestation. Je ne sais pas comment on va appeler ça, on va voir ça plus tard.

M. Ménard: Non, un permis.

M. Gobé: Un permis, d'accord.

M. Ménard: Un permis de cyclomoteur.

M. Gobé: Maintenant, pour les plus de 18 ans qui n'ont jamais eu de permis de conduire et... ceux de plus de 18 ans qui n'ont jamais eu de permis de conduire, qui n'ont jamais conduit, est-ce qu'eux aussi ne devraient pas être sujets à ce même genre... Bien, ils n'ont pas plus d'expérience que les jeunes pour conduire ça. Donc, est-ce qu'il ne serait pas bon de les soumettre, eux aussi, à ce permis?

M. Ménard: On en discutera tout à l'heure, mais, essentiellement, la raison pour laquelle on ne le ferait pas, c'est qu'on ne veut pas imposer à des gens qui n'ont jamais conduit et qui, par conséquent, n'ont jamais passé de permis et n'ont pas l'intention de conduire de leur vie de se procurer une bicyclette assistée comme celle-là. Ça peut être le cas de certaines personnes âgées qui auraient de la difficulté, qui paniqueraient devant un examen à passer, je veux dire, c'est possible, alors qu'elles peuvent très bien manipuler cette bicyclette facilement. Alors, en regardant tout ça puis en établissant des... On suppose qu'à 18 ans vous êtes capable de conduire un bicycle et puis d'avoir quelque chose qui remplace votre force musculaire qui devient... qui s'atténue avec l'âge.

M. Gobé: De toute façon, selon le Code de la route européen... français — mais ça, il est maintenant, je pense, pas mal harmonisé avec l'Europe — quand vous avez une mobylette, à partir de 16 ans, vous pouvez conduire sans permis. Une mobylette, là. Ça, c'est les Peugeot, vous savez, les petites ou les Fiat, là... Pas les Fiat, mais... Ça, il n'y a pas besoin de permis, les jeunes, mais sauf que ça fait beaucoup d'accidents.

M. Ménard: Bien, voilà. Les Européens prennent, il me semble, beaucoup plus de chances que...

M. Gobé: Je pense qu'ils vont changer la législation.

M. Ménard: Alors, nous allons, une fois de plus, être des précurseurs.

M. Gobé: Oui. Avec des bicyclettes, par exemple.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. Donc, pour en revenir au sujet que nous avions abordé auparavant, ça veut dire, tout simplement, que l'utilisateur de cette bicyclette assistée là se trouve couvert par le régime d'assurance automobile du Québec sans payer de prime. Donc, c'est parce qu'il n'y a aucune plaque qui va être attachée à ces véhicules-là.

M. Ménard: Ainsi que les personnes qu'il blesserait. Puis, évidemment, je crois que probablement que ça va être sur la route aussi. Sur les pistes cyclables, c'est autre chose.

Une voix: ...

M. Ménard: Bien, c'est ça. Il faut faire... C'est pour ça qu'on a demandé une opinion légale. Parce que je vous ai dit: A priori, en examinant la définition, mais il y a quand même d'autres conditions qui s'appliquent pour l'assurance. Nous verrons tout à l'heure que, après beaucoup de réflexion, que nous vous inviterons à partager, nous avons décidé de... bien, enfin, nous croyons bon de vous proposer que les bicyclettes assistées ne soient pas obligées d'aller sur les pistes cyclables mais puissent y aller si les gens veulent y aller. Elles seront moins vites que certains cyclistes, plus vites que d'autres si elles y vont. Et puis, par contre, on ne voudrait pas les empêcher de... les forcer à prendre des pistes cyclables qui ne sont pas toujours très bien conçues pour le déplacement travail-domicile.

M. Gobé: Du magasin au domicile. L'épicerie.

M. Ménard: De les prendre, on ne voudrait pas les décourager. S'ils veulent aller sur la rue, ils peuvent très bien aller sur la rue.

M. Brodeur: Sauf que ces bicyclettes-là assistées font en sorte que le conducteur peut être moins attentif, cependant, à la route que celui qui va pédaler, donc pourrait être impliqué plus souvent dans certaines collisions.

M. Ménard: Je ne suis pas sûr de ça, moi.

M. Brodeur: Bien, je ne suis pas un expert, je ne sais pas si le ministère a fait une étude là-dessus.

M. Ménard: Non, mais vous regarderez les cyclistes, puis les cyclistes, ça a la tête penchée par en avant puis ça regarde au-dessus de ses lunettes, tandis qu'avec ça comme vous voyez...

M. Brodeur: Oui, à travers le casque.

M. Ménard: ...n'est-ce pas, on est assis droit, donc on a une meilleure vision.

M. Gobé: Bien que vous avez... Dans un sens, ce n'est pas... Il ne faut pas non plus charrier. À 30 km/h. Ils ne seront pas tout le temps à 30 km/h, de toute façon.

M. Ménard: Non, mais c'est ça, à 32 km/h, c'est le maximum.

M. Gobé: Il ne faut pas prendre les gens pour des tatas non plus, quoi.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Pour compléter sur les bicyclettes assistées, pour compléter aussi sur les bicyclettes, je faisais référence ce matin au cas de comté où j'ai reçu une dame, là, qui avait été heurtée par une bicyclette ordinaire dont ses dommages n'étaient pas couverts par le régime public. Est-ce qu'il est de l'intention du ministre, étant donné que je pense que le

seul véhicule qui circule sur les routes qui n'est pas couvert, c'est la bicyclette... Parce que les automobiles, les camions, toutes les bicyclettes, maintenant, assistées, les motocyclettes, c'est couvert. Donc, la bicyclette est le seul véhicule, entre guillemets, qui n'est pas assujéti aux règles de l'assurance automobile. Est-ce que vous pensez, dans un avenir rapproché, faire en sorte que les gens qui ont des accidents avec des bicyclettes soient dédommages? Vous disiez ce matin d'ailleurs qu'une personne avait été tuée par une bicyclette sur la route. Donc, ça fait partie, je pense, peut-être de la mission fondamentale de la Société de l'assurance automobile de dédommager les victimes de la route. À mon sens à moi, c'est une victime de la route. Est-ce que vous songez bientôt à y inclure aussi les bicyclettes?

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

M. Ménard: Je peux toujours vous dire que j'y songe.

M. Brodeur: J'imagine que vous avez des statistiques sur les accidents de bicyclettes.

M. Ménard: Non. Non, on n'en a pas. Ah, je ne le sais pas. Je ne crois pas qu'on en ait beaucoup. Et puis on n'a pas beaucoup de demandes là-dessus. Je vous signale que la personne dont je vous parlais, c'est en traversant une piste cyclable qu'elle a été... C'est vrai que la piste cyclable était...

M. Brodeur: Sur le bord de la route.

M. Gobé: Sur Dorchester, là.

M. Ménard: ...sur le bord de la route, sur le bord du boulevard René-Lévesque, là.

● (15 h 40) ●

M. Gobé: René-Lévesque.

M. Ménard: Oui, oui, c'est en face. C'était sur René-Lévesque, là.

M. Brodeur: C'est pas mal proche de la route, ça.

M. Ménard: Le grand problème, c'est que la bicyclette ne mène pas de bruit, puis on est habitué à se fier à l'ouïe beaucoup quand on approche de... C'est une habitude inconsciente, mais, de fait, à moins d'être sourd, là, on est habitué à se fier à son ouïe quand on traverse les rues. En tout cas, je le sais par expérience de cycliste, et ça, depuis longtemps, que les piétons ne font pas attention aux bicyclettes. Puis ce n'est pas par méchanceté, c'est parce qu'on ne mène pas de bruit.

M. Gobé: Avez-vous une sonnette sur votre bicyclette? Une petite sonnette, là, dring, dring!

M. Ménard: Il y en a une sur laquelle j'en ai puis l'autre sur laquelle je n'en ai pas. Celle que j'ai pour la performance, je n'en ai pas. Celle que j'ai pour le confort, j'en ai une. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Ce serait peut-être un accessoire à faire rajouter sur les bicyclettes parce que...

M. Ménard: La performance, vous savez...

Le Président (M. Pinard): Plus on en ajoute, moins la performance est présente.

M. Ménard: ...sur la bicyclette, ça se mesure au poids, n'est-ce pas? On peut payer des... Ce n'est pas mon cas, mais il y en a qui paient des milliers de dollars pour sauver 2 lb.

M. Gobé: André Bourbeau a acheté une bicyclette de 3 000 \$, l'année dernière, pour faire la course autour du parc... Vous savez, le marathon des entreprises, là. Il a gagné deux minutes par rapport à l'année précédente.

Le Président (M. Pinard): Alors, on voit que la performance est rattachée également au coût d'acquisition.

M. Brodeur: Pas vraiment.

M. Gobé: Je ne sais pas. C'est dû à quoi? Je ne sais pas. Le poids? Le métal?

Le Président (M. Pinard): Alors, messieurs, est-ce que, à ce stade-ci, est-ce que vous vous sentez...

M. Ménard: Le poids. C'est la rigidité du cadre. C'est beaucoup de choses.

Le Président (M. Pinard): Puisqu'on en est rendu aux performances cyclistes du ministre, est-ce que vous êtes d'accord pour qu'on procède maintenant...

M. Brodeur: Bien, il n'y a pas de problème, si le ministre veut nous parler de ses exploits à bicyclette. Peut-être cela fera-t-il l'objet d'un reportage. On a vu un reportage sur ses exploits en ski. Et, d'ailleurs, avec ses vêtements, là, d'excellents vêtements... Je ne sais pas s'il porte la même chose pour faire de la bicyclette.

M. Gobé: On l'a vu faire la moisson, du ski, tout ce qui manque, c'est la bicyclette.

M. Ménard: Je vous le promets, à 23 h 30 ce soir, si nous sommes encore ensemble...

Le Président (M. Pinard): Écoutez, si vous le permettez, si vous le permettez...

M. Gobé: On l'a vu faire les récoltes.

M. Brodeur: Attendez une seconde, on va avoir un engagement du ministre à 23 h 30.

Le Président (M. Pinard): Oui, mais, si vous le permettez, on pourrait lui demander de nous donner...

M. Ménard: ...encore gagner du temps, mais...

Le Président (M. Pinard): Il pourrait nous donner un commentaire à chacun des articles, parce que, que ce soit en ski ou en d'autres sports qu'il pratique, je peux vous dire qu'il est...

M. Ménard: Il faut quand même qu'on soit sérieux.

Le Président (M. Pinard): ...qu'il est excessivement en forme, pour l'avoir vu faire de l'exercice physique lors d'une compétition internationale de pompiers.

Une voix: De pompiers?

Le Président (M. Pinard): Oui, oui, oui. Ça, je vais lui demander à l'article 3. Alors, est-ce que l'article... Ha, ha, Ha!

M. Brodeur: Vous savez maintenant que...

Des voix: ...

M. Brodeur: On est toujours dans le projet de loi, là. Ça peut aller à 0,08.

Le Président (M. Pinard): À l'article 3 seulement, M. le ministre.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Ha, ha, ha! Ah, mais à un temps record. Alors, est-ce que l'amendement déposé, l'article 0.1, est adopté?

M. Brodeur: Oui, oui.

Le Président (M. Pinard): On adopte ça? Alors, adopté.

M. Ménard: ...à l'article 1, après trois heures de délibérations. Il faudrait quand même y aller sérieusement.

Le Président (M. Pinard): Je vous lis l'article 1 de la façon suivante: L'article 5.1 du Code de la sécurité routière (Lois refondues du Québec, chapitre C-24.2) est modifié par l'insertion, dans la première ligne et après «97», de «, 98.1» et, après «202.4», de «, 202.6.6, 519.67.1».

Alors, vos commentaires, M. le ministre, sur l'article 1.

M. Ménard: Bon. Alors, ça, c'est un article de concordance.

Le Président (M. Pinard): Il y a un amendement aussi.

M. Ménard: Il y en a plusieurs de ce type, là. Vous, vous me proposez encore un amendement en plus, à celui-là.

Le Président (M. Pinard): Alors, j'ai un dépôt d'amendement ici. L'opposition a pris connaissance de l'amendement?

M. Ménard: Non, on vient de le recevoir.

M. Brodeur: Bien non. Là, il va falloir absolument prendre connaissance de l'amendement. D'ailleurs, M. le Président, j'avais lu à plusieurs reprises cet article-là ce matin, je le trouvais fort intéressant. Je pense que je vais prendre quelques instants pour analyser l'amendement qui modifie cet article 1.

Le Président (M. Pinard): Alors, permettez-moi de vous lire l'amendement à l'article 1:

1° remplacer, dans la première ligne de l'article 1, «L'article 5.1 du Code de la sécurité routière (Lois refondues du Québec, chapitre C-24.2)» par «L'article 5.1 de ce Code»;

2° insérer, dans la deuxième ligne de l'article 1 et après «de ", 98.1" et», de «après "202.2", de ", 202.2.1"».

Alors, vos commentaires, s'il vous plaît, M. le ministre, pour nous aider.

(Consultation)

M. Ménard: Alors, le premier, c'est qu'évidemment cet article 1 deviendra, si vous adoptez cette motion finale de renumérotation, l'article 2. Donc, on a adopté déjà l'article 0.1, qui deviendra l'article 1, où on parle de Code de la sécurité routière. Alors, pour en faciliter la lecture en français convenable et accessible, disons, à une portion de la population qui pourrait dépasser les 0,2 %, mais... Ha, ha, ha! On dirait «de ce Code» au lieu de dire «du Code de la sécurité routière».

M. Gobé: Pourquoi vous changez ça?

M. Ménard: Deuxièmement... Bien, c'est parce que ça fait inélégant de parler du Code de la sécurité routière dans le premier article puis, dans le deuxième article, de parler encore du Code de la sécurité routière. Alors, on dit «de ce Code».

M. Brodeur: D'ailleurs, M. le ministre, après avoir connu l'ex-ministre, ça fait très élégant de le changer.

M. Gobé: Ça fait plaisir de voir qu'on va avoir des lois au moins un peu plus...

M. Ménard: Ça, c'est, hélas, un objectif que je m'étais fixé comme ministre de la Justice et que je n'ai pas eu le temps d'atteindre.

M. Gobé: Vous pouvez compter sur nous pour vous appuyer.

M. Ménard: Quoique j'y ai placé là un sous-ministre qui m'avait promis... dont un des soucis serait la clarté des lois.

M. Brodeur: Oui. Ah oui, c'est clair, là, à 1, l'article 1...

M. Ménard: ...comme on l'a déjà eu, n'est-ce pas, avec Louis-Philippe Pigeon, qui est devenu juge de la Cour suprême, et ensuite Daniel Jacoby, qui sont des

gens qui ont apporté beaucoup de clarté dans nos lois. Puis on dirait que ça s'est perdu, ce souci. En tout cas...

Le Président (M. Pinard): Mais tout peut revenir. Ça va?

M. Ménard: On va faire nos petits efforts.

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement?

M. Gobé: Ça va pour l'instant. Je vais revenir peut-être plus tard, mais je veux juste profiter, avant qu'il aille au n° 2, là, pour...

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, est-ce que l'amendement à l'article 1 est adopté? Adopté?

M. Brodeur: Oui. Oui, adopté.

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, nous revenons maintenant sur l'article 1 tel qu'amendé. M. le ministre, commentaires, ou si vous êtes prêts à...

M. Brodeur: Non, on va attendre les commentaires du ministre.

M. Ménard: Bon. Alors, ce sont des modifications de concordance qui résultent de l'ajout de nouveaux articles par le biais de la Loi modifiant le Code de la sécurité routière concernant la conduite d'un véhicule sous l'effet de l'alcool. C'est des choses qu'on aurait dû adopter à cette période-là. Peut-être l'avez-vous adopté avec trop d'empressement, ce qui ne risque pas de nous arriver avec ce projet de loi. Ha, ha, ha!

M. Gobé: M. le ministre, bien, vous savez, *Le Lièvre et la Tortue*, des fois, la tortue, elle arrivait première pareil à la fin, hein? M. le Président, je peux poser une question à M. le ministre?

Le Président (M. Pinard): C'est de Jean de La Fontaine.

M. Gobé: C'est une fable de La Fontaine, en effet.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Alors, merci, M. le Président. C'est sur l'article... bon, sur le 5.1 en particulier: «Pour l'application des articles 35, 36, 97, 98 [...] — enfin, etc., jusqu'à 636.1 — une personne est présumée avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule routier lorsqu'elle occupe la place ou la position ordinairement occupée par le conducteur dans des circonstances qui permettent de croire qu'elle risque de mettre le véhicule en mouvement.»

Est-ce que ça s'applique seulement dans les cas de contrôle de consommation d'alcool ou c'est dans tous les cas où une personne est dans un véhicule, que ce soit à l'arrêt, dans un parking public? En d'autres termes, ça, c'est d'application générale ou c'est seulement aux fins de l'application de la loi sur l'alcool au volant?

M. Ménard: Remarquez, si vous avez la patience de lire l'article... c'est-à-dire les commentaires qui suivent... Les avez-vous, vous autres?

M. Gobé: Oui. Modifications, oui.

M. Ménard: Bon. Vous le verriez. Mais, généralement, c'est... Je suis sûr que c'est ça. D'ailleurs, le langage qui est utilisé, c'est un langage qui est bien connu... — bien, qui est bien connu — que l'on connaît bien quand on a fait des causes pour conduite avec facultés affaiblies parce qu'il répète une formule consacrée par les tribunaux, que...

M. Gobé: Je n'en ai jamais eu.

M. Ménard: Et puis je trouve, en fait, qu'elle l'améliore, très honnêtement, parce qu'on parle justement d'une position ordinairement occupée par... Bon, «dans des circonstances qui permettent de croire qu'elle risque de mettre le véhicule en mouvement». Alors, je ne me souviens plus, mais je sais qu'il y a de la jurisprudence. C'est vrai que c'est un peu bête que des gens qui aient conscience que leurs facultés sont affaiblies par l'usage combiné de l'alcool et de la fatigue décident d'arrêter le long de la route pour dormir, et s'installent, et soient ensuite trouvés coupables de conduite avec... d'avoir eu la garde du véhicule et puis...

M. Gobé: Oui, d'avoir eu la garde, c'est ça.

● (15 h 50) ●

M. Ménard: Alors, quand ils se couchaient sur le banc arrière, cette présomption était renversée. Mais, soit dit en passant, ce n'est pas une pratique à faire, s'arrêter le long du chemin. Il y a 8 % des accidents mortels qui sont causés par des voitures qui sont ainsi stationnées le long du chemin pour... Alors, c'est une des choses que nous voulons faire en réparant les haltes routières et les parcs routiers pour inciter les gens à aller dormir dans des endroits où ils peuvent le faire de façon sécuritaire.

Le Président (M. Pinard): M. le député LaFontaine.

M. Gobé: Donc, ça ne s'applique pas pour... Un autre exemple. Vous laissez votre véhicule, votre voiture sur un parking. Votre fils ou votre fille qui a huit, neuf, 10, 12 ans s'installe au volant. Vous avez les clés dans votre poche ou... C'est correct, lui, ça... Parce qu'on dit «nul n'est censé laisser la garde d'un véhicule», dans la loi. Vous n'avez pas le droit de laisser un enfant ou quelqu'un qui n'a pas le permis de conduire assis au volant.

M. Ménard: Ah non, on n'a pas le droit de laisser...

M. Gobé: Même si le véhicule ne roule pas.

M. Ménard: Effectivement.

M. Gobé: Il y a deux cas de figure: celui où vous partez avec vos clés, celui que vous laissez les

clés. L'enfant s'en va là, vous êtes en train de mettre l'essence... Bien, l'essence, c'est fermé, mais en tout cas. Est-ce que ça s'applique à ça, à ce moment-là?

M. Ménard: Je ne crois pas.

M. Gobé: Parce qu'elle permet de croire qu'elle risque de mettre en...

M. Ménard: Ce à quoi vous référez, je crois, c'est la défense...

M. Gobé: De mettre le véhicule en mouvement. Ça se peut.

M. Ménard: Bien oui.

M. Gobé: C'est dans ce sens-là que je vous pose la question.

M. Ménard: C'est écrit: «Nul ne peut laisser sans surveillance dans un véhicule routier dont il a la garde un enfant de moins de 7 ans.» Ce n'est pas juste parce qu'il pourrait partir avec accidentellement, c'est aussi parce qu'il pourrait s'y trouver enfermé, et quelque chose survenir, et l'enfant ne pas savoir comment ouvrir les portes.

M. Gobé: Ça, c'est pour moins de sept ans. Mais, pour plus de sept ans, huit, neuf ans, ça ne s'applique pas. Parce qu'on peut dire: L'enfant risque de le mettre en mouvement, il peut jouer avec la boîte de vitesses, une voiture... Une voiture manuelle, d'accord, voiture à transmission manuelle, lorsque vous enlevez les clés, il suffit que l'enfant, quelqu'un enlève le frein à main, mette la vitesse au point neutre et, avec une petite pente, le véhicule peut se mettre en... C'est un cas extrême, peut-être, que vous allez me dire, mais, quant à parler de cet article-là, après tout, allons-y.

M. Ménard: Si, dans votre préparation que vous vous êtes sans doute donnée pour écouter cet article, vous aviez lu le Code de la sécurité routière au complet, ce que je n'ai pas fait, je vous le signale tout de suite, vous auriez trouvé réponse à ces questions...

M. Gobé: J'espérais que vous pourriez me les indiquer.

M. Ménard: ...parce que l'article suivant l'article 380, que je viens de vous lire, 381, dit: «Nul ne peut laisser sans surveillance un véhicule routier dont il a la garde sans avoir préalablement enlevé la clef de contact et verrouillé les portières.»

Ah, mais, par contre, ça ne couvre pas tous les cas, mais il doit y en avoir une... Immobilisation sécuritaire, etc. En tout cas, vous allez voir, c'est très détaillé, hein, le Code de la sécurité routière. Il n'y a pas près de 700 articles pour rien.

M. Gobé: Vous ne les connaissez pas tous, vous non plus.

M. Ménard: Ah non!

Une voix: Moi, je les connais tous.

M. Gobé: M. le ministre, vous avez bien répondu à mes questions.

Le Président (M. Pinard): Ça vous convient?

M. Gobé: Moi, ça va pour cette chose-là. Je ne sais pas, mon collègue, qu'est-ce qu'il en pense.

M. Brodeur: Moi, là, naturellement, je ne veux pas retarder indûment les travaux de la commission, et concernant l'article 1...

Le Président (M. Pinard): Est-ce que l'article 1, amendé...

M. Ménard: Qu'est-ce qui vous fait penser qu'on pourrait croire ça?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Est-ce que l'article 1, dûment amendé, est adopté?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Pinard): Alors, est adopté l'article 1 amendé.

M. Brodeur: Bien là, à moins qu'on suspende puis qu'on en discute tous les deux...

Immatriculation des véhicules

Dispositions générales

M. Ménard: Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 11, du suivant:

«11.1. Le titulaire d'une vignette d'identification doit, dans les 30 jours, informer la Société de tout changement d'adresse ou de la destruction, de la perte ou du vol de la vignette ou du certificat attestant sa délivrance.

«Il doit retourner à la Société la vignette et le certificat d'attestation, lorsque leur utilisation n'est plus requise ou lorsque le titulaire ne répond plus aux conditions fixées pour leur obtention.»

Le Président (M. Pinard): Alors, vos commentaires, M. le ministre.

M. Ménard: Cette modification vise à assurer un meilleur contrôle des vignettes d'identification délivrées par la Société de l'assurance automobile du Québec dans le cadre du programme relatif à l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées.

M. Brodeur: Oui, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Ménard: Ce qui devrait d'ailleurs amener un meilleur contrôle des espaces eux-mêmes. Parce que je

trouve absolument, quant à moi, l'attitude scandaleuse des gens qui n'ont pas droit à ces espaces de stationnement de les prendre.

M. Brodeur: Vous avez parfaitement raison.

M. Ménard: Je ne sais pas si vous êtes comme moi, mais, déjà, monter, moi, monter sur une rampe pour personnes handicapées, je me sens coupable. Au fond, je n'ai pas à me sentir coupable parce que... Ha, ha, ha! Mais je trouve incroyable que les gens ne se sentent pas coupables d'utiliser une place de stationnement réservée aux handicapées. Franchement, ça m'apparaît...

M. Gobé: Il y a un reportage dans *La Presse*, je pense, cette semaine là-dessus.

M. Brodeur: Est-ce que c'est le député de Richelieu qui avait utilisé un espace, d'ailleurs? On reviendra à ça une autre fois. Non, si vous avez...

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Merci, M. le Président. Si vous avez déposé l'article 2, c'est-à-dire que, si vous l'avez inscrit au projet de loi, c'est sûrement qu'il y a déjà des problèmes qui se sont manifestés. Est-ce que c'est fréquent, ça, le vol de vignettes, la disparition de vignettes, l'utilisation frauduleuse de ces vignettes-là au Québec?

M. Ménard: Il y en a.

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a un marché de vignettes? Est-ce que vous avez détecté quelque chose?

M. Ménard: Non. Il y a des utilisations frauduleuses. Et puis il y a des améliorations qu'on apporte aussi à la loi qui font qu'on peut obtenir des vignettes de façon temporaire, n'est-ce pas, et alors il est bon qu'on ait un certain contrôle. Je peux vous dire d'ailleurs que les frais sont minimes. On me dit que c'est 15 \$ pour renouveler une vignette pour une période de cinq ans. Alors, je ne pense pas qu'on exagère beaucoup de ce côté-là. Mais je pense que les gens comprendront que c'est important qu'effectivement il y ait un contrôle. Les gens respecteront d'autant plus la vignette pour une personne handicapée qu'ils sauront qu'il y a un contrôle dessus et qu'il n'y a pas des gens qui les utilisent frauduleusement.

M. Brodeur: O.K. Présentement, est-ce qu'il y a une compagnie... Est-ce qu'elles ont un numéro de série, ces vignettes-là? Est-ce qu'on peut facilement retracer avec le numéro de la vignette? Est-ce que le policier, lui, peut, à partir de son système, déterminer le nom de la personne qui est en possession de la vignette, faire une corrélation avec le numéro de la plaque automobile à savoir si c'est les mêmes personnes ou elles sont reliées? Est-ce qu'il y a une enquête? Est-ce qu'il y a des vérifications qui sont faites?

M. Ménard: La vignette est reliée à la personne et non à une voiture.

M. Brodeur: Pas à l'auto. Donc, il peut aussi arriver qu'une personne...

M. Ménard: Alors, c'est pourquoi il faut la...

M. Brodeur: ...sans permis de conduire ait droit à une vignette parce que son épouse conduit, ou son fils, ou quelqu'un de la famille.

M. Ménard: Oui, exactement. Si vous avez quelqu'un de handicapé dans la famille, ça peut être un enfant handicapé et, à ce moment-là, vous avez le droit de l'utiliser quand l'enfant est là.

M. Brodeur: J'imagine que, s'il a la vignette, il peut l'utiliser en tout temps, même quand l'enfant n'est pas là. Donc, il pourrait l'utiliser à ce moment-là.

M. Ménard: Non, il faut que la personne handicapée soit là.

M. Brodeur: Ce n'est pas contrôlable, en fin de compte, là.

M. Ménard: Oui, c'est contrôlable. On peut très bien voir la personne sortir du véhicule, n'est-ce pas? Si quelqu'un qui a...

M. Brodeur: Est-ce que la loi est claire?

M. Ménard: ...qui utilise un véhicule alors qu'il n'est pas en compagnie de la personne handicapée qui l'occupe habituellement et si un policier le voit stationner dans un endroit pour handicapés et sortir cette vignette et qu'il n'est pas handicapé de toute évidence, c'est une infraction, et le policier peut émettre une contravention.

Une voix:

M. Ménard: Oui. De toute façon, on verra ça plus loin. Vous allez voir, d'ailleurs, dans les articles plus loin... On a plusieurs articles ici qui, je dirais, balisent correctement l'utilisation des espaces de stationnement pour personnes handicapées justement, d'abord, pour ramener l'assurance aux gens qui ne sont pas handicapés qu'effectivement ça ne devrait être que des personnes handicapées qui les utilisent et pour punir ceux qui, n'étant pas handicapés, les utiliseraient.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Peut-être une petite précision technique. M. le ministre, ou peut-être votre collaboratrice à côté de vous. On a combien de permis de stationnement pour handicapés émis au Québec? On devrait avoir une statistique.

M. Ménard: Alors, nous en avons, au 31 décembre 2001, 104 821. Nous en émettons environ...

Enfin, par année, là, nous en avons émis 17 500 en 2001.

M. Gobé: Est-ce que les critères d'attribution de ce permis se font en accord avec le ministère de la Santé et des Services sociaux ou c'est uniquement la SAAQ... Quelles sont les pièces justificatives? Je comprends que, si la personne arrive en chaise roulante... Mais est-ce que ça prend un certificat médical dûment signé? Le but de ma question est de dire: Est-ce qu'on est sûr qu'il n'y a pas quelquefois, de la part de quelques petits groupes ou quelques personnes, de l'exagération ou des gens qui essaient de se donner un privilège indu? Parce que c'est un gros privilège qu'on leur donne, pour ceux... C'est un droit qu'ils ont, pardon. Mais, s'il y en a qui en abusent alors qu'ils n'y ont pas droit, ils prennent le privilège de l'autre. Rappelez-vous les vignettes de stationnement à Montréal.

M. Ménard: Bien, exactement.

M. Gobé: Vous vous rappelez de ça? Alors, je veux dire, quand on me dit qu'il y a de l'homme, il y a de l'hommerie, là... J'ai appris ça en 17 ans de vie politique. L'occasion est bonne pour poser la question, sans arrière-pensée autre que...

• (16 heures) •

M. Ménard: Oui. Il faut une évaluation médicale et que nous avons un rapport médical, et c'est la Société qui les émet.

M. Gobé: Donc, le demandeur doit aller chez un médecin qui est accrédité par la Société de l'assurance automobile du Québec?

M. Ménard: Non, non. N'importe quel médecin peut émettre un... Tiens, on l'a ici, là.

(Consultation)

M. Ménard: D'abord, quelqu'un qui voudrait ça, il y a une brochure qui est intitulée *Programme en matière de vignettes de stationnement*, émise par la Société de l'assurance automobile du Québec, et justement, à la page 4, on explique bien qu'on doit faire une demande de vignette et l'accompagner d'un certificat que plusieurs professionnels de la santé peuvent émettre, alors le médecin, l'optométriste, le psychologue, l'ergothérapeute, l'infirmier ou l'infirmière, un psychothérapeute membre de l'Ordre des... un physiothérapeute, pardon, membre de l'Ordre des physiothérapeutes, un éducateur spécialisé employé par un établissement public au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux ou de la Loi sur les services de santé et les services sociaux pour les autochtones cris, etc. Alors, c'est donc assez large.

M. Gobé: Oui. c'est ça. Un psychologue peut donc émettre ce genre de choses là. Mais c'est quoi, les critères, à ce moment-là? Parce que, si je suis trop impatient, je ne trouve jamais de place de stationnement puis que je m'énerve, il va me donner une vignette pour me stationner à la limite, hein?

M. Ménard: Bien oui, mais...

M. Gobé: Non, mais, je vous dis, à la limite, ça peut être ça. Je vais voir un psychologue parce que j'ai un problème, là, je ne trouve jamais de place, puis là je rage. Pour éviter ma rage au volant, il va me donner une vignette, hein?

M. Ménard: Alors, voici, dans cette brochure, on vous donne plusieurs explications pertinentes. On dit que ce programme s'adresse aux personnes handicapées au sens du paragraphe g de l'article 1 de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, c'est-à-dire aux personnes limitées dans l'accomplissement d'activités normales et qui, de façon significative et persistante, sont atteintes d'une déficience physique ou mentale ou qui utilisent régulièrement une orthèse, une prothèse ou tout autre moyen pour pallier leur handicap. Il ne s'applique pas seulement aux personnes qui résident au Québec, mais aussi à celles qui résident dans une autre province ou un autre pays. Alors, ça s'adresse également aux établissements publics qui assurent le transport des personnes handicapées. Ça va de soi, n'est-ce pas.

M. Gobé: ...déficience physique ou mentale, le type, j'espère qu'il n'a pas de permis de conduire.

M. Ménard: Bien, ce sont les professionnels que nous mentionnions. Pardon?

M. Gobé: C'est des gens, c'est la famille qui l'accompagne ou...

M. Ménard: Oui. Écoutez, cette brochure compte quand même huit pages, hein?

M. Gobé: Il y a beaucoup de monde là-dedans, hein?

M. Ménard: Si vous en voulez une, je suis certain que la Société se fera un plaisir de vous en donner une.

M. Gobé: Je pense que ça serait une bonne chose pour les...

M. Brodeur: On pourrait peut-être nous la lire.

M. Gobé: Non, non. Il en a fait un bon bout. Non, mais c'est intéressant. Je ne savais pas que tous ces critères-là, que tous ces intervenants-là pouvaient décider ou recommander... Ça fait beaucoup de monde, je trouve.

M. Ménard: Alors, vous voyez que nos fonctionnaires travaillent bien, hein?

M. Gobé: Bien, ils travaillent beaucoup peut-être, mais bien, on ne le sait pas.

M. Ménard: Ceci étant dit pour ceux qui voudraient en couper 25 %, n'est-ce pas, sans regarder qui.

M. Brodeur: Pardon?

M. Ménard: Tout ça étant dit pour ceux qui voudraient en couper 25 % sans regarder qui.

M. Brodeur: On ne peut pas les regarder, ils ne sont pas là, pour le moment.

M. Gobé: Nous autres, c'est juste 20 %.

Le Président (M. Pinard): Alors, à ce stade-ci, est-ce que l'article...

