



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le lundi 1er décembre 2003 — Vol. 38 N° 6

Étude détaillée du projet de loi n° 29 — Loi
modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions législatives (1)

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le lundi 1er décembre 2003 — Vol. 38 N° 6

Table des matières

Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
M. Normand Jutras	2
M. Janvier Grondin	5
M. Claude Pinard	5
Organisation des travaux	5
Motion proposant d'entendre l'agence Contrôle routier Québec et les représentants syndicaux de l'unité d'accréditation des contrôleurs routiers du Québec	6
M. Claude Pinard	6
Mme Julie Boulet	9
M. Luc Thériault	9
M. Normand Jutras	10
Mise aux voix	15
Étude détaillée	
Code de la sécurité routière	
Champ d'application et définitions	15
Immatriculation des véhicules	
Véhicules exemptés de l'immatriculation	25
Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers	
Dispositions générales	29

Autres intervenants

M. Bernard Brodeur, vice-président

M. Stéphan Tremblay

M. Jean-Pierre Soucy

M. Norbert Morin

M. Jean Dubuc

M. André Gabias

* M. Claude Bergeron, Société de l'assurance automobile du Québec

* M. Alain Colletette, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le lundi 1er décembre 2003 — Vol. 38 N° 6

**Étude détaillée du projet de loi n° 29 — Loi modifiant
le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1)***(Vingt heures sept minutes)*

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande également — étant donné qu'on a beaucoup d'invités ce soir — à ceux qui ont des téléphones cellulaires de bien vouloir les fermer, s'il vous plaît.

Et je désire, premièrement, rappeler le mandat de la commission: la commission est réunie afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi n° 29, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

M. le secrétaire, est-ce que nous avons des remplaçants?

Le Secrétaire: Oui, M. le Président. Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve) est remplacée par M. Jutras (Drummond).

Remarques préliminaires

Le Président (M. Brodeur): Parfait. Merci. Donc, nous sommes à l'étape des remarques préliminaires, et j'inviterais tout d'abord Mme la ministre déléguée aux Transports, si vous avez des remarques préliminaires, de bien les faire maintenant. Mme la ministre.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, Mmes et MM. membres de la commission, j'ai le plaisir aujourd'hui de porter à l'étude de la commission des transports et de l'environnement le projet de loi n° 29, dont l'Assemblée nationale adoptait le principe le 27 novembre dernier.

Pendant ces travaux, nos collègues de l'opposition ont soulevé certaines questions pertinentes. Je demeure convaincue que l'étude détaillée des dispositions du projet de loi permettra de répondre à vos interrogations et que nos discussions contribueront à sa qualité.

Ce projet de loi vise à améliorer la sécurité routière et à actualiser ou à clarifier certaines dispositions existantes au Code de la sécurité routière. Les échanges entre la Société de l'assurance automobile du Québec, le ministère des Transports et leurs partenaires, notamment les ministères et organismes, les corps policiers, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, l'industrie du transport routier, les unions municipales ainsi que l'Union des producteurs agricoles ont permis d'identifier diverses problématiques issues de l'application du Code de la sécurité routière. Ce projet de loi est donc le résultat d'un travail d'équipe; à nous de le parfaire et de contribuer à son adoption.

Lors de l'adoption de principe du projet de loi, je vous présentais l'ensemble des mesures qui visent notamment à harmoniser différentes normes ou règles avec celles applicables dans les autres provinces canadiennes, notamment en ce qui a trait aux heures relatives à la conduite des véhicules lourds, à prévoir des modalités pour les permis de conduire, l'immatriculation et la vérification de certains véhicules ou de leur équipement, notamment pour la machinerie agricole et les vitres teintées.

• (20 h 10) •

De plus, une mesure vise à assujettir les contrôleurs routiers au Code de déontologie des policiers du Québec; à apporter également des modifications de nature technique, notamment sur des aspects de signalisation et les limites de vitesse; à préciser le partage des responsabilités entre les expéditeurs de marchandises et les transporteurs routiers à l'égard de leur surcharge; à prévoir des dispositions pour les municipalités à l'égard de l'usage du frein moteur; à préciser plusieurs autres mesures qui visent à renforcer la législation en matière de conduite sous l'influence de l'alcool, notamment en matière de récidive pour l'alcool au volant.

Par ailleurs, permettez-moi de vous signaler que plusieurs des dispositions du projet de loi établiront les pouvoirs habilitants qui permettront au gouvernement d'adopter divers règlements. Premièrement, comme je le mentionnais lors de l'adoption du principe du projet de loi n° 29, tous les ministres des Transports au Canada ont convenu d'harmoniser leur législation et leur réglementation sur les heures de service des conducteurs de véhicules lourds. La date prévue pour l'entrée en vigueur de ces nouvelles normes est le 1er septembre 2004.

Doivent également se retrouver au Code les responsabilités, les obligations et les interdictions qui devront être assumées par les conducteurs de véhicules lourds, les exploitants, les expéditeurs et les consignataires, en vertu de cette nouvelle norme. Rappelons que c'est par règlement que sera précisée la limite de ces responsabilités, de ces obligations et de ces interdictions.

Dans un deuxième temps, le projet de loi n° 29 nous permettra de mettre en vigueur des règles de circulation et de signalisation visant les machines agricoles de plus de 2,6 m de largeur. On ne peut ignorer la cohabitation — parfois difficile — sur le réseau routier de ces véhicules avec les autres usagers de la route. À ce titre, de 1995 à 2002, il a été recensé 943 victimes d'un accident impliquant une machine agricole, dont 62 décès, 168 blessés graves, 713 blessés légers. Initialement, le Code de la sécurité routière prévoit des normes minimales de sécurité pour la machinerie agricole. Cependant, elles sont insuffisantes pour les véhicules dont la largeur est supérieure à celle normalement autorisée pour circuler sur le réseau routier. Le milieu agricole s'engageait alors avec le gouvernement à déterminer les règles de sécurité et de circulation qui leur seraient applicables.

Depuis, le Code de la sécurité routière a été modifié en 2002 afin d'assujettir à une réglementation spécifique les machines agricoles de plus de 2,6 m. Une table de concertation a été mise sur pied par la Société de l'assurance automobile du Québec, composée de ses représentants, de ceux du ministère des Transports ainsi que des représentants de l'Union des producteurs agricoles. Les travaux de cette table sont terminés en ce qui concerne le projet de règlement. Ce dernier sera présenté sous peu au gouvernement.

Cependant, le Code de la sécurité routière ne contient aucune disposition pénale sanctionnant le non-respect des dispositions réglementaires. Il s'avère donc nécessaire de corriger cette omission si nous voulons réglementer, pour le printemps prochain, la circulation et la signalisation des machines agricoles excédant 2,6 m sur le réseau routier. Signalons que le Manitoba a déjà une réglementation spécifique s'adressant à ces véhicules et que l'Ontario en prépare une.

En matière de signalisation, le Code de la sécurité routière prévoit que le panneau d'arrêt ne peut légalement être installé qu'à une intersection routière. Une modification du Code est nécessaire pour assimiler le passage à niveau à une intersection routière. Aussi, dans le cadre des travaux du Comité national de la signalisation routière, il est prévu, au cours des prochains mois, de permettre l'installation d'un panneau d'arrêt à une intersection route-rail et d'édicter des normes afin de déterminer la justification et l'installation d'un panneau d'arrêt à un passage à niveau.

Par ailleurs, en juin 2001, l'Assemblée nationale a adopté le projet de loi n° 21, chapitre XXI, par lequel les zones de travaux routiers ont été assujetties aux mêmes dispositions pour les excès de vitesse que partout ailleurs sur les réseaux routiers. Le projet de loi prévoit l'ajout d'une présomption à l'effet que l'installation d'une signalisation lors de travaux routiers fait preuve de la décision de modifier à la baisse la vitesse affichée.

Dans un autre ordre d'idées, depuis plusieurs années l'industrie du camionnage demande une révision de la notion d'expéditeur, de manière à ce que l'infraction de surcharge imputable à l'expéditeur dans le cas d'un chargement considéré charge entière soit plus facilement mise en application. Dans le contexte actuel, certains expéditeurs incitent les transporteurs à surcharger leur véhicule en sachant pertinemment qu'ils ont peu de chance de se voir accusés d'être partie à l'infraction.

En conséquence, il y a donc lieu d'adopter des règles plus équitables dans le partage des responsabilités à l'égard des personnes responsables du chargement d'un camion lourd, notamment en obligeant les expéditeurs à déclarer par écrit la masse du chargement qu'ils confient aux transporteurs routiers.

Les dispositions actuelles du Code de la sécurité routière ne permettent pas aux municipalités de réglementer l'usage général du frein moteur. Considérant les problématiques liées à l'usage du frein moteur — principalement en raison du bruit — la mesure vise à accorder aux municipalités le pouvoir de l'interdire, sous réserve de le permettre quand les conditions géométriques de la route exigent l'emploi de ce type de frein pour des raisons de sécurité.

Cependant, en vue d'harmoniser l'application de ces règles à l'échelle du Québec et de maintenir la sécurité de tous les usagers de la route, les règlements municipaux seront soumis à l'approbation du ministère des Transports, comme c'est déjà le cas pour les autres règlements relatifs à la circulation des véhicules lourds.

Enfin, à partir de janvier 2004, la Société de l'assurance automobile du Québec disposera des équipements nécessaires afin de plastifier toutes les catégories de permis au Québec et d'y fixer la photographie de son titulaire. Le déploiement des équipements requis se fera dans les 45 centres de services et chez les 111 mandataires privés, de janvier à décembre 2004. Il importe donc que le Code de la sécurité routière et le règlement sur le permis autorisent la délivrance de ces permis dès janvier prochain.

En conclusion, M. le Président, je vous rappelle que la sécurité routière est un secteur d'activité qui nous tient à cœur. Tous en bénéficient, et c'est dans cette perspective qu'il faut continuellement apporter des ajustements au Code de la sécurité routière. C'est donc dans ce sens que je compte travailler, en collaboration avec les membres de la commission. Merci de votre attention et de votre collaboration.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. Je suis maintenant prêt à reconnaître le porte-parole de l'opposition et député de Drummond.