M. Brodeur: Non. J'ai une autre...

Le Président (M. Pinard): Non? M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Dans l'article, on indique clairement: «Le titulaire d'une vignette d'identification doit — "doit" — dans les 30 jours, informer la Société...» Est-ce qu'il y a des pénalités prévues pour les gens qui ne respectent pas l'article 2? On voit...

Une voix: ...

M. Brodeur: Oui, O.K. Le député m'informe qu'entre 60 et 100 \$... S'il y a des pénalités, est-ce que c'est fréquent que ces pénalités-là sont accordées, sont décernées? Non?

M. Ménard: Non, non. Ce n'est pas fréquent.

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a des cas précis où c'est...

M. Ménard: Mais il y en aura... On en discutera tout à l'heure parce que justement on va augmenter probablement les pénalités pour ceux qui utilisent ces espaces indument. Et je ne voudrais pas que les minimums que nous allons donner à ceux qui utilisent ces espaces indument soient les mêmes que pour les personnes qui négligent de renouveler. Mais il faut quand même qu'il y ait un incitatif à renouveler parce que les personnes handicapées doivent comprendre que le public accepte ces places réservées dans la mesure où il est assuré qu'elles sont effectivement réservées à des personnes qui en ont besoin. Si on était trop laxiste dans cette attribution, le public dirait: Bon, bien, après tout, je vais l'utiliser moi aussi, je suis pressé. Puis là on a toute une série — bon, oui, c'est les journaux qui donnaient ça récemment — d'excuses qui sont données. Ha, ha, ha! Juste deux minutes, ma femme s'en vient. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Mon bébé est dans le bain tout seul.

M. Brodeur: Je n'ai plus de gaz.

M. Gobé: Je n'ai plus de gaz. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Est-ce que ces permis-là peuvent être accordés de façon temporaire? Par exemple, vous vous faites opérer dans un genou — pour prendre une

opération au hasard — et puis vous êtes quelques semaines dans un état où vous pouvez...

Une voix: Ça serait commode.

M. Brodeur: Oui. Donc, je parle pour le président, là, peut-être qu'on peut prendre son cas, où il devrait, pour quelques semaines, avoir une vignette. Est-ce que c'est possible de l'avoir pour un temps limité, un temps déterminé qui est moins long que la durée normale d'une vignette?

Le Président (M. Pinard): Ça prend trop de temps à obtenir.

M. Ménard: Bien, je pense que le président ne serait pas couvert, puisqu'on parle d'une incapacité d'au moins six mois.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: Maintenant, tout ça a été discuté quand on a fait la loi...

M. Brodeur: On parle d'incapacité, pas au sens du Code civil, là.

M. Ménard: ...la loi pour la protection des personnes handicapées, cette loi que je citais tout à l'heure, là, mais dans un contexte qui...

Des voix: ...

M. Ménard: ...est peut-être moins convivial, mais n'était quand même pas aussi sérieux. Mais, dans la loi... Voici. La Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées. Tout ça a été discuté à ce moment-là, puis je pense que c'est...

M. Brodeur: Donc, six mois.

M. Ménard: Oui, c'est six mois. C'est dans la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées, chapitre E-20.1.

M. Brodeur: Est-ce que ces stationnements-là sont aussi utilisés par d'autres personnes qui n'ont pas de vignette? Par exemple, on voit souvent à l'occasion des véhicules de police se stationner, par exemple, près des entrées, des véhicules, par exemple, de ministre, quand on en voit dans nos comtés — dans le mien, je n'en vois pas souvent, des véhicules de ministre — souvent stationnés dans la porte ou tout près des endroits où ils vont entrer, sans être dans une aire de stationnement déterminée. Est-ce qu'il y a d'autres véhicules qui sont autorisés à stationner dans ces endroits-là, où la loi permet, par exemple, à votre véhicule de ministre de stationner ailleurs sans pénalité, sans être susceptible de recevoir une contravention?

M. Ménard: Là, vous parlez de véhicule d'urgence.

M. Brodeur: Est-ce qu'un véhicule de ministre est un véhicule d'urgence?

M. Ménard: Oui. Oui, il peut se mettre en état d'urgence ou pas, comme plusieurs autres véhicules qui sont sur la route.

M. Gobé: Comme les ministres. Il y en a qui se mettent en état d'urgence puis pas d'autres.

M. Ménard: Non, comme les véhicules des enquêteurs et comme certains autres. Mais, effectivement, les véhicules de ministre peuvent se mettre en état d'urgence. Ils sont équipés de tout l'appareillage, c'est-à-dire des...

M. Brodeur: Donc, en état d'urgence, ils pourraient s'installer dans un stationnement de handicapé.

M. Ménard: Non. Les stationnements pour handicapés ne sont pas faits pour stationner les véhicules d'urgence. Ils sont faits pour stationner... Il y a généralement des endroits où les... ce qu'on appelle les lignes de feu ou les «fire lanes», là.

M. Gobé: Les bornes à incendie.

M. Ménard: Pour les véhicules d'urgence. Bien, ça, ça fait partie des règlements municipaux, généralement.

Le Président (M. Pinard): C'est reconnu que le ministre va toujours éteindre les feux.

M. Brodeur: Pardon?

M. Ménard: Non, mais...

Le Président (M. Pinard): C'est reconnu que le ministre va toujours éteindre les feux.

M. Ménard: Il y en a un que vous auriez pu voir, n'est-ce pas, pendant un certain temps, c'est le véhicule de M. Bouchard, correctement. Mais généralement...

M. Brodeur: Ah! Est-ce qu'il avait une vignette, le véhicule de M. Bouchard?

M. Ménard: Je ne le sais pas. Je vous avoue que je ne le sais pas du tout. Mais, lui, il y avait droit, ça, c'est certain, puis Mme Thibault aussi.

M. Gobé: Elle l'a, elle. Quand vous passez en avant, là, sa voiture est là, et elle l'a.

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Pinard): On continue sur l'article 2? M. le député de LaFontaine.

• (16 h 10) •

M. Gobé: Oui. Juste une question et un commentaire en même temps. M. le ministre, je me rends compte que, dans le deuxième paragraphe: «Il doit retourner à la Société la vignette et le certificat d'attestation, lorsque leur utilisation n'est plus requise ou

lorsque le titulaire ne répond plus aux conditions fixées pour leur obtention», je constate qu'il n'y avait aucun texte, aucune disposition avant, hein? Donc, les gens pouvaient garder éternellement ce privilège qu'ils avaient obtenu, même si leur situation avait changé. Puisque vous prenez la peine de l'écrire, donc je présume qu'il n'y en avait pas avant, sinon il faudrait l'abroger quelque part. On ne peut pas mettre deux fois la même disposition dans une loi, on ne peut pas.

M. Ménard: Non, effectivement, ce n'était pas écrit, nulle part.

M. Gobé: Ce n'était pas écrit.

M. Ménard: Je pense que...

M. Brodeur: C'est parce que j'ai encore la mienne. Non, sérieusement, mon père avait eu les deux jambes coupées dans un accident, donc j'ai vécu tout le temps avec ces vignettes-là, donc je les connais un peu, hein?

Le Président (M. Pinard): D'accord. Et vous l'avez toujours?

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Pinard): Et votre père?

M. Brodeur: Lui est décédé, là...

Le Président (M. Pinard): Votre père est décédé.

M. Brodeur: ...depuis un bout de temps.

Le Président (M. Pinard): Donc, normalement, vous devriez retourner à la Société...

M. Brodeur: Elle date de plusieurs années.

M. Gobé: M. le ministre, c'est 100 \$ après l'adoption du projet, hein? Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Elle date de plusieurs années.

M. Gobé: Donc, M. le ministre, plus sérieusement, là, pourquoi avez-vous jugé utile de l'inscrire? Est-ce que vous pensez qu'il peut y avoir un ménage à faire? Est-ce que...

Le Président (M. Pinard): Je pense qu'on vient d'avoir un exemple probant...

M. Brodeur: D'ailleurs, j'invite le ministre à venir la chercher chez moi, là.

M. Ménard: C'était dans les règlements, mais nous croyons plus utile de le mettre dans la loi. C'était dans les règlements.

M. Gobé: C'est une bonne idée. On ne peut pas être contre cela.

Le Président (M. Pinard): Alors, comme vous n'êtes pas contre cela, est-ce qu'on peut adopter maintenant l'article 2?

M. Gobé: Oui. Je pense, M. le Président, que... à moins que mon collègue ait quelques commentaires à faire.

Le Président (M. Pinard): Donc, l'article 2 est adopté.

M. Brodeur: Non. Moi, si mon collègue n'a pas de réserve, on va l'adopter.

Véhicules exemptés de l'immatriculation

Le Président (M. Pinard): Alors, comme je juge qu'il n'y en a pas, nous allons maintenant passer à l'article 3. M. le ministre, est-ce que vous désirez lire l'article 3 ou si vous préférez que je le lise?

M. Ménard: Ah, vous faites tellement mieux ça que moi.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 3: L'article 14 de ce Code, modifié par l'article 1 du chapitre 21 des lois de 2001, est de nouveau modifié par le remplacement, dans le paragraphe 1^o, du mot «machinerie» par le mot «machine».

Alors, c'est évident qu'on va vous demander vos commentaires, M. le ministre.

M. Ménard: C'est une modification que nous voulons apporter à plusieurs endroits. C'est plus français de parler de machine dans le sens où on en parle ici. La machinerie, ça implique plusieurs machines ou une combinaison de plusieurs, tandis que, quand elle circule... Puis d'ailleurs ce sont généralement des machines...

M. Brodeur: Aussi le banc de scie, par exemple, qui n'a pas de plaque dessus.

M. Gobé: C'est des machines agricoles, ou une machine agricole.

M. Ménard: Alors, nous en profitons — c'est un bill omnibus — pour rendre plus élégantes et plus françaises nos lois.

M. Gobé: Mais, excusez-moi, M. le ministre. Si vous permettez, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine, oui, allez-y.

M. Gobé: Je ne veux pas m'arroger vos droits et privilèges de donner ou de retirer la parole, mais là je vois que vous changez, vous francisez, vous arrangez un peu ce vocabulaire, vous le simplifiez, vous le rendez moins aride et un peu moins barbare. Vous employez les vrais termes, en plus, ce qui est très agréable lorsqu'on voit ça, lorsqu'on le lit. En l'entendant, ça sonne bien à l'oreille.

Est-ce que vous ne voyez pas un problème? Parce que, dans d'autres lois, on emploie encore l'ancien terme, «machinerie agricole». Est-ce que vous ne voyez pas là un risque de problème ou est-ce que vous en êtes conscient puis vous allez très rapidement faire amender tous ces mots-là? Parce qu'il pourrait y avoir différentes interprétations. Vous savez comment sont certains avocats, hein? Ils diraient: Si le ministre a mis «machine», c'est une machine; si c'est «machinerie», c'est parce que c'est une machinerie.

M. Ménard: Je pense que c'est une traduction de l'anglais «machinery», mais... Non. Bien, on en profite, pendant qu'on est dans une loi, pour la franciser. Je pense que c'est... Vous devriez être pour ça.

M. Gobé: Mais les autres, allez-vous faire...

M. Ménard: Mais je ne sais pas, il faudrait demander... Dans les lois qui me concernent, je peux regarder; dans celles qui me concernent moins, je vais faire la suggestion. De toute façon, je trouve que ça devrait relever du Procureur général. Mais c'est une grosse machine à bouger, la machine législative. La machinerie législative est difficile à mettre en... Ha, ha, ha!

M. Gobé: Puis je pense que vous pourriez donner une leçon à votre collègue du ministère du Travail parce qu'il nous serine toujours dans les oreilles: La machinerie de production, la machinerie de production.

M. Brodeur: Il quoi dans les oreilles?

M. Gobé: Mais ce n'est pas la machinerie de production, c'est les machines de production, hein? Et, lorsqu'on amende le Code du travail, il faudrait amender en parlant de machine de production. Alors, il peut y en avoir plusieurs, il peut y en avoir une seule, mais il n'y a pas une machinerie de production. C'est bien de voir un ministre qui...

M. Ménard: Mais le mot «machinerie» est français. C'est que, ici, dans le sens où il était utilisé...

M. Gobé: C'est le sens dont on l'emploie.

M. Ménard: Le sens précis en français, c'était le mot «machine».

M. Gobé: Oui. Alors, on dit: On descend à la machinerie. Lorsqu'on est dans une usine, les machines étant en bas, je ne sais pas, moi, le contremaître ou quelqu'un, un employé va dire: Bon, je descends à la machinerie, je descends voir... je descends à la machinerie. Mais c'est la machinerie de la machine de production, la machinerie étant l'intérieur, les rouages et tous les mécanismes de la machine. Et je vois que vous l'avez compris, puisque vous l'avez mis.

M. Ménard: D'ailleurs, j'ai une étude intéressante. Vous ne l'avez pas, vous? La page 7.

M. Gobé: Page 7?

M. Ménard: Vous avez là des explications lumineuses qui nous éclairent tous. Vous voyez que les fonctionnaires travaillent bien, hein? Ils répondent à...

M. Brodeur: Faut-il déposer une motion de félicitations?

M. Ménard: Certainement. J'ai toujours trouvé qu'ils m'ont bien servi, moi, en tout cas. C'est peut-être parce que je leur en suis reconnaissant aussi.

M. Gobé: Page 7, vous êtes sûr?

M. Ménard: Ah! vous ne l'avez pas, vous autres?

M. Brodeur: Non, non. Nous...

M. Ménard: Ah! bien, on en donne plus au ministre qu'à vous. Mais je vais partager.

M. Gobé: Ah! Ah! Il y a du double standard. M. le Président, nous allons faire un privilège, mes collègues...

M. Ménard: Je vais partager les...

M. Brodeur: On a fait un plat avec le virage à droite, avec des choses comme ça, là.

Le Président (M. Pinard): Alors, je pense que M. le député de Shefford va retarder sa motion de félicitations. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Oui. On peut toujours...

M. Ménard: En résumé, une machinerie est un ensemble de machines. Puisque «machinerie agricole» est employée dans le Code pour décrire une seule unité, il est plus approprié d'utiliser «machine agricole». Dans *Le Grand Dictionnaire terminologique* de l'Office de la langue française, bien qu'on ne retrouve pas la définition de «machinerie agricole», on définit la machinerie lourde comme désignant l'ensemble des équipements lourds, généralement automoteurs, utilisés en un lieu donné pour la réalisation de travaux d'envergure. Ainsi, «machinerie» réfère à un ensemble d'équipements, alors que ce qu'on cherche à désigner est une unité.

Par contre, dans ce dictionnaire, deux définitions de «machine», suivies d'un commentaire de l'Office de la langue française, correspondent mieux à ce qu'on entend par «machine agricole». C'est un ensemble de pièces, d'organes et de dispositifs formant un tout qui effectue des opérations mécaniques, ou encore un ensemble de mécanismes combinés pour recevoir une forme définie d'énergie, la transformer et la restituer sous une forme appropriée, par exemple, afin d'effectuer un travail défini.

M. Gobé: Ce n'est pas loin, là.

M. Ménard: En tout cas, je pense... Il y en a...

M. Gobé: Je pense que vous avez raison de mettre ça comme ça.

M. Ménard: Par exemple, dans le *Grand Larousse de la langue française*...

M. Gobé: Ah, là, on va savoir.

M. Ménard: ...une machine est un ensemble de mécanismes combinés pour recevoir une forme définie d'énergie, la transformer et la restituer sous une forme appropriée ou pour produire un effet donné. Vous voyez que ça rejoint celui de l'Office de la langue française. Une machine agricole est une machine destinée à réaliser mécaniquement les travaux de l'agriculture, tandis qu'une machinerie est un ensemble de machines employées à un travail.

Si on va dans *Le Petit Robert*, maintenant, «machinerie» s'entend de l'ensemble des machines réunies en un même lieu et concourant à un but commun. Qu'en termes élégants ces choses-là sont dites! C'est exactement ce qu'on voulait dire, hein, mais on n'a pas trouvé les mots justes pour l'exprimer aussi bien.

M. Gobé: C'est exact.

M. Ménard: Alors, il définit «machine» comme étant un objet fabriqué, généralement complexe, destiné à transformer l'énergie et à utiliser cette transformation, à la différence de l'appareil et de l'outil qui ne font qu'utiliser l'énergie. Il donne comme emploi du mot «machine», l'expression «machine agricole». Ça, c'est *Le Petit Robert*. Alors, vous voyez, nous allons nous coucher plus savants. C'est-à-dire qu'en fait nous avons vu bien exprimé ce que nous intuitionnions.

M. Brodeur: Si je peux faire une suggestion au ministre, étant donné qu'on s'entend très bien sur ce point-là, on pourrait peut-être suspendre nos travaux, aller immédiatement faire une conférence de presse commune pour dire que nous nous entendons sur cette définition. Mais, en attendant...

M. Gobé: Adoptez le projet de loi avant, il va nous demander, par exemple.

Le Président (M. Pinard): Oui, oui, oui. C'est évident. C'est évident.

M. Brodeur: Pour revenir à l'essentiel de l'article, en fin de compte, l'article indique que sont exemptées de l'immatriculation ces machines agricoles là. Il est également dit, dans vos notes, que vous avez une liste de ces machines-là qui sont exemptées de l'immatriculation. Est-ce qu'on pourrait avoir copie de cette liste-là? Ça veut dire que, par exemple, la herse à roulettes, la béleuse, la semeuse...

M. Ménard: Ce que j'ai, c'est pour fins de commodité. Il est...

Le Président (M. Pinard): Ce que nous avons dans votre cahier, là...

M. Ménard: C'est le texte actuel, mais le texte actuel, vous l'avez aussi.

M. Gobé: La trottinette motorisée, c'est marqué.

M. Ménard: Vous l'avez, ça.

Le Président (M. Pinard): Trottinette motorisée.

M. Brodeur: C'est une machine agricole, ça, une trottinette motorisée?

M. Ménard: Comment ça se fait qu'on...

• (16 h 20) •

Le Président (M. Pinard): Ce n'est pas pour les rangs de patates?

(Consultation)

M. Brodeur: M. le Président, c'est parce que, par exemple, une remorque doit avoir une plaque, une immatriculation.

M. Ménard: Oui.

M. Brodeur: Et là on peut dire, par exemple, qu'un agriculteur qui voyage entre deux terres à plusieurs kilomètres de différence va faire circuler des machineries qui sont beaucoup plus imposantes qu'une petite remorque, un petit trailer...

M. Gobé: Une machine, là, d'après la loi.

M. Brodeur: ...une machine qui est plus imposante qu'un petit trailer et qui ne sera pas nécessairement immatriculée, là.

Le Président (M. Pinard): Comme l'exemple de votre moissonneuse-batteuse.

M. Brodeur: La moissonneuse-batteuse, elle doit être immatriculée. Elle a un moteur, elle, j'imagine.

M. Gobé: Elle a une plaque, la moissonneuse-batteuse, en général.

M. Ménard: Oui. Mais, à ce moment-là, son tracteur va l'être, immatriculé.

M. Brodeur: Le tracteur va l'être. Mais, par exemple, moi, je prends mon auto, si ma remorque n'est pas immatriculée, je vais me faire arrêter, mais, si je me promène avec une béleuse ou une semeuse, je ne ferai pas arrêter. Je peux comprendre, de façon pratique, qu'on ne demandera pas aux agriculteurs de mettre des plaques sur toutes les machines.

M. Ménard: Est-ce que c'est ce que vous proposez?

M. Brodeur: Non, pas du tout.

M. Ménard: Nous, non plus. Voilà.

M. Brodeur: C'est une observation. Donc, l'agriculteur, dans l'ensemble de ses machines agricoles ou de sa machinerie, peut avoir des remorques qui vont servir, par exemple, au transport de terre, de foin. Celles-là devront être immatriculées. Et il pourra se

promener, par exemple, avec une semeuse qui, elle, n'aura pas besoin d'être immatriculée.

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

M. Ménard: Oui. L'agriculteur va probablement utiliser dans sa machinerie des véhicules ou des moyens de... qui ont besoin d'immatriculation puis d'autres qui n'en ont pas besoin.

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a une norme qui a été établie, un grand principe pour établir ce qui avait besoin d'être immatriculé et ce qui n'avait pas besoin d'être immatriculé?

M. Ménard: Je n'en connais pas. Mais je pense qu'il ne faut pas surtaxer les agriculteurs, qui ont une fonction importante.

M. Brodeur: Non, non. Je comprends. Mais c'est quoi, la norme, c'est quoi, la ligne, là, qu'on...

M. Ménard: À partir du moment où il traîne...

(Consultation)

M. Ménard: ...règlement là-dessus. Mais, pour le moment, on change un mot qui est du mauvais français pour un mot qui est du bon français.

M. Brodeur: En tout cas, on en profite pour s'informer des us et coutumes, là.

M. Ménard: Ah! bien là c'est un sujet inépuisable.

M. Brodeur: Oui.

M. Ménard: C'est comme la terre qui produit, d'ailleurs.

M. Brodeur: Donc, est-ce que vous avez une liste disponible?

M. Ménard: Non. J'ai la même que vous.

M. Brodeur: Oui?

M. Ménard: Ce que je vous ai lu tout à l'heure, ce sont des...

Une voix: ...

M. Brodeur: Est-ce que c'est un vote, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Probablement, là.

M. Brodeur: J'ai cru comprendre que nous aurions un vote dans l'après-midi.

Une voix: ...

M. Ménard: Pardon?

Le Président (M. Pinard): Nous allons vérifier puis nous allons vous revenir là-dessus. Alors, nous en sommes toujours à l'article 3. Y a-t-il un autre point ou si l'article 3 est adopté?

M. Ménard: Adopté.

M. Brodeur: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): L'article 3 est donc adopté.

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Qu'est-ce qui se passe?

(Consultation)

M. Ménard: Ça veut dire quoi, ça?

Le Président (M. Pinard): Ça a lieu au salon bleu. Donc, nous, nous continuons notre travail et nous faisons une vérification avec le Secrétariat des commissions. Mais je crois qu'on se doit de continuer.

M. Brodeur: Êtes-vous certain, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Nous vérifions actuellement avec le Secrétariat des commissions.

M. Brodeur: Est-ce qu'on peut suspendre quelques instants pendant que vous allez vérifier?

M. Ménard: D'accord.

M. Brodeur: Vous savez qu'on est soucieux du respect du règlement, de ce côté-ci.

Le Président (M. Pinard): Vous savez que nous avons 59 articles au projet de loi, plus la série d'amendements.

M. Brodeur: Vous comprenez bien, M. le Président, que ce n'est pas une question du nombre d'articles, mais c'est le respect du règlement qui nous importe le plus dans ce cas-là.

Le Président (M. Pinard): Non, je sais. Mais, actuellement...

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): Ah bon! Alors, il y a eu suspension au salon bleu et on rappelle les députés, tout simplement.

M. Ménard: Ah bon!

Conditions attachées à l'immatriculation

Le Président (M. Pinard): Alors, nous en sommes à l'article 4 — l'article 3 étant adopté — l'article 4 que je lis comme suit: L'article 35 de ce Code est modifié par

l'insertion, dans la deuxième ligne du premier alinéa et après le mot «véhicule», de «, sauf dans les dix jours de l'immatriculation.».

Alors, M. le ministre, s'il vous plaît, vos commentaires.

M. Ménard: Alors, dans le cadre du commerce électronique, les commerçants de véhicules routiers auront ainsi la possibilité d'immatriculer au nom de la Société de l'assurance automobile du Québec un véhicule vendu à partir de leur établissement. Cependant, le certificat d'immatriculation qui accompagne la plaque sera délivré directement par la Société de l'assurance automobile du Québec dans les 10 jours de l'immatriculation. Afin de ne pas pénaliser l'acquéreur du véhicule, une exemption de la possession du certificat est proposée pour une période de 10 jours à compter de la date de l'immatriculation du véhicule.

M. Brodeur:une question pratique, là. Si on transforme ça dans la vie de tous les jours, là...

M. Ménard: Bien, c'est pour ça qu'on... Bien, en fait, l'article qui existe actuellement, on dit que «la personne qui conduit un véhicule routier ou qui en a la garde ou le contrôle doit avoir avec elle le certificat d'immatriculation du véhicule». Alors, elle ne peut pas l'avoir, puisque le certificat va être émis dans les 10 jours par la Société de l'assurance automobile du Québec. Alors...

M. Brodeur: Donc, il y a une exemption pour les 10 premiers jours.

M. Ménard: Pour les 10 premiers jours. C'est ça.

M. Brodeur: Est-ce que c'est ce qu'on appelle le transit, là, lorsqu'on achète un véhicule puis on peut coller un transit dans la fenêtre pendant 10 jours? Les 10 premiers jours, on...

M. Ménard: Non, non, justement, c'est que vous allez avoir votre plaque tout de suite. Le commerçant va vous remettre votre plaque tout de suite, il va vous remettre l'attestation et puis vous allez attendre, par la poste, dans les 10 jours, le certificat d'immatriculation. En attendant, c'est votre attestation qui va servir de certificat d'immatriculation. L'attestation...

M. Brodeur: Pouvez-vous nous donner un cas concret pour pouvoir imaginer la situation?

M. Ménard: Oui, oui. Vous achetez une voiture usagée chez un concessionnaire automobile. Alors, il va pouvoir vous l'immatriculer directement du garage qui vous le vend — bien, ceux qui seront acceptés par la Société de l'assurance automobile. Et la Société, elle, va vous envoyer, dans les 10 jours, le certificat d'immatriculation. Donc, pour vous permettre d'utiliser votre véhicule que vous venez d'acheter pendant les 10 jours, avec la plaque qui vient de vous être remise et qui sera votre plaque, vous aurez un certificat d'attestation du

marchand en attendant le certificat. L'avantage aussi maintenant, c'est que... Pourquoi vous aviez des transits avant? C'est que, quand la police voyait votre transit... Non. C'est que, quand la police...

Une voix: ...

M. Ménard: Oui, c'est que maintenant le marchand, il va faire ça par courrier électronique. Donc, immédiatement, la plaque qu'il va vous remettre va être entrée dans le Centre de renseignements policiers du Québec. Avant, on ne pouvait pas faire ça parce qu'il n'y avait pas de communication électronique comme ça, instantanée. Alors, on était obligé de donner un transit en attendant qu'on vous remette la plaque d'immatriculation ou que vous alliez la chercher, je pense, à ce moment-là, dans un bureau de la Société de l'assurance automobile.

Alors là c'est beaucoup plus commode pour tout le monde. Le marchand a des plaques, il vous en émet une avec un certificat d'attestation, mais, lui, il remplit la formule par courrier électronique avec la SAAQ. La SAAQ enregistre donc à votre nom immédiatement le véhicule que vous venez d'acheter ainsi que la plaque que vient de vous remettre le commerçant, et là, bien, 10 jours plus tard, vous recevez votre certificat d'immatriculation.

M. Brodeur: Donc, ça veut dire, avec cette loi-là, qu'à l'avenir les concessionnaires automobiles, par exemple, auront des plaques disponibles directement dans leur commerce, là.

M. Gobé: Comme avant. Avant, on avait ça.

M. Ménard: C'est ça. Non, c'est ceux qui auront signé un contrat avec la Société de l'assurance automobile. Parce qu'il faut aussi les relier électroniquement puis il faut s'assurer aussi d'un certain nombre de...

M. Brodeur: Donc, ce seront des mandataires. Il y aura combien de mandataires? Est-ce qu'on va augmenter le nombre des mandataires?

M. Gobé: C'est chaque garage qui sera accrédité.

M. Ménard: Bien, je pense que c'est le but, là.

M. Brodeur: Donc, normalement, un concessionnaire reconnu pourra, le cas échéant, être aussi nommé mandataire.

M. Ménard: C'est ça.

M. Brodeur: Donc, à l'avenir... Par exemple, ça s'adonne que j'ai acheté une automobile hier. Alors, je suis allé au Bureau des véhicules automobiles. Mais, à l'avenir, directement chez le concessionnaire automobile, ils installeront la plaque et enverront à la SAAQ les renseignements nécessaires, et nous recevrons, dans les 10 jours, les documents... les immatriculations afférentes à cette plaque-là.

M. Ménard: Le certificat d'immatriculation, c'est ça.

M. Brodeur: Et ça va être en vigueur à partir de quand, ça?

Une voix: ...

• (16 h 30) •

M. Ménard: C'est en projet-pilote la semaine prochaine pour tester, pour voir si ça va bien.

M. Brodeur: Il ne faut pas présumer que le projet de loi va être adopté, mais, s'il est adopté...

M. Ménard: Pardon?

Le Président (M. Pinard): Après la soumission du projet de loi.

M. Ménard: Ah bien, non. C'est-à-dire qu'il est prévu que ce serait en projet-pilote d'abord.

M. Brodeur: Le projet-pilote, savez-vous...

M. Ménard: Maintenant, ça ne veut pas dire qu'il va pouvoir consulter la banque. Il va simplement pouvoir inscrire.

M. Brodeur: O.K. Votre projet-pilote est...

M. Ménard: Vous devez connaître bien ça, je pense que les notaires sont encore mieux équipés que ça maintenant, hein? Les notaires sont très, très bien équipés maintenant.

M. Gobé: Il ne l'est plus, notaire.

M. Brodeur: Pratiquez-vous encore, M. le Président?

Le Président (M. Pinard): Non, mais j'ai toujours mon droit de pratique.

M. Brodeur: Oui? Ça fait longtemps que je n'ai pas payé ma cotisation. Mais ça, c'est autre chose.

M. Gobé: Tu repasses l'examen.

M. Brodeur: Mais, dans vos projets-pilotes, est-ce que vous avez présentement des endroits déterminés où ça va se produire? Si vous prévoyez déjà ça, mettre ça en branle dans une semaine d'ici, est-ce qu'il y aura des villes particulières, des endroits particuliers? Quel but vous visez pour ce projet-pilote-là?

Le Président (M. Pinard): ...un territoire précis?

M. Ménard: Non, je veux dire...

(Consultation)

M. Ménard: Je ne sais pas pourquoi, mais on commence par Shawinigan, puis ensuite Québec, puis ensuite... On veut y aller dans toute la province.

M. Gobé: C'est à cause de Jean Chrétien?

M. Ménard: Dans tout le Québec.

Le Président (M. Pinard): À cause de son député, mon cher.

M. Brodeur: Le député de Saint-Maurice. On pourrait suggérer Shefford.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Shefford.

M. Ménard: Il y a plein de beaux projets comme ça qu'on a en plan.

M. Brodeur: Oui?

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. M. le ministre, ça me rappelle que, jusqu'en 1982, je pense, c'était un peu comme ça. Les concessionnaires avaient des plaques, ils avaient des certificats d'immatriculation, ils les remplissaient et collectaient même l'argent, qui était renvoyé au ministère ou je ne sais trop quel organisme, à l'époque. Mais ça avait été changé en 1982 ou 1981 — c'est dans ces années-là — parce que ça avait créé un certain nombre d'irrégularités, un certain nombre de problèmes au niveau du contrôle, enfin. Est-ce qu'on tient compte de cette expérience passée ou on l'a oubliée complètement avant de repartir ça?

M. Ménard: Non, mais les systèmes informatiques de l'époque n'étaient pas ce qu'ils sont aujourd'hui. On pense maintenant qu'avec les systèmes informatiques qu'on a on peut le faire sans courir les risques qu'on avait courus à cette époque-là.

M. Gobé: C'est de l'achat en ligne, ça. Si je comprends bien, le concessionnaire n'est même pas un mandataire. Il vend, il donne un service, point à la ligne.

M. Ménard: Ah oui, il est mandataire, il va signer un contrat de...

M. Gobé: Il est mandataire quand même?

M. Ménard: ...mandataire de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Gobé: Ça va économiser combien à la Société, ça?

M. Ménard: Ah! je ne le sais pas. Mais le but de l'opération, c'est la satisfaction de la clientèle, c'est d'aider les gens... C'est beaucoup plus pratique pour le consommateur. Au lieu d'aller passer dans un bureau de la Société de l'assurance automobile, il va régler ça en achetant sa voiture et puis il va recevoir son certificat par la poste. De toute façon, on reçoit nos certificats par la poste, actuellement.

M. Gobé: Oui, oui. Mais c'est parce que, M. le ministre, actuellement, si vous achetez une voiture, pas de véhicule... une voiture neuve, usagée, je ne sais pas, mais probablement la même chose, le concessionnaire qui vous le vend, c'est un concessionnaire sérieux, normalement. Lorsque vous venez chercher la voiture, les plaques sont déjà sur la voiture. Il envoie un de ses coursiers le chercher et paie déjà pour vous. C'est un service qu'ils rendent déjà. Il va au bureau, il y a un guichet spécial dans le Bureau des véhicules automobiles pour les concessionnaires.

Par exemple, à Laval ou à... J'ai deux exemples que je peux vous donner. Laval, que vous connaissez bien, sur le boulevard Saint-Martin, près des Halles d'Anjou, au centre-est de Montréal, où, quand vous arrivez au Bureau des véhicules automobiles, c'est marqué «concessionnaires», il y a un guichet spécial. Les seules personnes, d'après moi, qui vont chercher leur plaque elles-mêmes sont celles qui font des transactions privées.