M. Normand Jutras

M. Jutras: Alors, merci, M. le Président. Mme la ministre, collègues de l'Assemblée nationale. J'imagine qu'il y a des représentants et de la Société de l'assurance automobile du Québec et du ministère des Transports et des contrôleurs routiers. Alors, je leur souhaite la bienvenue à cette commission parlementaire.

Alors, nous commençons donc, M. le Président, l'étude article par article du projet de loi n° 29, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Alors, il y a plusieurs objectifs contenus dans ce projet de loi; je rappelle les plus importants. Et, déjà, j'annoncerai en quelque sorte nos couleurs pour dire quels éclaircissements on veut obtenir, parce que certaines dispositions m'apparaissent, là, à ce stade-ci en tout cas, quelque peu nébuleuses.

Mais ce qui est important, c'est qu'on sorte de cette commission, n'est-ce pas, toutes lumières allumées et bien éclairés, et que, effectivement, la sécurité routière des Québécois et des Québécoises soit mieux assurée à l'issue de l'étude de ce projet de loi article par article.

Alors donc, dans un premier temps, on veut effectivement harmoniser les règles sur les heures de travail et de repos des conducteurs de véhicules lourds avec celles applicables dans les autres provinces. La ministre nous a annoncé, dans ses remarques préliminaires, que ces dispositions devraient entrer en vigueur le 1er septembre prochain, que l'entente est déjà faite avec les autres provinces à ce chapitre. C'était important, effectivement, d'en arriver à une harmonisation de ces heures de travail pour qu'un camionneur, passant d'une province à l'autre, là, soit soumis aux

mêmes règles. Cependant, ce que je voudrai savoir à ce chapitre, c'est quelles garanties on a que ça va entrer en vigueur le 1er septembre 2004.

• (20 h 20) •

Et la raison pour laquelle je dis ça, M. le Président, on en a vu l'exemple encore dernièrement, lorsqu'il est question d'harmonisation de règles et qu'il faut prendre entente avec d'autres juridictions, des fois, ça ne va pas comme on veut. Et le meilleur exemple que je peux donner — il est tout à fait récent — c'est celui que le journaliste Bissonnette donnait la semaine dernière, là, et vous allez vous rappeler, M. le Président, parce qu'à l'époque vous siégiez à la commission des transports, lorsque nous avions adopté, en 1900... c'est-à-dire en 2001 — en juin 2001 — le projet de loi n° 38, qui modifiait aussi le Code de la sécurité routière et qui voulait imposer la tolérance zéro au niveau de l'alcool pour les conducteurs de camion, les chauffeurs de taxi et, finalement, là, les professionnels de la conduite, les gens qui gagnent leur vie à conduire un véhicule.

Et, finalement, là aussi il y a un problème d'harmonisation avec les autres provinces, et, finalement, le reportage du journaliste Bissonnette, la semaine dernière, bien, c'était de démontrer que finalement, deux ans après, bien, cette partie-là de cette loi-là n'est pas encore en vigueur; même, quand on regarde dans le Code de la sécurité routière, l'article est indiqué comme étant abrogé. Alors, ça veut donc dire qu'on a fait ce travail-là, on a adopté ces dispositions-là, et, par la suite... en tout cas, la ministre pourra nous dire ce qui s'est passé, mais on comprend donc que l'harmonisation n'aurait pas pu être faite, et on se retrouve avec une disposition qui, quelque deux ans plus tard, n'est pas encore adoptée.

Et, pourtant, nous convenons tous qu'il s'agissait d'une disposition importante, puisqu'on disait: Dorénavant, ce sera tolérance zéro pour les chauffeurs de taxi ou, par exemple, les chauffeurs d'autobus, conducteurs d'autobus ou conducteurs de camion. Et, même, ce que je trouvais un peu particulier par rapport à cela, M. le Président, c'est qu'il y avait même bien des camionneurs qui étaient convaincus que cette disposition-là était en vigueur, alors qu'en fait elle ne l'était pas. Et là je comprends aussi que, dans le projet de loi aujourd'hui, on veut en quelque sorte remédier à la non-entrée en vigueur ou cette abrogation-là — la ministre pourra nous dire ce qu'il en est, la non-entrée en vigueur — de cet article-là avec de nouvelles dispositions justement, à défaut, j'en comprends, d'avoir des dispositions qui interdisent la présence d'alcool, à quelquel niveau que ce soit, pour un conducteur de camion.

On veut donc adopter aujourd'hui de nouvelles dispositions, et là les articles... et je vais référer les membres de la commission — c'est à l'article 34 du projet de loi, où on dit que: «Il est interdit au conducteur de conduire dans les cas suivants: 1° sa capacité de conduire est affaiblie au point qu'il est dangereux qu'il conduise.»

Je vais vous dire, M. le Président, les mots veulent dire ce qu'ils veulent dire. Mais le procureur qui aura à faire cette preuve-là devant un tribunal, je pense qu'il va falloir qu'il se lève de bonne heure, et surtout quand il aura à faire une preuve hors de tout doute raisonnable que la capacité d'un individu de conduire,

elle est affaiblie au point qu'il est dangereux qu'il conduise.

Ou l'alinéa 2° également: «le fait de conduire compromet ou risque de compromettre la sécurité ou la santé du public, la sienne ou celle des employés de l'exploitant;». Alors, en tout cas, on pourra peut-être voir s'il y a lieu de clarifier ce texte-là, mais je soumets que le fardeau de preuve, dans un cas comme ça et si on veut que les dispositions qu'on adopte ici... que le législateur adopte ici soient efficaces, là, et que sur le terrain ça reçoive une application correcte et sans qu'on soulève des courants jurisprudentiels à n'en plus finir, parce que, ça, la sécurité routière est retardée dans ces cas-là...

Alors, je me demande pourquoi finalement — et la ministre nous le dira pourquoi — on ne s'en est pas tenu à ces dispositions-là, qu'on avait déjà adoptées et qui m'apparaissent, M. le Président, beaucoup plus claires, avec une preuve beaucoup plus facile à faire et avec des résultats qui auraient été aussi plus faciles à obtenir. Parce que, je le répète, dans ce cas-ci, là, l'article 34... et on retrouve ces dispositions-là aussi un peu plus loin dans le projet de loi. Comme on dit dans le métier: On n'est pas sorti de l'auberge, ça va être une preuve qui va être difficile à faire.

Il y a aussi, M. le Président, dans ce projet de loi là, de nouvelles règles concernant le chargement des véhicules lourds et les responsabilités encourues par les expéditeurs et les autres intervenants en transport en cas de surcharge des véhicules. Alors ça, je pense qu'effectivement ce sont des dispositions qui sont heureuses. Ça va permettre de clarifier les responsabilités, ça va permettre d'éviter un lancement de balle, là, de l'un à l'autre, là, et, à ce moment-là, les responsabilités seront mieux campées. Et je pense, M. le Président, que ce sont des dispositions qui sont longues, cependant, mais il y aura possibilité d'adopter cela sans trop de problèmes.

Il y a le fait aussi dans... Les dispositions qu'on retrouve dans ce projet de loi là, c'est de conférer le pouvoir à l'agent de la paix d'obliger le conducteur à soumettre son véhicule routier à une vérification des vitres teintées auprès de la Société de l'assurance automobile du Québec. Alors, effectivement, je pense que ça va de soi qu'il faut clarifier les dispositions à ce chapitre. Il y a certainement un problème présentement au niveau des vitres teintées dans certains véhicules. Il en va d'une question de sécurité, là, quand, à un moment donné, on ne voit absolument pas, même, s'il y a quelqu'un à l'intérieur du véhicule. Ça va de soi que la sécurité dans des cas comme ça est compromise à plusieurs égards, et que c'est une bonne chose de clarifier ces dispositions-là.

On veut aussi assujettir toutes les routes asphaltées sous la responsabilité du ministère des Ressources naturelles aux dispositions du Code de la sécurité routière, relativement aux limites de vitesse des véhicules routiers. Alors, effectivement, il y a plusieurs routes, entre autres sur le territoire de la Baie-James, où il n'y a pas de limite de vitesse comme telle et, vu qu'il n'y a pas de limite de vitesse, on y circule effectivement très rapidement. Je pense, M. le Président, que nous allons tous nous entendre rapidement pour dire que la sécurité, elle a sa place partout sur toutes les routes du Québec, quelle que soit leur localisation et quel que soit leur état.

On veut aussi assujettir le contrôleur routier au Code de déontologie des policiers lorsqu'il agit à titre d'agent de la paix. Alors, ça aussi, M. le Président, ce sont des dispositions qui sont les bienvenues. On a eu connaissance... en tout cas, moi, dans mon comté, j'ai souvent eu des plaintes de camionneurs relativement à la façon qu'ils étaient traités par les contrôleurs routiers, et, certainement aussi dans certains cas, les contrôleurs routiers en auraient long à dire également. Alors, quand on campe bien les droits des gens et qu'on campe bien leurs recours, bien, à ce moment-là, ça clarifie pour l'une et l'autre des parties, et tout le monde s'en trouvera davantage heureux.

Alors, en gros, ce sont les objectifs. Certaines dispositions ne créeront pas problème; ce sont des dispositions de concordeance, ça va bien. Dans d'autres cas, en tout cas, on pourra examiner la façon que c'est écrit, avec laquelle c'est écrit, et voir s'il n'y aurait pas de possibilités de clarification de texte. Et, quant à certaines nouvelles dispositions comme telles, bien, il y en a... c'est des considérations techniques. Il y aura lieu d'obtenir effectivement des éclaircissements pour être sûrs qu'on comprend bien ce dont on parle, et, par ailleurs, bien, il y a d'autres dispositions, là, ça ira de soi, d'autant plus, M. le Président, que le gouvernement précédent avait déjà commencé à travailler sur plusieurs de ces dispositions-là.

Quant aux... Et je pense qu'on arrive à point nommé concernant ces dispositions-là. Vous avez probablement vu, M. le Président, dans les journaux aujourd'hui, dans *Le Journal de Québec* entre autres, il y avait deux articles parlant, là, des problèmes des camionneurs, des conditions de travail difficiles et la difficulté de recrutement qu'il y a dans ce domaine-là, parce que, autant il y a quelques années — et c'était à l'école de Charlesbourg, là, que... dans Charlesbourg que se donne la formation de routier — autant il y a quelques années la liste était longue pour faire ce cours-là, bien, aujourd'hui, maintenant, ce n'est plus le cas, parce que les conditions sont souvent difficiles pour les camionneurs, et, si on peut contribuer effectivement à améliorer ces conditions-là, bien, je pense que ça devrait effectivement faire en sorte qu'il y ait plus de jeunes qui veuillent aller de ce côté-là.

● (20 h 30) ●

Il y a des dispositions aussi, M. le Président, où il faudra que la ministre nous donne certaines explications. Je pense à la question des permis, là, sur support plastique; on voudrait enlever ça. En tout cas, la ministre nous dira certainement ce qui en est.

Par ailleurs, aussi, M. le Président... Ah! oui, concernant le long article 32 qui parle des responsabilités de l'expéditeur, du consignataire, de l'intermédiaire, je le disais tantôt, on précise les responsabilités. C'est heureux, mais je pense qu'encore là il y aura lieu de s'attarder sur la rédaction de l'article comme telle.

Alors, maintenant, M. le Président, quand je vous disais... les articles que l'on retrouvait aujourd'hui dans... c'est dans *Le Journal de Québec*, 1er décembre 2003, où on parle, entre autres, du problème... Je lis le titre de l'article: *Faute de salaire convenable, plusieurs songent à quitter la route. Les camionneurs, derniers cowboys de l'Amérique!* Mais, en fait, ce qu'on y dit, et je cite M. Laprade qui a écrit l'article: «Les routiers sont

en réalité des solitaires qui préfèrent aller voir plutôt ailleurs, plutôt que de se battre et se retrouver au milieu d'un conflit.» Alors, quand on connaît, M. le Président, l'importance de cette industrie, l'importance du transport et le nombre de personnes qui y travaillent, bien, si ce travail-là est déserté par les camionneurs, entre autres, et par des gens qui ne veulent plus y travailler parce que les conditions ne sont pas suffisamment intéressantes, bien, ça veut dire qu'on se prépare de jolis problèmes.

Il y avait aussi, toujours dans *Le Journal de Québec*, toujours aujourd'hui, un article qui dit qu'une réflexion s'impose. Et on cite François Laporte du syndicat des teamsters qui, lui aussi, parle d'un problème d'image au niveau de l'industrie. Et ça, c'est important aussi, l'image, du fait que justement les jeunes ne sont pas intéressés à se retrouver dans un camion de 15 à 16 heures par jour et à s'absenter de la maison pendant plusieurs jours, quand ce n'est pas de deux à trois semaines.

Alors, effectivement, M. le Président, ce sont des conditions qui sont difficiles. Et, quand on parle d'une harmonisation des règles sur les heures de travail, bien, je pense qu'il y a lieu de se féliciter de ça, parce que les heures sont longues. Alors, ça veut donc dire que, comme conditions de travail pour les gens qui sont dans ce domaine-là, ce sont des conditions difficiles, en plus du fait que, souvent, les voyages durent plusieurs jours. Alors, ce sont donc des conditions de travail difficiles.

Mais aussi s'est posée la question de la sécurité routière, M. le Président, parce qu'on peut se demander effectivement: le conducteur de camion qui conduit autant d'heures durant tant de jours, bien, qu'est-ce qui en est de la sécurité sur les routes? Et c'est pour ça qu'effectivement il y a beaucoup de gens qui sont de plus en plus craintifs sur nos routes parce qu'ils se demandent si, effectivement, cette industrie-là est suffisamment encadrée.

Alors, M. le Président, nous allons donc travailler dans l'optique, là, d'un projet de loi que nous... Je vous rappelle qu'au niveau du principe nous avons voté... la formation du Parti québécois, nous avons voté en faveur du principe. Mais j'ai dit que nous allions travailler à améliorer le projet de loi et à faire en sorte que, lorsque le travail sera fini ici, ce projet de loi là sera bien compris, sera bien assimilé par nous. Il sera aussi bien compréhensible par les Québécois et Québécoises qui en prendront connaissance.

Je voudrais aussi, M. le Président, en terminant, dire que je déplore un peu le fait que j'ai demandé à la ministre, il y a déjà, je pense, deux ou trois semaines, d'avoir accès au mémoire qui a été déposé au Conseil des ministres — pas la partie qui est confidentielle, ça, je comprends la situation, je l'ai déjà été, ministre, mais la partie qui est accessible au public. J'ai droit de l'obtenir et je vais pouvoir le faire, sauf que je devrai passer par la Commission d'accès à l'information. Alors, je ne peux que déplorer une façon de travailler de cette façon-là. Ça ne fait que compliquer les choses, comme le fait que j'avais demandé aussi un briefing technique et puis... Et c'était, M. le Président, dans le but d'alléger notre travail et de faire en sorte qu'on puisse mieux travailler et travailler plus rapidement. Et, encore là, on

m'a dit: Ah! bien, après le principe. Et puis on m'offrait ça tout juste avant d'entrer en commission parlementaire. Moi, je ne travaille pas, M. le Président, de cette façon-là.

Alors, évidemment la ministre peut travailler comme elle le veut. Moi, je vais m'adapter à cette situation-là. Ce que je dis cependant, M. le Président: ça va faire en sorte que, oui, on va s'adapter. Mais ça va faire en sorte que le travail va être beaucoup plus long, puis on va passer beaucoup plus d'heures en commission parlementaire, alors que, moi, je le faisais dans un esprit de pouvoir avancer les travaux, faire avancer les travaux plus rapidement et qu'on sorte même plus rapidement de cette commission-ci.

Mais, si la ministre veut travailler de cette façon-là, moi, je le répète, M. le Président, sans animosité, je vais travailler à l'amélioration du projet de loi et je travaillerai de la façon qu'elle veut qu'on travaille. Mais je pense que ce n'est pas de cette façon-là que c'est la meilleure façon de travailler et je pense que, si on travaille en collaboration, bien, c'est la meilleure façon, comme législateurs, de produire de bonnes lois. C'est ça, le but que l'on poursuit ici.

Moi, quand j'ai été ministre, quand mon vis-à-vis me demandait des renseignements, me demandait un briefing, me demandait des documents, je disais: Qu'est-ce que vous voulez? Servez-vous, en quelque sorte. Parce que je me disais: Coudon, c'est un projet de loi public. Alors, on le défend publiquement. Alors, on n'a rien à cacher dans un projet de loi. Moi, c'est ma façon de travailler, mais je suis prêt, M. le Président, à m'adapter à d'autres façons de travailler. Je le déplore cependant, je le déplore, mais je suis prêt à m'adapter à d'autres façons de travailler. Et on va donc... Pardon?

Une voix: Ça va être plus long.

M. Jutras: Ça va être plus long, mais on va donc travailler de cette façon-là. Alors, ce sont les remarques que je voulais faire, M. le Président, à ce stade-ci.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Y a-t-il d'autres membres qui désirent faire des remarques préliminaires? Oui, M. le député de Beauce-Nord.

M. Janvier Grondin

M. Grondin: Alors, moi, je serai très bref, parce qu'on ne commencera pas à expliquer tout le projet. Je crois qu'on va avoir toute la soirée pour le regarder, le projet.

Moi, ça m'a interrogé parce que je suis un ancien agriculteur. J'ai eu à peu près tous les défauts, moi, dans ma vie. Alors, j'ai été agriculteur, et puis il y a certaines choses, au point de vue des machineries agricoles, qui m'agaçaient, mais je crois que je vais pouvoir poser des questions au courant de la veillee. Alors, je n'insisterai pas trop sur les déclarations préliminaires.

Moi, je crois qu'on a tout avantage à améliorer, si on est capable d'améliorer, la sécurité routière. On est... Tout le monde — je pense que ça touche 75 %,

80 % de la population — on se promène sur les routes à tous les jours. C'est dans l'intérêt de tout le monde. Et puis je vais poser des questions, qui m'ont touché, si vous voulez, quand j'ai lu le document, au courant de la veillee.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Beauce-Nord. Je crois que le député de Saint-Maurice aussi a quelques remarques à nous faire.

M. Claude Pinard

M. Pinard: M. le Président, merci de me céder la parole. Mes premiers mots seront pour féliciter notre collègue de la Mauricie et ministre délégué aux Transports, qui a été aujourd'hui sélectionnée comme personnalité de l'année en Mauricie par le chapitre des journalistes. Bravo, Mme la ministre, j'en suis très heureux pour vous. Mes sincères félicitations.

Je continuerai en vous disant que ma présence ici... Oui, je suis membre de la commission des transports, mais ma présence se voudra constructive. Un projet de loi sur le transport... Ce sont toujours des projets de loi qui sont fort importants pour l'ensemble de la collectivité du Québec. Je ne crois pas qu'il y aura lieu ou qu'il y a lieu de faire de la partisanerie politique lorsqu'on traite du transport, de la sécurité des gens.

Alors, ce que je vous dis tout simplement, c'est un peu comme mon collègue de Drummond a fait et porte-parole officiel pour notre formation politique en matière de transports, c'est qu'on se veut très constructifs et, pour ce faire, bien, nous allons bien entendu faire notre devoir de député, de législateur. Nous sommes là pour bonifier les projets de loi, et c'est dans ce sens-là que nous désirons nous diriger.

Alors, également, Mme la ministre, je crois que c'est votre premier projet de loi que vous déposez depuis votre accession à l'Assemblée nationale. Alors, je vous souhaite un heureux dénouement et je suis persuadé que tout va se passer d'une façon très agréable et constructive.