Disons que vous n'êtes plus ministre, vous me vendez votre voiture de ministre, je vais avec vous au Bureau des véhicules automobiles, ils calculent la taxe et ces choses-là. Même si vous vendez la voiture 10 000 \$, si sa valeur est 12 000 ou 13 000 selon la valeur estimée dans ce qu'ils appellent le *Red Book*, le livre rouge, là, ils vont dire: Bon, vous payez la taxe sur 12 000 \$, et puis ils vont donner... Ça, c'est entre particuliers. Mais, pour les concessionnaires, ça se fait déjà, sauf qu'ils n'ont pas les plaques chez eux, ils sont obligés d'envoyer un galopin — pas un galopin — un coursier qui le fait.

M. Brodeur: En fin de compte, on pourrait envoyer n'importe qui, là.

M. Gobé: C'est pour ça que je pose la question: Comment ça va sauver? Ça coûte-tu plus cher? Ça vaut... C'est-u nécessaire de faire ça? Est-ce que c'est les concessionnaires qui l'ont demandé?

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre.

M. Ménard: Ça va sauver de l'argent aux contribuables. Je suis convaincu que vous allez être pour ça. Actuellement, s'il va chez un concessionnaire qui ne peut pas lui donner une plaque, ça lui coûte 8 \$ de frais d'administration puis 6 \$ pour le transit, et puis ensuite il s'en va à la SAAQ avec ça. Donc, ça lui coûte 14 \$. S'il y a un concessionnaire qui peut le faire, il lui charge 20 \$ pour lui donner ce service-là. Alors, ça lui coûte 8 \$ en frais administratifs, 20 \$ pour les frais du concessionnaire, pour un total de 28 \$.

M. Gobé: Ah! D'accord.

M. Ménard: Avec la nouvelle formule, ça va toujours lui coûter 8 \$ en frais administratifs mais uniquement 5 \$ auprès du concessionnaire. Donc, ça va coûter 13 \$ moins cher qu'actuellement même quand le concessionnaire n'est pas équipé de plaques. Mais une chose est certaine, c'est qu'il faut que, pendant les 10 jours où vous attendez votre certificat, vous soyez en loi, alors d'où l'amendement qui est proposé ici.

M. Gobé: M. le ministre, dans un autre ordre d'idées — ça touche toujours les plaques — j'ai une question à vous poser. Les véhicules — moi, j'appelle ça des machines, plutôt — qui travaillent sur les pistes de ski, sont, me dit-on, obligés d'avoir une plaque d'immatriculation. Oui. Et l'Association des propriétaires de centres de ski du Québec a déjà demandé dans un rapport que l'on enlève ces obligations-là, arguant et à juste titre que leurs machines, et non pas leur machinerie, se promenaient uniquement sur les pistes et en bas des pistes et n'allaient jamais sur le réseau routier, et ils considèrent ça comme un irritant majeur.

Il y a ça — puis ce n'est peut-être pas votre ministère, mais j'en profite pour passer le message pareil — et aussi le fait qu'ils ne reçoivent pas, pour ces machines, la détaxe sur les carburants que reçoivent les producteurs agricoles, par exemple. Est-ce que c'est quelque chose qu'il vous intéresse de regarder? Et, particulièrement pour les plaques... La détaxe, je ne sais pas si c'est vous, c'est probablement le ministère du Revenu. Mais, en ce qui concerne les plaques, je crois qu'on pourrait profiter du projet de loi, vu que c'est une demande... J'ai le rapport de l'Association des propriétaires de centres de ski du Québec à mon bureau, je pourrais vous le faire quérir si vous le désiriez ou même vous pouvez prendre note puis, vu qu'on n'a pas fini le projet, peut-être de voir à...

Ces gens-là seraient très heureux, hein? Parce que, pour eux, c'est une charge importante. Et vous savez qu'ils ont un certain nombre de difficultés en termes de rentabilité, certaines années, parce que les saisons ne sont pas toujours bien bonnes. Mais ça, c'est pour la région de Montréal, ce n'est pas si mal, mais, pour les centres en régions périphériques comme le centre du Pin rouge, en Gaspésie, le centre de ski, eh bien, je peux vous dire qu'ils trouvent ça une charge supplémentaire qu'ils ne jugent pas nécessaire et pour laquelle ils pourraient bien se passer.

M. Ménard: Je peux bien l'envisager, mais vous savez que ces choses-là s'envisagent toujours avec le Conseil du trésor et que le président du Conseil du trésor nous dit toujours, quel qu'il soit, n'est-ce pas: Très bien, si je vous donne cet argent, dites-moi où je pourrais aller le chercher. Si vous voulez l'assumer à l'intérieur de votre budget...

M. Gobé: Non, mais, sérieusement, vous ne pensez pas que...

M. Ménard: Mais c'est vrai, écoutez.

M. Gobé: ...vous pourriez demander aux gens de votre ministère de vous pencher sur cette chose-là? Je suis certain même que l'ensemble de nos collègues députés qui ont des centres de ski dans leur circonscription, dans leur région, seraient prêts... Je ne vous dis pas de l'amener tout de suite; ça, je sais qu'on a un certain nombre d'étapes à faire, même si on a déjà changé les projets de loi avec certains de vos collègues, dans le temps, sans que ça monte plus haut. Mais il y a une incidence financière, vous avez raison, et un député ne peut pas proposer un amendement à une loi qui a une incidence financière. D'accord? Ça, c'est le règlement de

l'Assemblée, des commissions parlementaires et de l'Assemblée. Par contre, vous, comme ministre, vous pouvez très bien agir dans ce sens-là. Je crois que ça serait bien perçu par l'ensemble de l'industrie touristique du Québec, particulièrement de celle des centres de ski, puisque c'est eux qui sont touchés.

M. Ménard: Je suis entièrement d'accord avec la dernière partie de votre intervention. Je suis sûr que ça serait très bien perçu.

M. Gobé: Et à juste titre. Parce que, vous comprenez...

M. Ménard: Si nous abolissions l'impôt sur le revenu, ce serait très bien perçu aussi.

M. Gobé: Oui, mais, M. le ministre...

M. Brodeur: On devrait enlever ça.

M. Ménard: Oui, c'est ça. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Non, mais, M. le ministre, il y a deux poids deux mesures, voyez-vous? Regardez...

M. Ménard: Oui, c'est vrai, par les contribuables.

M. Gobé: On parle de chariots de remorquage à un essieu, véhicules utilisés exclusivement sur les pistes aménagées utilisées à des fins de compétition, de véhicules motorisés assujettis à la loi, des véhicules hors route auxquels s'applique la Loi sur les véhicules hors route. Ça, c'est un véhicule hors route, il n'est absolument pas sur la route, mais jamais, jamais, jamais.

M. Ménard: Non, non.

M. Gobé: Donc, normalement, il devrait s'appliquer. Et ce n'est peut-être même pas par la loi, mais ça serait par règlement que vous pourriez le changer, d'après moi.

M. Ménard: On est bien loin...

● (16 h 40) ●

M. Gobé: Je ne sais pas, madame la... C'est votre sous-ministre qui est à côté de vous, là? Peut-être qu'elle pourrait vous expliquer ça, là.

M. Ménard: On est bien loin de l'article 4 du projet de loi.

M. Gobé: Projet de loi ou règlement? Un règlement, vous pourriez le faire. Puis ça ne peut pas être des fortunes, là, probablement pas. Ce n'est pas ça qui va mettre le budget du Québec, d'après moi, dans la déche, là.

M. Ménard: Non, c'est l'accumulation.

M. Gobé: Non, je comprends. Mais c'est une justice, c'est une justice.

M. Ménard: Comme me disait une sous-ministre à l'époque, et je l'ai toujours retenu, il n'y a pas de petites économies, il n'y a que des économies qui s'additionnent. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Il y a des taxes qui s'additionnent aussi.

M. Gobé: Non, mais, M. le ministre, vous ne croyez pas...

M. Ménard: Exactement. Alors, si on se prive des revenus, je veux dire, c'est aller dans l'autre sens.

M. Gobé: Est-ce qu'on pourrait se mettre d'accord...

M. Ménard: Mais je pense bien que vous voyez tout de suite la différence qu'il y a entre des installations agricoles puis des installations pour le ski. Le ski, ça demeure un loisir, tandis que l'installation agricole, c'est essentiel, c'est une...

M. Gobé: Bien, les deux sont... M. le ministre, peut-être que, pour vous qui allez faire du ski, c'est un loisir, mais, pour l'exploitant...

M. Ménard: Pour les gens qui gagnent leur vie, je suis d'accord.

M. Gobé: ...pour lui, ce n'est pas un loisir, c'est une exploitation. Et je vous mentionnerai — et vous le savez certainement parce que vous devez écouter quand j'interviens en Chambre à l'occasion sur ces choses-là — je vous rappellerai que l'industrie touristique au Québec est la deuxième industrie créatrice d'emplois et plus particulièrement dans les régions, et que, pour créer un emploi dans le tourisme, ça coûte 100 000 \$ contre 1 million de dollars d'investissements — je parle d'investissements — contre 1 million de dollars dans les autres secteurs industriels en général. Et, à cause du fait que, comme vous dites, vous avez réagi comme un grand nombre de gens réagissent quelquefois en disant: Ah bien, c'est du loisir... Non, c'est de l'activité économique. Et on se doit de tout faire pour lui permettre seulement de prendre plus d'ampleur et de se développer.

Et, dans ce cas-là, en plus, c'est vraiment une injustice flagrante. Véhicule hors route, là, et une dameuse — tu sais, un truc qui dame la neige, là — ça n'a pas besoin d'avoir une plaque d'immatriculation, ça. Il ne dame pas le macadam sur le bord de la route, en bas de votre maison dans le nord, hein, M. le ministre — bien, si vous en avez une. Je fais une figure de style. Je ne dis pas que vous avez une maison dans le nord, hein, ou dans les Cantons-de-l'Est. Mais il ne fait pas ça puis il n'ira jamais sur la route. Puis, quand ils veulent le déplacer, ils le mettent sur une remorque pour aller d'une montagne à l'autre parce que ça ne roule pas sur la route, ces affaires-là.

Donc, c'est vraiment un véhicule hors route, ou c'est une machine de production, ou une machine de je

ne sais trop quoi, mais c'est une machine de production ou une machine... Ce n'est pas agricole, c'est évident, mais ça n'a pas un but de se promener, ce n'est pas le tourisme... La machine comme telle n'est pas pour le loisir. Le type qui se balade là-dedans, là — ce n'est pas un Jet ski ou une motoneige — lui, là, il est là-dedans pour damer la neige. Puis le gars qui l'a acheté, le propriétaire ou la société à qui appartient le centre de ski, eux, ce n'est pas pour faire plaisir à leurs employés qu'ils achètent ça, c'est pour mettre leur centre de ski skiable et sécuritaire, surtout sécuritaire, pour les gens.

Alors, moi, je pense qu'il y a deux poids et deux mesures. Et je ne sais trop pourquoi ça n'a pas été fait. Peut-être parce qu'on ne l'a jamais demandé. Peut-être qu'on ne l'a jamais demandé ou, quand on l'a demandé, on n'a pas pris la peine peut-être de le regarder. Puis ce n'est pas un reproche, hein? Ce n'est pas d'aujourd'hui. Ça date d'il y a très longtemps. Ça date du temps des premières pentes de ski du Québec. Ce n'est pas d'aujourd'hui. Ce n'est pas un reproche, à aucun gouvernement que ce soit. C'est une situation que l'on découvre aujourd'hui ou qu'on ne découvrira peut-être pas parce qu'on la savait peut-être, mais laquelle on n'avait pas pris conscience de l'injustice que ça a. Alors, vous parlez du loisir, eh bien, le type qui se promène avec son quad, là, son... — comment vous appelez ça? — sa moto hors route, eh bien, lui, il n'a pas de plaque.

M. Brodeur: Oui, oui, il en a une.

M. Gobé: Oui, il a une plaque maintenant, une petite, hein, c'est vrai. Bon. Lui, c'est du loisir.

M. Brodeur: Oui...

M. Gobé: Oui. Lui, c'est du loisir. Ma comparaison est un peu boiteuse.

M. Ménard: Ça dépend des endroits. Dans les villages autochtones, parfois, c'est un moyen de transport.

M. Gobé: Oui, c'est un moyen de transport.

M. Ménard: J'y suis allé.

M. Gobé: On pourrait-u convenir, M. le ministre... Parce que je sais que vous ne réglerez pas ça maintenant. Peut-être que vous pourriez nous dire, si vous le voulez, que vous allez vous pencher là-dessus et voir avec vos fonctionnaires s'il n'y a pas moyen de répondre à la demande de l'Association des propriétaires de centres de ski du Québec, qui est une grande industrie puis qui en arrache un peu, particulièrement dans les régions. Je vous parle de la Gaspésie, le Pin rouge, mais il y en a d'autres dans différentes autres régions qui doivent supporter des coûts qui me semblent injustifiés.

Comme je dis, certains de vos collègues, s'ils vont dans les centres de ski, ils vont se le faire dire par leurs... ils vont se le faire demander — pas se le faire dire — ils vont se faire faire la même représentation que j'ai eue par leurs propriétaires parce qu'ils préparent une campagne justement pour sensibiliser le gouvernement à un certain nombre d'aspects qui les pénalisent comme

l'annonce des taxes du carburant, hein? Cette dameuse, là, qui fonctionne sur la piste, bien, ils paient le carburant le même prix que pour se promener sur la route alors qu'un gars qui laboure son champ pour faire des fraises puis pour que les gens viennent y cueillir des fraises à l'autocueillette, eh bien, lui, il détaxe. Cueillir des fraises, ça peut aussi être un loisir, dans ce cas-là. Moi, j'y vais avec mes enfants, ma femme, on s'amuse un petit peu. On ne va pas là pour économiser deux sous, là...

Des voix: ...

M. Gobé: Comment?

Le Président (M. Pinard): Moi, je m'amuse comme...

M. Gobé: Oui. On ne va pas là pour économiser deux sous, là. On va là parce qu'on veut... Les enfants cueillent les fraises, on s'amuse, c'est une journée champêtre, bon, c'est agréable. Donc, c'est du loisir. Et le type, il a son tracteur détaxé, lui, pas forcément immatriculé... Oui, immatriculé peut-être.

M. Brodeur: Oui, il est immatriculé.

M. Gobé: Lui, il est immatriculé. Mais son essence...

M. Ménard: Bien, pour le moment, je songe plutôt au sujet de l'article 4.

M. Gobé: Mais ça s'embarque dans l'article 4? Ça embarque là-dedans.

M. Ménard: Bien non.

M. Gobé: On parle de chariot, de remorquage à essieux.

M. Ménard: Je pense qu'on est bien loin de l'article 4.

M. Gobé: Trotinette motorisée, c'est du loisir, ça.

M. Ménard: Non, je n'ai rien à dire sur la trotinette motorisée.

M. Gobé: Non, mais ça... Mais c'est important. Je suis sérieux quand de vous dis ça. Il serait important que vous vous penchiez...

M. Ménard: Ah! Vous avez l'air très sérieux, je suis convaincu.

M. Gobé: ...sur cette problématique-là.

M. Ménard: Oui, oui, chaque fois qu'on touche à...

M. Gobé: Il va me faire plaisir d'envoyer le transcript de ce qu'on vient de dire à l'Association des propriétaires de ski pour leur montrer votre bonne volonté dans ce dossier, soyez-en assuré.

M. Ménard: Moi, lorsqu'il s'agit d'augmenter les taxes, j'ai toujours une hésitation puis lorsqu'il s'agit de priver l'État d'un revenu aussi. Alors, il faut discuter ça à part.

M. Gobé: Oui, oui. Mais, lorsque le revenu est injustifié, qu'il n'est pas juste...

M. Ménard: Justement.

M. Gobé: Vous pouvez être un homme de justice aussi.

Le Président (M. Pinard): Alors, je pense que... Oui?

M. Gobé: Je ne peux pas l'amender, je n'ai pas le droit. Je ne peux pas faire un amendement à incidence financière.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Pour revenir justement à ces nouveaux mandataires qui seront mis en place, est-ce que la nomination de ces mandataires fera en sorte qu'il y aura des congédiements, par exemple, à la Société de l'assurance automobile du Québec, principalement dans les bureaux régionaux, des BVA régionaux?

M. Ménard: Je ne crois pas. Je ne crois pas. Le but de ceci est vraiment le service à la clientèle qui va être amélioré. Mais, de toute façon, il y a de l'attrition qui se fait, hein, régulièrement, puis ça change continuellement dans un organisme comme la Société de l'assurance automobile du Québec. Il y a beaucoup de tâches qui se modifient au cours des âges, dépendant de... C'est sûr qu'on peut dire qu'à long terme ça va augmenter l'efficacité, donc on va avoir besoin de moins de monde, mais ça ne veut pas dire qu'on va mettre du monde à la porte.

M. Brodeur: Non. Donc, on peut penser qu'il y aura moins de personnes, par exemple, dans les bureaux régionaux, comme chez moi, à Granby. On peut penser que, peut-être, éventuellement, à cause de cette mesure-là, il y aura peut-être un employé de moins, pour rationalisation. Sans mises à pied mais par attrition, on pensera peut-être à avoir une personne de moins dans le bureau, par exemple, qui en compte peut-être une vingtaine de personnes.

M. Ménard: Vous pouvez toujours penser ce qui vous vient à l'esprit. Ce n'est pas...

M. Brodeur: Ah bien, ça, oui! Je vous remercie. Ha, ha, ha!

M. Ménard: Mais ce n'est pas le but de l'opération. Le but de l'opération, c'est d'augmenter le service à la clientèle, et, d'ailleurs, peut-être aussi, d'être plus efficaces.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Deuxième chose, M. le Président, j'ai eu l'occasion, il y a plusieurs années, avec un citoyen de mon comté, d'aller faire un tour au cabinet du ministre des Transports, à l'époque, M. Brassard. Et cette personne-là avait comme projet de fabriquer des plaques personnalisées, par exemple — on le voit ailleurs en Amérique — la plaque, par exemple, qui serait peut-être «Saint-Maurice» ou quelque chose du genre, donc plus personnalisée à la personne. On voit ça en Ontario, on voit ça partout au États-Unis, où souvent on utilise le nom de la personne même sur la plaque automobile. Il avait déposé un projet à cet effet-là auprès du cabinet du ministre. On parle des années 1996 ou 1997, au moment où M. Brassard était là. Est-ce que cette idée-là pourrait peut-être refaire surface et faire en sorte que le Québec s'harmonise avec les autres provinces, les autres États américains, par exemple, où, avec un léger supplément payable par l'automobiliste, on pourrait immatriculer d'une façon personnalisée chacune des automobiles?

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

M. Ménard: Encore là, on est loin du sujet qu'on est en train de traiter. Vous seriez peut-être mieux de réserver ce genre de remarque quand il est tard le soir et qu'on est sûrs qu'on n'est pas écoutés.

M. Brodeur: Demain, à la période de questions?

M. Ménard: Je voudrais, au contraire... Parce que je trouve toujours que le travail le plus utile en législation se fait dans les commissions parlementaires.

M. Brodeur: Après 11 heures.

M. Ménard: Effectivement, il se fait du travail utile. Non, après 9 heures, c'est à peu près aussi utile que chez les gens qui en sont à leur quinzième heure de travail par jour.

M. Brodeur: Là, on parle de plaque.

● (16 h 50) ●

M. Ménard: Mais il s'agit d'amender notre loi pour que les personnes qui vont bénéficier du nouveau service puissent être en loi dans les 10 jours où elles attendent leur certificat d'immatriculation après avoir payé leur immatriculation à la personne de qui elles ont acheté leur automobile mais laquelle leur a remis une attestation. C'est ça dont on discute. Ça ne soulève pas beaucoup de controverse, je vois, par la variété des sujets. Et puis-je vous suggérer que nous fassions du travail sérieux? Parce que, à faire ça, à un moment donné, on va débouler d'article en article puis on n'accordera pas à certains articles l'attention qu'ils mériteraient.

M. Brodeur: Alors, nous allons accorder, M. le ministre, toute l'attention qu'il se doit au projet de loi. D'ailleurs, je pense que, selon le règlement, on est censé terminer la session le 21 juin?

M. Ménard: Mais l'attention est une denrée qui n'est pas inépuisable. Alors, il faudrait que...

M. Brodeur: L'intention?

M. Ménard: L'attention.

M. Brodeur: L'attention.

Le Président (M. Pinard): Alors, si vous permettez.

M. Ménard: Alors, il faudrait peut-être...

Le Président (M. Pinard): Je vous remercie, M. le ministre. Est-ce que vous avez d'autres questions à poser sur l'article 4?

M. Brodeur: Bien là je pense qu'on ne veut pas répondre à cette question-là.

M. Gobé: Non. Moi, je pense que, M. le Président, M. le ministre... Je crois que la question de mon collègue était pertinente dans le sens qu'on parle d'émission de plaques. Bon. Il avait un dossier qu'il avait amené au ministère, qui n'a jamais trouvé réponse. Vous n'étiez pas là, vous. Il profitait de l'occasion unique que nous avons de vous avoir en face de nous et de vous voir dans de bonnes dispositions, contrairement à certains ministres des Transports que nous avons eus dans le temps où c'était assez compliqué ou assez ardu. Alors, pour essayer de faire valoir le cas de son commettant, on ne doit jamais regretter qu'un député, surtout lorsqu'il n'est pas dans le parti ministériel, profite de l'occasion unique d'avoir un ministre accessible pour essayer de faire avancer des dossiers pour lesquels il n'a pas eu l'écoulement jusqu'à maintenant. Alors, je crois qu'il a été sérieux en faisant ça. Maintenant, on pourra en reparler plus tard, vous avez raison, en effet...

M. Brodeur: Je vais référer mon commettant au nouveau ministre.

M. Ménard: Si vous en abusez, n'est-ce pas, vous allez peut-être perdre l'opportunité qui se présente à vous.

M. Gobé: Il ne faut pas en abuser, c'est ça, voilà. Alors, moi, je serais prêt à adopter le... À moins que mon collègue n'ait d'autres questions, je serais prêt à adopter...

M. Brodeur: Non, non. Moi, je suis prêt...

M. Gobé: ...bien sûr, cet article-là.

Dispositions pénales

Le Président (M. Pinard): L'article 4 est donc adopté. L'article 5.

5. L'article 51 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la deuxième ligne et après le mot «articles», de «11.1». M. le ministre.

M. Ménard: Alors, c'est évidemment pour aller en concordance avec l'article que nous venons d'adopter, puisque nous venons donc de créer un article 11.1.

M. Gobé: Que dit l'article 27, le premier alinéa, M. le ministre?

M. Ménard: L'article quoi?

M. Gobé: «Quiconque contrevient au premier alinéa de l'article 27 ou à l'un des articles 28 ou 40 à 46 commet une infraction, est passible d'une amende de 60 \$ à 100 \$.» Quels sont ces... Premier alinéa.

M. Ménard: Article 27?

M. Gobé: 27, oui, c'est ça. Juste pour savoir sur quoi on vote.

M. Brodeur: Oui. Oui.

M. Ménard: Alors, l'article 27 du Code de la sécurité routière se lit ainsi:

«27. La personne au nom de laquelle l'immatriculation d'un véhicule routier a été effectuée par la Société doit signer son certificat d'immatriculation dès qu'elle le reçoit.»

M. Gobé: O.K. D'accord.

M. Ménard: «Ce certificat doit porter la marque d'identification de la Société ou la signature d'une personne autorisée par celle-ci.»

M. Gobé: 28, 40, 46, c'est-u de même mouture, ou quoi? Donc, si quelqu'un ne signe pas son... Pendant que vous cherchez, là, si quelqu'un ne signe pas, là, son certificat d'immatriculation, il peut avoir 100 \$ d'amende.

M. Ménard: Oui.

M. Gobé: D'accord. C'est 40 et 46. 28, ou 40 et 46.

M. Ménard: Vous voulez savoir aussi...

M. Gobé: Bien, parce que, M. le ministre, c'est vrai qu'on devrait l'avoir nous aussi, remarquez bien, là.

M. Ménard: Bien oui, vous avez le Code de la sécurité routière. Vous n'en avez pas?

M. Gobé: Oui, mais vu que vous l'avez puis vous êtes assez rapide pour nous le dire, ça va simplifier.

M. Brodeur: Vous êtes une personne-ressource.

M. Ménard: Je pensais que vous auriez fait ça dans votre préparation.

M. Gobé: Mais, comme vous savez, on a un travail assez ardu actuellement, toutes sortes de commissions parlementaires.

M. Ménard: On a cherché justement à vous donner des briefings, au moins ça fait trois semaines, hein?

M. Brodeur: Oui...

M. Ménard: On cherche à vous donner...

M. Gobé: Ah, je n'ai pas été contacté par votre bureau, M. le ministre.

M. Brodeur: J'ai été contacté, moi.

M. Ménard: Non, parce que vous n'êtes pas membre de la commission.

M. Brodeur: J'ai été contacté.

M. Gobé: Oui, je suis membre de la commission.

M. Ménard: Ah oui?

M. Brodeur: Moi, je ne suis pas membre.

M. Gobé: Puis, en plus, je suis coporte-parole avec mon collègue pour le transport métropolitain.

M. Ménard: On a contacté le critique officiel.

M. Gobé: Ça nous aurait fait plaisir.

M. Brodeur: Oui, c'est malheureusement qu'il n'est pas membre de la commission.

M. Gobé: Ça nous aurait fait plaisir d'y aller, M. le ministre.

M. Ménard: Alors: «La personne au nom de laquelle l'immatriculation d'un véhicule routier a été effectuée par la Société doit informer celle-ci, lors du paiement des sommes prévues à l'article 31.1, de tout changement concernant les renseignements prévus par règlement qui composent l'immatriculation ou qui apparaissent sur le certificat d'immatriculation, la plaque d'immatriculation ou les vignettes.

«Elle doit également, tant que l'immatriculation subsiste, informer la Société de tels changements dans les 30 jours qui suivent le changement.»

M. Gobé: O.K. Correct.

M. Ménard: Alors, vous voyez, ça concerne tous les changements qui peuvent être apportés.

M. Gobé: Oui, oui. Quelqu'un qui ne respecte pas les critères et les normes qui sont...

M. Ménard: Je suis sûr que vous n'êtes pas contre ça, puisque vous êtes toujours pour la vertu et contre le vice.

Le Président (M. Pinard): C'est une obligation.

M. Gobé: Alors, moi, je... Je pense que mon collègue a peut-être des questions. Moi, j'ai fait le tour, et ça me va.

M. Brodeur: Ah bien, moi, je suis également pour la vertu, M. le ministre.

Le Président (M. Pinard): Donc, à ce moment-là, l'article 5 est donc adopté?

M. Gobé: On économise votre patience.

M. Brodeur: Oui. Oui.

Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers

Dispositions particulières au permis d'apprenti-conducteur, au permis probatoire et au permis de conduire

Le Président (M. Pinard): Alors, merci. L'article 5, adopté.

L'article 6: L'article 76 de ce Code, modifié par l'article 3 du chapitre 29 des lois de 2001, est de nouveau modifié par l'insertion, dans la troisième ligne du premier alinéa et après le mot «infraction», du mot «visée».

Vos commentaires, M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Ménard: C'est une modification qui apporte une précision au texte de l'article 76. Elle permet une référence à toutes les infractions décrites à l'article 180 plutôt qu'une référence globale à l'article lui-même.

M. Gobé: 180, c'est les suspensions de permis de conduire, c'est la conduite en état d'ivresse, ça?

M. Ménard: Oui. Encore là, il faut...

M. Gobé: Il y en a plusieurs autres, hein, que je n'ai plus dans ma tête.

M. Ménard: Je crois que c'est du bon français.

M. Gobé: Oui, «visée», c'est bien, ça, «infraction visée à l'article...»

M. Ménard: Alors, ça se lit ainsi d'ailleurs:

«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:

«1° les articles 220, 221 ou 236;

«2° le sous-paragraphe a du paragraphe 1, les paragraphes 3 ou 4 de l'article 249 ou l'article 249.1;

«3° le paragraphe 1 de l'article 252;

«4° l'article 253, le paragraphe 5 de l'article 254 ou les paragraphes 2 ou 3 de l'article 255.

«Le juge qui prononce la déclaration de culpabilité doit ordonner la confiscation des permis visés au premier alinéa pour qu'ils soient remis à la Société.

«Lorsque la personne n'est pas titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur, d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire, son droit de l'obtenir est suspendu.»

M. Gobé: Pendant combien de temps? Est-ce que c'est déterminé statutairement?

M. Ménard: C'est parce que... Oui, c'était vraiment une erreur de français. Honnêtement, je m'en aperçois maintenant. Parce qu'on disait «une infraction à l'article 180», c'est comme si on enfreignait l'article 180, alors que vraiment ce que l'on visait, c'était une infraction visée à l'article 180, puisque l'article 180 ne crée pas d'infraction.

M. Gobé: Il décrit.

M. Ménard: Bien, il ne crée pas d'infraction.

M. Brodeur: Oui. Oui.

M. Gobé: Non. Il catégorise.

M. Ménard: Non!

M. Gobé: Même pas?

M. Ménard: Il ne crée pas d'infraction. Il donne la sanction.

M. Gobé: Non. «Une infraction visée à l'article 180».

M. Ménard: La sanction à la contravention de plusieurs articles.

M. Gobé: Ah! L'aboutissement.

M. Ménard: Non, c'était, d'ailleurs... Non, c'était une erreur, mais je ne pense pas que ça a induit beaucoup de juges en erreur. Mais, chose certaine, sur le plan de la rigueur intellectuelle, cet ajout est essentiel. C'est pourquoi je suis certain que vous allez, en tout cas, l'approuver avec enthousiasme, connaissant votre souci pour le bon français.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que ça vous convient, M. le député de Shefford?

M. Brodeur: Oui, je déborde d'enthousiasme, en effet, M. le Président.

M. Gobé: Non, mais je crois qu'il faut quand même... Il faut remarquer la volonté de M. le ministre de faire en sorte d'améliorer l'écriture des projets de loi. Et, moi, j'ai souvent dénoncé ça, là, dans beaucoup, beaucoup de commissions, depuis 17 ans, des fois en faisant en sorte de passer pour une espèce d'empêcheur de tourner en rond. Et je crois que c'est bien, on se doit de collaborer avec lui dans cette direction-là.

M. Brodeur: Oui, une autre motion de félicitations.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le député de LaFontaine. Donc, l'article 6...

M. Gobé: Non, non, ça, ça va être plus tard.

M. Brodeur: La motion de félicitations?

M. Gobé: Quand il aura enlevé les plaques aux compagnies de... aux machines de damage sur les pistes de ski.

M. Brodeur: Ces motions-là, il faut les faire avant.

M. Ménard: Modérez vos transports.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Ménard: L'article 6. Bon.

M. Brodeur: Avec enthousiasme.

Le Président (M. Pinard): Adopté. L'article 7: L'article 76.1 de ce Code, modifié par l'article 4 du chapitre 29 des lois de 2001, est de nouveau modifié:

1° par le remplacement, dans les troisième, quatrième et cinquième lignes du premier alinéa, de «la personne s'est vu imposer respectivement une période d'attente d'un, de trois ou de cinq ans en vertu du premier alinéa de l'article 76» par «, au cours des dix années précédant la révocation ou la suspension, la personne s'est vu imposer respectivement aucune, une seule ou plus d'une révocation ou suspension en vertu du paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 180»;

2° par la suppression, dans la troisième ligne du cinquième alinéa, du mot «probatoire».

● (17 heures) ●

Alors, vos commentaires, M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Ménard: En fait, une personne qui est condamnée en vertu de du Code criminel pour une infraction reliée à l'alcool et qui obtient un permis à la suite d'une évaluation complète qui démontre que son rapport à l'alcool ou aux drogues ne compromet pas la conduite sécuritaire d'un véhicule ne pourra conduire qu'un véhicule muni d'un antidémarrreur avec éthylomètre. Cette restriction s'applique durant une période d'un, de deux ou de trois ans selon que la personne s'est vu imposer respectivement aucune, une seule ou plus d'une révocation de permis fondée sur une condamnation pour une infraction reliée à l'alcool. Dans un langage plus juridique mais plus connu, il s'agit de savoir s'il s'agit d'une première récidive, d'une deuxième ou d'une troisième récidive. Bon.

Le changement apporté par l'article 7 du projet de loi concerne le critère pour calculer le nombre d'années durant lesquelles le véhicule devra être muni d'un antidémarrreur éthylométrique, donc un antidémarrreur qui mesure si vous avez de l'alcool dans l'haleine. Mais le critère inscrit dans l'article 76.1 actuel demande de considérer toutes les révocations fondées sur une condamnation au Code criminel reliée à la conduite automobile, peu importe si l'alcool est en cause, alors que ce que propose l'article 7, c'est de ne retenir que les infractions reliées à l'alcool, puisque

l'antidémarrreur éthylométrique ne peut identifier les problèmes de comportement reliés à la consommation d'alcool.

Parce que vous comprenez que les infractions qui sont visées par le Code criminel, de ce type, c'est l'usage de l'alcool, ou d'une drogue, ou des deux, et la jurisprudence a même étendu à l'effet combiné de la fatigue ou de l'usage de l'alcool et d'une drogue. Donc, ici, bien, puisqu'il s'agit de mesurer le niveau d'alcool, il va de soi que c'est plus logique de le restreindre aux infractions pour lesquelles... La suspension a été occasionnée par une infraction en ayant dans son sang trop d'alcool. Mais c'est dit dans des termes bien difficiles, hein?

M. Brodeur: ...j'ai bien compris, là, mais il faut porter une attention particulière.

M. Gobé: Oui. C'est en jargon un peu, là.

Le Président (M. Pinard): Puis-je me permettre...

M. Ménard: Bien, d'abord, vous connaissez la première... Le premier critère, c'est qu'on va examiner seulement que les 10 années qui précèdent puis ensuite on va examiner...

Une voix: ...

M. Ménard: Oui, ça, c'est... Ensuite, on va examiner si c'est la première fois ou si c'est une première ou deuxième récidive. Et puis ensuite le quatrième article de l'alinéa 180, que je vous ai lu tout à l'heure mais que je vous rappelle, ce sont: l'article 253, le paragraphe 5 de l'article 254 et le paragraphe 2 ou 3 de l'article 255. Ça, évidemment, si je vais à 255, je vais frapper quelque chose...

M. Gobé: C'est quand même assez clair.

M. Ménard: Je vais frapper l'alcool.

M. Gobé: Ce n'est pas illisible.

M. Ménard: Mais pourquoi on ne le dit que c'est les articles du Code criminel? Ah oui, oui. O.K. C'est ça que je cherchais. Bon. O.K. Évidemment, ça réfère aux infractions au Code criminel, l'article 180 réfère... Tous les numéros d'articles qui y sont donnés sont des infractions au Code criminel.

M. Brodeur: Donc, si on résume la situation simplement, une première offense, c'est un an d'antidémarrreur; une deuxième, c'est trois ans; puis une troisième et plus, c'est cinq ans.

M. Ménard: Oui, avec... C'est parce qu'il y a d'autres conditions, là, qui sont...

M. Brodeur: Oui, à part...

M. Gobé: Cinq ans d'appareil dans la voiture? C'est ça?

M. Ménard: Parce que ce n'est pas...

M. Gobé: Il n'y a pas juste ça.

Une voix: ...

M. Ménard: Oui, mais il faut remplir les autres conditions pour être éligible à l'antidémarrreur. Comme vous savez... Bon, il y en a un certain nombre, là, qui...

Le Président (M. Pinard): Ça va?

M. Ménard: Je pourrais les réciter, mais...

M. Brodeur: J'ai une petite question...

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

M. Brodeur: ...concernant les antidémarrreurs. Pour l'installation d'un antidémarrreur, ça prend absolument un jugement, à ma connaissance, de culpabilité, là, avant d'installer un antidémarrreur. Parce que j'ai eu un cas — on fait tout le temps référence à des cas de comté — où un type voulait se faire installer un antidémarrreur sans avoir enfreint aucune loi, et on lui a refusé l'installation de cet antidémarrreur-là, prétextant qu'il fallait absolument un jugement.

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

M. Ménard: Bien oui, l'État ne se mêlera pas d'installer des antidémarrreurs.

M. Brodeur: Non, mais là, lui, il voulait le faire installer à ses frais, là, et on a refusé l'installation.

M. Ménard: Mais par qui?

M. Brodeur: Le magasin, là, Lebeau ou...

M. Ménard: Ah bon, peut-être...

Une voix: ...

M. Ménard: Bien, c'est probablement pour celui... Mais, moi, je ne vois pas ce qui l'empêcherait.

M. Brodeur: Prétextant qu'il fallait absolument un jugement.

(Consultation)

M. Ménard: Moi, je ne vois pas d'obstacle légal à ce qu'il le fasse, sauf que, comme ce programme est un programme étatique qui est bien balisé, ce n'est pas n'importe qui qui peut installer des... On ne se fie pas à n'importe qui pour installer des éthylomètres à la suite d'une ordonnance de la cour. Alors donc, on signe des contrats avec certaines personnes. Ces personnes-là se sont peut-être senties liées par le contrat qu'elles avaient signé avec la SAAQ et ne désiraient pas faire commerce en dehors de cela.

M. Gobé: ...exclusivité.

Le Président (M. Pinard): Pardon?

M. Gobé: Elles doivent avoir une exclusivité de...

M. Brodeur: On peut peut-être suspendre quelques instants si le ministre a un message urgent.

M. Ménard: Non, ce n'est pas urgent, je les reçois comme ça. C'est merveilleux, j'ai déjà reçu «cocus annulé». C'est rassurant.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Vous n'êtes vraiment pas nombreux à votre caucus, ça manque de «s». Ha, ha, ha!

M. Ménard: Non, il avait plutôt oublié le «a-u».

M. Gobé: Vous allez appeler votre femme...

M. Brodeur: Comment ça!

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, comme nous sommes enregistrés, nous allons poursuivre. Est-ce que l'article 7 est adopté?

M. Brodeur: Moi, je voudrais terminer, parce que dans le même cas de comté...

Le Président (M. Pinard): Bon, alors, toujours avec le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, un attaché politique s'est informé auprès d'un fonctionnaire de la Société de l'assurance automobile du Québec qui a donné raison justement à l'installateur. J'imagine qu'on s'est basé sur une règle quelconque ou sur un contrat quelconque. Ou je ne sais pas sur quoi, sur quel règlement, sur quelle loi qu'on s'est basé pour donner cette information-là à un attaché politique à mon bureau donnant raison à la compagnie de ne pas vouloir installer l'antidémarrreur.

M. Ménard: On ne peut pas donner d'opinion légale là-dedans, mais je comprends que... Parce que aussi peut-être que le fournisseur n'avait pas consulté son avocat non plus. Mais le programme de l'éthylomètre est un programme gouvernemental. Alors, c'est sûr que, comme c'est pour exécuter des ordonnances de la cour, bien, on veut l'encadrer comme il faut pour s'assurer que le fournisseur qui va le donner s'engage à un certain nombre de choses, s'engage à poser un type d'éthylomètre qui est fonctionnel et puis... Bon, en tout cas, il y a d'autres exigences aussi. Alors, la personne s'est vraiment sentie liée par ça et ne devant pas le faire... Mais je ne vois rien qui empêcherait, dans notre droit, une personne qui voudrait se faire installer un éthylomètre quelque part...

M. Gobé: ...s'il veut.

M. Ménard: Bien oui. Il peut en faire installer pour sa femme puis...

M. Brodeur: Je pense que vous avez des gens qui veulent vous donner des informations...

M. Gobé: C'est ça que j'allais dire.

Une voix: ...

M. Ménard: Il y a toutes sortes de bonnes raisons pour lesquelles les gens auraient refusé, mais, je veux dire, légalement, ce n'est pas... Parce que, évidemment, n'oubliez pas que, dans le programme, il est censé... à intervalles réguliers, au hasard, la machine lui demande, pendant qu'il est en train de conduire, d'arrêter sur le long de la route et de s'administrer le test.
● (17 h 10) ●

Une voix: ...

M. Ménard: Certainement. Et là, s'il ne respecte pas le test, c'est le feu d'artifice. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: ...

M. Ménard: Non, le klaxon part, les lumières allument, flashent de façon à avertir un policier, hein? Alors là vous déclenchez un processus de... Vous dérangez les agents de la paix dans l'exercice de leurs fonctions, bon, alors...

M. Brodeur: ...pour protéger la sécurité de tout le monde, donc ce serait utile que tout le monde en ait un.

M. Ménard: Non.

M. Gobé: Mais il peut peut-être y avoir deux catégories, M. le ministre: la catégorie officielle, celle qui est reconnue, agréée par le ministère...

M. Ménard: Exactement. C'est pour ça que je pense qu'au fond ils pourraient. Mais en tout cas...

M. Gobé: ...et une autre qu'on peut acheter, faire poser à Plattsburgh ou je ne sais trop où, hein, ou dans la réserve indienne, de l'autre côté, qui, eux...

M. Ménard: En tout cas, on voit qu'un texte de loi qui est particulièrement difficile à comprendre alimente votre imagination et votre mémoire de façon remarquable.

M. Gobé: Mais, moi, je n'ai plus de questions là-dessus, je pense que...

M. Brodeur: Bon, moi, je vais y penser, là. Non, ça va.

M. Gobé: On va le laisser y penser...

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 7 est donc adopté? Adopté. Ce qui m'amène à vous proposer un amendement qui est l'article 7.1, qui serait le suivant:

Insérer, après l'article 7, le suivant:

7.1. L'article 81 de ce Code est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 3°, des mots «d'après

l'avis d'un membre du Comité consultatif sur la santé des conducteurs» par les mots «d'après l'avis d'un professionnel de la santé ou d'un autre professionnel que la Société peut désigner nommément».

Alors, M. le ministre, le commentaire, s'il vous plaît.

M. Ménard: Bon. Vous voyez, on s'est aperçu que ce genre d'avis, on en avait besoin sur des choses très pointues, alors que le conseil n'avait pas nécessairement la compétence pointue dont on avait besoin. Alors, il est préférable de demander l'avis à un professionnel de la santé ou à un professionnel qui a l'expérience nécessaire pour répondre adéquatement à l'avis qu'on lui demande et qui connaît bien la matière.

Alors, on s'est aperçu qu'à l'usage on ne l'avait pas utilisé beaucoup, ce conseil professionnel, que même que, dans le rapport Facal, avec lequel, je suis certain, le député de Shefford doit être non seulement familier, mais en grand accord, un comité, n'est-ce pas, qui cherchait à éliminer de nos lois tous les organismes inutiles, la réglementation inutile... recommandait l'abolition de ce Comité justement pour le remplacer par un texte semblable qui nous amène à consulter le professionnel compétent lorsqu'on en a besoin plutôt qu'un conseil dont on ne peut pas dire, prévoir d'avance toutes les compétences dont il aurait besoin. Alors, entre autres, je ne sais pas si ce conseil, le dernier qui a été nommé avait une compétence dans les véhicules, dans les bicyclettes assistées de moteurs électriques.

M. Brodeur: On pourrait le faire comparaître en commission.

M. Gobé: Encore faudrait-il qu'il les essaie avant.

Le Président (M. Pinard): Ça va? Alors, l'article 7.1, l'amendement est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté, merci.

M. Ménard: Non. Vous êtes cohérents dans votre philosophie politique.

M. Brodeur: Oui? Dans quel sens, M. le ministre?

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article... Nous en sommes maintenant...

M. Ménard: ...prévisible. Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Donc, nous en sommes maintenant à l'article 8: L'article 90.1 de ce Code est abrogé.

Alors, j' imagine que les explications ne seront pas tellement longues, M. le ministre.

M. Ménard: Ha, ha, ha! C'est qu'il n'a jamais été mis en vigueur.

M. Brodeur: Ah! Pourquoi?

M. Ménard: Probablement parce qu'on n'en avait pas eu besoin.

M. Gobé: Parce qu'il devait y avoir une nouvelle entente.

M. Brodeur: Et pourquoi vous n'en avez pas eu besoin?

M. Ménard: Pardon?

M. Gobé: Ils ont une nouvelle entente. C'est ça?

M. Ménard: C'est que l'article 90.1 avait pour but de faire une concordance avec une règle de délivrance d'un permis de conduire édictée à l'article 75 du Code. L'effet de l'article 75 est de permettre le renouvellement d'un permis sans devoir subir des examens de compétence si moins de trois ans se sont écoulés depuis son expiration.

M. Gobé: Avec l'ajout de l'article 91.4 qui s'en vient...

M. Ménard: Alors, par concordance, l'article 90.1 aurait autorisé la délivrance d'un permis de conduire à une personne qui fait la preuve qu'elle était titulaire d'un permis des États-Unis ou du Canada il y a moins de trois ans et qui ne fait pas l'objet d'une interdiction de conduire ou d'une sanction...

M. Brodeur: Adopté.

M. Gobé: Adopté.

M. Ménard: Bon.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 8 est donc adopté. L'article 9: L'article...

M. Gobé: On la retrouve à 9, la réponse. On le retrouve à 91.4.

Le Président (M. Pinard): L'article 91 de ce Code est remplacé par les suivants:

«91. Toute personne qui, étant titulaire d'un permis de conduire délivré à l'extérieur du Canada, s'établit au Québec peut, sur demande, à condition que la teneur et la validité de son titre puissent être établies directement par vérification auprès de l'autorité administrative concernée grâce aux technologies de l'information, échanger sans examen de compétence ce permis contre un permis de conduire équivalent délivré par la Société.

«Le candidat doit toutefois réussir les examens de compétence visés à l'article 67 pour obtenir un permis autorisant la conduite d'un autobus, d'un minibus, d'une motocyclette, d'un taxi, d'un véhicule de commerce ou d'un véhicule d'urgence.»

Il y a un amendement qui a été déposé.

M. Ménard: Oui, mais c'est pour l'article 91.3.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, nous allons y aller article par article. Alors, M. le

ministre, vos commentaires sur l'article 91, s'il vous plaît.

M. Ménard: Je pense que cet article concerne les cas les plus simples, qui sont les cas où on a une entente avec les autres juridictions.

M. Brodeur: ...l'article 9, on pourrait le regarder dans un seul bloc pour les fins de la discussion, là, plutôt que...

Le Président (M. Pinard): ...y revenir par la suite.

M. Brodeur: Oui, parce que je pense qu'il faut voir l'objectif dans son ensemble...

Le Président (M. Pinard): D'accord. O.K. Ça va, M. le ministre?

M. Brodeur: ...parce qu'il y a des amendements qui ont été déposés, donc les questions vont porter sur l'ensemble, sur l'effet, là.

M. Gobé: D'autant plus qu'on en a parlé ce matin, déjà, au départ, donc...

Le Président (M. Pinard): Oui. D'accord. Alors, moi, je vais vous lire immédiatement l'article 91.2:

«91.2. Un règlement du gouvernement définit le délai dans lequel la demande d'échange de permis visée aux articles 91 et 91.1 doit être faite. Le demandeur doit payer des droits et des frais fixés par règlement ainsi que le montant fixé en application de l'article 151 de la Loi sur l'assurance automobile.

«91.3. Les personnes qui s'établissent au Québec en provenance d'un État qui ne tombe pas sous l'application des articles 90, 91 et 91.1 et qui ne peuvent donc bénéficier de l'échange de permis visé à ces articles sont toutefois, à condition d'être âgées de 25 ans ou plus, exemptées de l'obligation d'avoir été titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur pour obtenir un permis de conduire autorisant la conduite d'un véhicule de promenade, sauf en ce qui concerne la conduite d'une motocyclette.

«Un règlement du gouvernement définit le délai dans lequel la demande de permis doit être faite et le nombre de reprises aux examens de compétence visées à l'article 67 au-delà duquel le candidat ne peut bénéficier de l'exemption.

«91.4. Est exempté des examens de compétence visés à l'article 67, le titulaire d'un permis de conduire valide ou expiré depuis moins de trois ans délivré à l'extérieur du Canada qui a déjà été titulaire d'un permis de conduire délivré par le Québec autorisant la conduite des mêmes catégories de véhicules routiers que le permis demandé.»

Et, immédiatement, je vais vous lire l'amendement qui est déposé par le ministre:

1° insérer, dans la première ligne du premier alinéa de l'article 91.3 proposé par l'article 9 et après le mot «qui», les mots «, étant titulaire d'un permis de conduire depuis au moins un an.»;

2° supprimer, dans la quatrième ligne du premier alinéa de l'article 91.3, les mots «, à condition d'être âgées de 25 ans ou plus.»;

3° ajouter, à la fin du deuxième alinéa de l'article 91.3, les mots «et prescrit les conditions particulières d'obtention d'un permis».

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre, peut-être un commentaire général d'abord.

M. Ménard: Peut-être, oui, sur l'amendement.

Le Président (M. Pinard): À la fois sur l'amendement et sur les articles.

● (17 h 20) ●

M. Ménard: Vous m'aviez envoyé une note, je l'ai lue, puis elle était très intéressante. Je ne sais pas, le diable, où je l'ai classée. Mais je vais la retrouver. C'est parce que je l'avais soulignée en plus.

(Consultation)

M. Ménard: ...il s'agit, en fait, essentiellement, ici, de l'obtention, par des personnes qui immigreront au Québec, d'un permis de conduire. Alors, en principe, on voudrait accorder des permis de conduire au Québec aux personnes qui ont déjà un permis qui a été obtenu dans des conditions qui, sans être exactement les mêmes, sont équivalentes à celles du Québec. Mais on veut s'assurer aussi que ces personnes ont effectivement des permis. Et on a été amené à... ces articles à la suite d'un projet-pilote, quand même, qui a été éclairant. D'abord, on a des ententes avec d'autres autorités, notamment avec la France, le Japon et la Corée. On a là les liens électroniques qui permettent d'authentifier et de vérifier la validité des permis. Et, dans des pays aussi... On pense, tous les pays de l'OCDE ont effectivement des moyens d'accéder à leurs informations de façon électronique, donc très, très rapide. Mais on a des problèmes avec d'autres pays. Alors...

M. Gobé: Lesquels?

M. Ménard: Je vais vous les indiquer. En mai 2000, afin d'obtenir une expertise professionnelle qui lui permette d'informer ou de confirmer l'ampleur du problème au regard des échanges impliquant les permis litigieux, la Société a organisé un projet-pilote avec Citoyenneté et Immigration Canada. Dans le cadre de ce projet-pilote conjoint, deux agents d'Immigration Canada ont procédé, du 15 au 19 mai 2000, à une expertise des permis étrangers présentés au Centre d'évaluation des conducteurs de Montréal par la clientèle ciblée — donc, c'est parce qu'on avait eu des problèmes avec ceux-là: Afrique, Amérique latine, Bangladesh, Inde, Pakistan, Pendjab — de même que par les clients se présentant pour un examen avec interprète ou avec un permis étranger non connu. Alors, la clientèle du centre de services Henri-Bourassa présentant des permis de pays membres de l'OCDE ou encore des permis d'une province canadienne, dans les deux cas échangés sans examen de conduite, là, était aussi visée par le projet.

Donc, on pouvait avoir une comparaison entre ces pays puis l'OCDE.

Alors, les résultats: 15 % des permis étrangers ont été saisis comme faux.

Une voix: 15 %?

M. Ménard: 15 %. Et un autre 15 % ont été déclarés douteux ou litigieux. Ici, on peut estimer que près du tiers des permis étrangers présentés par la clientèle du Centre d'évaluation des conducteurs de Montréal durant cette semaine étaient faux ou douteux. Alors, ça nous a... Évidemment, on ne veut pas décourager les gens d'immigrer ici puis on voudrait bien les traiter... on veut les traiter comme des citoyens à part entière, mais on doit se garder d'une trop grande naïveté, n'est-ce pas, et puis, bon, on veut se...

Alors, on voit déjà que, par certaines dispositions, on est prêt à accorder le permis commun, le permis de classe 5, là, qui permet de conduire un véhicule. Mais, quand il s'agit de véhicules d'urgence, d'autobus, etc., là on veut s'assurer que la personne est effectivement capable, hein? Quoique j'ai l'impression, après avoir été en Inde, qu'un conducteur d'autobus en Inde, il doit être capable de conduire partout dans le monde. Ha, ha, ha! Je doute que les conducteurs d'autobus ici pourraient tous conduire des autobus en Inde.

M. Gobé: Est-ce qu'on dit «en Inde» ou «aux Indes»?

M. Ménard: On dit «en Inde» si on veut respecter la philosophie de Gandhi, pour lequel l'Inde n'était qu'un seul, tandis que les Indes étaient...

M. Gobé: Coloniales.

M. Ménard: ...coloniales. Il y avait les Indes. Il y avait l'Inde anglaise, l'Inde française, l'Inde hollandaise, etc., alors... Mais, en Inde, on parle surtout anglais. Il y a peu de gens... Il y a des gens qui parlent français.

M. Gobé: Oui, à Pondicherry...

M. Ménard: Ils ne sont pas toujours aussi sensibles à cette différence. Mais, enfin, si on veut respecter l'idéal d'unicité de l'Inde à Gandhi, on doit dire l'Inde parce que l'expression «les Indes» est une expression coloniale.

M. Gobé: Aux Indes. Il y avait plusieurs...

M. Ménard: En tout cas, toujours est-il que... Donc, on s'est dit: On va faire une loi dans laquelle partout où on peut vérifier de façon électronique ou avec assurance que la personne est bien détentrice d'un permis qui était valide dans son pays facilement, on va lui accorder.

Maintenant, on s'est posé le problème des conducteurs qui ont moins de 25 ans. Parce que, comme vous le savez, au Québec, en bas de 25 ans, si vous voulez obtenir un permis, vous passez trois étapes.

D'abord, vous passez l'examen écrit, qui vous permet d'avoir un permis d'apprenti, et, pendant une année, l'apprenti ne peut conduire qu'alors qu'une autre personne a un permis valide à ses côtés. Et, au bout d'un an, l'apprenti se présente à un examen qui est à la fois théorique et pratique et, s'il le passe, à ce moment-là, il a un permis probatoire jusqu'à l'âge de 25 ans. Probatoire, ça veut dire qu'il peut conduire seul un véhicule, sauf qu'il n'a que quatre points de démerite dans sa banque et il... Qu'est-ce qu'il y a, les autres exigences? Ah oui, c'est qu'il ne peut conduire s'il a consommé de l'alcool. Alors, c'est la règle du zéro alcool qui s'applique.

Alors, ça, je pense qu'on est tous d'accord pour que cette disposition s'applique aux immigrants qui ont moins de 25 ans, c'est-à-dire la disposition zéro alcool et quatre points de démerite parce que — on a fait l'étude à l'époque — elle est justifiée par le fait que cette clientèle est effectivement impliquée dans plus d'accidents que... En fait, la moyenne est plus élevée que d'autres catégories de conducteurs.

Mais le but de l'amendement à l'amendement tient compte des remarques qui ont été faites récemment. C'est: Si quelqu'un de moins de 25 ans a eu un permis pendant un an, on ne l'obligerait pas à avoir un permis d'apprenti. En tout cas, la première chose qu'on suggérerait, c'était d'avoir un permis d'apprenti, alors... Mais il aurait un permis probatoire. Bon. Alors, là, franchement, on peut dire qu'il y a équité pour tout le monde. C'est parce que certains voyaient une inéquité à l'égard des citoyens québécois et québécoises de moins de 25 ans, qui, eux, devaient passer par la procédure du permis d'apprenti.

M. Gobé: Eux, ils ne l'avaient jamais eu. L'autre, il l'avait eu avant...

M. Ménard: Oui. Alors, on dit: S'il l'a eu pendant un an, bien il a donc conduit...

M. Gobé: Il n'y a pas d'inéquité.

M. Ménard: ...il a pu conduire autant pendant une année que l'apprenti, ici, a pu conduire pendant une année.

Une voix: ...

M. Ménard: Mais ça, c'est une autre chose, ça.

M. Gobé: De la même façon, M. le ministre, que le conducteur québécois qui a son permis de conduire depuis deux ans ici, au Québec, même s'il a seulement 20 ans, bien, ils ne l'obligeront pas à mettre un sigle «nouveau conducteur» sur sa voiture. Pourtant, un jeune Français de 20 ans qui vient d'avoir son permis, ils vont l'obliger à mettre le sigle du nouveau conducteur parce qu'il vient juste de l'avoir. C'est le même principe. Alors, c'est tout à fait logique, ce que vous faites. C'est tout à fait logique.

M. Ménard: Ici, les trois catégories de permis sont identifiées, le permis d'apprenti, le permis probatoire puis le permis...

M. Gobé: Oui, oui, mais je parle de la vignette en arrière, l'autocollant.

M. Ménard: Ah, ça, on n'a pas encore pensé à mettre de vignette dans la voiture.

M. Gobé: À l'inverse, ils n'obligeraient pas un jeune Québécois à le mettre s'il avait son permis depuis deux ans, en France, s'il allait vivre là-bas. Donc, il n'y a pas de raison, si on prend un jeune qui vient de l'extérieur, qui a son permis depuis un an ou deux, qu'on l'oblige à prendre son permis de...

M. Ménard: Bien, d'après ce que vous nous avez dit, les Français sont plus exigeants que nous, hein?

M. Gobé: ...de débutant. Ils sont plus exigeants, en plus, oui.

M. Ménard: Je peux vous dire aussi que j'ai su que les Japonais le sont plus que nous aussi.

M. Gobé: Les Japonais aussi, oui? Je ne savais pas.

M. Ménard: Oui. Je l'ai su par des diplomates. Après un certain temps, ils doivent passer l'examen. Puis, au Japon, vous savez, ils coulent tous leur examen à moins d'avoir été avertis s'ils ne mettent pas le frein à bras chaque fois qu'ils arrêtent complètement, parce que...

M. Gobé: Ah oui? Ah oui? À un stop, ils se mettent au neutre, puis le frein à bras?

M. Ménard: Peut-être pas sur un arrêt, mais, sur un feu rouge, on doit mettre le frein à bras, puis même dans les bouchons de circulation. Pourquoi? Parce que le Japon est un pays qui a beaucoup de tremblements de terre, et, au cours d'un tremblement de terre, les gens seraient appelés à sortir de leur voiture à un moment donné et ne penseraient pas à mettre le frein... Donc, il est important que l'automobile soit immobilisée. Alors, je crois que c'est justifié de par la situation qu'ils vivent. Moi, j'avoue qu'il me semble que je serais craintif de vivre dans un pays qui a toujours des tremblements de terre. Alors, j'ai de la sympathie pour les mesures qu'ils proposent, mais...

● (17 h 30) ●

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Pour permettre l'adoption, je pense, en bloc de cet article-là, je pense que la meilleure chose à établir — ça va peut-être être utile pour le *Journal des débats* — c'est d'établir un exemple. Supposons qu'une personne arrive ici, a un permis de conduire du Timor-Oriental. Cette personne-là a 22 ans, conduit depuis deux ans. Donc, il aura un permis...

M. Ménard: Probatoire.

M. Brodeur: Probatoire. Pas un permis d'apprenti, un permis... au permis probatoire.

M. Ménard: Mais il devra nous prouver que son permis est vieux de deux ans. Ce n'est pas une preuve... Je veux dire, il devra nous prouver qu'il a un permis depuis deux ans.

M. Gobé: Qu'il l'a obtenu depuis deux ans.

M. Ménard: Bien, depuis au moins un an. Alors, ce n'est pas une preuve extrêmement compliquée, si son permis l'indique. Mais il devra passer quand même l'examen.

M. Brodeur: Il devra passer l'examen, ça, on est d'accord. Un autre exemple, la même personne...

M. Ménard: Il est bon qu'il sache qu'on ne conduit peut-être pas du même côté de la rue.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Oui. La même personne arrive avec son permis de conduire du Timor-Oriental, son permis date de six mois. Donc, à ce moment-là, il devra recommencer le processus.

M. Gobé: Permis de débutant.

M. Brodeur: Permis de débutant.

M. Ménard: Permis d'apprenti.

M. Brodeur: Permis d'apprenti, avec tout le reste du processus à suivre. Si la même personne du Timor-Oriental arrive ici à 25 ans ou 26 ans avec un permis qu'il a depuis six mois, quelle est la procédure, à ce moment-là?

M. Ménard: Il n'y a pas de problème. À ce moment-là, c'est l'examen théorique et pratique.

M. Gobé: Comme les Québécois.

M. Brodeur: Comme les Québécois.

M. Ménard: Bien, comme tous les autres immigrants. Tous les immigrants.

M. Gobé: Ah oui, tu passes ton permis, point à la ligne.

Une voix: ...

M. Ménard: Non, non, mais, s'il avait un permis depuis six mois...

M. Brodeur: Il a 26 ans, là.

M. Gobé: Il le repasse ici et, s'il l'obtient, il l'a, sinon il a un permis de débutant.

Une voix: ...

M. Ménard: Mais vous me dites qu'un Québécois, dans les mêmes circonstances, il arriverait...

Une voix: Ah oui, s'il a un permis...

M. Ménard: C'est la même chose. C'est la même chose qu'un Québécois. Bon. C'est ça.

Une voix: ...

M. Ménard: Oui, en haut de 26 ans, il a un permis permanent.

M. Brodeur: Donc, est-ce que c'est la même réglementation qu'un Québécois d'origine, là?

(Consultation)

M. Gobé: ...expliquer, M. le ministre, parce que le *Journal des débats*, là...

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le député de Shefford, votre question précise.

M. Ménard: Soit dit en passant, ils vont tous passer un examen, hein? Mais on comprend pourquoi. D'abord, le système de signalisation n'est pas le même en Amérique du Nord qu'en Europe. Alors, il est bon qu'ils se donnent la peine de lire les différences et qu'on vérifie s'ils se sont donné cette peine. Puis il y aura des dispositions peut-être, comme le virage à droite au feu rouge. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Oui, dans la région de Joliette.

M. Brodeur: Mais, pour être bien clair, là, tout simplement pour déterminer si un immigré de 26 ans qui a un permis depuis six mois est traité de la même façon que le Québécois d'origine qui va chercher son permis pour la première fois à l'âge de 26 ans. Est-ce qu'ils sont traités de la même façon? Y a-t-il une distinction?

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): C'est souvent les problèmes très, très pratiques qui permettent de saisir comme il faut... Ça, c'est nos cas de comté habituels.

M. Ménard: Alors là je vous ai induits en erreur. En bas de 25 ans, le probatoire...

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, on recommence, M. le ministre, pour les fins de l'enregistrement.

M. Ménard: Alors, un an apprenti, deux ans probatoire.

Le Président (M. Pinard): Bon. Commencez donc avec l'âge, par exemple.

M. Brodeur: Reprenez l'exemple, faites des phrases complètes, là, pour qu'on puisse se comprendre, là.

M. Gobé: Pour les gens qui vont vous lire surtout. Nous, on vous comprend, mais les gens...

M. Brodeur: Est-ce qu'on doit récapituler les exemples au complet, là?

Une voix: ...

Le Président (M. Pinard): Alors, madame, je vous prierais...

M. Brodeur: ...peut-être nous donner l'exemple... les trois exemples que je vous ai donnés.

Mme Guimond (Louise): Si vous voulez, je peux reprendre...

Le Président (M. Pinard): Madame, si vous permettez...

M. Ménard: C'est Mme Guimond.

Le Président (M. Pinard): J'aimerais que vous vous identifiez, avec votre titre, pour les fins d'enregistrement, s'il vous plaît.

M. Ménard: Allez-y.

Mme Guimond (Louise): Louise Guimond, vice-présidente à la sécurité routière, à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Pinard): Merci, madame.

Mme Guimond (Louise): Bon. Je vais prendre vos exemples, vos trois exemples. La personne du Timor-Oriental qui arrive à...

M. Gobé: 22 ans.

Mme Guimond (Louise): 22 ans. Cette personne-là doit nous prouver qu'elle avait un permis de conduire depuis au moins un an. Si elle nous prouve qu'elle a un permis de conduire depuis au moins un an, elle est soumise à l'examen théorique, à l'examen pratique, et, si elle réussit, on lui donne un permis probatoire pour deux ans. Donc, à la fin de son permis probatoire, après deux ans, si elle avait 22 ans, elle est rendue à 24 ans, à 24 ans, on lui donne son permis régulier.

M. Brodeur: Puis le Québécois, lui, c'est à 25 ans.

Mme Guimond (Louise): Le Québécois de 18 ans qui vient passer son permis de conduire pour la première fois, on lui donne un apprenti-conducteur pendant un an, après son examen théorique. Après son année d'apprenti-conducteur, on lui fait passer un examen pratique. Après son examen pratique, il a deux ans de probatoire, donc il va être rendu à 21 ans. À 21 ans, donc, il va avoir son permis régulier comme tout le monde.

M. Brodeur: Parfait.

M. Ménard: Je vous ai induits en erreur tout à l'heure, je croyais que c'était jusqu'à 25 ans. Mais c'est correct.

M. Brodeur: O.K. Parfait. Parfait pour l'exemple 1. L'exemple 2: le permis depuis moins d'un an du Timor-Oriental, six mois.

Mme Guimond (Louise): Bon, s'il a un permis depuis moins de six mois, il subit un examen théorique. Après son examen théorique, on lui donne un permis d'apprenti pendant un an. Après son année de permis d'apprenti, il subit son examen pratique. S'il réussit, on lui donne un permis probatoire...

Le Président (M. Pinard): ...de deux ans.

Mme Guimond (Louise): Pour deux ans.

M. Brodeur: Parfait.

Une voix: Troisième cas?

M. Brodeur: Troisième cas: 26 ans.

Mme Guimond (Louise): À 26 ans...

M. Gobé: Six mois, les années d'expérience.

Mme Guimond (Louise): À 26 ans, à six mois d'expérience, vu qu'il a 25 ans et plus, on lui... À 26 ans, on lui fait subir son examen théorique et pratique et, s'il réussit, il a un permis permanent.

M. Gobé: Comme un Québécois ordinaire... Pardon. Comme un Québécois d'origine.

Mme Guimond (Louise): Non, un Québécois de 26 ans qui... L'immigrant de 26 ans, on suppose qu'il a son permis de conduire. S'il nous dit qu'il a un permis de conduire, on lui donne un examen... on le croit puis on lui donne...

M. Gobé: L'examen.

M. Brodeur: L'examen?

Mme Guimond (Louise): L'examen. Puis, s'il réussit, on lui donne son permis de conduire.

M. Brodeur: Parfait.

Mme Guimond (Louise): Le Québécois de 26 ans qui n'a jamais eu de permis de conduire, bien, on fait son examen théorique; une période d'apprenti-conducteur pendant un an; il subit son examen pratique; et il a son permis régulier. C'est comme ça que ça se passe actuellement.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi, là. L'étranger, ça veut dire que l'étranger qui nous arrive ici, qui a seulement un permis de conduire, par exemple, de trois mois, lui n'a pas à subir l'apprenti, là, le permis d'apprenti.

Mme Guimond (Louise): Oui.