● (20 h 40) ●

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Saint-Maurice. Y a-t-il d'autres membres de la commission qui désirent faire des remarques préliminaires? Je comprends que non et, à l'attitude de chacun, je peux comprendre aussi qu'il n'y a aucune motion préliminaire. Donc...

M. Pinard: Malheureusement, M. le Président, il faut commencer, n'est-ce pas?

Organisation des travaux

M. Jutras: Avant que cette motion préliminaire là soit faite, est-ce que vous me permettez, M. le Président? J'aimerais peut-être qu'on s'entende sur la façon de travailler, entre autres, quand on... ou peut-être plus tard? C'est comme vous voulez, quand on commencera article par article.

Le Président (M. Brodeur): Peut-être, parce que nous sommes prêts à commencer article par article, si je comprends bien.

M. Jutras: Oui, mais là je pense que mon collègue...

Le Président (M. Brodeur): Est-ce que vous avez une question de directive, une suggestion à faire à la commission? Allez-y, M. le député.

M. Jutras: Oui, oui. Bien, moi, ce que je voulais proposer, c'est que la discussion se fasse, là... plutôt qu'on observe des blocs de 20 minutes d'un côté, 20 minutes de l'autre, que la discussion se fasse plus par questions et réponses et qu'on puisse intervenir plus librement pour pouvoir mieux avancer également, si la ministre est d'accord avec ça, et les collègues évidemment, là, tout le monde. Moi, c'est la façon avec laquelle je proposerais que l'on travaille.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Donc, si je comprends bien, est-ce que vous désirez qu'on passe à l'article 1 ou par bloc d'articles?

M. Jutras: Non, non, article par article, mais, à l'intérieur de chaque article, que la discussion soit plus libre, là, et soit plus sous forme de questions et réponses, puis d'interventions et...

Le Président (M. Brodeur): Parfait. Je vois qu'il y a consentement des deux côtés de cette salle.

Donc, nous sommes rendus à l'étape de l'étude article par article du projet de loi. Je prends donc en considération l'article 1 du projet de loi et, tout d'abord...

M. Pinard: M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Vous n'étiez pas au chapitre des motions?

Le Président (M. Brodeur): Oui, j'ai souligné, au point de départ, qu'il ne semblait y avoir aucune motion préliminaire. Y a-t-il une motion préliminaire?

M. Pinard: Effectivement, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Il y a une motion préliminaire?

M. Pinard: J'ai une motion.

Le Président (M. Brodeur): Ah! Je m'excuse. Allez-y, M. le député de Saint-Maurice.

**Motion proposant d'entendre l'agence
Contrôle routier Québec et les représentants
syndicaux de l'unité d'accréditation
des contrôleurs routiers du Québec**

M. Pinard: De rien, M. le Président. Alors, il serait proposé: «Que, en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure, la commission des transports et de l'environnement tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi n° 29, Loi modifiant le Code de

la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières et qu'à cette fin elle entende le Contrôle routier Québec, qui pourrait être représenté par M. Louis Côté, le directeur général, et les représentants syndicaux de l'unité d'accréditation des contrôleurs routiers du Québec qui, lui, pourra être représenté par M. Jean-Marc Desjardins, qui est le président du syndicat.»

Le Président (M. Brodeur): Donc... Oui, est-ce que vous avez complété la lecture de votre motion?

M. Pinard: Je vais vous donner maintenant, M. le Président, les motifs...

Le Président (M. Brodeur): Juste un instant. On va vérifier et voir si votre motion est recevable.

(Consultation)

Le Président (M. Brodeur): Donc, il s'avère, M. le député de Saint-Maurice, que votre motion est recevable. Vous connaissez très bien les règles pour avoir été longtemps président de commission et vice-président de l'Assemblée nationale. Donc, vous connaissez...

M. Pinard: Autres temps, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Vous connaissez quels sont les paramètres de vos droits de parole. Donc, allez-y, M. le député de Saint-Maurice.

M. Claude Pinard

M. Pinard: Alors, j'ai préparé quelques notes. Comme vous pouvez le constater, nous avons jugé nécessaire d'entendre le Contrôle routier Québec sur le projet de loi n° 29, mais surtout sur l'objectif d'assujettissement des contrôleurs routiers au code de déontologie policière. Rappelons que, présentement, ces derniers ne sont soumis au Code de déontologie des policiers du Québec que lorsqu'ils agissent à titre de constables spéciaux, soit uniquement lorsqu'ils appliquent la loi fédérale concernant les transports routiers effectués par des entreprises extraprovinciales ou, encore, lorsqu'ils répriment certaines infractions au Code criminel.

Le projet de loi, au dire de la ministre déléguée aux Transports, aurait donc pour but de soumettre à la juridiction du Commissaire à la déontologie policière toute plainte relative à la conduite d'un contrôleur routier dans l'exercice de ses fonctions. Ceci dit, il serait intéressant d'entendre le Contrôle routier Québec sur la question, puisque, au dire de certaines associations dans le milieu du camionnage, cette disposition, qui est de soumettre à la juridiction du Commissaire à la déontologie policière, n'aiderait en rien à la transparence du processus de traitement de plaintes à l'endroit des contrôleurs routiers, et elles estiment qu'il faut aller plus loin.

De plus, certaines craintes ont été évoquées par le député de Beauce-Nord qui demandait que le statut de contrôleur routier soit au préalable éclairci avant de le soumettre à tout code professionnel. En effet, avec la nouvelle disposition, les contrôleurs routiers seraient

soumis au Code de déontologie des policiers en tout temps sans avoir les mêmes outils que les policiers pour effectuer leur travail, bien que leur travail ressemble en certains cas à celui des policiers.

Rappelons qu'en mars 2001 le ministre de la Sécurité publique confiait le pouvoir de constable spécial aux contrôleurs routiers. À ce titre, ils peuvent intervenir dans l'exercice de leurs fonctions lorsqu'ils constatent certaines infractions au Code criminel, telle la conduite avec les facultés affaiblies, le transport d'armes illégales, la possession et la consommation de drogue, ainsi que le vol de marchandises, de camions ou de remorques.

C'est au sujet de ce double statut de contrôleur routier et des effets que ce double statut peut avoir sur l'exercice de leurs fonctions que nous souhaitons entendre le Contrôle routier Québec et les représentants syndicaux de l'unité d'accréditation des contrôleurs routiers. Il s'agit davantage de voir si les craintes soulevées ont raison de l'être et de juger du bien-fondé de l'assujettissement des contrôleurs routiers au Code de déontologie des policiers.

Par ailleurs, le fait de convoquer, M. le Président, le Contrôle routier Québec ne signifie pas que nous soyons contre cette nouvelle disposition, car, en tant que députés, nous avons reçu des plaintes de certains camionneurs face au comportement des contrôleurs routiers, et il faut voir comment y remédier. Il s'agit juste de savoir si l'assujettissement au code de déontologie policière est la meilleure façon de le faire. Notons d'ailleurs — et je vais vous en lire un extrait — que les contrôleurs routiers ne sont régis pour l'instant que par un guide d'éthique qui nous dit, en introduction: «Le guide d'éthique du Contrôle routier Québec vise à spécifier les engagements et à préciser la conduite professionnelle attendue du personnel en ce qui concerne les interventions auprès de la population, des clients et des contrevenants, le respect des personnes, le sens du devoir, l'intégrité dans les interventions, la confidentialité, l'honnêteté, l'impartialité, l'absence de conflit d'intérêts, le refus de gratification, la dénonciation d'actes illégaux.»

Pour Contrôle routier Québec, l'éthique a trait à un ensemble de valeurs ainsi qu'à une conduite qui favorisent une prise de décision objective de même qu'à l'adoption de comportements honnêtes et responsables dans l'exercice des fonctions. À propos des engagements du personnel, quelle que soit l'intervention effectuée par l'agence Contrôle routier Québec, le personnel s'engage à adopter envers la population, ses clients et les contrevenants une attitude respectueuse et courtoise tant dans les paroles que dans les gestes, sans discrimination ni harcèlement. L'usage des pouvoirs conférés par la loi s'effectue toujours avec pondération et mesure, de manière opportune et adaptée aux circonstances.

La loyauté et le respect des supérieurs des collègues de travail et de toutes les personnes avec lesquelles le personnel doit collaborer est une condition essentielle à la réussite des communications. La solidarité envers l'organisation est également requise en toutes circonstances.

Les directives des supérieurs seront toujours respectées, sauf dans le cas où cette directive serait

manifestement illégale. Dans une telle éventualité, le personnel a le devoir de faire part de ses objections à l'autorité qui a donné cette directive ou à toute autre autorité si l'explication fournie lui paraît insatisfaisante.

Les gestionnaires s'engagent à véhiculer auprès de leurs employés les valeurs de gestion de Contrôle routier Québec, à leur faire connaître les orientations et les priorités établies ainsi qu'à partager les renseignements qu'ils détiennent afin de permettre une plus grande responsabilisation du personnel.

● (20 h 50) ●

On nous dit également, au chapitre du sens du devoir, que le personnel s'engage à effectuer son travail selon les règles de l'art, c'est-à-dire avec l'expertise attendue d'une personne compétente et prudente. Il ne s'attribue pas des qualifications ou des pouvoirs qu'il ne possède pas. Lorsqu'une infraction est constatée, elle doit, dans tous les cas, être considérée afin de décider si un constat d'infraction doit être remis et si une autre action doit être entreprise.

Une vigilance continue doit être exercée afin d'assurer la sécurité du réseau routier. Même lorsqu'il n'est pas en service, tout contrôleur routier qui est en uniforme ou qui est à bord d'un véhicule identifié s'engage à intervenir spontanément, dans la mesure de ses possibilités, pour porter assistance à toute personne en danger ou pour prévenir toute situation qui pourrait compromettre la sécurité des usagers de la route.

Le contexte particulier des interventions, qui sont souvent de nature coercitive, exige du personnel un contrôle constant de soi dans les paroles comme dans les gestes. Le personnel doit donc être en mesure de maîtriser toute situation, de percevoir les problèmes existants et potentiels, et enfin, obtenir l'aide requise en cas de besoin.

L'usage de la force doit être proportionnel au but à atteindre. Il doit servir uniquement lorsque c'est absolument nécessaire, afin de protéger sa vie et celle du public.

Au chapitre de l'intégrité dans les interventions, le code d'éthique nous dit que le principe d'intégrité dans les interventions suppose une conduite fondée sur la confidentialité, l'honnêteté, l'impartialité, l'absence de conflit d'intérêts, le refus de gratification et la dénonciation d'actes illégaux.

Au niveau de la confidentialité, on nous révèle que, sous réserve des dispositions de la loi d'accès à l'information et de la protection des renseignements personnels, le personnel est tenu à la discrétion sur ce dont il a connaissance dans le cadre de ses fonctions. Tout renseignement qui porte sur une personne physique, que ce soit le nom, l'adresse, la date de naissance, le numéro d'assurance sociale, le numéro de permis de conduire, et qui permet de l'identifier est un renseignement à caractère nominatif qui doit être gardé confidentiel par le personnel. De même, la consultation d'un dossier à des fins personnelles ne saurait être justifiée ou autorisée. Cet engagement s'étend aux différents codes d'accès, mots de passe, clés et cartes d'accès qui sont distribués dans le cadre du travail et qui sont exclusivement réservés à cette fin.

L'orientation de la conduite relativement à la confidentialité peut être facilitée par la consultation du guide d'application de la Loi sur l'accès de même que

par la politique sur la sécurité informatique et la politique d'utilisation de l'inforoute et du courrier électronique.

Au chapitre de l'honnêteté, le code d'éthique qu'ils ont actuellement, sur le plan intellectuel, en raison de la confiance de la population envers l'agence, Contrôle Routier Québec, le personnel doit non seulement respecter les principes fondamentaux d'honnêteté et d'intégrité, mais en plus être au-dessus de tout soupçon. L'honnêteté consiste à intégrer la probité dans l'ensemble des fonctions.

De plus, le personnel s'engage à accomplir les activités qui lui sont confiées, à maintenir à jour les connaissances acquises et à exécuter son travail en conformité avec le présent guide et les directives de l'agence.

L'honnêteté signifie également, pour le personnel, un engagement à être ponctuel et à respecter l'horaire de travail en vigueur dans l'unité et à se présenter au travail dans un état convenable, qu'il s'agisse de l'état psychologique, physique ou de la tenue vestimentaire. Pour plus de précisions, on nous mentionne: «Concernant la tenue vestimentaire, le personnel peut se référer au manuel des procédures administratives.»

Les gestionnaires s'engagent à faire preuve d'intégrité lors du recrutement du personnel, de l'évaluation des employés, de la répartition des tâches et de l'orientation qu'ils donnent à leurs employés.

Sur le plan matériel, le personnel s'engage à refuser, pour lui-même ou pour un tiers, toute implication directe ou indirecte dans un acte illégal: vol d'argent, de matériel ou d'information, fraude, tentative de fraude, tentative de corruption, altération ou falsification de documents. Le personnel s'engage également à utiliser, aux fins exclusives de son travail, tout matériel mis à sa disposition de même qu'à s'en servir adéquatement.

M. le Président, j'achève, mais au niveau du code d'éthique, au chapitre de l'impartialité, on mentionne que, dans l'accomplissement de son devoir, le personnel respectera et protégera la dignité humaine et les droits fondamentaux de la personne. Le personnel s'engage à faire preuve d'objectivité et d'impartialité dans la prise de décision et dans toutes ses activités. Il doit éviter toute référence ou parti pris que ne sauraient justifier l'équité et la justice et pouvant provenir de préjugés fondés sur le sexe, la race, la couleur, la religion ou les convictions politiques.

Au chapitre d'absence de conflit d'intérêts, le code d'éthique nous dit que la position d'autorité ou le pouvoir dont bénéficie le personnel ne sera jamais utilisé pour obtenir des gains ou des avantages personnels. En raison de la nature des activités de Contrôle routier Québec, certaines situations de conflit d'intérêts, réel ou apparent, sont susceptibles de se présenter. Un employé est en situation de conflit d'intérêts lorsque, dans un contexte donné, il a la possibilité de choisir entre ses propres intérêts et ceux de son employeur. Toute situation de conflit d'intérêts ou même d'apparence de conflit d'intérêts doit donc être évitée. En cas de doute, le personnel s'engage à en aviser ses supérieurs afin de connaître l'attitude à adopter. Cet engagement vise, entre autres, les cas où des proches, parents ou amis, sont concernés.

Au chapitre... j'achève, M. le Président. Au chapitre du refus de gratification, leur code mentionne

que, étant rémunéré pour le travail qu'il accomplit et en vertu de l'article 8 de la Loi sur la fonction publique, le personnel s'engage à toujours refuser toute gratification, tout cadeau ou considération de quelque nature que ce soit dans l'exercice de ses fonctions et qui pourrait provenir de clients ou de fournisseurs.

La dénonciation d'actes illégaux. On nous mentionne qu'aucune violation de la loi ou du présent code ne sera tolérée par le personnel, qui s'y opposera vigoureusement et de ne les appliquer que dans l'exercice de ses capacités. Toute personne qui a des raisons de penser qu'une violation du présent code s'est produite ou est sur le point de se produire le signalera sans tarder aux autorités compétentes, bien entendu. Toute tentative de corruption sera dénoncée immédiatement.

Et, enfin, le respect des engagements. Il est de la responsabilité de tout le personnel de respecter ses engagements et de ne les appliquer que dans l'exercice quotidien de ses fonctions. Le défaut de se conformer au présent code peut entraîner des mesures administratives ou disciplinaires pouvant aller jusqu'au congédiement. Les éléments décrits dans ce code constituent un engagement de tout le personnel de Contrôle routier Québec envers la population, ses clients, ses fournisseurs et ses collaborateurs.

En faisant en sorte, M. le Président, que les contrôleurs routiers ne soient plus simplement encadrés par un code d'éthique mais bien par un code de déontologie qui est celui des policiers, réussira-t-on à minimiser les problèmes et les tensions récentes entre les camionneurs et les surveillants routiers? Cela pose un autre problème. Donnera-t-on tous les outils nécessaires aux contrôleurs routiers pour qu'ils assument leur véritable but, qui est d'assurer la sécurité du public, en sortant les vrais délinquants du transport?

M. Ménard, alors qu'il était ministre des Transports, s'était engagé à permettre aux agents de la sécurité routière de porter et d'utiliser des vaporisateurs de poivre de Cayenne afin d'assurer leur protection personnelle durant l'exercice de leurs fonctions.

Ainsi, il est question de les encadrer par un code de déontologie. Mais aussi, si on leur donne tous les outils pour assumer leur rôle de constables spéciaux et d'agents de la paix, nous croyons donc que l'agence Contrôle routier Québec est la mieux placée, ainsi que les représentants syndicaux des surveillants de la route, pour répondre à ces interrogations.

● (21 heures) ●

C'est la raison pour laquelle, M. le Président, nous faisons cette motion. Et, suite également à l'article paru dans *La Presse* du jeudi 6 septembre, où le directeur général de transport routier... de l'agence Contrôle routier Québec nous mentionne qu'il n'a pas obtenu l'acquiescement à utiliser pour ses agents le poivre de Cayenne. Et également dans le même article, on nous mentionne aussi... M. Côté, qui est interrogé, nous mentionne également qu'il n'a pas réussi à obtenir la possibilité de consulter les banques de données du Centre de renseignements policiers. Alors, lorsqu'on demande aux agents d'intervenir lorsque, par exemple, il y a des routiers qui font le contrôle, ont des armes, lorsque les routiers sont en état d'ébriété, lorsqu'on présume qu'ils ont volé soit un tracteur, ou une remorque, ou semi-remorque, et que ces agents-là n'ont

absolument rien pour se protéger, alors, ça, c'est inquiétant. Et nous aimerions, à ce moment-là, si vous le permettez, M. le Président, de recevoir simplement ces deux individus qui sont les représentants officiels à la fois du syndicat, mais également à la fois de l'agence de Contrôle routier, qui nous permettraient d'éclaircir, bien entendu, ce problème que l'on voit, nous, de cette... du côté de la Chambre. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Saint-Maurice. Est-ce que Mme la ministre a des propos à tenir sur la motion déposée par le député de Saint-Maurice?

Mme Boulet: Non, M. le Président, pas de commentaire.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Est-ce qu'il y a un autre intervenant?

M. Jutras: Bien, je vais poser quand même une question à la ministre, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: J'aimerais qu'elle nous dise... Parce que je suis prêt à intervenir, là, sur la motion de mon collègue le député de Saint-Maurice, mais, si la ministre est d'accord, je n'aurai pas besoin d'intervenir, puis on conviendra d'un moment pour entendre les représentants de Contrôle routier Québec et les représentants du syndicat des contrôleurs routiers. Alors, c'est pour ça, là, je voudrais savoir. Moi, je pense que c'est important. Si la ministre est encore hésitante, je vais tenter de la convaincre du mieux que je peux le faire. Mais si, par contre, elle pense que ça peut être une bonne chose, qu'elle nous dise oui, puis à ce moment-là, bien, on passera à autre chose puis on conviendra d'un moment pour les entendre.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce que je peux proposer de suspendre une minute?

Une voix: Oui.

Le Président (M. Brodeur): Nous allons suspendre les travaux durant une minute pour se consulter. Merci.

(Suspension de la séance à 21 h 2)

(Reprise à 21 h 8)

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, après cette suspension de quelques instants, la parole était à Mme la ministre pour son droit de réplique sur la motion. Mme la ministre.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, M. le Président, je vous remercie. On a écouté attentivement le long plaidoyer

du collègue de Saint-Maurice. Vous allez aussi avoir besoin de boire quelques gorgées d'eau. Alors, malheureusement, M. le Président, là, on est obligé de dire non à cette motion parce que toutes les consultations qui avaient à avoir lieu ont été faites, tous les gens qui étaient des partenaires dans les modifications qui sont apportées au Code de la sécurité routière ont été faits... Il y a un paquet de dossiers que le collègue a nommés qui sont en parcours, là, qui sont en train d'être étudiés, qui sont sur la bonne voie, et les partenaires sont tous d'accord avec ce genre de dossiers.