Le Président (M. Pinard): Ça veut dire que, lui, tu lui émetts un permis ordinaire, s'il passe les

examens. Alors que le Québécois, lui, il est obligé d'avoir un permis d'apprenti pendant un an avant d'avoir son permis régulier.

Mme Guimond (Louise): Oui.

Le Président (M. Pinard): Il y a deux mesures, là.

M. Brodeur: Donc, pour un immigrant qui n'a jamais eu de permis à 26 ans, il va l'obtenir plus rapidement qu'un Québécois d'origine qui demande son permis à 26 ans.

Le Président (M. Pinard): Oui, effectivement.

M. Brodeur: Oui?

Mme Guimond (Louise): Oui.

M. Ménard: Mais il faut qu'il ait déjà eu un permis.

Mme Guimond (Louise): Il faut qu'il ait un permis.

M. Gobé: Il faut qu'il ait eu un permis, là, et de la pratique chez lui. Il n'a pas un faux permis puis...

Mme Guimond (Louise): Il faut qu'il ait un permis.

M. Gobé: C'est un vrai permis, là.

Mme Guimond (Louise): S'il n'a pas de permis, il rentre dans l'apprenti conducteur.

M. Brodeur: O.K. Donc, s'il n'a pas de permis, il est sur le même pied d'égalité.

M. Gobé: C'est ça.

Mme Guimond (Louise): C'est ça.

M. Brodeur: S'il avait un permis, même s'il l'avait eu à 25 ans et demi, il est arrivé ici à 26 ans, donc...

Le Président (M. Pinard): Mais, si l'immigrant part d'un pays européen ou asiatique, qu'il nous arrive avec un permis de conduire qu'il a seulement depuis un mois...

M. Gobé: C'est la même chose que six mois.

M. Brodeur: On reprend l'exemple du Timor-Oriental: à 25 ans et six mois, il va chercher son permis, il arrive ici à 26 ans...

M. Gobé: Ils lui font repasser.

M. Brodeur: Il a juste à passer l'examen.

Mme Guimond (Louise): Bien, avec l'amendement, ce que l'avocat me dit, c'est qu'il doit être titulaire d'un permis de conduire depuis au moins un an.

M. Gobé: Au moins un an.

Mme Guimond (Louise): Donc, c'est ça.

M. Gobé: Sinon, c'est un nouveau conducteur.

Le Président (M. Pinard): Donc, ce n'est pas six mois, là, c'est un an.

Mme Guimond (Louise): Oui, oui, un an. Je vous ai induit en erreur, là. C'est parce que, c'est ça, je n'avais pas intégré l'amendement, moi non plus.

M. Gobé: Là, il est comme le Québécois qui passe son permis pour la première fois.

M. Brodeur: Oui.

Mme Guimond (Louise): Oui, c'est ça.

M. Gobé: C'est ça que vous avez dit.

Mme Guimond (Louise): Oui, c'est ça. Bien, il faut qu'il détienne son permis depuis au moins un an. Oui, oui.

● (17 h 40) ●

M. Gobé: Donc, il a son permis d'apprenti après son examen technique, et là il a son permis...

Une voix: Un mois, trois mois, six mois, c'est...

M. Gobé: C'est ça, exactement. O.K. On est correct, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): O.K. On a éclairci...

M. Ménard: Ça devrait satisfaire l'organisme... la Table de concertation des organismes au service des personnes réfugiées et immigrantes parce qu'elles en voulaient surtout au fait qu'on imposait... les nouveaux immigrants de moins de 25 ans, on leur imposait les procédures d'un permis d'apprenti-conducteur, indépendamment de leur expérience de conduite. Alors là on leur applique les mêmes règles qu'aux Québécois.

M. Gobé: Parfait.

M. Brodeur: M. le Président, tout simplement, on voulait s'assurer que des règles semblables soient appliquées. En plus, on voulait aussi naturellement protéger l'automobiliste, que tout le monde soit au moins de compétence égale, s'assurer que ces gens-là passent ces tests-là.

M. Ménard: Oui, c'est ça, puis c'est vrai aussi, la remarque qui nous avait été faite, c'est qu'on veut encourager l'immigration à s'installer en région et on sait bien qu'en région l'automobile souvent est une nécessité.

M. Gobé: Ah oui, même pour l'exercice d'un travail.

M. Ménard: C'est ça, même pour l'exercice d'un travail qui n'a rien à voir avec l'automobile. Les

employés de Bombardier, à Valcourt, n'est-ce pas, je pense qu'ils se rendent presque tous en automobile.

M. Gobé: Il y en a beaucoup qui viennent de Granby, donc à 25 km...

Le Président (M. Pinard): Il y a également un point très important, c'est qu'il n'y ait pas de discrimination du Québécois versus l'immigrant qui nous arrive ici avec un permis de conduire.

M. Ménard: D'abord, il y a quelque chose d'important, par contre, rajoute madame... Ce qu'elle vient de me dire, c'est que les pays avec qui on a une entente ou avec qui il est possible de faire une vérification électronique, n'est-ce pas, il n'y a pas d'examen.

M. Gobé: Comme la France, par exemple.

M. Brodeur: Est-ce qu'il y a une liste?

M. Ménard: C'est parce qu'on a une entente.

M. Gobé: La France, le Japon, la Corée, vous avez dit.

M. Brodeur: C'est quel article qui permet ça? J'imagine qu'il y a un article plus...

(Consultation)

M. Ménard: Alors, si vous lisez comme il faut 91, je pense que... Mais je vais vous le laisser lire à voix basse, on comprend mieux. Honnêtement, on comprend mieux.

M. Gobé: 91, au début, hein.

M. Ménard: Puis ensuite 91.1, vous verrez l'autre catégorie.

Le Président (M. Pinard): 91, premier alinéa.

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): Ça vous convient?

Des voix: Oui.

Le Président (M. Pinard): Alors, je vais vous demander d'abord d'adopter les amendements à l'article 91.3, 1°, 2° et 3°. Adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que l'article 91 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Est-ce que l'article 91.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Est-ce que l'article 91.2 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Est-ce que l'article 91.3, dûment amendé, est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que l'article 91.4 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Et est-ce que l'article 9 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Merci. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: Oui. Étant donné qu'on siège depuis un certain nombre de temps, est-ce que ça vous dérangerait si on pouvait suspendre à 20 heures, ce soir, ayant quelques travaux à faire, parlementaires, et mon collègue aussi, je pense? S'il y a consentement, bien sûr.

M. Ménard: Vous voulez commencer à 8 heures?

M. Gobé: Bien, c'est 20 heures.

M. Ménard: 20 heures? Oui, oui.

M. Gobé: Ça peut même vous aider à faire quelques téléphones aussi. Après 6 heures, c'est trop tard, les bureaux sont fermés partout.

M. Brodeur: Même si le «cocus» a été annulé?

M. Gobé: Même si le «co-cus-se»... Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Est-ce que cette proposition de la part de l'opposition officielle est adoptée?

M. Ménard: Bon, d'accord.

Le Président (M. Pinard): Alors, je suspends donc nos travaux à ce soir, 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 45)

(Reprise à 20 h 9)

Le Président (M. Pinard): Alors, je constate que nous avons quorum. Nous sommes rendus à l'article 10, qui se lit comme suit.

Article 10: L'article 92.0.1 de ce Code est modifié par le remplacement, dans la première ligne, de «à 92» par «, 91, 91.1 et 92».

Alors, M. le ministre, vos explications s'il vous plaît.

M. Ménard: C'est une modification de concordance avec les nouveaux articles que nous venons de voter, les articles 91, 91.1 à 92.

M. Gobé: Concordance. Cher collègue...

M. Brodeur: Attendez un seconde que je prenne connaissance de cette concordance. C'est parfait.

Le Président (M. Pinard): Ça va? Alors, l'article 10 est donc adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Un amendement? Un amendement à l'article 10.1. Insérer, après l'article 10, le suivant.

L'article 10.1: L'article 95.1 de ce Code, édicté par l'article 7 du chapitre 29 des lois de 2001, est modifié:

1° par le remplacement du mot «suspendu» par les mots «modifié, suspendu ou révoqué»;

2° par l'addition, à la fin, des mots «selon les modalités déterminées par règlement».

M. le ministre, vos commentaires, s'il vous plaît.
• (20 h 10) •

M. Ménard: Alors, il n'y a pas vraiment de changement de substance important, c'est simplement de clarifier, c'est des précisions qui sont ajoutées pour... Parce que, auparavant...

Une voix: ...

M. Ménard: C'est ça, le principe existait déjà, mais on parlait de lorsqu'il est suspendu, tandis qu'il va de soi que, s'il est modifié ou révoqué, les mêmes raisons militent en faveur d'avertir le propriétaire du véhicule. Et, en plus, on vient dire selon quelles modalités dans le règlement.

Le Président (M. Pinard): Questions?

M. Gobé: Oui, M. le Président. Je me sens obligé de parler avec le ministre là-dessus, c'est plus fort que moi. On a passé trop de temps en commission parlementaire, ici, sur le dossier que ça va toucher sans au moins en toucher un mot au ministre, vu qu'il est un nouveau ministre. Vous vous souvenez, M. le Président, le débat assez acrimonieux qui a entouré la loi sur la réforme du taxi et la manière dont elle a été adoptée à la fin, par un bâillon, aux petites heures du matin, alors que, si on avait voulu travailler et faire un minimum de concessions, ça aurait été de part et d'autre et on aurait probablement pu avoir un projet de réforme qui aurait convenu ou qui aurait été acceptable par le plus grand nombre, par la majorité. Puis là, bien, on retouche à ça un peu dans ce bill omnibus.

Je rencontre encore des gens qui ne sont pas satisfaits, de l'industrie du taxi. Puis je ne dis pas ça en confrontation avec vous, je sais que vous n'avez pas été dans ce dossier-là. Les gens sont amers encore, ils n'ont

pas l'impression que ça a été fait dans le meilleur intérêt de leur industrie, d'eux-mêmes, du respect de leurs particularités puis aussi de leur connaissance de cette industrie-là, mais plutôt au profit d'une gang par rapport à une autre gang. Vous, M. le ministre, est-ce que vous avez regardé ce dossier-là depuis que vous êtes arrivé? Et puis est-il dans votre intention de faire en sorte que vous puissiez reparler avec tous les gens et non pas seulement avec un petit groupe?

Je pourrais tenir des propos assez polémiques maintenant, si je le voulais, ou assez... Je ne le ferai pas parce que je n'ai aucunement l'intention de vous attribuer la responsabilité de ce qui s'est passé. Est-il dans vos intentions de regarder ça à nouveau et de parler avec les gens pour voir s'il y a encore manière de faire des choses qui seraient plus en conformité avec un plus grand nombre? Sans victoire et sans défaite de personne, je parle, là — d'accord? — mais dans l'intérêt général des gens qui vivent dans une industrie puis qui ne sont pas heureux, d'un grand nombre de gens, particulièrement, qui sont dans la région de Montréal mais aussi à Sherbrooke, aussi à Saint-Hyacinthe, aussi à Drummondville, aussi à Trois-Rivières, aussi plusieurs dans la région de Québec. Moi, je prends beaucoup de taxis dans la région de Québec. Vous savez, chaque fois que je viens, je vais à l'aéroport, et les gens nous parlent, ils parlent à des collègues aussi, les chauffeurs de taxi. Je ne crois pas que le projet a été fait dans... non pas dans l'unanimité parce qu'elle est difficile à faire, mais dans le plus vaste... dans le consensus.

Et vous devez savoir comme moi, M. le ministre, vous qui êtes un avocat, qui avez plaidé, que, lorsqu'il y a une entente entre les parties, c'est parce que chacun y trouve son intérêt, ou chacun y trouve sa justification, ou chacun peut partir en ayant une certaine satisfaction même s'ils n'ont pas tout gagné. C'est quoi, vos intentions là-dedans? D'abord, en avez-vous? Et puis, sinon, pouvez-vous nous en parler maintenant ou avez-vous l'intention de nous en parler plus tard?

M. Ménard: Bien, actuellement, d'abord, on discute du nouvel amendement, qui va presque de soi, là. Mais, moi, depuis que je m'intéresse à la politique, c'est-à-dire au collège classique, j'ai entendu à plusieurs reprises des propositions... c'est-à-dire des échos de l'industrie du taxi, dans laquelle il y a... C'est une industrie excessivement difficile dans laquelle, je pense, obtenir un consensus, je ne pensais jamais que je serais placé dans une position pour en chercher un, mais me semblait une chose excessivement difficile. C'est un métier qui semble attachant et à la fois très difficile. Et j'ai l'impression qu'obtenir un consensus ne sera jamais un consensus complet.

M. Gobé: Non, non, plus large, je parlais.

M. Ménard: Effectivement, il y a bien des gangs. D'abord, ça fait plusieurs générations — en tout cas, il paraît qu'à 60 ans on en a traversé trois, là... non, deux générations, disons — qu'on essaie de mettre de l'ordre là-dedans. Les permis ont pris des valeurs absolument incroyables. Un permis de taxi, à Montréal, je pense que ça coûte aussi cher que s'acheter un dépanneur. Donc, les gens investissent en argent un

capital considérable. S'ils n'ont pas... Très souvent, ils ont emprunté, et, on me dit, à des taux usuraires très souvent. Le prix des véhicules a monté. Ils se sont améliorés, d'ailleurs. C'est vrai que les véhicules sont mieux construits qu'ils étaient il y a 20 ans, mais ils coûtent plus cher aussi. Et l'essence a monté. Le nombre de permis a toujours été presque trop grand. Alors, je sais que c'est une industrie excessivement difficile.

Par contre, il y a des besoins, de nouveaux besoins qui se dessinent, auxquels il fallait absolument apporter une solution. Je pense, entre autres, au transport adapté, au transport pour les bénéficiaires — ce que seront les permis de TB, hein — où les hôpitaux dépensent plusieurs millions de dollars pour le transport de leurs patients. La loi et la réglementation qui en découle vont apporter des solutions durables à ce problème en particulier et permettre l'organisation de transport adapté de qualité avec d'ailleurs les subventions que le ministère est prêt à donner. Vous savez qu'on est prêt à donner jusqu'à 19 000 \$ pour payer 75 % des dépenses d'adaptation à des taxis, à des voitures taxi pour qu'elles puissent exercer cette nouvelle... Alors, déjà, ça, il faut mettre ça sur pied le plus vite possible, et je me suis attaché à m'assurer que le processus de réglementation suivait son cours de façon à ce qu'on puisse voir les premiers circuler très bientôt sur les routes du Québec.

D'un autre côté, il est certain que cette industrie gagnerait à avoir une organisation forte qui soit vraiment dans l'intérêt de la majorité des travailleurs qui y oeuvrent. Elle y gagnerait parce qu'elle pourrait organiser le financement des permis. Elle pourrait négocier des achats en quantité de voitures et négocier des prix. Elle pourrait négocier des prix pour l'essence. Elle pourrait négocier aussi des prix pour les assurances. Pour ça, la réforme me semble avoir pavé la voie à toutes ces possibilités.

D'un autre côté, j'ai eu des échos, moi aussi, que tout le monde n'était pas heureux. J'ai eu des échos qu'il y a beaucoup de gangs dans ce milieu et que certaines voudraient prendre le contrôle des autres, mais qu'on ne peut... qu'il me semble que la façon, dans cette industrie comme dans bien d'autres, c'est que les chauffeurs participent, puis aillent voter, puis acceptent ce que nous acceptons, c'est qu'une fois que les élections ont eu lieu, bien, on va donner la chance à ces représentants de faire le meilleur travail possible.

● (20 h 20) ●

Moi, je n'ai pas suivi vraiment avec beaucoup d'attention, j'avais d'autres dossiers que je suivais plus intensément que ceux-là, où je faisais confiance au ministre qui s'en occupait. Mais, quand je regarde le produit fini, il me semble que, si on peut améliorer certains détails qui donnent un cadre d'action et dans lesquels une organisation qui aurait le support d'une majorité des membres pourrait enfin entreprendre des actions structurantes à l'avantage des personnes qui y travaillent et qui y passent une partie de leur vie, dans un travail difficile où j'ai l'impression, moi, en tout cas, que les frais financiers qu'ils ont à assumer grèvent indûment une partie importante du profit du travail qu'ils font... Alors, il faut... C'est sûr que les gangs restreintes vont peut-être y perdre, mais l'ensemble des travailleurs qui y sont devraient comprendre qu'ils vont

y gagner à être représentés par une organisation efficace qui chercherait à représenter la majorité.

Je pense aussi que le service à la clientèle sera considérablement amélioré si justement cette industrie trouvait des travailleurs qui sont heureux et fiers de leur métier, fiers de leur voiture. Parce que c'est vrai que c'est un métier qui peut avoir ses attraits. Quand j'étais jeune, moi, je pouvais rêver de ça de temps en temps: Que ça doit être le fun, se promener en voiture toute la journée, n'est-ce pas? Ha, ha, ha! Peut-être qu'au bout de la troisième année et même du troisième mois on commence à être tanné, mais, je veux dire...

Et puis on doit bien constater que ces frais ont donné une qualité qui s'est continuellement détériorée dans les services de taxi. Les voitures sont vieilles. Alors, la nouvelle loi a permis... en tout cas, permet cette organisation, puis je pense que ça, c'est le succès. Évidemment, s'il n'y a pas moyen d'en ressortir une organisation et si encore il y a des conflits de gangs, probablement qu'on va se retrouver dans des situations qui existent depuis longtemps. Cette industrie a tout à perdre de perpétuer ses divisions et ses...

Mais il y a dans la loi la base d'éléments structurants pour l'industrie à partir des travailleurs qui y oeuvrent. Il y a aussi dans la loi un cadre qui permet au gouvernement de l'aider. Et nous le faisons en donnant un crédit d'impôt de 500 \$, je crois, par année pour toute voiture qui est achetée et qui a moins de cinq ans, donc... Et puis j'ai remarqué d'ailleurs qu'il semble que tous les chauffeurs ne soient pas informés de ces avantages fiscaux. S'ils avaient une bonne organisation dans laquelle ils se regrouperaient, bien, cette organisation verrait à les informer, verrait à s'assurer que chacun d'eux connaît les avantages que la loi leur donne pour que justement ils modernisent la flotte, ils la gardent en meilleur état, plus propre.

Mais je m'aperçois que, avant d'entrer dans un dossier comme ça, il faut le connaître à fond, hein? Pour le moment, de peur de dire des bêtises qui blesseraient une partie ou une autre... Je n'en entends pas beaucoup parler. J'espère que c'est parce que ce qui se fait présentement, c'est qu'on va finir par aboutir à une nouvelle organisation qui va regrouper une majorité importante chez les chauffeurs de taxi. Je sais qu'il y a des critiques sur le plan régional, mais, en tout cas, j'ai senti qu'avant de changer quelque chose là-dedans il faudrait que je connaisse le dossier à fond.

Alors, la chose que je me suis efforcé de faire, c'est de m'assurer qu'au moins il n'y aurait pas de retard dans la réglementation qui a été annoncée. Et on attend des élections, là, d'après ce que je... si je me souviens bien, là. Je ne suis pas préparé au dossier en particulier, mais je pense que des élections devraient avoir lieu dans un avenir rapproché. Si elles se déroulent dans l'ordre... Puis les échos que j'ai aussi, c'est que l'organisation qui en sortirait ne chargera pas une cotisation extraordinaire, ce qui était une grande inquiétude des chauffeurs qui m'est rapportée souvent. C'est que l'organisation... Bien, je pense que, si effectivement, comme les échos que j'ai, la cotisation serait presque nominale, à peu près l'équivalent de ce qu'on demande à un parti politique, là, peut-être un peu plus — on ne demande pas grand-chose comme cotisation, hein, mais disons un peu plus, mais à peine plus — que, par les nombreux avantages sur les

achats de groupe, les chauffeurs vont y trouver un énorme avantage.

Et j'ai remarqué aussi qu'elle est très habile et équitable, et c'est un des sujets qui m'a préoccupé, mais j'ai trouvé qu'elle était très habile et équitable pour respecter le prix réel des permis. Par exemple, je pense qu'il aurait été d'une très grande injustice que d'appliquer à l'industrie du taxi la réforme municipale et de dire: Bon, bien, maintenant, il y aura un permis pour la grande ville de Québec puis il y aura un permis pour la grande ville de Montréal, alors qu'on sait très bien que, selon les anciens territoires des municipalités actuelles, le coût des permis pouvait varier énormément. On me dit... c'est des chiffres approximatifs, mais je pense qu'un permis, à Charlesbourg, peut coûter 40 à 45 000 \$, alors qu'il va coûter au-delà de 100 000 \$ à Sainte-Foy. Puis, à Montréal, je pense que c'est rendu en haut de 100 000 \$, mais, dans les banlieues, ça pouvait être beaucoup moins. Alors donc, il faut établir des territoires qui vont respecter... Parce que je comprends que, pour ces gens-là, c'est énorme. Ou bien ils ont emprunté l'argent et, donc, ils sont obligés de rembourser ou bien ils ne l'ont pas emprunté, mais c'est leur fonds de pension. Ce permis a une valeur. On ne peut pas ignorer ça quand on entre dans un dossier comme celui-là.

Donc, c'est difficile d'en parler, surtout comme ça, à brûle-pourpoint, avec intelligence. Mais je sens que, même si ça fermente dans les coins plus chauds, il y a des chances que ça se canalise dans une voie qui permettra, comme j'ai dit, à ces travailleurs d'être bien représentés et d'enfin retirer les avantages d'être unis. Et je pense qu'aussi ça va se traduire par un meilleur service de la clientèle. Chose certaine, en tout cas, pour les clientèles spécialisées, alors là c'est aux deux extrêmes. Il y a les taxis spécialisés, les grandes limousines, les vraies limousines, pas les limousines de ministres, qui ne sont pas des limousines, n'est-ce pas, qui sont des voitures de fonction, qui sont des voitures bien ordinaires, n'est-ce pas, dans le genre de ce qu'on s'achetait quand on n'était pas ministre, sauf qu'elles sont noires maintenant. Elles ont déjà été bleues. La mienne est bleu foncé, bleu de Prusse, d'ailleurs, plus exactement.

Une voix: Bleu de quoi?

M. Ménard: Bleu de Prusse. Ha, ha, ha! Mais des vraies limousines qui sont des services spécialisés qu'on doit bien avoir comme toutes les grandes métropoles du monde et puis aussi pour les mariages et puis les événements heureux dans la vie, les graduations ou n'importe quoi, en tout cas... Mais, surtout, ce qu'il y a de beaucoup plus important, c'est le transport des bénéficiaires des services de santé, qui ça, d'après ce que je comprends, est un besoin très, très, très important.

Alors, non, je n'ai pas l'intention de changer une loi actuellement. D'ailleurs, on n'a aucun projet de loi à cette session-ci. Mais on aura l'été pour voir les résultats des élections, pour voir si véritablement ils s'organisent, sinon dans la plus grande fraternité ou le plus grand enthousiasme, du moins dans des conditions pacifiques, et puis on verra ce que ça donne. Et on va appuyer, au

ministère, la réforme par des subventions et des crédits d'impôt ponctuels qui devraient aller dans le sens d'une modernisation de la flotte et d'une aide à des travailleurs qui en ont bien besoin pour éventuellement donner le service qu'attendent les clientèles.

Le Président (M. Pinard): Merci, M. le ministre. M. le député de LaFontaine.

● (20 h 30) ●

M. Gobé: Oui. Merci, M. le Président. Bon, loin de moi l'idée de polémiquer, de rouvrir de vieux débats, qui ne sont pas si vieux que ça d'ailleurs mais qui me semblent déjà assez lointains. Je vois que vous avez quand même bien survolé le dossier, vous avez pris la peine de regarder un peu les différents aspects, les différentes parties, enfin, les fractures qu'il peut y avoir à l'intérieur de ces gens. Vous les avez vus, hein, vous l'avez évoqué à votre manière.

Je sais aussi que vous aviez été sensibilisé dans le temps, avant la loi, non pas comme ministre mais comme député, même si vous étiez ministre, par des gens qui étaient allés vous voir, que vous avez rencontrés, si mes informations étaient exactes. Je sais aussi qu'à cette époque-là vous aviez montré un esprit ouvert non pas à l'encontre du projet de votre collègue, mais vous avez montré aussi quelques questionnements et vous l'avez reflété en parlant justement des problèmes régionaux. Je crois que, à l'époque, vous sembliez avoir compris un peu quelle était la problématique.

Il n'y a pas de projet de loi, ça nous a permis d'en parler. Je suis content de voir qu'au moins vous vous tenez au courant de cela. On va faire comme vous, on va attendre l'été, puis, à l'automne, bien, peut-être que ce serait intéressant de regarder si quelque chose doit être fait ou si ça peut être fait. Dans ce cas-là, soyez assuré de ma collaboration. Parce que mon collègue comme moi, nous avons investi beaucoup de temps dans ce dossier-là. Nous aurions aimé qu'il se termine de façon différente, tout en se terminant pareil, parce que nous étions conscients que ça prenait une réforme, nous étions conscients qu'il y avait des choses à faire. Et nous sommes toujours disponibles à le faire, et à le faire avec vous, dans l'intérêt de cette industrie, de ces gens qui, bien souvent, comme vous dites, ont investi beaucoup, se sont endettés puis qui viennent des communautés culturelles, pour beaucoup, ou alors des gens qui ont perdu leur emploi puis qui se sont reconvertis là-dedans en prenant une hypothèque sur leur bungalow qui leur restait, ou quelque chose comme ça, pour pouvoir continuer à vivre, des gens qui travaillent des grandes heures, qui travaillent beaucoup, dans le chaud, dans le froid, dans la température changeante, la pluie, le trafic, et tout ça. Alors, c'est des gens qu'on doit respecter, qu'on a besoin, c'est un véritable besoin.

Puis les nouveaux défis dont vous parlez, en effet, on les a abordés longuement, c'est quelque chose à quoi nous tenions, en particulier le transport, avec le virage ambulatoire et toutes ces choses, les gens qui doivent prendre des services dans les hôpitaux à certaines heures, hein, qui ne sont pas forcément des clients de taxi ordinaire, toute cette réorganisation, là, du transport de personnes âgées ou de santé mais avec la collaboration des taxis.

Pour les handicapés, bien, on aura l'occasion d'y revenir. Vous n'êtes certainement pas sans savoir que, dans la région de Montréal, les représentants des associations d'handicapés questionnent fortement les budgets qui sont alloués, entre autres, à la STM pour le transport des handicapés. Il semblait y avoir un manquement assez important, ce qui fait en sorte que les taxis maintenant ne peuvent plus être réservés 24 heures à l'avance pour aller à un endroit parce que justement les budgets ne sont pas disponibles, et les gens recommencent à se trouver dans des situations où ils ne peuvent pas avoir la mobilité qu'il serait nécessaire qu'ils aient non pas pour aller au théâtre ou au cinéma, mais pour aller ou prendre des soins, ou prendre des cours, ou même se rendre à certain travail.

Alors, j'en profite pour attirer votre attention aussi. On sait que la session va se terminer bientôt. On n'aura pas beaucoup de période de questions dans lesquelles je pourrai vous sensibiliser à ça. Il en reste probablement deux ou trois, maximum. Alors, je profite de l'occasion. Vous avez vu que j'ai reçu cette lettre récemment. J'ai une copie de la lettre — que vous avez reçue, d'ailleurs — qui m'était adressée, je l'ai reçue il y a peut-être deux, trois semaines: le regroupement pour le transport adapté de la région de Montréal. Après avoir fait quelques téléphones avec différentes autorités, tant à la STM que parmi ces gens-là, il m'a été confirmé, en effet, qu'il y avait des problèmes de sous-financement actuellement en ce qui concerne le transport adapté, particulièrement sur le territoire de la STM.

Alors, peut-être serait-il intéressant pour vous de profiter, la session se terminant bientôt, ayant un peu moins d'activités parlementaires, de demander à vos assistants ou aux fonctionnaires de regarder ça pour faire en sorte qu'à l'automne quand la grosse saison d'activité va reprendre, là, bien, qu'on ne soit pas dans une position d'avoir à réagir mais peut-être qu'on rêve d'agir, parce que ce n'est pas des questions politiques, c'est des questions qui touchent les citoyens dans leur vie quotidienne, qui créent beaucoup de misère ou beaucoup de bonheur à des gens. Et je comprends que les fonds ne sont pas illimités dans les budgets, mais il y a certainement des choses à faire pour améliorer les services de cette catégorie de citoyens.

Et ça touche les taxis aussi, bien sûr, mais ça touche aussi toute l'organisation du transport adapté. Et, moi, encore là, je serai disponible, et, bien sûr, dans le mois d'août ou à l'automne, avec vous et mon collègue, s'il y avait des consultations ou des réunions que vous aimeriez faire avec des gens et que la commission serait mandatée, moi, ça me ferait grand plaisir d'y participer, d'y collaborer parce que ce n'est pas des dossiers qui doivent être, comme je le dis, conflictuels, mais des dossiers qui doivent être consensuels. On doit trouver des solutions. Parce que, être conflictuel là-dedans, on ne règle pas les problèmes, on fait juste créer d'autres problèmes. Et je ne crois pas qu'on doit prendre ces gens-là en otages pour faire de la politique. Alors, voilà, M. le ministre, c'était mon intervention sur 95.1. Moi, personnellement, je serais prêt à l'adopter après, mais mon collègue doit avoir des choses à vous dire aussi.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui, M. le Président. Tout simplement, je veux profiter de l'occasion un peu comme mon collègue de LaFontaine l'a fait lorsqu'on discute de permis de taxi, justement, pour un peu faire l'historique de la loi qui a été adoptée il y a un an et qui devrait, selon moi, en tout cas, être retouchée, surtout dans l'esprit de recoudre la fissure qui a été faite à ce moment-là.

Ceux qui ont participé aux consultations sur l'industrie du taxi, ceux qui ont participé à la commission parlementaire, il y en a probablement ici qui s'en souviendront, ça a été probablement le débat le plus acrimonieux sur lequel j'ai participé. On se souviendra, et puis mon collègue de LaFontaine et d'ailleurs certaines personnes qui sont ici, en commission, se souviendront des invectives, des choses tout à fait inacceptables qui se sont passées ici. Et ça a fait en sorte de diviser les ligues de taxi, diviser les chauffeurs de taxi entre eux. Je me souviens, entre autres, un soir où le ministre de l'époque était rendu avec six gardes du corps. Et je me souviens encore... Je ne peux pas répéter ce qu'il disait parce qu'il y a des mots qui sont non parlementaires, M. le Président, et c'était dit au moment où les micros étaient fermés. Mais ce qui a été semé à cette époque-là fait en sorte que des séquelles demeurent aujourd'hui.

Donc, il y avait plusieurs clans, plusieurs clans, on le sait tous. C'est tous des gens de bonne foi. Je crois que c'est tous des gens de bonne foi. J'ai eu l'occasion de discuter avec plusieurs d'entre eux et je peux présumer que chacun de ces groupes-là était de bonne foi. Sauf que l'attitude qui a été dégagée à travers l'étude du projet de loi, à travers les consultations qu'il y a eu à fait en sorte de créer un schisme...

M. Gobé: Un antagonisme.

M. Brodeur: ...un antagonisme quasi irréparable entre, par exemple, les groupes de Québec, les groupes de Montréal, les groupes en province. Et aujourd'hui je pense que ça va être difficile. Ça prendrait vraiment, là, un effort remarquable du ministre. Et je n'ai pas l'habitude de dire ça, M. le Président, on voit une attitude tout à fait différente du ministre des Transports d'aujourd'hui, et je l'encourage à réunir à nouveau ces gens-là.

On sait que, par cette loi-là, entre autres, on a aboli les ligues de taxi. Donc, en soi, l'organisation au niveau provincial est très bien, sauf qu'on a totalement désorganisé ces gens-là au niveau régional depuis déjà plus d'un an. Donc, l'organisation est difficile à faire. Il n'y a pas d'organisation comme telle sur pied. On sait qu'il y a des élections qui s'en viennent. J'ignore cependant si un des groupes a pris le contrôle, parce que, en fin de compte, on voyait que ces gens-là étaient vraiment tellement en désaccord, le schisme était tellement fort qu'ils travaillaient... plutôt que de travailler ensemble, ils travaillaient un groupe contre l'autre et soupçonnaient l'autre groupe tout le temps, là, de magouille ou d'autres choses sans pour autant que ça soit vérifié, les dires de l'un et de l'autre.

Donc, on sait qu'il y a un forum de l'industrie du taxi qui a été créé. Je pense que c'est M. François Dumais qui a été nommé président, un chic bonhomme.

Sauf qu'il faisait partie d'un groupe. J'imagine que l'autre groupe n'est pas d'accord avec sa nomination, et ça va de soi, sauf que je pense qu'il y aurait un rapprochement qui serait possible. Et, à ce moment-là, peut-être que le ministre actuel, contrairement au ministre précédent, pourrait être rassembleur à cet effet-là et rassembler, en fin de compte, les deux ou trois groupes qui ont été bien informés du projet de loi. On sait aussi que sur le terrain, dans la réalité des choses, c'est que je crois que la grande majorité des chauffeurs de taxi n'ont pas su et ne savent pas encore quel est le processus qui a été voté ici, à l'Assemblée nationale. Donc, il y a un grand travail d'information à faire.

Je rencontrais encore pas plus tard qu'hier soir dans un magasin, à Granby, un chauffeur de taxi qui me disait: Bien là on a tout pris l'argent de la ligue. Où est-ce qu'il est rendu, notre argent? Donc, le projet de loi faisait en sorte que les ligues étaient fermées. Les gens se posent des questions: Où est passé notre argent? Il a été confisqué. Donc, il y a des questions qui se posent et surtout des questions sur l'intégrité du processus, l'intégrité du processus. Donc, à partir d'un projet de loi, surtout particulièrement d'une étude de projet de loi où on a créé des chicanes, des mécontentements assez énormes...

● (20 h 40) ●

On se souviendra ici — puis, je pense, c'est la seule fois que j'ai vu ça à l'Assemblée nationale — le ministre se lever debout et prêt à se battre en commission parlementaire. Je ne pensais pas de voir ça, jamais, au Parlement. Et donc, on peut s'imaginer facilement que les deux ou trois groupes de chauffeurs de taxi qui assistaient à ça... On voit dans quelle atmosphère a été adopté ce projet-là. Et je pense qu'il y a beaucoup de travail à faire. Et, à ma connaissance à moi, chacun des groupes était de bonne foi, sauf, naturellement, souvent, comme on le voit dans les partis politiques d'ailleurs, on s'imaginer que l'adversaire est en train d'organiser quelque chose contre nous. C'est un peu naturel chez l'être humain.

Mais je pense que le ministre pourrait, en tout cas, j'espère, dans le délai le plus court possible rassembler ces gens-là. Et je ne crois pas, dans l'esprit où ils sont partis d'ici il y a un an, qu'une élection va arranger les choses. J'imagine facilement, facilement, connaissant... — et vous connaissez ce que c'est, l'être humain, M. le Président — que l'élection qui viendra sera à l'image de ce qui s'est passé auparavant et que probablement un groupe organisera son vote, l'autre groupe, la même chose, et, à ce moment-là, on arrivera probablement à un résultat qui ne sera pas convenable si, à prime abord, on ne réunit pas ces gens-là, si on ne réunit pas ces gens-là. Donc, il y a du travail à faire concernant les chauffeurs de taxi.

Et puis, pour revenir à l'article, pour rester pertinent, M. le Président, l'article en question que nous étudions et que nous parlons de classe de permis, je dois souligner aussi que, dans le projet de loi qui a été adopté sur l'industrie du taxi, cette loi-là permettait l'émission de permis, de permis temporaires à des coûts ridicules. Donc, ça avait soulevé l'ire des chauffeurs de taxi parce que la loi permet — permet — d'émettre des permis dans des endroits où le ministre le juge nécessaire, dans des endroits où il y aurait moins de permis et où il serait

nécessaire d'en émettre d'autres. Donc, c'est une partie du projet de loi qui avait mis les chauffeurs de taxi en furie, si on peut dire. Et, même si le ministre disait: Probablement qu'on n'en aura pas de besoin, mais la loi permettait de le faire.

Donc, il y a des retouches à faire au projet de loi qui a été adopté il y a un an. Je dois vous dire, par exemple, que le projet de loi qui a été déposé à l'époque et le projet de loi qui a été adopté a été amendé énormément. Donc, il y a une somme d'amendements énorme. D'ailleurs, je pense qu'on a travaillé presque un an sur le projet de loi. Ça n'a pas toujours été agréable. Mais il y a eu beaucoup d'amendements qui ont été déposés. Le projet de loi était presque acceptable, à la fin, sauf que l'unité n'a pas été faite. Et il semble que le projet de loi était adopté pour réaliser les souhaits d'un groupe et pas nécessairement celui de l'autre. Disons qu'en fin de compte je pense qu'il y a des petites modifications à faire et surtout un travail de réconciliation énorme entre les chauffeurs de taxi, particulièrement le groupe de Montréal et le groupe de Québec.

J'ai pu assister personnellement, à cette époque-là, et mon collègue de LaFontaine aussi, à des rencontres où il y avait des centaines sinon un millier de personnes, où les propos ressemblaient aux bonnes vieilles assemblées du syndicat de l'époque, où il y avait des coups de poing sur la table et puis des menaces ouvertes. Donc, quand on adopte un projet de loi dans une atmosphère semblable, de toute évidence, c'est voué à l'échec si on ne peut pas au moins faire quelques modifications et raccommoder les blessures. En ce qui concerne l'article que nous étudions, M. le Président, je pense que, de ce côté-là, il n'y a pas d'objection de la part de l'opposition, on pourrait l'adopter immédiatement.

Le Président (M. Pinard): Donc, l'amendement qui est déposé, 10.1, est adopté?

Des voix: Adopté.

Révocation et suspension

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

Le Président (M. Pinard): Adopté. Alors, j'ai maintenant un autre amendement, qui est l'article 10.2, qui se lirait comme suit:

Insérer, après l'article 10.1, le suivant:

10.2. L'article 189 de ce Code, modifié par l'article 132 du chapitre 15 des lois de 2001, est de nouveau modifié par l'addition, dans le premier alinéa et après le paragraphe 4°, du suivant:

«5° le véhicule routier est accidenté et a été identifié auprès de la Société comme ne pouvant être reconstruit, par son propriétaire, par l'assureur qui a indemnisé le propriétaire, par une autre autorité administrative ou par un tiers.»

Alors, M. le ministre, s'il vous plaît, vos commentaires.

M. Ménard: Bon. Évidemment, pour comprendre cet amendement, il faut voir comment débute

l'article 189, qui dit: «La Société doit interdire de remettre un véhicule routier en circulation dans les cas suivants.» Donc, on propose d'ajouter un cinquième cas aux quatre... en fait, je dirais aux cinq qui précèdent, puisqu'il y en a un qui est identifié comme 1.1°. Alors, ça fait 1°, 1.1°, 2°, 3°, 4°, donc le 5° serait le 6°.

Alors, déjà, le Code oblige, à l'article 546.2, l'assureur qui indemnise le propriétaire d'un véhicule si accidenté qu'il ne peut être reconstruit à aviser la Société de l'état du véhicule. Dans un tel cas, le véhicule ne peut être remis en circulation et la Société doit avoir le pouvoir d'interdire la remise en circulation pour des motifs de sécurité routière. Bon, c'est...

Le Président (M. Pinard): Alors, messieurs, commentaires?

M. Gobé: Est-ce qu'à ce moment-là le véhicule doit être détruit complètement? Et quelles sont les preuves qui doivent... Est-ce que des preuves doivent en être apportées? Le véhicule ne peut être reconstruit.

(Consultation)

M. Gobé: M. le Président, peut-être expliquer...

Le Président (M. Pinard): Alors...

M. Gobé: ...l'expérience, ayant été déjà propriétaire d'une compagnie de leasing automobile pendant quelques années. Ça s'appelait Noma Leasing. Vous devez vous souvenir de ça, les grosses publicités de Noma. Lorsqu'une voiture est accidentée il y a deux choix: ou l'évaluateur d'assurance, l'ajusteur d'assurance donne un montant pour réparer la voiture ou simplement le propriétaire va la faire réparer, ou le propriétaire décide de la vendre accidentée comme telle, prend le chèque de l'assurance plus ramasse l'argent, et celui qui a acheté la voiture la reconstruit. D'accord? Et, dans ce cas-là, il y a des véhicules qui sont vraiment des... étaient tellement accidentés, les longerons sont tordus, enfin, il n'y a plus rien à faire, que, si on les reconstruit — ce qui peut être fait parce que les gens sont très habiles — ils représentent sur la route un danger en termes de sécurité — c'est ça, madame, hein? — de sécurité pour la conduite. Même, ils sont vendus à des tiers qui, eux, ne le sachant pas, eh bien, risquent d'avoir acheté une voiture un peu contrefaite ou, en tout cas, qui ne correspond pas aux normes.

Alors, depuis quelque temps, les gouvernements aux États-Unis — il y a beaucoup de voitures américaines comme ça qui venaient ici — ont mis des normes pour faire en sorte que ces véhicules-là, lorsqu'ils sont déclarés maintenant perte totale, ne puissent pas être reconstruits sous aucune forme que ce soit, ne pas prendre la moitié... Parce que j'ai vu, ils prennent une moitié d'un puis une moitié de l'autre, ils les ressoudent puis ils en font une au complet. Alors là le parallélisme et le maintien sur la route...

M. Brodeur: ...une Subaru puis une Cadillac.

M. Gobé: Bien, une Subaru et une Cadillac, peut-être pas, mais... Mais la question que je posais,

c'était: En tenant compte de ça, une fois que le véhicule est déclaré perte totale, quelle est la preuve qu'il a été détruit, qu'il n'est pas reconstruit? Est-ce que les plaques du numéro de série doivent être ramenées quelque part? Puis quelle est la preuve physique?

M. Ménard: Mais ce qu'il y a d'important, c'est que, justement, quand ils sont déclarés perte totale, les numéros de série sont inscrits comme étant des pertes totales dans le fichier d'immatriculation et ils sont ainsi communiqués aux corps policiers d'Amérique du Nord, je crois, de telle façon que...

M. Gobé: Ils sont inscrits maintenant, ils ne l'étaient pas avant.

M. Ménard: C'est ça. Mais je sais qu'il va venir des amendements qui visent... Parce qu'on sait que le but de la loi, c'est ça aussi, c'est de rendre... Parce que, aussi, il y a pire que ce que vous décriviez, d'une certaine façon. C'est qu'il y avait l'utilisation des plaques pour ensuite être placées sur des automobiles volées...

M. Gobé: Oui, c'est ça qui a été le...

● (20 h 50) ●

M. Ménard: C'est ça. Alors là cette disposition-là oblige que la SAAQ soit avertie par l'assureur qui l'a déclaré. Généralement, c'est l'assureur qui est le premier à constater les dommages. Alors, l'assureur, on sait que généralement — généralement — les assureurs sont honnêtes, ils sont surveillés d'assez près qu'ils doivent bien le demeurer, et puis d'autant plus qu'ils n'ont pas d'intérêt là-dedans. Alors, ils le déclarent perte totale — puisqu'ils le paient, ils doivent bien être intéressés à nous déclarer perte totale — ils l'envoient à la SAAQ et la SAAQ voit à ce que le numéro apparaisse dans les...

Une voix: ...

M. Ménard: ... — c'est ça — dans les fichiers comme étant une perte totale. Donc, si jamais on cherche quelque part à immatriculer un véhicule qui porterait ce numéro, eh bien, l'autorité en question le refuserait. Et je pense aussi qu'on a des ententes avec les autres institutions nord-américaines.

Le Président (M. Pinard): Ça va, M. le député de LaFontaine?

M. Gobé: C'est tout pour moi.

Le Président (M. Pinard): Oui? Alors, est-ce que 10.2 est adopté?

M. Gobé: Adopté.

M. Brodeur: ...adopté, moi aussi, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, 10.2 étant adopté, nous allons procéder également à l'adoption... c'est-à-dire à l'étude de l'amendement 10.3.

L'article 10.3: Insérer, après l'article 10.2, le suivant:

10.3. L'article 190 de ce Code est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 3°, des mots «d'après l'avis d'un membre du Comité consultatif sur la santé des conducteurs» par les mots «d'après l'avis d'un professionnel de la santé ou d'un autre professionnel que la Société peut désigner nommément».

Nous en avons traité tout à l'heure. M. le ministre.

M. Ménard: Oui, c'est un amendement semblable à celui qu'on a adopté tout à l'heure pour les mêmes raisons: ce Conseil n'est plus très utile. On avait suggéré qu'il soit aboli. Nous l'abolissons, mais nous le remplaçons justement par quelque chose... par l'avis d'un professionnel de la santé ou d'un autre professionnel qui est compétent dans le domaine où on le consulte.

M. Brodeur: Essentiellement, c'est à peu près le même amendement qu'on a vu tantôt. Donc, c'est adopté.

Le Président (M. Pinard): Ça va? Alors, l'amendement 10.3 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Donc, nous procédons maintenant à l'article 11 qui se lit comme suit:

L'article 195.2 de ce Code, édicté par l'article 11 du chapitre 29 des lois de 2001, est modifié par l'addition, après le premier alinéa, du suivant:

«Il en est de même à l'égard du permis d'une personne visée au cinquième alinéa de l'article 73 et au quatrième alinéa de l'article 76 [...] si elle conduit un véhicule ou en a la garde ou le contrôle sans respecter les conditions prévues à ces articles.»

M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Ménard: Oui. C'est une modification de concordance pour l'application des suspensions. L'article 195.2 permet de suspendre un permis probatoire ou un permis de conduire pour une période de trois mois lorsque le titulaire du permis ne respecte pas les conditions d'utilisation de l'antidémarrreur.

Alors, compte tenu que certaines personnes ne peuvent utiliser un antidémarrreur à cause de raisons médicales exceptionnelles, l'interdiction de conduire un véhicule dès qu'il y a présence d'alcool a été prévue au cinquième alinéa de l'article 73, suite à une évaluation médicale démontrant un problème d'alcoolisme chronique, et cet autre article, au quatrième alinéa de l'article 76.1, qui, lui, est suite à une période de sanction. Donc, si une personne ne respecte pas ces conditions de zéro alcool et qu'on ne peut les... même si on ne peut pas le mesurer par l'éthylomètre, là, si on constate que cette personne ne respecte pas sa condition de zéro alcool, il y a donc lieu de modifier l'article 195.2 afin d'imposer une suspension de trois mois équivalente à celle imposée à une personne qui ne respecte pas les conditions d'utilisation de l'antidémarrreur.

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

M. Ménard: ...justement qui ont des trachéotomies ne peuvent souffler dans l'antidémarrreur. Alors, ces gens-là qui seraient soumis à l'éthylomètre, si, pour des raisons médicales, elles n'en étaient pas empêchées, bien, doivent être punies de la même façon que celles qui sont soumises à l'éthylomètre si on constate qu'il y a présence d'alcool dans leur sang.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Oui. Est-ce qu'il est arrivé régulièrement que ces antidémarrreurs-là soient trafiqués? Est-ce que ça arrive à l'occasion, pour penser à émettre l'application d'un article semblable à ça?

M. Ménard: C'est compliqué. En fait, j'imagine qu'on peut toujours s'essayer. Mais, dès qu'on s'essaie, on déclenche un mécanisme qui fait que c'est décelable. Mais ce dont on parle ici, c'est des personnes qui ne peuvent pas se soumettre, pour des raisons médicales, à l'éthylomètre.

M. Brodeur: Pour des raisons médicales, dont la trachéotomie. Est-ce qu'il y a d'autres maladies aussi qui sont...

M. Ménard: Je ne sais pas si l'asthme ou bien...

M. Brodeur: L'asthme?

M. Ménard: Je ne le sais pas, là. C'est-à-dire, j'essaie d'imaginer les maladies respiratoires, puisque, au fond, l'éthylomètre mesure le taux d'alcool dans le sang en mesurant l'haleine. Alors, j'imagine qu'il doit y avoir certaines... Une trachéotomie, c'est assez radical comme opération. C'est le seul cas que vous avez eu, trachéotomie?

M. Brodeur: C'est le seul cas?

Une voix: Paralyse faciale...

M. Ménard: Ça suppose en plus qu'il y a des problèmes d'alcool. Ça fait bien des «si».

M. Brodeur: La deuxième question, et le point avait été soulevé à de nombreuses reprises lors des consultations de septembre dernier. Vous soulevez dans vos notes explicatives le problème d'alcoolisme chronique: Est-ce que le ministre compte — parce qu'on parlait toujours d'une modification possible à la loi et l'ajout à la loi concernant l'alcool au volant — penser à une révocation totale du permis lorsqu'on parle d'alcoolisme chronique?

Donc, on suppose d'ailleurs que l'alcoolisme, on ne le guérira pas dans un avenir rapproché. Et, si cet alcoolisme chronique là, en fin de compte, fait en sorte qu'on ne peut faire confiance à cette personne-là pour conduire, est-ce qu'il y a dans les cartons du ministère un amendement qui viendrait pour interdire de façon presque permanente ou du moins jusqu'à preuve du contraire l'émission d'un permis de conduire à une personne souffrant d'alcoolisme chronique et identifiée comme telle par les autorités médicales?

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

M. Ménard: Je pense qu'on a pas mal l'équivalent. Ce n'est peut-être pas de défense absolue, mais, quand vous regardez le nombre de... N'oubliez pas que, pour les...

M. Brodeur: ...maximum, là.

M. Ménard: Non. Ah non, non! On va beaucoup plus vite que ça maintenant. Dès qu'il y a récidive, là, la personne ne peut récupérer son permis, si je me souviens bien, à moins de démontrer que sa maladie ne risque plus d'affecter sa conduite. Ce n'est pas comme ça que c'est dit, mais c'est à peu près ce que ça veut dire.

Une voix: ...elle a réglé son problème d'alcool.

M. Ménard: Oui. Ce qu'on dit, c'est qu'elle a réglé son problème d'alcool. Alors, elle a quand même le fardeau de le démontrer, donc elle doit faire témoigner un médecin ou... Et puis, en plus, même si elle a fait cette démonstration, elle est soumise à l'éthylomètre pendant, si je me souviens bien, des délais qui varient selon le nombre de récidives. Mais, avec ça, je ne crois plus que nous ayons ces cas scandaleux de récidives nombreuses parce qu'à partir de la deuxième il va être tellement difficile de réobtenir son permis que je ne crois pas que les gens puissent continuer.

Le Président (M. Pinard): M. le député de Shefford.

M. Brodeur: Parce que, pour avoir récidivé, M. le ministre, il faut se faire prendre. Ce n'est pas nécessairement vrai que cette personne-là va se faire reprendre dans un délai à court terme ou à moyen terme. Sauf que, si la trace de l'alcoolisme chronique demeure... Ce n'est pas parce qu'il ne se fait pas prendre que cette maladie-là ne demeure pas là ou le symptôme ne demeure pas. Donc, à ce moment-là, est-ce qu'on devrait juger, par une autorité médicale, que, tant et aussi longtemps que la personne en question souffre d'alcoolisme chronique, on devrait ne pas lui émettre de permis, même de façon conditionnelle, de telle sorte qu'on attende que cette personne-là soit... en fin de compte, ne puisse nuire à la santé d'autrui ou être un danger pour autrui?

M. Ménard: Oui. Mais je ne sais pas si vous comprenez bien les explications que je vous ai données. Si j'avais les articles à l'esprit... Mais peut-être qu'ils ne sont pas aussi clairs que les explications que je donnais.

M. Brodeur: Oui, mais votre base d'explication est sur la récidive, elle n'est pas... Je comprends, mais on peut... une personne alcoolique, souffrant d'alcoolisme chronique, peut conduire et ne jamais se faire prendre ou, du moins, pendant plusieurs années.

M. Ménard: Oui, mais, quoique, avant de réobtenir son permis, réobtenir son permis, maintenant, elle doit faire la démonstration qu'elle a réglé sa

maladie, d'une part. Et, quand elle a fait cette démonstration, on lui permet de conduire mais avec l'éthylomètre.

M. Brodeur: Oui, parce qu'elle a fait cette démonstration.

M. Ménard: Donc, on la suit.

Le Président (M. Pinard): Excusez-moi. Nous allons reprendre après le vote. Et je vous inviterais immédiatement à vous déplacer au salon bleu. Je suspends.

(Suspension de la séance à 21 heures)

(Reprise à 21 h 29)

Le Président (M. Pinard): Nous reprenons nos travaux. Nous en sommes à l'article...

M. Brodeur: Mon collègue de LaFontaine n'est pas arrivé. Je me sens très seul.

Le Président (M. Pinard): Vous savez, l'opposition, c'est un peu la solitude.

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Pinard): Alors, malheureusement, vous devez vivre ça souvent. Cette solitude, vous devez la vivre malheureusement trop souvent. Mais je sais, je connais vos talents et je connais votre capacité, alors je suis persuadé que vous allez passer à travers ce creux.

M. Brodeur: Vous pensez?

Le Président (M. Pinard): Ah oui!

M. Brodeur: Merci de votre encouragement.

Le Président (M. Pinard): Alors, nous en étions justement à l'article 11, et vous aviez la parole sur cet article.

M. Brodeur: ...

Le Président (M. Pinard): Oui, effectivement.

M. Brodeur: Qu'est-ce que je disais, selon le *Journal des débats*, au moment où nous avons laissé?

Le Président (M. Pinard): On parlait d'un permis... on parlait d'un permis qui se devait d'être... d'un permis d'une personne visée au cinquième alinéa de l'article 73, si elle conduit un véhicule ou en a la garde ou le contrôle sans respecter les conditions prévues à ces articles.

M. Brodeur: Oui, on a d'ailleurs parlé d'alcoolisme chronique, je crois...

Le Président (M. Pinard): Voilà! Voilà!

• (21 h 30) •

M. Brodeur: ...et, si mes yeux ne me font pas défaut, d'ailleurs j'ai vu quelques notes sur des bureaux de l'autre côté, sur l'alcoolisme chronique. Je ne sais pas si le ministre a quelque chose à ajouter, tout à fait par hasard, sur mes questions d'avant la suspension.

M. Ménard: Oui, si vous voulez.

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

M. Ménard: C'est qu'en fait... Mais, moi, j'avais déjà commencé à vous dire que les récidivistes doivent subir une évaluation. Mais ce n'est pas nécessaire. Même s'il n'y a pas d'infraction d'alcoolisme ou de toxicomanie, la Société peut exiger l'évaluation à la Fédération québécoise des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et toxicomanes. Selon les résultats, la SAAQ peut décider de suspendre le permis ou d'assortir le permis de certaines conditions, par exemple, l'antidémarrreur.

M. Brodeur: Dans quelles circonstances on va pouvoir demander cette expertise-là?

M. Ménard: Dans les circonstances où on a une dénonciation que la personne souffre d'alcoolisme ou de toxicomanie. Mais, de toute façon...

M. Brodeur: Parce que, dans les faits, la loi, telle que rédigée présentement, donne un maximum de cinq années, donc, s'il n'y a pas récidive. Récidive, ça ne veut pas dire que la personne ne souffre pas encore d'alcoolisme et ne prend pas encore d'alcool; elle ne s'est pas fait prendre, tout simplement. Donc, y a-t-il un moyen de détecter, de dire: Cette personne-là, elle a eu le bonheur de ne pas se faire prendre pendant quelques années, mais elle conduit toujours en... elle pourrait encore conduire en état d'ébriété?

M. Ménard: Non, parce qu'elle a l'antidémarrreur.

M. Brodeur: Elle a l'antidémarrreur, ça ne veut pas dire que cette personne-là ne souffre pas d'alcoolisme en dehors de la conduite automobile, ce qui fait en sorte que, lorsque l'antidémarrreur va être enlevé, à ce moment-là, elle souffrira toujours d'alcoolisme et pourra circuler comme bon lui semblera, sans inspection, sans surveillance.

M. Ménard: Oui, mais elle est envoyée à une évaluation à la Fédération québécoise, justement...

M. Brodeur: Avant?

M. Ménard: ...des centres de réadaptation pour personnes alcooliques et toxicomanes. Et après aussi...

M. Brodeur: Est-ce que c'est systématique?

M. Ménard: ...pour vérifier, pour s'assurer que la personne a réglé son problème d'alcool et qu'elle

dissocie le fait de boire et de... Le médecin aussi peut dénoncer, c'est pour ça qu'on peut faire cette évaluation-là à la suite d'un rapport de médecin, d'un rapport d'inaptitude, tel que prévu à l'article 603 du Code de la sécurité routière, qui dit que «tout professionnel de la santé peut, selon son champ d'exercice, faire rapport à la Société du nom, de l'adresse, de l'état de santé d'une personne de 14 ans ou plus qu'il juge inapte à conduire un véhicule routier, en tenant compte des maladies, déficiences et situations incompatibles avec la conduite d'un véhicule routier telles qu'établies par règlement». Et l'alcoolisme est une maladie. De toute façon, elle est prévue dans les règlements. Alors, c'est pour ça que les récidivistes à répétition, qui ont tant scandalisé l'opinion, avec raison, je crois que nous y mettons fin, que le législateur y a mis fin avec l'adoption du projet de loi n° 38, qui a amendé le Code de la sécurité routière.

Le Président (M. Pinard): M. le député de...

M. Ménard: Maintenant, nous pensons toujours qu'une personne peut guérir. D'ailleurs, l'alcoolisme se guérit.

M. Brodeur: ...jamais de l'alcoolisme.

M. Ménard: Ah non! On a plus de chance avec les alcooliques qu'avec les pédophiles. Moi, j'ai vu des gens avec 30, 35 ans d'alcoolisme anonyme, puis pourtant ils ont gaspillé leur vie à une certaine époque. Et j'en connais un dans mon comté qui est exceptionnel.

M. Brodeur: Sauf qu'on dit que la personne souffre toujours d'alcoolisme, sauf qu'elle exerce un certain contrôle.

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine, questions, remarques sur l'article 11?

M. Gobé: Moi, je pense que le ministre a répondu à ma satisfaction. Je veux ajouter, moi aussi, que je suis d'accord avec lui que, en ce qui concerne le traitement des alcooliques, surtout des gens depuis longtemps, là, en effet, il arrive un grand nombre de cas qui ne retournent jamais à l'alcool. Et je retiens comme exemple... Je me souviens quand j'étais plus jeune, mon père dirigeait en France, après sa retraite... le Secours Catholique français. Alors, c'étaient différentes organisations, dont une qui était pour aider les alcooliques. Ce n'est pas les AA, ça n'existe pas là-bas, c'est différent. Et je me souviens qu'il parlait, des fois... il faisait part de gens qui étaient des vraies épaves, qui avaient connu la déchéance la plus totale et qui, après quelques années, retrouvaient des postes dans notre société non pas de commande forcément, mais de responsabilité et qu'il était toujours très fier de les revoir et de constater qu'en effet les gens, il y avait une espèce de réhabilitation possible.

De ce côté-là, je partage l'opinion du ministre, d'autant plus qu'on parle des travailleurs, hein, on parle des gens qui conduisent des véhicules non pas pour se promener, pour aller au casino ou à la pêche, je ne sais pas trop où, mais des gens qui gagnent leur vie, donc qui ont une responsabilité familiale, bien souvent, et

tout ça. Et je pense que c'est bien souvent des motifs supplémentaires dans leur réhabilitation.

Alors, il faut faire attention aussi de ne pas, par des lois ou des mesures trop longues ou trop fortes, les démotiver complètement en leur laissant penser qu'ils ne pourront plus jamais faire ce qu'ils aimaient faire ou ce qu'ils savaient faire qui leur permettait justement d'être dans la société à un niveau respectable ou du moins autonomes et qui leur donnait la confiance en eux et le respect d'eux-mêmes. À ce moment-là, c'est évident que l'effet peut être encore plus négatif sur les individus. C'est vrai qu'il faut protéger aussi les gens sur les routes, il ne faut pas tolérer ça, mais je pense que c'est une question d'équilibre. Moi, je suis d'accord avec le projet de loi. Et là peut-être que mon collègue aurait aimé avoir un petit entretien d'une minute avec le ministre.

M. Brodeur: Peut-être une suspension d'une minute.

M. Gobé: Une petite suspension d'une minute pour régler un détail, un point de détail sur un projet. Avant de l'aborder, il aimerait mieux lui en parler privément.

Le Président (M. Pinard): D'accord, avec M. le ministre?

M. Brodeur: Si tout le monde est d'accord, une minute.

Le Président (M. Pinard): Avec M. le ministre?

M. Gobé: Oui, oui.

M. Brodeur: Une minute de suspension. J'en profiterai pour...

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, je suspends donc les travaux pendant une minute.

(Suspension de la séance à 21 h 36)

(Reprise à 21 h 38)

Le Président (M. Pinard): Alors, vous êtes maintenant de retour, je me permets de rouvrir nos travaux. Et nous en sommes toujours à l'article 11. S'il n'y a pas d'autres commentaires sur l'article 11, est-ce que l'article 11 est adopté?

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté? Est-ce que l'article 11 est adopté, messieurs?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Alors, merci beaucoup. J'en suis maintenant à l'article 12. Alors, j'ai un amendement à l'article 12: Remplacer l'article 12, par le suivant:

12. L'article 202.2 de ce Code, modifié par l'article 12 du chapitre 29 des lois de 2001, est de nouveau modifié:

1° par la suppression du paragraphe 4° du premier alinéa;

2° par la suppression du troisième alinéa. M. le ministre.

M. Ménard: Oui. Bien, je ne vois pas beaucoup de différence avec l'amendement tel que proposé.

(Consultation)

M. Gobé: ...nous expliquer la substance de ça.

• (21 h 40) •

M. Ménard: L'amendement qui est proposé à l'article 12 a pour but de ne conserver dans l'article 202 que les personnes soumises au zéro alcool en raison de leur âge ou de leur inexpérience parce qu'elles ont en commun une même sanction en cas de violation du zéro alcool. Alors, la suspension est la suspension en entier de leur permis. Les personnes soumises au zéro alcool en raison de la catégorie de véhicule qu'elles conduisent — par exemple, véhicule lourd, véhicule d'urgence, taxi — seront visées, elles, par le prochain amendement à l'article 12.1.

Mais, moi, la seule différence que j'ai vue entre ce que vous avez proposé puis ce que j'ai ici, c'est qu'au lieu de «par la suppression du premier alinéa du paragraphe 4°» c'était «par la suppression du paragraphe 4° du premier alinéa». Franchement, il n'y a pas grand différence là, hein?

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre.

M. Ménard: Il y a de ces différences qui parfois me confondent encore. Justement, ceux qui maîtrisent très bien la différence entre un alinéa et un paragraphe ne seront pas confondus, mais...

M. Gobé: L'alinéa, c'est paragraphe...

M. Ménard: ...le premier alinéa du paragraphe 4°. C'était le paragraphe 4° du premier alinéa, ce n'est pas pareil. Alors donc, vous êtes d'accord avec l'amendement proposé... non, avec l'amendement à l'amendement. Je comprends bien?

Une voix: ...

M. Ménard: Bon. C'est très important. C'est le paragraphe 4° du premier alinéa. C'est ça. Bon. Voilà. Maintenant, une fois qu'on l'a fait, ça, là, on va en supprimer deux. On se trouve à supprimer le paragraphe 4° du premier alinéa, mais il y a aussi la suppression du troisième.

Une voix: Alinéa.

M. Ménard: Non, du paragraphe... Ah, du troisième alinéa.

M. Brodeur: Oui. Suppression du troisième alinéa.

M. Ménard: Oui, alors voilà, qui d'ailleurs commence: «Le paragraphe 4° du premier alinéa...»

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Je pense que tout le monde a compris.

M. Ménard: Vous comprenez pourquoi on est mêlés, hein? Ce n'est pas juste l'heure, hein?

M. Brodeur: Non, non.

M. Gobé: Vous avez dit ce matin qu'il y avait une limite à la contemplation.

M. Ménard: Heureusement qu'il y a quelqu'un qui s'y retrouve.

Le Président (M. Pinard): Il y a des alinéas puis il y a des paragraphes. M. le ministre.

M. Ménard: Oui.

Le Président (M. Pinard): Il y a des alinéas puis il y a des paragraphes. Je comprends qu'il y a un alinéa puis quatre paragraphes.

M. Ménard: Mais c'est un drôle de hasard de voir que le troisième alinéa commence: «Le paragraphe 4° du premier alinéa...» C'est comme ça qu'il commence. Alors, je comprends que le gars pouvait se mêler avant, mais maintenant je suis absolument certain que c'est ça qu'on veut faire.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que vous avez compris, monsieur...

M. Brodeur: Non, je n'ai absolument rien compris, M. le Président.

M. Ménard: Ça n'a pas d'importance.

M. Brodeur: Vous pensez? Non, là, je... On pourrait peut-être réexpliquer de façon concise et précise, parce que, là, vraiment, il y a quelque chose qui m'échappe.

M. Ménard: D'abord, pour ne pas que vous vous échappiez, il faut que vous compreniez la différence entre un alinéa et un paragraphe. Alors, un alinéa, c'est ce que le monde ordinaire appelle un paragraphe. Ha, ha, ha!

Une voix: ...

M. Ménard: Tandis qu'un paragraphe c'est quelque chose qui est numéroté dans un alinéa. Ha, ha, ha! Alors, les articles, si on ne voit d'autres numéros que l'article et que vous auriez l'impression qu'ils ont plusieurs paragraphes, vous vous trompez, ils ont plusieurs alinéas.

M. Brodeur: Ah oui? Ah! O.K.

M. Ménard: Voilà!

M. Gobé: Ah! Qui vous a expliqué ça?

M. Ménard: Mais, si, dans un alinéa, vous voyez des choses qui sont numérotées, ça, ce sont des paragraphes. Ha, ha, ha! Mais c'était pas assez compliqué comme ça, ce qui est particulièrement amusant ici, c'est que, dans le deuxième paragraphe du premier alinéa de ce que nous proposons, on décrète la suppression du troisième alinéa, lequel commence justement par: «Le paragraphe 4° du premier alinéa...»

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Le résultat de tout ça, M. le ministre...

M. Ménard: Ça, c'est un hasard. Ça, c'est un hasard. C'est quelque chose que personne n'avait vu...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: ...avant que, dans ma recherche, n'est-ce pas, je dirais, maniaque de compréhension, même de ce qui est incompréhensible, je m'en sois aperçu. Puis je m'aperçois que c'est là qu'était la source de ma confusion. Ha, ha, ha!

M. Gobé: ...littéraire dans une future vie, hein?

M. Brodeur: Oui.

M. Ménard: Justement.

M. Gobé: Vous auriez du talent.

M. Ménard: Mais, ceci étant dit, comme résultat...

M. Brodeur: Oui. Maintenant, qu'est-ce c'est que ça veut dire?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: Oui. Le résultat est très important. La note explicative n'éclaire pas beaucoup non plus. Ha, ha, ha!