Alors, malheureusement, on va dire non à la motion, et j'inviterais le parti de l'opposition à collaborer avec nous. Je pense qu'on a 80 articles et je pense qu'on devrait procéder, procéder dans la célérité. C'est un projet de loi qui a beaucoup de mesures de concordance, il n'y a pas beaucoup de nouveaux ajouts ou de choses, là, qui... Alors, je pense qu'on devrait travailler en collaboration et faire en sorte que ce projet là de loi réussisse à être adopté le plus rapidement possible. Alors, je vous invite à collaborer avec nous.

Et, si vous voulez avoir plus de détails, chers collègues, tantôt M. Côté se fera un plaisir, là, quand on sera à l'étude des articles, article par article, on pourra faire parler M. Côté qui vous donnera plus de détails sur tout ce qui a été fait par rapport au code de déontologie pour les agents, là. Alors, ça nous fera plaisir de répondre à vos questions.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. M. le député de Drummond, est-ce que vous désirez intervenir? Ou M. le député de Masson?

M. Thériault: Oui.

• (21 h 10) •

Le Président (M. Brodeur): Oui, vous avez, sur la motion, 10 minutes. Merci.

M. Luc Thériault

M. Thériault: M. le Président, le plaidoyer de mon collègue est, à mon avis, très pertinent dans la mesure où habituellement un code de déontologie a des caractéristiques particulières et un code d'éthique a des caractéristiques particulières. Et ici... Que ce soit un code de déontologie ou que ce soit un code d'éthique, ces deux formulations, ces deux formulations de valeurs, ces deux formulations de règles de conduite sont... souvent, émanant de milieux, de milieux qui ont une culture particulière. Et je trouve l'interrogation de mon collègue assez importante à ce stade-ci parce qu'on parle de fusion de fonctions et on parle en quelque part d'une fonction fusionnée qui donnera lieu à des pratiques qui seront relatives à deux libellés de règles de conduite.

Et la question qu'on peut se poser à ce stade-ci et qu'on voudrait poser à ces gens, c'est: Ces contrôleurs routiers, est-ce qu'ils s'identifient davantage à leur code d'éthique ou au Code de déontologie policière? En quoi le Code de déontologie policière est-il pertinent ou plus pertinent que le code d'éthique existant actuellement? Parce que, quand mon collègue a tout à coup fait la lecture du guide d'éthique de l'agence du Contrôle routier du Québec, je me suis aperçu en quelque part

que c'est un code de déontologie. Un code d'éthique pur, M. le Président, énonce des grandes valeurs, et ces grandes valeurs là, la plupart du temps, vont générer des principes, et ces principes vont générer des règles de conduite. Quand on est au niveau de l'éthique, on est au niveau de valeurs générales qui vont caractériser la culture d'un milieu donné. Mais, quand on parle de valeurs qui sont transcrites et reproduites, traduites par des règles de conduite, ce qu'on a pu voir ici, il y a plusieurs règles de conduite, alors on est devant un code de déontologie. Ça, ce n'est pas grave, on peut bien l'appeler code d'éthique ou code de déontologie, là, il reste qu'il y a là vraisemblablement une série de règles de conduite qui sont énoncées.

Ce serait intéressant de voir comment on gère présentement et que les gens puissent nous dire, dans leur milieu, une infraction aux règles de conduite qui sont dans le guide d'éthique, alors ce que ces infractions-là sont soumises à un comité? Quel est ce comité? Et est-ce qu'on a besoin du Code de déontologie policière tout simplement parce qu'il y a un certain nombre de gestes qui seraient posés maintenant et qui ne sont pas contenus dans les règles de conduite du code d'éthique?

Alors, il me semble qu'il y a un éclaircissement à faire à ce niveau-là. Il serait intéressant d'entendre ces gens-là, ne serait-ce que sur cette question de l'application et, ensuite, de voir comment ils vont vivre avec ces deux entités. Est-ce qu'il y en a une qui, éventuellement, se trouvera à remplacer l'autre ou bien ce sera... C'est rare qu'on voit, M. le Président, une entité et un milieu de travail soumis à deux codes de déontologie. Alors, pour ces raisons-là, il me semble que, d'abord, sur les nouvelles fonctions que ces contrôleurs routiers vont accomplir... il me semble qu'il aurait été pertinent de pouvoir entendre leur interprétation et leur volonté d'être régis par, effectivement, deux codes qui prescrivent des règles de conduite.

Alors, c'est là-dessus que je voulais intervenir en essayant d'insister sur le fait que ce n'est pas, entre autres choses, une demande qui est injustifiée. Il arrive souvent, au Québec, qu'il y a une confusion qui se crée et qui est créée. Très souvent, on fait passer des codes d'éthique pour des codes de déontologie et des codes de déontologie pour des codes d'éthique. La différence fondamentale, c'est la sanction. La différence fondamentale, c'est qu'on passe du général au particulier. La différence fondamentale, c'est qu'on part de quelque chose qui est indéterminé, qui est large. On pourrait, à partir d'un même code d'éthique, M. le Président, générer plusieurs codes de déontologie qui seraient appliqués dans des milieux différents. Donc, je me dis qu'il y a sûrement un éclaircissement à faire à ce niveau-là.

Et qu'est-ce qui se retrouve... D'abord, il aurait été intéressant qu'on puisse avoir aussi accès au Code de déontologie policière, là, et de comparer les deux. Et, bon, ça, ultérieurement, là, on pourra faire la recherche qui s'impose, mais, au niveau de la sanction, c'est autre chose. Je ne sais pas si le syndicat, moi, voit d'un bon oeil le fait d'être régi par deux codes, deux prescriptions de conduite. Alors, voilà pourquoi j'aimerais entendre ces gens, parce qu'il y a, dans le libellé d'un code de déontologie quel qu'il soit, selon les milieux, l'expression, je dirais, de l'intégration et de l'appartenance des

gens qui occupent ce milieu-là dans l'exercice de leurs fonctions, et je voulais voir, moi, à ce moment-là, comment la superposition ou la conjonction de deux codes pouvait soit éclairer ou encore obscurcir davantage ou créer encore plus de confusion sur finalement ce que je dois faire, moi, quand je suis contrôleur sur une route du Québec.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Masson. Je suis prêt à reconnaître M. le député de Drummond.

M. Normand Jutras

M. Jutras: Alors, M. le Président, Mme la ministre en appelle à la collaboration de l'opposition. Moi, ce que je dis, c'est qu'effectivement c'est dans un esprit de collaboration que nous faisons cette motion-là parce que c'est important d'entendre ces gens-là. La ministre nous dit que toutes les consultations ont été faites. Bien, moi, en tout cas, dans le cadre de la présente législature, là, je n'ai pas eu connaissance que ces gens-là soient entendus ici, en commission parlementaire, de quelque façon que ce soit, ni ceux qui sont du côté de l'employeur, là, qui sont... le Contrôle routier comme tel ni les représentants syndicaux. Alors... Et même, même, M. le Président, parce que mon collègue le député de Saint-Maurice était le président de la commission des transports dans l'ancienne législature, il me disait qu'effectivement il n'y a pas eu de consultations de cette nature qui ont été tenues autant au niveau du Contrôle routier Québec que du côté des représentants syndicaux.

Alors, je ne sais pas à quelles consultations la ministre fait référence. Elle fait peut-être référence à des consultations à l'interne, mais je pense que, nous, là, ici, les membres de l'Assemblée nationale, les députés, nous avons le droit d'entendre ces gens-là, et nous, de les consulter, et nous, de voir comment ils reçoivent ce que le législateur, là, s'appête à faire, et c'est dans ce sens-là qu'on la fait, cette motion-là. On n'a pas, M. le Président, là, cinq, six motions, c'est la seule que nous faisons, parce que effectivement... Et, comme l'a dit mon collègue le député de Masson, puis je fais mien, là, ses propos, voir comment c'est reçu, ça, par les représentants syndicaux et comment c'est reçu aussi par les contrôleurs routiers. Parce que, quand on veut, M. le Président, imposer à des gens un code de déontologie, bien, moi, je pense qu'il faut que ce code de déontologie, ils le fassent leur, et c'est ça qu'on ne sait pas, là, présentement. Est-ce qu'on leur rentre ça dans la gorge, de force dans la gorge, ou est-ce qu'ils accueillent ça à contrecœur, ou ils se disent: Bon, bien, là, à défaut de mieux, c'est ça qu'on prend?

Parce que je considère que le député de Masson a fait des observations qui étaient intéressantes à cet égard, et nous, c'est ça qu'on voulait voir. Parce que, M. le Président, si on dit: Vous êtes soumis dorénavant au Code de déontologie policière, et les syndiqués, eux, ne sont pas d'accord avec ça ou ils acceptent ça à contrecœur, moi, je vais vous dire, M. le Président, que c'est beau de faire des lois, mais il faut penser aussi comment elles sont reçues, est-ce qu'elles correspondent à une volonté et est-ce qu'il va y avoir aussi une volonté

de collaborer dans ce sens-là. C'est important, ça. Et là, bien, on nous demande un acte de foi, et, moi, ce que je préférerais, M. le Président, c'est d'entendre ces gens-là.

• (21 h 20) •

Ce serait... Dans un cas, on entendrait le Contrôle routier une heure: 20 minutes, ils nous font leurs représentations; l'opposition, le parti ministériel y va de ses représentations. Par la suite ou avant, ça m'est égal, dans n'importe quel ordre, on entendrait les représentants syndicaux. Encore là, 20 minutes qu'ils nous font leurs représentations puis 20 minutes de part et d'autre à les interpellier. Mais on saurait de quelle façon c'est reçu. Parce que, M. le Président, advenant le cas où on nous dise que ce n'est pas bien reçu, moi, je pense que la ministre, à ce moment-là, ce qu'elle va faire, elle va dire: Bien, un instant, je vais retourner à ma table de travail et je vais me repencher là-dessus. Parce que d'imposer un code de déontologie à des gens quand ça ne vient pas d'eux, que ça ne se fait pas volontairement et de bon cœur, moi, je ne peux pas voir comment ça peut fonctionner et ça peut bien fonctionner, surtout que, M. le Président, on veut régler un problème d'importance.

Moi, j'ai eu, dans mon bureau de comté à Drummondville, je ne sais pas combien de camionneurs ou de représentants d'entreprises de camionnage, de transport qui sont venus me voir pour se plaindre de la situation, disant que, dans certains cas, ils étaient traités de façon arrogante, disant que, dans certains cas, c'était de l'impolitesse, dans d'autres cas, c'étaient des peccadilles qu'on leur imposait. Dans d'autres cas, on disait: Bien, voici, tel règlement, dans telle région du Québec, c'est appliqué de telle façon et, dans telle autre région du Québec, c'est appliqué d'une autre façon. Alors, le même transporteur, M. le Président, avec le même camion, il pouvait se faire arrêter au Centre-du-Québec puis il se faisait dire que c'était correct, puis il s'en allait en Abitibi, puis il se faisait dire qu'il était en état d'infraction. Et ça, c'est arrivé souvent, ce genre de situation là.

L'autre genre de situation aussi qui frustrait énormément les camionneurs, on le sait, dans ce domaine-là, c'est que les amendes sont substantielles. Quand on parle d'amendes de 500 \$, puis de 600 \$, et de 700 \$ par infraction et que ces gens-là, c'est ce qu'ils gagnent — même, des fois, ils gagnent moins — alors, je vous dis, M. le Président, que, n'est-ce pas, ça gruge une paie, comme on dit.

Alors, le problème, il est d'importance, et je pense que la solution qu'on met de l'avant, c'est une solution qui est intéressante. Mais de voir comment elle est reçue, c'est ça que nous voulions faire, et surtout, M. le Président, qu'on aurait pu procéder rapidement déjà avec... M. Côté est ici, alors déjà, M. le Président, ce soir, on aurait pu entendre M. Côté et, rapidement avec lui, on aurait disposé de la situation. Il aurait suffi d'un moment pour convenir, avec les représentants syndicaux, de les entendre et de voir, eux, comment ils perçoivent ça.

Et même, M. le Président, s'ils recevaient ça positivement, peut-être qu'ils auraient aussi des amendements à nous proposer. Parce que, vous savez, c'est un peu le problème que nous avons, le législateur: souvent on est ici, à l'Assemblée nationale, on arrive ici

chacun avec notre expérience de vie, là, il y en a que c'est des professeurs d'éthique et de philosophie, d'autres arrivent ici avec une expérience en droit notarial, on a chacun notre bagage. Mais l'industrie du camionnage, c'est un domaine qui est... Et l'industrie du transport puis le domaine de la sécurité routière, c'est un domaine bien particulier, c'est un domaine spécialisé, et je pense que c'est important de savoir les gens qui sont sur le terrain, comment ils vivent ça, comment ils perçoivent ça et comment ils vont vivre surtout avec ça. Et, vu que c'est un problème d'importance que nous voulons régler, un problème qui est là, présent depuis plusieurs années, bien, moi, je voudrais, M. le Président, que la solution qu'on va mettre de l'avant, ce soit une solution qui soit bien accueillie, qui va bien fonctionner, de sorte que, dans un an ou dans deux ans, bien, on ne se réunira pas de nouveau en commission parlementaire pour tenter de trouver une solution à un problème qui perdure.

Alors, c'est ce que nous voulions proposer, M. le Président. J'ai vu que la ministre s'était retournée, avait consulté. Est-ce que je dois comprendre que peut-être elle hésite un peu ou je devrai continuer à plaider pour tenter de la convaincre? Parce que je suis prêt à continuer, là, mais c'est parce que j'ai vu qu'elle consultait, là. Mais, peut-être, c'était sur autre chose aussi, là.

Mme Boulet: En fait, si vous voulez, c'est à l'article 53...

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre...

Mme Boulet: Oui, c'est ça.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'il y a consentement pour entendre Mme la ministre?

Une voix: La réponse?

Le Président (M. Brodeur): Une réponse, oui. S'il y a consentement? Oui. Allez-y, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, comme je l'ai dit tantôt, il n'est pas question de faire des consultations particulières, tous les gens qui devaient être consultés ont été consultés. Pour ce qui a trait de cet article-là, c'est l'article 53. Alors, en temps et lieu, quand on sera rendu à l'article 53, si vous le voulez bien, M. Côté sera disponible. M. Côté, qui est le vice-président au Contrôle routier, sera disponible pour répondre à vos questions.

M. Jutras: Alors là...

Le Président (M. Brodeur): Merci. M. le député de Drummond, je dois souligner, il y a eu consentement pour entendre la ministre, mais, normalement, s'il n'y avait pas eu ce consentement-là, votre droit de parole serait terminé.

M. Jutras: Oui, oui, je le sais, je le sais.

Le Président (M. Brodeur): Allez-y. Allez-y, M. le député.

M. Jutras: Mais on a convenu aussi, M. le Président, qu'on y allait avec des règles souples. Parce que, si on y va avec des règles rigides, ça va être difficile des deux côtés, n'est-ce pas?

Le Président (M. Brodeur): Allez-y, M. le député.

M. Jutras: Alors, bien, écoutez, ça me satisfait en partie, ce que dit la ministre. Ça pourra vouloir dire que, bon, quand on entendra M. Côté, on lui posera les questions. Mais il demeure aussi les représentants syndicaux. Et je veux bien entendre une partie, mais ne pas entendre l'autre partie, moi, M. le Président, avec ma formation, ça me fatigue tout le temps, ça, de ne pas entendre l'autre partie. Je pense que même c'est un devoir d'entendre l'autre partie. Et c'est pour ça que je continue sur ma requête ou sur ma motion auprès de la ministre.

Et, nous, oui, on serait contents d'entendre M. Côté. Si elle veut l'entendre à l'article 53, moi, je suis prêt à ça, je n'ai pas de problème avec ça. Mais, pour ce qui est des représentants syndicaux, à moins que la ministre nous dise, M. le Président, que concernant les représentants syndicaux, à l'article 53, on les entendrait aussi. Si elle me dit ça, on va arrêter la motion, puis à l'article 53 on entendra les représentants syndicaux. Mais, si elle me dit non, je vais être obligé de continuer à tenter de la convaincre. Je ne pense pas que ma cause soit perdue parce que, je pense, j'ai une bonne cause. Alors, je vais continuer de plaider. Alors là il n'y a pas de réponse de la part de la ministre?

Le Président (M. Brodeur): Donc, je n'entends aucune réplique.

M. Jutras: Non, je n'ai pas fini, M. le Président, mais là c'est parce que si...

Le Président (M. Brodeur): J'imagine d'ailleurs... D'ailleurs, je vous souligne...

M. Jutras: M. le Président, je ne veux pas faire perdre le temps de la commission. Mais, si la ministre me dit: M. le député de Drummond, arrêtez, on va les entendre, les représentants syndicaux, bien, moi, on ne perdra pas de temps puis on va commencer à l'article 1. Mais, si elle me dit: Non, je ne suis pas encore convaincue, bien, je vais tenter encore de la convaincre.

Le Président (M. Brodeur): Si je peux vous suggérer quelque chose, M. le député, peut-être, vous avez un temps de parole de 30 minutes, il y a déjà 10 minutes d'écoulées, et peut-être que, dans les 20 prochaines minutes, vous aurez une réponse, d'ici 20 minutes. Donc, ce que je vous suggère, c'est de continuer votre réplique. Si vous avez...

M. Jutras: Oui. Mais, si la ministre m'avait dit oui tout de suite, M. le Président, on aurait sauvé ces 20 minutes là. Bon, mais je...

Le Président (M. Brodeur): Vous pouvez continuer, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Je continue donc. Alors donc, M. le Président, comme je le disais, l'importance de cette motion, c'est effectivement de voir ce que les gens qui sont sur le terrain, ce qu'ils pensent de la solution qui est mise de l'avant et comment ils vont vivre avec le fait que, dorénavant, ils seront soumis au Code de déontologie policière. Moi, je l'ai dit, fondamentalement, je pense que c'est une bonne chose. Et, quand on voit d'ailleurs l'évolution qu'il y a eu au cours des dernières années auprès du Commissaire à la déontologie policière puis le Comité de déontologie policière, on sait que dans ces organismes-là se sont introduites comme ailleurs des façons de faire qui favorisent beaucoup la conciliation. Et, entre autres, là, vous savez, M. le Président, que, lorsque le Commissaire à la déontologie policière est saisi d'une plainte par rapport à un policier, c'est maintenant de plus en plus rare que ça se rend devant le Comité de déontologie policière parce que... en raison des règles de conciliation et du fait, bon, que les parties sont appelées à se rencontrer et sont appelées à discuter.

Voyez-vous, M. le Président, ça montre l'importance de ce que nous proposons. Puis l'exemple que je vous donne, c'est celui-ci. Le fait que les parties aient à se rencontrer, plus souvent qu'autrement, ça amène un règlement, et les parties ne sont pas obligées d'aller plus loin. Le fait que le policier s'assoie avec le plaignant en présence, là, d'autres officiers et discute de ce qui s'est passé et voie, se rappelle les faits, somme toute, M. le Président, bien, ça amène bien souvent des règlements de ces litiges-là et ça évite d'aller plus loin.

● (21 h 30) ●

Nous, somme toute, ce que nous proposons ici, c'est une rencontre pour voir quel est l'accueil de ces gens-là par rapport aux solutions que nous mettons de l'avant. Et je pense qu'on aurait gagné du temps à le faire, et, surtout — surtout — M. le Président, nous aurions été, comme législateurs, davantage assurés que nous sommes dans la bonne voie plutôt que de s'en aller en disant: Bien, les consultations ont été faites.