M. Gobé: Il y a quelques paragraphes, par exemple, dans la note explicative.

M. Ménard: C'est parce qu'on ne veut pas... En tout cas.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Il faut voir, en partant, qu'on remplace l'article 12 au complet par un nouvel article 12. Alors, lorsqu'on regarde l'article 12, dans le projet de loi, à la page 7, ce dernier vient tout simplement de disparaître et est maintenant remplacé par celui qui nous est proposé, à l'effet que l'article

202.2 de ce Code, modifié par l'article 12 du chapitre 29 des lois de 2001, est de nouveau modifié:

1° par la suppression du paragraphe 4° du premier alinéa;

2° par la suppression du troisième alinéa.

Alors là il faut aller voir l'article 202.2

M. Ménard: Alors, une fois qu'on a enlevé ça, on va le remettre dans l'article suivant, ce qui créera plus de clarté pour ceux qui...

M. Gobé: À ce moment-là, on va voter pour.

Le Président (M. Pinard): Alors, c'est plus clair. Vous êtes d'accord pour qu'on adopte l'amendement? L'amendement est adopté?

M. Brodeur: ...quelque chose parce que, nous, à l'opposition, là, nous sommes toujours plus heureux quand c'est clair. Et puis, dans un cas comme... Suite à l'explication du ministre, je dois souligner que ça nous a, tous les deux, éclairés énormément.

Le Président (M. Pinard): Donc, on est mûr pour la suite.

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 12 est donc adopté.

M. Brodeur: Attendez une seconde. On est rendu à quel article?

Le Président (M. Pinard): Là, nous serions rendus... Est-ce qu'on a d'autres amendements à l'article 12?

M. Gobé: Non, il n'y en a pas.

M. Brodeur: Est-ce que c'est l'amendement que nous adoptons et non pas l'article 12?

Le Président (M. Pinard): C'est: Remplacer l'article 12, par le suivant. Alors, c'est l'amendement.

M. Brodeur: C'est l'amendement, qui d'ailleurs... O.K. Oui.

M. Ménard: ...de façon simple. C'est que... Oui, vous allez comprendre aussi.

M. Brodeur: De façon simple, j'aimerais avoir la définition de votre façon simple d'expliquer quelque chose.

M. Ménard: C'est qu'il y a deux catégories de personnes qui se font suspendre leur permis en cas de violation du zéro d'alcool, dépendant de la raison. Alors, il y en a que c'est à cause de leur âge ou de leur inexpérience. Alors, celles-là, on va les traiter dans l'article 12. Et puis les autres, qui, elles, se voient suspendre leur permis à cause d'une infraction au zéro alcool, ce sont celles qui conduisent des véhicules lourds. Comme vous savez, les véhicules lourds, les

véhicules d'urgence, les taxis, hein, c'est la règle du zéro alcool. Alors, on va les mettre dans un article différent. Comme ça, c'est clarica, hein, c'est tellement plus simple quand c'est clair. Alors, ça va être l'article 12.1.

● (21 h 50) ●

M. Brodeur: D'ailleurs, je pensais à ça, que vous pourriez facilement figurer dans une publicité de Clarica.

M. Ménard: C'est ça.

Le Président (M. Pinard): Adopté?

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Adopté.

M. Ménard: ...à la légère des choses sérieuses.

Le Président (M. Pinard): Ça fait du bien des fois. Ça fait du bien quelquefois. Alors, nous en sommes maintenant rendus à l'amendement 12.1. Insérer, après l'article 12, le suivant:

12.1. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 202.2, du suivant:

«202.2.1. Il est interdit à toute autre personne que celle visée à l'article 202.2 de conduire ou d'avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule lourd, d'un véhicule d'urgence ou d'un taxi s'il y a quelque présence d'alcool dans son organisme.

«Cette interdiction ne s'applique pas en ce qui concerne:

«1° un véhicules d'urgence banalisé;

«2° un véhicule lourd tirant une caravane;

«3° un ensemble de véhicules routiers d'une masse nette de plus de 3 000 kg formé d'un véhicule automobile tirant une caravane;

«4° une autocaravane;

«5° un véhicule lourd d'une masse nette de 3 000 kg ou moins sur lequel il n'est pas obligatoire d'apposer des plaques d'indication de danger selon un règlement pris en application de l'article 622 du présent Code.

«Elle ne s'applique pas non plus, en ce qui concerne les véhicules d'urgence, à ceux qui sont appelés à intervenir alors qu'elles ne sont pas en service, ni aux pompiers volontaires.»

M. le ministre, s'il vous plaît.

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre.

M. Ménard: Oui. D'abord, la première chose à comprendre, c'est celle que vous avez comprise tout à l'heure, c'est-à-dire que, là, ce ne sont pas les personnes qui sont tenues au zéro alcool à cause de leur âge ou de leur condition médicale parce que, celles-là, on vient d'en traiter. C'est ça que veut dire «il est interdit à toute [...] personne que celle visée à l'article 202.2». Alors, on établit d'abord le principe que ces personnes n'ont pas le droit de conduire ou d'avoir la garde...

M. Gobé: ...d'un véhicule d'urgence, sauf si...

M. Ménard: C'est qu'en fait on veut interdire la conduite ou la garde d'un véhicule lourd, d'un véhicule d'urgence ou d'un taxi à des personnes qui ont de l'alcool dans leur organisme au moment où elles l'ont.

M. Brodeur: C'est 0.00 pour un véhicule d'urgence banalisé, un véhicule lourd tirant une caravane...

M. Ménard: Là, tout de suite, on établit les exceptions à cette règle. Alors, un véhicule d'urgence banalisé, je ne sais pas pourquoi on... On devrait peut-être corriger l'orthographe, là. Moi, j'ai «un véhicules», au pluriel.

M. Brodeur: Oui, «un véhicules», au pluriel.

M. Gobé: C'est bien ça.

M. Brodeur: Oui.

M. Ménard: «2° un véhicule lourd tirant une caravane.» On aurait peut-être dû mettre 3° avant 2°, le monde aurait compris plus facilement. Ce qu'on ne veut pas, c'est que les gens... Bon. Quand vous vous en allez en vacances et que vous tirez une caravane, vous avez le droit de prendre un verre, pas plus que 0,08 dans votre sang et vous pouvez encore conduire. C'est ça que ça dit.

3°, bien, ça, c'est «un ensemble de véhicules routiers» qui est formé d'un véhicule automobile tirant une caravane, même s'il a plus de 3 000 kg; «une autocaravane», autrement dit, une maison mobile; et puis un petit camion, c'est-à-dire moins gros que 3 000 kg, à moins que ce soit un camion où il est obligatoire d'apposer des plaques d'indication de danger. Par exemple...

M. Gobé: ...

M. Ménard: ... — c'est ça — s'il transporte des matières dangereuses, il est obligé d'avoir une plaque. Alors, lui, même si le camion est inférieur à 3 000 kg...

M. Gobé: Zéro tolérance.

M. Ménard: ...on dit: Zéro alcool. Ça, c'est la beauté de faire des lois en créant une règle, puis de mettre une exception tout de suite, puis ensuite de mettre des exceptions, puis de mettre des exceptions à l'exception.

M. Brodeur: Oui.

M. Ménard: Un de ces jours, j'écrirai ça autrement. C'est parce que je n'ai pas eu le temps de m'y mettre, mais je pense que j'aurais écrit ça autrement.

M. Gobé: En 2°, M. le ministre...

M. Brodeur: Ça donne du travail aux avocats.

M. Ménard: Oui, ça donne du travail aux avocats, ça, c'est sûr, et sans compter les juges qui ont à les interpréter par la suite. Mais là ils sont aidés par les

avocats. Mais, comme les deux qui les aident ne sont pas du même avis généralement, bien, leur travail est encore plus compliqué.

M. Gobé: Oui, c'est ça.

M. Brodeur: On pourrait peut-être réviser nos méthodes de travail, à un moment donné.

M. Ménard: Bien, nos méthodes d'écrire, oui, j'aurais voulu. Quand j'ai nommé M. Borgeat sous-ministre adjoint à la Législation, quand j'étais ministre de la Justice, c'est à ça que je pensais, d'avoir quelqu'un qui avait le souci de la langue pour écrire des textes qui soient compréhensibles.

M. Brodeur: Oui. On pourrait peut-être lui fournir la Loi sur le Revenu.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gobé: Une loi sur la clarté législative.

M. Ménard: Il n'y a pas de loi plus confuse. Êtes-vous capable de comprendre quelle est la majorité suffisante? Ha, ha, ha! Ce n'est pas dans la loi sur la clarté.

Le Président (M. Pinard): Alors, comme nous en sommes toujours à l'amendement à l'article 12...

M. Gobé: ...j'ai une question à poser.

Le Président (M. Pinard): Oui. M. le député de LaFontaine.

M. Gobé: En 2°, M. le ministre, j'ai très bien compris ce que vous avez expliqué et je suis tout à fait d'accord avec ça. Ça coule de bon sens et c'est tiré des recommandations que nous avons déjà eues en d'autres temps, dans d'autres commissions. Mais, lorsque vous avez lu — et je ne voudrais pas qu'il y ait confusion — le paragraphe 2°, «un véhicule lourd tirant une caravane», vous avez dit: Bon, on peut se promener avec une caravane puis avoir pris un petit verre. Mais là ce que je crois comprendre lorsqu'on dit «un véhicule lourd tirant une caravane», si on regarde, après ça, le 3°, «un ensemble de véhicules routiers d'une masse [...] de plus de 3 000 kg formé d'un véhicule automobile tirant une caravane», on peut présumer que le véhicule lourd n'est pas forcément obligé d'avoir la caravane attachée derrière lui et que c'est pour cela qu'ils le mettent dans le 2°.

En d'autres termes, vous déposez la caravane sur un terrain de camping — de camping, pardon — et là vous repartez je ne sais pas à quel endroit, au Joe's Steak House ou je ne sais trop où, au Tony Rubino's, en Floride, pour aller manger des côtes levées. Là, vous vous faites arrêter, et votre véhicule a un peu plus de 3 000 kg. Donc, vu que c'est un véhicule qui tire une caravane, vous pouvez dire: Moi, je ne suis pas assujéti à cette loi-là.

M. Ménard: J'ai compris. Mais pourquoi celui-là qui est un véhicule lourd?

M. Gobé: Oui, c'est ça.

Une voix: ...

M. Ménard: Ah oui?

Le Président (M. Pinard): Avec une tente-roulotte en arrière. Le gros pick-up avec une tente-roulotte en arrière.

M. Ménard: En fait, ce n'est pas compliqué. Admettons une chose, là, ce que l'on veut éliminer, c'est les véhicules récréatifs, autrement dit les gens qui conduisent... En 2°, les paragraphes... Parce que là ils sont numérotés. Alors, vous avez compris, hein? Un paragraphe, c'est quand c'est...

M. Gobé: ...un alinéa, quand c'est numéroté...

M. Ménard: Quand ce n'est pas numéroté, c'est un alinéa.

M. Gobé: O.K. C'est le contraire.

M. Ménard: Bon. Alors donc, les paragraphes 2° et 3°, comme 4° d'ailleurs, ce sont des véhicules récréatifs.

M. Gobé: O.K. C'est sûr. C'est parce que, de la manière dont vous l'aviez lu, j'avais eu l'impression que le véhicule lourd devait absolument tirer une caravane au moment où il se faisait arrêter, mais je n'ai pas l'impression que... Il peut très bien l'avoir détachée, l'avoir posée sur le terrain, aller faire des courses avec quelque part — pas une course, mais des courses — et revenir par la suite. Et si, entre-temps, il se fait arrêter parce qu'il a pris une bière en faisant les courses, eh bien, il va dire: Moi, je ne suis pas assujéti parce que mon véhicule, c'est un véhicule qui tire une caravane.

M. Ménard: Savez-vous...

M. Gobé: C'est un peu tortueux, mon raisonnement, hein?

M. Ménard: Non, mais il est très juste.

M. Gobé: Oui? Ah! Bien, merci.

• (22 heures) •

M. Ménard: D'ailleurs, je pense que nous allions faire une erreur, n'eût été de votre intervention opportune, parce que...

M. Brodeur: C'est ça que Guy Chevette disait toujours aussi.

M. Ménard: Bien, vous allez trouver un amendement pour apporter, parce qu'on ne fera pas cette erreur-là.

Le Président (M. Pinard): Quel paragraphe?

M. Ménard: 2°, ce véhicule lourd qui tire une caravane. La personne peut avoir pris un verre — à condition toujours de rester en bas du 0,08, on s'entend.

Maintenant, s'il dépose la caravane dans un camping, la personne est encore en vacances, là, ça reste un véhicule récréatif même s'il pèse plus de 3 000 kg. Parce qu'un véhicule lourd, en principe, c'est un véhicule de plus de 3 000 kg.

M. Gobé: Oui. Parce qu'il découle, M. le ministre, de l'autre, le 3^e, voyez-vous, on dit: «Un ensemble de véhicules routiers d'une masse nette de plus de 3 000 kg formé d'un véhicule automobile tirant une caravane.» Alors, si on reconnaît qu'il peut faire plus de 3 000 kg lorsqu'il est attelé avec sa caravane, il peut faire 4 500, 5 000 kg, et le véhicule, lui, peut faire plus que 3 000 kg tout seul...

M. Brodeur: De toute façon, tout seul...

M. Ménard: Mais, troisièmement, ce n'est pas le même genre de véhicule. Troisièmement, c'est la chose la plus courante, c'est le véhicule de famille, le véhicule familial ou la berline, en somme, là.

M. Gobé: Ou le pick-up.

M. Ménard: Non, le pick-up, c'est 2^e.

M. Gobé: Oui, c'est ça, le pick-up est 2^e.

M. Ménard: Le 3^e, c'est le véhicule de ville, là, la berline qui traîne une...

M. Gobé: O.K.

M. Ménard: Alors, elle ne pèse pas 3 000 kg.

M. Brodeur: Non, mais le pick-up, il peut y en avoir en bas de 3 000 kg.

M. Ménard: Mais, évidemment, avec la caravane, elle peut peser 3 000 kg. Bon.

M. Gobé: Oui, c'est ça.

M. Ménard: Et le 2^e, là, ce n'est pas ça qu'on veut faire.

(Consultation)

M. Ménard: En tout cas, pensez-y jusqu'à jeudi, et on verra si on ne trouve pas...

M. Brodeur: On peut le suspendre.

M. Gobé: On peut le suspendre puis on verra demain.

M. Ménard: Parce que là le problème, c'est que ce genre de véhicule lourd qui tire parfois une caravane peut être équipé effectivement aussi pour tirer à des fins commerciales d'autres... Donc, à ce moment-là, quand il n'a pas son...

M. Gobé: Parce que le type, il prend son pick-up commercial — une petite entreprise, là, un paysagiste

ou je ne sais trop quelle affaire — il part avec sa caravane en vacances, il a toujours ses enseignes de compagnie sur ses portes, hein, Jos Tremblay, paysagiste ou affûteur de couteaux, je ne sais trop quoi, puis là il se fait arrêter, il a posé la caravane, il se fait arrêter. Bingo! En tout cas, on peut revenir jeudi.

M. Ménard: On va revenir jeudi.

M. Brodeur: Oui, mais c'est la même règle du 0,08 avec ou sans caravane.

M. Gobé: Oui, mais 0,08, c'est correct, ça. Mais c'est 0,0, ce n'est pas pareil.

M. Brodeur: Oui, mais ça, ça ne s'applique pas à...

M. Ménard: Bon, alors...

M. Gobé: On suspend?

M. Ménard: On suspend. On suspend 12.1.

M. Gobé: O.K. M. le Président, on suspend 12.1.

Le Président (M. Pinard): On suspend jusqu'à la prochaine...

M. Gobé: Oui, bien, quand le ministre sera prêt.

Le Président (M. Pinard): Si on a à refaire des études...

M. Brodeur: Jusqu'à nouvel ordre.

M. Gobé: Quand les collaborateurs de M. le ministre auront trouvé une solution.

M. Ménard: On le reprendra à la fin pour essayer de trouver une solution. Mais c'est très, très important qu'on l'adopte, ça, parce que vous avez quand même tous les pompiers volontaires qui sont là-dedans...

M. Gobé: Ah, oui, oui, c'est important, c'est...

M. Ménard: ...et puis les agents d'infiltration, les chefs de police.

Le Président (M. Pinard): Alors, on va prendre une note immédiatement pour l'article 12.

M. Brodeur: Les gardes du corps.

M. Ménard: Non, les gardes du corps, il n'y a pas de problème parce que leurs directives leur défendent de consommer de l'alcool quand ils sont en devoir, ce à quoi d'ailleurs... qu'ils respectent scrupuleusement.

M. Brodeur: Est-ce qu'ils sont en devoir 24 heures sur 24?

M. Ménard: Pendant une semaine, oui. Alors, ils se privent une semaine puis...

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Alors, j'ai également un autre amendement, l'article 12.2: Insérer, après l'article 12.1, le suivant:

12.2. L'article 202.3 de ce Code est modifié par l'insertion, dans le premier alinéa et après «202.2», de «ou 202.2.1». M. le ministre.

M. Ménard: C'est une modification de concordance avec le nouvel article 202.2.1 que nous venons d'adopter.

M. Gobé: Ça, là, on peut adopter ça. C'est exactement...

Le Président (M. Pinard): Alors, adopté?

M. Gobé: Bien, c'est les mêmes règles que la règle générale, là, pour les contrôles sur l'ivressomètre, alors...

Le Président (M. Pinard): Alors, 12.2, l'amendement 12.2 est donc adopté. Alors, nous allons maintenant procéder à l'article 13. L'article 13 se lit comme suit: L'article 202.4 de ce Code, modifié par l'article 13 du chapitre 29 des lois de 2001, est de nouveau modifié:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, du texte qui précède le paragraphe 1° par le suivant:

«202.4. Un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société et pour une période de 30 jours, le permis»;

2° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant:

«La suspension du permis imposée au conducteur d'un véhicule lourd, d'un véhicule d'urgence ou d'un taxi pour la violation du paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 202.2 ne vaut qu'à l'égard de ces véhicules.»;

3° par le remplacement des deuxième, troisième et quatrième alinéas par les suivants:

«Lorsque la personne n'est pas titulaire d'un permis ou est titulaire d'un permis délivré par une autre autorité administrative, l'agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société et pour une période de 30 jours, son droit d'obtenir un permis d'apprenti-conducteur, un permis probatoire, un permis de conduire ou, dans les cas visés au deuxième alinéa, un permis autorisant la conduite des véhicules concernés.

«Dans le cas d'une personne qui, au cours des dix années précédant la suspension, aurait fait l'objet d'une suspension en vertu du présent article ou d'une suspension ou d'une révocation en vertu de l'article 180, la durée de la suspension est portée à 90 jours.»

Je vous avise immédiatement qu'on m'a déposé un amendement à l'article 13. L'amendement se lit comme suit: Remplacer le paragraphe 2° de l'article 13 par les suivants:

2° par l'insertion, dans le paragraphe 1° du premier alinéa et après «202.2», de «ou 202.2.1»;

2.1° par l'insertion, après le premier alinéa, du suivant:

«La suspension du permis imposée à une personne soumise à l'interdiction prévue à l'article 202.2.1 ne vaut qu'à l'égard des véhicules auxquelles s'appliquent cette interdiction, pourvu que cette personne ne contrevenne pas aussi paragraphe 2° du premier alinéa du présent article.» M. le ministre.

M. Ménard: C'est ce que j'ai annoncé dans mon discours d'ouverture.

(Consultation)

M. Gobé: ...une petite question à poser à M. le ministre. «Lorsque la personne n'est pas titulaire d'un permis ou est titulaire d'un permis délivré par une autre autorité administrative». D'accord?

M. Ménard: Où êtes-vous?

M. Gobé: Je suis à la page 29, texte tel que proposé. En tout cas, la note explicative est assez mal écrite, merci, que... Je pense que vous seriez d'accord avec moi...

M. Ménard: Je pense que je n'ai pas le même 29 que vous. Vous êtes rendu à l'article 13?

M. Gobé: Oui, à 13, oui, page 29. «Par une autre autorité administrative». Est-ce qu'on parle, là, du cas d'un permis de conduire, donc, qui serait américain ou ontarien?

M. Ménard: Quel alinéa? Ha, ha, ha!

M. Gobé: L'avant-dernier, M. le ministre, deuxième ligne. «Lorsque la personne n'est pas titulaire d'un permis ou est titulaire d'un permis délivré par une [...] autorité administrative».

M. Ménard: Ah, O.K.

M. Gobé: Est-ce que là on parle de permis délivré par une autre administration, un autre gouvernement, par exemple, le gouvernement de l'Ontario, le gouvernement de l'État de New York?

M. Ménard: C'est ça, oui.

• (22 h 10) •

M. Gobé: Bon. Donc, l'agent de la paix peut suspendre ce permis-là pour une période de 30 jours. Est-ce que ça nécessite, à ce moment-là... Je veux dire, est-ce que la loi est la même en Ontario ou à New York? En d'autres termes, est-ce que, nous, si on lui suspend son permis, si on lui enlève le droit, quand il retourne chez lui, de conduire... Est-ce qu'on a ce droit? Est-ce que, juridiquement, l'État du Québec... Est-ce qu'on ne peut pas simplement lui interdire de conduire sur nos routes? On dit: Quand tu es dans l'État du Québec, tu n'as pas le droit de conduire sur les routes du Québec. Là, on le racompane à la frontière et là on lui redonne son permis de conduire, quitte à mettre une amende et notifier ça à l'État...

À moins qu'il n'y ait une entente. Je sais qu'avec l'État de New York pour les contraventions, il y a des

ententes. Mais est-ce qu'il y a des ententes pour ce genre de cas là avec le Wisconsin, je ne sais pas, avec l'Utah? Parce que, maintenant, avec les camions, et tout ça, là, ça voyage beaucoup. Alors, s'il n'y a pas ces ententes, je pense qu'il serait souhaitable que le ministre des Transports se mette rapidement, avec ses employés, ses fonctionnaires, à la recherche d'ententes avec les autres États provinciaux parce qu'on connaît de plus en plus... C'est un flux de camions, hein, avec les exportations et l'importation que nous faisons, qui viennent des États-Unis. Et, à part d'interdire de venir ici pour une période de x temps, je ne vois pas comment on peut agir.

M. Ménard: Ce qu'il faut comprendre...

M. Gobé: Je ne sais pas. C'est mon interprétation, mais je peux être dans les patates aussi, là.

M. Ménard: Dans ce que vous lisez, là, il s'agit des cas où la personne n'a pas un permis québécois.

M. Gobé: Oui, c'est ça.

M. Ménard: Alors, ou bien elle ne l'a pas parce qu'elle n'est tout simplement pas titulaire d'un permis. O.K.?

M. Gobé: Il a le droit.

M. Ménard: Ou bien elle en a un permis, mais ça n'est pas un permis du Québec.

M. Gobé: C'est ça, de l'Ontario ou de New York.

M. Ménard: Alors là l'agent de la paix ne peut pas suspendre le permis qu'elle n'a pas, d'une part, n'est-ce pas?

M. Gobé: Oui, d'accord avec vous. Et, s'il n'a pas de permis, il va le mettre prison, il n'a pas le droit de conduire.

M. Ménard: Et puis il ne peut pas suspendre le permis d'une autre autorité administrative. O.K.? Donc, il suspend au nom de la Société, pour une période de 30 jours, le droit d'obtenir un permis d'apprenti-conducteur, un permis probatoire, un permis de conduire au Québec ou, dans les cas visés au deuxième alinéa... Alors là, là, il faut aller vous chercher le deuxième alinéa si on peut le retrouver, parce que...

M. Gobé: Parce que, s'il lui suspend, à ce chauffeur... Prenons un chauffeur de camion, par exemple — d'accord? — américain.

M. Ménard: Où est-ce qu'il est, le deuxième alinéa?

M. Gobé: S'il lui suspend son droit d'avoir «un permis probatoire, [...] de conduire [...], dans les cas visés au deuxième alinéa», il n'a rien à faire, le chauffeur, lui, il va retourner dans son État ou même dans les autres États américains puis il va continuer à conduire un camion là-bas, parce que la loi est peut-être

moins sévère là-bas. Est-ce que c'est 0 % aussi? Donc, lui, chez lui, il a peut-être le droit de continuer et que ce n'est même pas une infraction chez lui, que c'est une infraction seulement au Québec.

M. Ménard: Oui, mais, nous, on ne peut pas, au Québec, suspendre un permis d'une autre juridiction. Tout ce qu'on peut faire, c'est interdire à la personne de conduire dans notre juridiction. On ne peut pas lui interdire de conduire dans l'autre juridiction, à moins d'avoir des ententes de réciprocité, ce qui existe, d'ailleurs. Mais, en tout cas...

M. Gobé: Mais l'article dit ça. Regardez, M. le ministre: «Lorsque la personne n'est pas titulaire d'un permis ou est titulaire d'un permis délivré par une autre autorité administrative, l'agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la Société et pour une période de 30 jours, son droit d'obtenir un permis d'apprenti-conducteur», etc.

Mais là on est dans le cas d'un chauffeur de camion qui vient faire des livraisons — là, je parle de New York ou je ne sais pas trop où — il transporte un chargement. Il se fait arrêter au Québec. Il a pris une bière à Plattsburgh ou aux douanes en attendant le dédouanement ou je ne sais trop quoi. Et là il a un permis d'une autre autorité administrative. Je ne vois... Quand même qu'on lui suspendrait le droit d'obtenir un permis d'apprenti-conducteur au Québec ou un permis probatoire, il n'a rien à faire, ce gars-là, ce n'est pas son problème. En tout cas, de la manière dont c'est écrit, lui, il ne veut pas passer un permis probatoire au Québec, il n'a pas besoin de ça. Tout ce que vous pouvez faire, c'est mettre une contravention, lui interdire de conduire au Québec. Mais c'est peut-être prévu ailleurs, je ne sais pas, là.

M. Ménard: C'est ça, je cherche à comprendre cette catégorie.

M. Gobé: Parce que, là, on ne parle pas d'immigrants qui viennent vivre au Québec avec un autre permis puis qui ont besoin d'un permis probatoire pour conduire ici. On parle de gens en transit, de chauffeurs de camion. Comprends-tu?

Une voix: Oui.

M. Gobé: C'est un cas qui n'est pas prévu là-dedans, d'après moi.

M. Ménard: ...

M. Gobé: Bien, moi, c'est... C'est mal... Ce n'est pas mal écrit, c'est confus.

M. Ménard: «Dans les cas visés au deuxième alinéa». Bien, vous répétez ce qui est écrit ici, tiens: Lorsque la personne n'est pas titulaire d'un permis, l'agent de la paix en avise la Société...

Des voix: ...

M. Ménard: Bon, bien, ça aussi, on va le suspendre, là, puis vous allez nous clarifier ça, là.

Le Président (M. Pinard): On va revenir demain avec ça.

M. Gobé: Mais vous pensez bien, M. le ministre, que ce n'est pas dans le sens de retarder, là. C'est parce que c'est un cas particulier, c'est celui des chauffeurs de camion qui viennent des États-Unis ou de l'Ontario puis qui...

M. Ménard: Non, non. Je pensais qu'en lisant les explications qui m'étaient données au début j'en aurais assez, mais, quand j'ai vu que ça m'était envoyé... D'abord, à tous les trois jours, on m'en envoyait une version différente.

M. Gobé: Je vous comprends.

M. Ménard: Puis ça se lisait, ça... Avec ça, cette manie d'écrire ça sur la largeur...

M. Gobé: Oui, ça se lit moins bien.

M. Ménard: En tout cas, il va falloir refaire ces lois-là comme du monde.

Le Président (M. Pinard): M. le ministre, M. le critique officiel de l'opposition, vous êtes d'accord pour qu'on retarde l'adoption à la fois de l'amendement et à la fois de l'article amendé, article 13?

M. Gobé: Oui, oui, tout à fait. Mais, dès que ça va être clarifié, on est prêts à adopter ça.

M. Ménard: Bon. Passons au suivant.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Alors, nous le prenons en note et nous allons revenir après plus amples informations de la part du ministre.

M. Gobé: Demain ou quand le ministre voudra bien, là.

Le Président (M. Pinard): Donc, nous en sommes maintenant à l'article 14. L'article 202.6.1 de ce Code, édicté par l'article 15 du chapitre 29 des lois de 2001, est modifié:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «ou de l'interdiction de conduire un véhicule routier» par les mots «ou du droit d'en obtenir un»;

2° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, des mots «est suspendu ou qui fait l'objet d'une interdiction de conduire» par les mots «ou le droit d'en obtenir un est suspendu» et par la suppression, dans cet alinéa, des mots «ou l'interdiction».

Alors, M. le ministre, s'il vous plaît, vos commentaires sur l'article 14.

M. Ménard: C'est les explications passe-partout, c'est une modification de concordance avec l'article 13. Mais, si on regarde le texte tel qu'il est proposé, on peut mieux comprendre.

M. Gobé: Adopté, concordance. Quand même qu'on en discuterait pendant 15 minutes, ce sera toujours de concordance.

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, l'article 14 est donc adopté? Adopté.

Article 15: L'article 202.6.2 de ce Code, édicté par l'article 15 du chapitre 29 des lois de 2001, est modifié par la suppression des mots «ou qui fait l'objet d'une interdiction de conduire pour une période de 90 jours». Alors, M. le ministre.

M. Gobé: Concordance. On l'a adopté déjà.

M. Ménard: Oui, c'est ça.

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

Une voix: Il y a un 15.1.

Le Président (M. Pinard): On a un amendement?

Une voix: 15.1...

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors, un amendement qui nous est déposé. Article 15.1: Insérer, après l'article 15, le suivant:

15.1. L'article 202.6.4 de ce Code, édicté par l'article 15 du chapitre 29 des lois de 2001, est modifié par le remplacement des mots «d'analyse» par les mots «du technicien qualifié».

M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Ménard: À ce que je me souviens, dans le Code criminel, on parle toujours du certificat du technicien qualifié.

Une voix: Ça a été demandé par...

M. Ménard: Oui, c'est pour...

Le Président (M. Pinard): Ça a été demandé?

M. Ménard: Remarquez que ce sont des certificats d'analyse, là, si je prends le terme générique, mais...

M. Gobé: C'est ça que je vais vous poser comme question. Vous qui étiez avant à la Sécurité publique, vous devez connaître ça de manière un peu plus pointue.

M. Ménard: Bien, même, j'ai pratiqué le droit criminel, puis des certificats du technicien qualifié...

M. Gobé: C'est quoi, la différence entre les deux?

M. Ménard: Non, c'est pour avoir le même langage que dans le Code criminel, en fait... Mais, je veux dire, le certificat du technicien qualifié, c'est un certificat d'analyse, là. Si je prends le terme générique, là, en bon français, c'est un certificat d'analyse. Mais, comme ça s'appelle un certificat du technicien qualifié dans tous les textes qui y font référence dans le Code criminel — et, croyez-moi, ils sont encore plus sujets à

créer de la confusion que ceux-ci, ce qui n'est pas peu dire — donc, on a voulu utiliser les mêmes termes. Ça mêle moins le monde.

M. Gobé: O.K.

M. Ménard: Ils sont déjà assez mêlés comme ça.

Le Président (M. Pinard): Alors, ça vous convient?

M. Gobé: Je ne sais pas. Mon collègue...

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 15.1 est adopté?

M. Brodeur: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Alors, l'article 16: L'article 202.6.5 de ce Code, édicté par l'article 15 du chapitre 29 des lois de 2001, est modifié par le remplacement, dans le paragraphe 3°, des mots «d'analyse» par les mots «du technicien qualifié».

M. Ménard: Alors, c'est les mêmes raisons que tout à l'heure, c'est pour utiliser les mêmes termes.

M. Gobé: Oui, concordance.

Le Président (M. Pinard): Adopté?

M. Gobé: Adopté.

● (22 h 20) ●

Le Président (M. Pinard): Adopté. L'article 17: L'article 202.6.6 de ce Code, édicté par l'article 15 du chapitre 29 des lois de 2001, est modifié:

1° par le remplacement, dans le texte qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, de « la suspension du droit d'en obtenir un ou lève l'interdiction de conduire» par les mots «ou du droit d'en obtenir un»;

2° par la suppression, dans le deuxième alinéa, des mots «ou une interdiction de conduire».

M. le ministre, l'article 17, s'il vous plaît.

M. Ménard: On pourrait peut-être corriger l'erreur d'orthographe, là, au deuxième alinéa. Ce n'est pas parce qu'il est deuxième qu'il est au pluriel, on devrait le mettre au singulier.

Le Président (M. Pinard): ...la suppression, dans le deuxième alinéa, c'est au singulier.

M. Ménard: ...de concordance, mais disons que...

Le Président (M. Pinard): Non, non, c'est parce qu'il regarde...

Une voix: Ah, O.K.

M. Gobé: Concordance, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Concordance, M. le ministre?

M. Gobé: Oui, on l'a lu. Je viens de parler avec mon collègue, là, qui...

Le Président (M. Pinard): O.K. Alors donc, l'article 17 et adopté?

M. Gobé: L'autre aussi.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Article 18: L'article 202.6.7 de ce Code, édicté par l'article 15 du chapitre 29 des lois de 2001, est modifié par le remplacement, dans le deuxième alinéa, des mots «d'analyse» par les mots «du technicien qualifié». M. le ministre.

M. Ménard: Ça, c'est toujours la même explication, c'est-à-dire c'est pour être conforme aux termes utilisés par le Code criminel.

M. Gobé: On change les mots «technicien qualifié», simplement.

M. Ménard: On change le mot «analyse» par les mots «technicien qualifié».

M. Gobé: Par «technicien qualifié», c'est ça.

M. Ménard: Oui, de façon à utiliser les mêmes termes que le Code criminel.

M. Gobé: Adopté, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Bon. Est-ce que vous me permettez? J'ai fait une erreur.

M. Gobé: Vous, faire une erreur? Voyons.

Le Président (M. Pinard): Ça arrive.

M. Gobé: Je n'aurais jamais pensé ça.

Le Président (M. Pinard): Bien, écoutez, même si nous sommes notaires, nous avons droit à l'erreur également, en autant qu'elle n'est pas enregistrée. J'ai omis de vous mentionner que le ministre m'avait déposé un amendement à l'article 17, qui devait se lire comme suit: Insérer, après le paragraphe 1° de l'article 17, le suivant:

1.1° par l'insertion, dans le paragraphe 1° du premier alinéa et après «202.2», de «ou 202.2.1».

M. Gobé: C'est une erreur d'écriture, ça.

Le Président (M. Pinard): Alors...

M. Gobé: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté.

M. Ménard: On est à 18, là?

M. Gobé: 17.

Le Président (M. Pinard): 17 est adopté. Alors, l'amendement est donc adopté. Alors, nous revenons à

l'article 18. M. le ministre, est-ce que vous avez des commentaires à nous faire sur l'article 18?

M. Gobé: On l'avait adopté, 18, M. le Président.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 18 est donc adopté.

M. Gobé: C'était une concordance, et on changeait le mot «analyse» par «technicien».

Le Président (M. Pinard): D'accord. Donc, l'article 18 est bien adopté.

L'article 19: L'article 202.6.10 de ce Code, édicté par l'article 15 du chapitre 29 des lois de 2001, est modifié par la suppression des mots «ni ne sursoit à l'interdiction du droit de conduire un véhicule routier». M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Ménard: Par la suppression des mots...

(Consultation)

M. Gobé: C'est la même chose, hein? C'est la même affaire en une ligne et demie au lieu de deux lignes et demie.

(Consultation)

M. Ménard: Remarquez que, si on ne le dit pas, ça va de soi qu'on ne peut surseoir à l'interdiction. Ça serait plutôt la raison pour laquelle on l'aurait mis.

(Consultation)

M. Ménard: ...on l'enlève parce qu'il est inutile.

Une voix: C'est ça.

M. Ménard: O.K.

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

M. Ménard: On l'enlève parce que c'était inutile. Ce n'est pas mauvais d'enlever les choses inutiles dans une loi qui va être assez difficile à lire comme ça et à comprendre.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 19 est donc adopté?

M. Gobé: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Alors, l'article... Nous avons un amendement, l'article 19.1: Insérer, après l'article 19, le suivant:

19.1. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 202.6.11, édicté par l'article 15 du chapitre 29 des lois de 2001, de l'article suivant.

«202.6.12. Lorsque le Tribunal administratif du Québec lève la suspension du permis ou du droit d'en obtenir un, la Société rembourse les frais de révision qui lui ont été payés.»

Alors, c'est logique.

M. Gobé: Bien, il me semble. À moins que le ministre, lui, ait des doutes. On ne va pas l'écouter. Mais ça me semble la logique même. Il y a une suspension arbitraire. Les gens vont en appel, ils gagnent leur cause, ils n'ont pas à défrayer les frais, normalement, qui ont été occasionnés par une mauvaise décision.

(Consultation)

M. Ménard: Alors, adopté, 19.1?

Le Président (M. Pinard): Pas de remarques là-dessus? Non?

M. Ménard: 19.1, ça va?

M. Gobé: Oui, oui, aucun problème. C'est bon pour les citoyens, c'est bien.

Le Président (M. Pinard): O.K. Donc, l'article 19.1 est adopté?

M. Gobé: Oui.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Nous passons maintenant à l'article 20.

Une voix: Non.

Le Président (M. Pinard): Non?

M. Ménard: L'article 19.2.

Le Président (M. Pinard): Un instant. O.K. Un autre amendement déposé par le ministre. L'article 19.2: Insérer, après l'article 19.1, le suivant:

19.2. L'article 202.8 de ce Code est modifié par l'insertion, après «202.2» de «ou 202.2.1».

Alors, ça revient régulièrement.

M. Ménard: C'est vraiment de concordance avec ce que nous avons adopté.

M. Gobé: Bien, concordance.

Le Président (M. Pinard): Concordance. Adopté?

M. Gobé: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. 19.2 est donc adopté. Est-ce qu'on a un autre amendement sur 19?

M. Ménard: L'article 20.

Conduite sans permis ou durant sanction

Le Président (M. Pinard): Non. Alors, l'article 20, messieurs dames: L'article 209.2 de ce Code, modifié par l'article 16 du chapitre 29 des lois de 2001, est de nouveau modifié par le remplacement de «202.4 ou 202.5» par «195.2 ou 202.4».

M. le ministre, s'il vous plaît.

M. Ménard: Cette modification vise à supprimer un renvoi à l'article 202.5, qui, lui, a été abrogé par l'article 14 du chapitre 29 des lois de 2001, ainsi qu'à ajouter l'article 195.2 pour permettre la saisie du véhicule lors de la conduite d'un véhicule durant une sanction du permis pour violation du zéro alcool.

M. Gobé: Ça, M. le ministre, est-ce que c'est toujours avec... Ça prend le rapport du technicien tout le temps, hein, pour faire ça, quand même, là? Il ne peut pas décider ça comme ça, l'agent de la paix, là, il faut qu'il ait une preuve, là, hein? Parce que là c'est gros, hein, c'est bien un camion pendant... Un camion pendant 30 jours, là, c'est le gagne-pain d'une compagnie, ça. On peut mettre la compagnie en faillite, là.

M. Ménard: Mais, si la personne est en train de conduire pendant une suspension ou une... plus qu'une suspension, là, une révocation, alors, si on la prend, bien, on saisit le véhicule.

M. Gobé: O.K. Mais, M. le ministre...

M. Ménard: C'est le principe qu'on avait déjà admis dans d'autres...

● (22 h 30) ●

M. Gobé: Mais, dans un cas particulier suivant: un employé d'une entreprise de transport qui travaille pour eux depuis six, sept, huit ans ou six mois, un an, bon, lorsqu'il a été engagé, il a montré ses papiers, il a montré son permis de conduire, ses catégories, et tout ça, le service du personnel l'a engagé, ils n'ont jamais eu d'histoire avec. Un moment donné, le bonhomme ou le monsieur s'est ramassé avec sa voiture privée, une fin de semaine: suspension de permis de conduire. Le lundi matin, il se présente au travail, il ne le dit pas, prend le camion de la compagnie, va faire une livraison avec, se fait arrêter, le camion est saisi. Bien, c'est un problème pour la compagnie, parce que, à ce moment-là, l'employé n'a pas dit la vérité à son employeur. Est-ce que c'est prévu là-dedans?

M. Ménard: Oui. Oui, et la compagnie peut prendre une procédure immédiate pour le faire relever.

M. Gobé: Ah, O.K. Correct, ça va.

Le Président (M. Pinard): Donc, ça va pour l'article 20?

M. Gobé: Adopté.

M. Ménard: Parce que c'est arrivé, ce que vous avez dit. C'est le risque d'une sanction aussi sévère.

Le Président (M. Pinard): Alors, je me permets de suspendre les travaux de la commission pendant cinq minutes, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 22 h 31)

(Reprise à 22 h 41)

Le Président (M. Pinard): Alors, nous revenons à nos travaux. Je vais vous déposer un amendement par le ministre à l'effet de remplacer l'article 21 par le suivant. Alors, le nouvel article 21 va se lire comme suit: L'article 209.9 de ce Code est modifié par l'addition, à la fin, des alinéas suivants:

«À compter de l'année 2003, une portion de 20 % des frais de remorquage est indexée annuellement, selon le taux de variation du prix moyen du carburant diesel, calculé selon les données hebdomadaires de la Régie de l'énergie, pour l'année civile précédente par rapport à l'année antérieure. Cette indexation s'applique à l'égard du remorquage effectué ailleurs que sur les chemins publics indiqués dans un règlement pris en vertu de l'article 12.1.1 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., chapitre M-28).

«Si une moyenne annuelle ou le taux calculé en vertu du troisième alinéa ou si le montant des frais indexés comporte plus de deux décimales, les deux premières seulement sont retenues et la deuxième est augmentée d'une unité si la troisième est égale ou supérieure à 5.

«La Société publie le montant des frais réajustés par suite de cette indexation à la *Gazette officielle du Québec*. Le montant des frais réajustés entre en vigueur le 1^{er} mars de l'année de la publication.»

Alors, M. le ministre, s'il vous plaît, vos remarques.

(Consultation)

Le Président (M. Pinard): M. le député de LaFontaine, s'il vous plaît.

M. Gobé: Oui. On parle d'indexation. Un cas qui peut arriver, hein, on ne le sait pas. Ça baisse, le prix du carburant. Il peut y avoir des années...

M. Ménard: ...

M. Gobé: Non, M. le ministre. Si vous regardez, par rapport à l'année dernière, les carburants sont moins élevés cette année à cause de la crise. Alors, est-ce qu'à ce moment-là la désindexation par rapport à l'année précédente va s'appliquer? Je ne sais pas, juste une question comme ça, un peu bête, là. Ce n'est pas une grosse question, remarquez bien, mais... Ça peut arriver. Ça arrive cette année, c'est le cas cette année.

M. Ménard: Bien, c'est ça que ça veut dire, indexer.

M. Gobé: Donc, c'est...

Une voix: ...

M. Gobé: On va avoir des méchants problèmes avec les remorqueurs, hein? On va les avoir devant nos portes des bureaux de comté.

M. Ménard: Ils sont d'accord.

M. Gobé: Comment?

M. Ménard: Ils sont d'accord. Remarquez que ce système-là est beaucoup mieux que de l'indexer par règlement régulièrement. On arrive toujours en retard. Alors, ils préfèrent une formule...

M. Gobé: Ils sont d'accord avec ça?

M. Ménard: Oui.

M. Gobé: Si vous me dites qu'ils sont d'accord...

Le Président (M. Pinard): Ça va?

M. Gobé: ...moi, je suis d'accord.

Le Président (M. Pinard): O.K. Donc, l'amendement à l'article 21 est adopté? Adopté. Alors, nous passons maintenant à l'article 22. Est-ce qu'on a un amendement à l'article 22?

Article 22: L'article 209.20 de ce Code, édicté par l'article 7 du chapitre 66 des lois de 1999, est modifié:

1° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «1 %» par «1,5 %»;

2° par l'insertion, après le deuxième alinéa, du suivant:

«On doit, toutefois, déduire du prix de vente visé au premier alinéa ou du montant obtenu en application du deuxième alinéa le montant des réparations à effectuer sur le véhicule, le cas échéant.»

Et je vous avise immédiatement que M. le ministre m'a déposé un amendement à l'article 22, qui dit: Remplacer le paragraphe 1° de l'article 22 par le suivant:

1° par le remplacement, dans le deuxième alinéa, de «1 %» par «2 %».

M. Gobé: ...déprécie de 2 % par année. C'est ça, oui...

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, est-ce que...

M. Gobé: Non, pas par année, pardon, 2 % par mois.

Le Président (M. Pinard): Par mois.

M. Gobé: Pardon, c'est ça, 24, 25 %. C'est ça, 22 % exactement. Bien, je fais un chiffre rond, là.

M. Ménard: On l'a ici, exposé en couleur. Ha, ha, ha!

M. Gobé: À l'époque, je vous ai dit, j'avais une flotte de location d'automobiles «long-term leasing». On prenait ce genre de montant là de dépréciation quand on faisait notre calcul pour l'amortissement des paiements pour les compagnies. Oui, c'est ça.

Le Président (M. Pinard): Alors, est-ce que vous êtes d'accord? Selon vos dires, il semblerait que

vous êtes d'accord avec l'amendement proposé à l'article...

M. Gobé: On n'est pas contre, en tout cas.

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, maintenant, sur l'article 22 comme tel, est-ce que vous êtes d'accord?

M. Gobé: Bien, c'est la même chose.

Le Président (M. Pinard): D'accord. Donc, l'article 22, dûment amendé, est adopté. Alors, on a adopté l'amendement et on adopte maintenant l'article 22 dûment amendé. Nous avons un autre amendement à 22?

Une voix: 22.1.

Règles concernant les véhicules et leur équipement

Dispositions générales

Le Président (M. Pinard): Alors, maintenant, nous avons un autre amendement qui nous a été déposé, l'article 22.1. Insérer, après l'article 22, le suivant:

22.1. L'article 211.1 de ce Code est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«La même prohibition s'applique à l'égard d'une bicyclette assistée neuve qui ne porte pas l'étiquette prescrite par cette loi.»

Bon. Alors, M. le ministre, des commentaires, s'il vous plaît, sur l'amendement?

Des voix: ...

M. Gobé: 2 % par mois...

M. Ménard: Je pense que, pour bien comprendre, il suffit de lire l'article 211.1, pour comprendre, qui dit: «Nul ne peut vendre, louer ou mettre à la disposition de quiconque contre valeur, ou de quelque façon offrir de vendre, de louer ou de mettre à la disposition de quiconque contre valeur un véhicule routier neuf d'une catégorie assujettie à la Loi sur la sécurité automobile, qui ne porte pas la marque nationale de sécurité au sens de cette loi ou l'étiquette de conformité prévue par cette loi.»

Alors, nous nous sommes évertués à...

Des voix: ...

M. Gobé: ...préliminaires ou on vous avait demandé est-ce que ces bicyclettes-là étaient assujetties à certaines normes minimales de sécurité, enfin, de différentes choses, et le ministre nous avait dit: Oui, on verra plus tard, quand on y arrive, ce qui démontre qu'il avait lu le projet de loi, du moins cet article-là, en tout cas.

M. Ménard: ...le premier alinéa.

• (22 h 50) •

M. Gobé: Là, il faut connaître le Code canadien pour l'homologation des véhicules ou des équipements routiers. Si on le connaît, on sait que ça va de source.

M. Ménard: Non, non, mais on a tout réglé ça quand on a étudié l'article 0.1.

M. Gobé: C'est ça, ce matin.

M. Ménard: Mais justement vous avez... Alors, là vous avez... C'est vraiment remarquable, hein? La bicyclette assistée, que nous avons définie comme une bicyclette munie d'un moteur électrique, le fédéral, lui, il croit bon de préciser qu'il a un guidon et est équipé de pédales»...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: ...qu'il est conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol», qu'il peut être propulsé par l'effort musculaire». Bon. Nous, on avait dit une bicyclette, mais en tout cas. «Il ne peut être muni que d'un moteur électrique, lequel possède les caractéristiques suivantes: sa puissance nominale de sortie continue», etc., 500 watts. «S'il est enclenché par l'effort musculaire, la propulsion par le moteur cesse dès que cesse l'effort.» Dès que cesse l'effort. «La propulsion par le moteur cesse dès que cesse l'effort.»

M. Gobé: Oui, il y a un problème, là, de rédaction.

M. Ménard: Mais, en tout cas, ça, c'est fédéral.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ménard: Je vous dis, c'est...

M. Gobé: O.K. J'ai compris.

M. Ménard: En tout cas. J'ai souvent dit, parce qu'on m'a souvent consulté, j'avais l'habitude de leur dire: Les lois mal écrites sont d'abord mal comprises avant d'être mal appliquées.

M. Gobé: ...en anglais d'abord puis ils les traduisent en français. Ils font le contraire de nous.

M. Ménard: Oui, bien...

Le Président (M. Pinard): Mais ce qu'il faut comprendre, c'est que ça prend absolument un guidon.

M. Ménard: Je pense qu'on a adopté, hélas, la méthode anglaise. En tout cas.

M. Gobé: On va l'adapter, M. le ministre.

M. Ménard: On va essayer de changer ça.

M. Brodeur: Selon les lois québécoises, le guidon n'est pas nécessaire.

M. Ménard: Si elle est enclenchée par une commande... En tout cas, etc.

M. Brodeur: C'est beaucoup plus confortable.

M. Gobé: Est-ce que la selle est mentionnée ou il s'assoit sur le tube?

Le Président (M. Pinard): Bon, alors vous êtes d'accord pour qu'on adopte l'amendement à l'article 22.1?

Une voix: Oui.

Dispositions relatives aux dispositifs d'éclairage et aux signaux d'avertissement des véhicules

Le Président (M. Pinard): Adopté? Adopté. Merci.

Alors, l'article 23, maintenant: L'article 214.1 de ce Code est abrogé. Alors, on ne devrait pas discuter trop, trop longtemps.

M. Ménard: Nous sommes dans les machines agricoles. Vous voyez, on parlait même de machines agricoles et non pas de machinerie.

M. Gobé: ...de toute façon, on n'en parlera plus.

M. Brodeur: Oui.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 23 est donc adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. L'article 24...

Une voix: 23.1

Le Président (M. Pinard): Oups! Un instant, un instant, on allait trop vite, là. Il faut savoir contenir ses ardeurs.

M. Brodeur: On va s'apercevoir qu'il n'y a pas seulement les matériaux qui sont réfléchissants.

Le Président (M. Pinard): Ha, ha, ha! Alors, il y a un amendement qui est déposé par notre ministre du Transport. L'article 23.1: Insérer, après l'article 23, le suivant:

23.1. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 23.1, du suivant:

«23.2. Il est interdit à une personne qui fait le commerce de trotinettes de vendre, d'offrir en vente, de louer ou d'offrir en location une trotinette à moins qu'elle ne soit munie d'au moins:

«1° un réflecteur ou un matériau réfléchissant blanc à l'avant;

«2° un réflecteur ou un matériau réfléchissant rouge à l'arrière;

«3° un réflecteur ou un matériau réfléchissant latéral rouge placé sur chaque côté, le plus près possible de l'arrière.»

Alors, est-ce que vous êtes satisfaits de la description? Oui?

M. Gobé: Oui. Si vous me permettez peut-être une remarque, le mot «matériau» me sile dans les

oreilles. Je ne crois pas que c'est un mot qui s'applique. Est-ce qu'on ne dirait pas un réflecteur, ou un système réfléchissant, ou un équipement réfléchissant?

M. Ménard: ...«matériau», c'est...

M. Gobé: Non, «matériau», c'est pour la construction, c'est pour... Ça décrit d'autres choses dans la langue parlée, normalement, qu'un réflecteur.

M. Ménard: Bien, un réflecteur...

M. Gobé: Un équipement comportant un dispositif de réflexion.

M. Ménard: Bien, un matériau... C'est sûr qu'on se sert de matériaux dans la construction, mais pas juste dans la construction de maisons. Le fer est un matériau. On va regarder le dictionnaire, on a un dictionnaire ici.

M. Gobé: Un matériel, M. le ministre.

M. Brodeur: Pourquoi pas un matériel?

M. Gobé: Un matériel, un équipement.

M. Ménard: Non. Non, je suis convaincu que c'est le mot «matériau» qui est le plus exact. Mais on va regarder dans le dictionnaire.

Le Président (M. Pinard): Alors, on va suspendre.

(Suspension de la séance à 22 h 55)

(Reprise à 22 h 56)

M. Ménard: Vous voyez, ça... Quand c'est au pluriel, c'est: «Les diverses matières nécessaires à la construction d'un bâtiment, d'un ouvrage, d'un navire, d'une machine. Matériaux de construction. Matériaux bruts, travaillés. Résistance des matériaux.» Et, deuxièmement... Bien, là c'est au figuré, par contre. Nous autres, on veut que ce soit au...

M. Gobé: M. le ministre, je pense qu'en lisant vous avez trouvé la solution, je crois. Ça pourrait être «un réflecteur ou une matière réfléchissante blanc à l'avant», «un réflecteur ou une matière réfléchissante rouge à l'arrière». On pourrait mettre le mot «matière» au lieu de «matériau», une matière. Je serais prêt à supporter l'amendement...

Le Président (M. Pinard): Vous seriez prêt à en discuter longuement.

M. Gobé: ...si le ministre y consent bien sûr. Mais c'est une matière, vous avez raison. Ah, c'est une matière, ce n'est pas un matériau.

Le Président (M. Pinard): Ça peut être une bande de plastique, ça peut être...

M. Ménard: Alors, ce qui est bien drôle, c'est que «matériel», n'est-ce pas... Vous vouliez utiliser «matériel»? Eh bien, ça, c'est typique des dictionnaires, on va vous renvoyer de l'un à l'autre. Alors, comme nom, parce que ça peut être un adjectif évidemment, «matériel», vous le savez, mais, comme nom, premièrement, «ce qui compose le corps d'une chose». Voir «matériau, matière».

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Pinard): Alors, on est très avancés.

M. Gobé: Ou une matière réfléchissante, matière...

M. Ménard: Moi, je pense que... Ça ne fait rien, là. Soyons constants dans une même loi, ça aide à la compréhension. Puis nous avons déjà, au-dessus de l'article 220.3, l'expression «matériau réfléchissant».

M. Gobé: Ce n'est pas parce qu'ils sont dans l'erreur qu'on doit perpétuer l'erreur constamment.

M. Ménard: Mais ce n'est pas une erreur.

M. Gobé: C'est un mauvais mot.

M. Ménard: Vous voyez que ça...

M. Gobé: «Une matière réfléchissante blanc à l'avant» devrait mieux faire.

M. Ménard: «Matériau», vous avez entendu parler de ça. Partout dans le Code où nous parlons de ce genre de matériel, nous parlons de «matériau».

M. Gobé: C'est Guy Chevette qui l'a fait réviser. C'est qu'il connaissait seulement les matériaux, lui.

Le Président (M. Pinard): Alors, M. le ministre, nous y allons avec une modification de mot ou...

M. Gobé: Je n'en fais pas un combat, M. le ministre, d'accord? Je n'en fais pas une lutte, là. Mais il me semble qu'une matière réfléchissante blanche à l'avant et... blanche; «une matière réfléchissante rouge à l'arrière»...

M. Ménard: Moi, je vais respecter mes prédécesseurs, qui ont déjà choisi le mot «matériau».

M. Gobé: ...feraient mieux, ça ferait moins...

Le Président (M. Pinard): Alors, lors du prochain bill omnibus, on modifiera le bon...

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Dans le côté, dans le côté de la trottinette.

M. Gobé: Ça peut être un autocollant, ça peut être une bande, oui, oui.

Le Président (M. Pinard): C'est ça.

M. Gobé: Et ton matériau, ta brique, tu la mets où?

M. Ménard: L'important, c'est que ce soit comme nous, que ça réfléchisse.

M. Gobé: Oui? Bon. Alors, allons-y.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'amendement à l'article 23.1 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Adopté. Merci beaucoup. Est-ce qu'on a d'autres amendements à l'article 23? Alors, nous progressons.

L'article 24: Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 240.1, des suivants:

«240.2. Sous réserve de l'article 240.3, le présent chapitre ne s'applique pas à une machine agricole qui se meut d'elle-même ou à un ensemble de véhicules routiers formé d'un tracteur de ferme ou d'un véhicule de ferme tirant une machine agricole ou une remorque utilisée à des fins agricoles, pourvu qu'ils appartiennent à un agriculteur au sens de l'article 16 et que les conditions suivantes soient respectées:

«1° le panneau avertisseur visé à l'article 274 est apposé à l'arrière de la machine agricole et de l'ensemble de véhicules routiers;

● (23 heures) ●

«2° la machine agricole et l'ensemble de véhicules routiers circulent à une vitesse inférieure à 40 km/h et sont équipés, à l'arrière, de deux réflecteurs rouges placés de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre.

«240.3. Tout tracteur de ferme et toute autre machine agricole qui se meut d'elle-même doivent être munis de deux phares blancs à l'avant et de deux feux rouges à l'arrière.

«Dans la mesure où leur largeur excède 2,6 m, le tracteur de ferme, toute autre machine agricole ainsi que la remorque utilisée à des fins agricoles sont, s'ils appartiennent à un agriculteur au sens de l'article 16, assujettis aux normes de sécurité et aux règles de circulation prévues par règlement.»

Alors, l'article semble être très clair. M. le ministre, si vous avez des commentaires particuliers, sinon on demanderait à l'opposition s'ils ont des questions à vous poser sur l'article 24.

Une voix: ...

M. Ménard: Peut-être. Mais là on dit que c'est ce chapitre-là qui ne s'applique pas. O.K.? Le chapitre: Dispositions relatives aux dispositifs d'éclairage...

(Consultation)

M. Gobé: Oui. Peut-être une question, M. le Président. Est-ce qu'il vaut pour une remorque tirée par un tracteur? Vaut-il pour une remorque tirée par un cheval, qui est une machine... c'est un équipement agricole, lui aussi.

Le Président (M. Pinard): Oui.

M. Gobé: Et c'est vrai que ça ne court pas les... On n'en voit pas beaucoup sur les routes, mais il y en a, hein?

M. Brodeur: Oui. Quand il y en a, ça court les rues.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Ça court dans les rues.

M. Gobé: Mais il y en a, hein? On voit encore quelques agriculteurs qui ont un cheval en avant puis ils tirent un tombereau, là, ou ils tirent une remorque, par exemple, pour aller avec les... promener les gens, les cabanes à sucre, et, le soir, il peut décider de rentrer chez lui avec et être sur la route. C'est une remorque agricole. Est-ce qu'on est obligé d'avoir les mêmes feux de signalisation sur la remorque? Et, à ce moment-là, comment fournit-on l'énergie pour le faire fonctionner? Est-ce que c'est des batteries? Est-ce que... C'est quoi? Je comprends que c'est un cas d'exception, mais... Est-ce qu'il y a des députés de la campagne qui pourraient m'aider?

M. Côté (La Peltrie): La machinerie agricole se meut d'elle-même, mais les chevaux, là...

M. Gobé: Oui. Après, il dit «toute remorque».

M. Côté (La Peltrie): Les chevaux, c'est pour un ensemble de véhicules.

M. Gobé: Oui, mais le cheval, ça fait partie d'un ensemble. La remorque est tirée par le tracteur; là, elle est tirée par le cheval.

M. Côté (La Peltrie): Oui. Mais le cheval, ce n'est pas un véhicule, ça, là.

M. Gobé: Non. Mais la remorque comme telle n'est pas le véhicule, c'est le tracteur qui est le véhicule.

M. Côté (La Peltrie): Ha, ha, ha!

M. Gobé: Donc, si le tracteur tire la remorque, c'est une partie à part. Et, si le cheval tire la remorque, là, la traction, qu'elle soit...

Des voix: ...

Une voix: Ils ne se promènent pas sur la route.

Une voix: ...

M. Gobé: Comment?

Une voix: ...

M. Gobé: Le plus rapproché possible, hein? Ha, ha, ha! C'est ça qui est dans la loi. Ha, ha, ha!

M. Côté (La Peltrie): ...le plus éloigné possible.

M. Gobé: Oui, le plus éloigné. Ça dépend de la largeur du train du cheval. Il y a des gros chevaux puis il y a des petits chevaux.

Le Président (M. Pinard): L'attelage Budweiser.

Une voix: Tout est dans la largeur du croupion.

Des voix: ...

Le Président (M. Pinard): Bon. Alors, M. le ministre, il nous fait plaisir de vous céder la parole sur cet important article.

M. Ménard: En effet, mais il concerne les... Il concerne l'éclairage des machines agricoles qui circulent sur nos routes. Généralement, elles circulent le jour, généralement. Mais je pense que, après toutes les contorsions qu'on va faire, là, dans différents articles, là, ça veut dire qu'on va établir leur éclairage par règlement au lieu de leur appliquer les dispositions qui concernent l'éclairage des autres véhicules.

M. Gobé: O.K.

M. Brodeur: Donc, on ne saura pas ce soir quel genre d'éclairage.

M. Ménard: Non, mais il y en aura...

M. Brodeur: Des feux de Bengale...

M. Ménard: Mais, généralement, ces véhicules-là ne circulent pas sur les routes la nuit.

M. Gobé: Pendant que vous parliez, M. le ministre, je me posais la question pour une remorque...

M. Ménard: Généralement, mais, en fait, jamais.

M. Gobé: ...une remorque tirée par un cheval, là.

M. Ménard: Bien, une remorque, je veux dire, une machinerie, là. Vous voulez dire...

M. Gobé: Bien, non, pas une machinerie, ça n'existe pas, une machinerie; c'est une machine tirée par un cheval, là, une batteuse.

M. Ménard: Une machine ou bien si vous voulez dire une remorque comme une remorque de gitans, hein?

M. Gobé: Non, non, non. Pas une roulotte, là, pas une roulotte de gitans, de romanichels. Une machine, une batteuse. Ça peut être un agriculteur qui, d'une manière traditionnelle, travaille la terre, fait ses

récoltes et il tire sa moissonneuse-lieuse, vous savez, avec les grands trucs. Comme ça peut être une citerne qu'il tire avec son cheval pour aller mettre de l'épandage, parce que ça prend un cheval parce que les sillons sont assez étroits dans son champ pour le genre de culture qu'il a ou...

M. Côté (La Peltrie): Une calèche qui se promène...

M. Gobé: Non, non, mais là les calèches, eux, ils ont une réglementation spéciale.

M. Ménard: Ce sont tous des véhicules routiers...

M. Gobé: Bien non, parce que le...

M. Ménard: Pas besoin d'avoir un moteur pour être un véhicule routier.

M. Gobé: Bien non, pour la calèche.

M. Brodeur: La calèche, est-ce qu'ils ont une plaque, eux autres?

M. Ménard: Oui, mais une remorque, c'est pareil.

M. Gobé: Non, mais pas la machine à épandre le... Vous savez, une machine, là, que vous mettez du purin de je ne sais pas trop quoi dedans ou de l'engrais, puis ça tourne, là, hein? Ça ne va pas sur les routes, ça. Si vous vous promenez avec...

M. Ménard: Ah bon?

Des voix: ...

M. Gobé: Ce n'est pas un véhicule routier. Ha, ha, ha!

M. Côté (La Peltrie): On ne traîne pas ça...

M. Gobé: Oui, il y en a, particulièrement dans les vignes...

Le Président (M. Pinard): Messieurs, messieurs, un peu de...

M. Gobé: ...parce que dans les vignes, les rangs de ceps ont des distances des fois qui ne sont pas adaptées à de la machinerie, à moins d'acheter des machineries spéciales extrêmement chères.

Le Président (M. Pinard): Essayons de régler le cheval de...

M. Gobé: Et, ici, les gens donc ont tendance à utiliser plutôt les machines qui sont vendues beaucoup moins cher.

M. Ménard: Ah bon! Mais ça, c'est à cause de la définition même qui est donnée dans le Code.

M. Brodeur: Oui?

M. Gobé: Alors, le cheval, qu'est-ce qu'on fait pour lui, M. le ministre?

Le Président (M. Pinard): Est-ce qu'il y aurait possibilité de régler le problème du cheval du député de LaFontaine? Ha, ha, ha!

M. Gobé: Oui. ...se coller le plus près possible. Ha, ha, ha!

M. Ménard: Les chevaux, à cette heure-ci, ils dorment.

M. Brodeur: Oui. Mais ce n'est pas une raison d'adopter ça à toute vapeur, là.

Le Président (M. Pinard): Non, mais, des fois, à la brunante... Ha, ha, ha!

M. Gobé: Non? O.K. Bien, je vois que ce n'est pas pertinent dans le projet. Je retire ma question. Je suis prêt à adopter l'article, si mon collègue est prêt, bien sûr.

M. Brodeur: Bien là je ne suis pas vraiment convaincu.

M. Gobé: Alors, on l'adopte?

M. Brodeur: Ah bien, on est aussi bien.

M. Gobé: On va l'adopter, M. le ministre.

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 24... Ha, ha, ha!

M. Gobé: Mais voulez-vous prendre en délibéré l'affaire du cheval?

Le Président (M. Pinard): L'article 24...

M. Brodeur: Demain, on pourrait peut-être revenir sur le cheval, mais...

Le Président (M. Pinard): Oui, avant la brunante. Ha, ha, ha!

M. Brodeur: Compte tenu de l'heure, M. le Président...

Le Président (M. Pinard): Alors, l'article 24 est donc adopté?

Une voix: ...adopté au galop.

Le Président (M. Pinard): O.K. L'article 24 est adopté. Bon. Alors, M. le député de Shefford.

M. Brodeur: ...le règlement, tout simplement, M. le Président. Compte tenu de l'heure, je propose, conformément à l'article 165, que nous ajournions nos travaux.

M. Gobé: Qu'on finisse demain ou après-demain.

M. Brodeur: Oui, mais on voit qu'il y a une certaine fatigue qui s'est installée, et je pense que ce n'est pas nécessaire de continuer à travailler comme ça, comme un cheval, jusqu'à minuit.

M. Gobé: Sans lumières.

M. Brodeur: Je suggère que nous ajournions nos travaux.

Le Président (M. Pinard): Est-ce que cette motion est adoptée?

M. Gobé: Adopté, M. le Président.

M. Brodeur: Adopté.

Le Président (M. Pinard): Elle est adoptée. Alors, faites attention, je vous invite à être prudents en descendant la côte d'Abraham, il y a sûrement des chevaux qui s'y promènent.

Alors, nous suspendons donc nos travaux à...

Une voix: Sine die.

Le Président (M. Pinard): Sine die. Sine die parce que je n'ai pas d'ordre...

(Fin de la séance à 23 h 8)