Et, moi, bien, ce que je dis, M. le Président: Les consultations n'ont pas été faites par nous. Les députés, là, qui sont ici, autant les députés ministériels que les députés de l'opposition, on n'a pas consulté ces gens-là, on n'a pas pu voir ces gens-là, on ne les a pas entendus en commission parlementaire. Et, même dans la législation précédente, sous le gouvernement précédent, ça n'a pas été fait, et je pense que ce serait de bon aloi que ce soit fait.

Parce que, quand je disais, M. le Président, que nous sommes en train de vouloir régler un problème d'importance, il faut rappeler que les employés de ce secteur-là souvent se sont sentis laissés pour compte au sein de la fonction publique québécoise. En fait, déjà, les choses avaient commencé à changer: entre autres, parce qu'il y a eu des remaniements à la Société de l'assurance automobile du Québec; quand, aussi, il y a eu la création de l'Agence autonome, ça a été un plus, M. le Président.

Et, aussi, ce qui a aidé à avancer, là, dans la solution du problème, c'était le fait que, bon, on a davantage porté attention aux demandes des contrôleurs routiers. Et, dans ce sens-là, ce que nous voulons savoir, c'est l'assujettissement des contrôleurs routiers au Code

de déontologie policière, est-ce que ça fait partie de leurs revendications et si, cette mesure-là, elle est souhaitée.

Pourquoi ce serait important, M. le Président, que le Contrôle routier vienne nous... Il faudrait, entre autres, qu'on nous rappelle l'historique de ce mandat-là et la situation qui prévalait avant sa conception. Je sais que le député de Beauce-Nord a soulevé, entre autres, une problématique qui date depuis longtemps. Je pense qu'il l'a fait quand on a fait l'adoption du principe en demandant le transfert de la responsabilité des contrôleurs routiers à la Sûreté du Québec. Et je me souviens que notre ex-collègue, le député de Joliette et ministre des Transports à l'époque, Guy Chevette, s'était opposé à cette recommandation-là. Il voulait vraiment que ces pouvoirs-là restent au sein du Contrôle routier, et, effectivement, c'est ce qui est survenu.

Je rappelle aussi, M. le Président, que nous avons augmenté le nombre de surveillants routiers avec les années, et, aussi, leur statut a changé. Et, même jusqu'alors... alors qu'ils avaient les mêmes prérogatives qu'un citoyen qui prend un criminel en flagrant délit... d'ailleurs, mon collègue le député de Saint-Maurice, en 2001, soulignait que c'était après 10 ans de lutte acharnée que les contrôleurs routiers avaient finalement retrouvé leur statut de constables spéciaux qu'ils avaient perdu à leur arrivée à la Société de l'assurance automobile du Québec en 1991, et, à partir de ce jour-là, donc, ils avaient donc pu procéder à des arrestations en bonne et due forme.

Alors, M. le Président, c'est un rôle crucial que ces agents de la route ont à jouer, premièrement; deuxièmement, surtout en raison de la complexité des lois sur le transport... et la loi que nous aurons à étudier, M. le Président, c'en est une, loi, qui est compliquée. Vous allez voir, quand on va faire l'étude article par article, ce n'est pas simple, et c'est pour ça qu'il va falloir y faire un travail attentif. Alors, bon...

Donc, tenant compte de tout ça, du fait que le rôle important qu'ils ont à jouer, la complexité des lois sur le transport, le Conseil routier avait confié la formation des recrues à l'École nationale de police du Québec, à Nicolet. Les contrôleurs routiers ont ensuite réussi à convaincre le gouvernement de les munir même de gilets pare-balles, et, maintenant que l'on octroie — mon confrère parlait aussi de l'utilisation du poivre de Cayenne — maintenant que l'on octroie plusieurs responsabilités aux contrôleurs routiers, qui se rapprochent de celles des policiers, je pense qu'effectivement il est normal de les assujettir au Code de déontologie des policiers.

C'est pour ça que, moi, fondamentalement, je pense que c'est une bonne mesure. Mais, en 2001, lors du changement de statut des contrôleurs routiers, ces derniers affirmaient que, malgré leurs pouvoirs accrus, ils n'avaient pas l'intention d'empiéter sur le travail des policiers: Notre mission première est de surveiller les camions et les autobus. On ne commencera pas à vérifier tous les automobilistes, avait alors affirmé le leader syndical. Alors, aujourd'hui, a priori, Contrôle routier Québec ne semble pas voir d'objection à la nouvelle disposition. Peut-être pourrait-il défendre l'idée en nous expliquant en quoi cela changerait-il leur quotidien, en quoi cela améliorerait-il leurs relations

avec les conducteurs de véhicules lourds. Je pense qu'il est nécessaire qu'ils viennent nous en parler, surtout dans le contexte où, justement, ces relations s'enveniment avec les camionneurs.

Parce que ça, c'est tout à fait légitime, M. le Président, cette question-là. Ils vont être soumis à un code de déontologie. Il va pouvoir y avoir des plaintes contre eux, et ils vont devoir donc se débattre avec ces plaintes-là, et, bon, une décision sera éventuellement rendue, à moins qu'il y ait un règlement, comme je vous le disais, que ça arrive de plus en plus maintenant par rapport... devant le commissaire de déontologie policière.

Mais, vous savez, quand on introduit des dispositions qui prévoient que des plaintes peuvent être portées contre des individus dans l'exercice de leurs fonctions, souvent — souvent — à prime abord, ces gens-là vont réagir de façon négative par rapport à ça, parce qu'ils disent: Bien là, là, on est en train de donner des armes à quelqu'un d'autre, et, nous, dans l'exercice de nos fonctions, on a quand même certains problèmes, et là on veut empirer même la situation par rapport à nous autres. Ce ne serait pas impossible, M. le Président, que les contrôleurs routiers, ils aient cette réaction-là, et c'est ça, moi, que j'aurais aimé vérifier avec eux.

Ils nous diraient peut-être: Oui, on est d'accord à être soumis au Code de déontologie policière. Mais ils nous diraient peut-être, cependant: Donnez-nous plus de moyens. Ou ils nous diraient peut-être: Mais vous voyez dans quel contexte on travaille, et, à ce moment-là, le fait que vous nous rendiez passibles de poursuites pour des gestes que l'on pourrait poser, bien, au contraire, vous nous compliquez la vie drôlement, et vous faites en sorte que notre travail, là, va être beaucoup plus difficile à exercer.

Peut-être que ce n'est pas ça qu'ils pensent, mais j'aurais aimé le savoir, M. le Président. Et j'espère que... j'espère que... j'espère que ce n'est pas ça qu'ils pensent puis qu'on ne veut pas nous cacher ça. Mais là je ne veux pas prêter d'intention à la ministre, là; ce ne serait pas correct de ma part. Mais je me dis: Comment expliquer, comment comprendre que la ministre nous refuse de les entendre? Surtout que ces questions-là que je pose m'apparaissent, M. le Président, tout à fait légitimes. Et, si ces gens-là étaient ici, je leur poserais la question: Comment vous vivez par rapport à ça? Mais, dans l'exercice de vos fonctions telles que vous avez à les faire, à vous en acquitter présentement, est-ce que vous pensez que c'est un plus qu'on rajoute ou, même, est-ce que le plus ne devrait pas être au niveau des moyens quand vous exercez vos fonctions?

M. le Président, je veux vous rappeler un communiqué qui avait été émis par l'Association nationale des camionneurs artisans et indépendants — l'ANCAI — et je vous le lis tel quel: «Pour l'ANCAI, il est temps que le Contrôle routier change sa philosophie de gestion.» Je vous rappelle, M. le Président, c'est un communiqué que cette Association-là avait émis l'été dernier: «Sortons les camions mal entretenus des routes au lieu de s'en servir pour nourrir l'industrie du ticket.»

C'est ce que disent les camionneurs, entre autres, aussi. Ils disent: Les contrôleurs routiers, là, ils ont des

quotas, puis il faut qu'ils aient tant de tickets par jour puis il faut qu'ils livrent la marchandise à ce niveau-là. Alors: «Sortons les camions mal entretenus des routes au lieu de s'en servir pour nourrir l'industrie du ticket. Nous dénonçons la gestion par objectifs du Contrôle routier, car c'est dans la structure même qu'il y a un problème. Jamais nous n'avons senti une volonté de la part de la Société d'assurance automobile du Québec et du Contrôle routier pour que la situation cesse.» Et ça, c'était Gaétan Légaré, qui est le directeur exécutif de l'Association des camionneurs artisans et indépendants.

«À la Société d'assurance automobile du Québec, on encourage les contrôleurs routiers à sanctionner le plus d'infractions possible, car le département des statistiques de l'organisme gouvernemental s'est aperçu que 80 % des billets d'infraction sont payés sans que l'individu se défende, sans qu'il n'ait les moyens de payer un avocat, soit qu'il ne puisse laisser son travail.

«L'Association nationale des camionneurs artisans rappelle que les camionneurs artisans sont des travailleurs autonomes à revenus moyens et incertains et qu'ils ne sont pas éligibles à l'aide juridique. Selon les causes défendues par les avocats de l'Association, 50 % des camionneurs sont acquittés lorsqu'ils se défendent, 25 % voient l'amende diminuée et 25 % sont reconnus coupables.»

Et vous allez vous rappeler, M. le Président, que cette sortie-là du président, du directeur exécutif, c'est-à-dire, de l'Association nationale des camionneurs artisans, elle avait entraîné la démission, de cette Association-là, du Comité consultatif du Contrôle routier Québec.

«Ces divergences d'opinions et surtout les demandes non entendues de l'Association nationale des camionneurs artisans et indépendants ont forcé l'Association à démissionner du Comité consultatif Contrôle routier Québec, Comité sur lequel elle siégeait depuis plusieurs années.

● (21 h 40) ●

«Après avoir mûrement réfléchi, disaient-ils, nous démissionnons de ce Comité pour les raisons suivantes. D'abord, lorsque nous avons accepté d'y participer, nous pensions pouvoir améliorer le sort de nos camionneurs. Après avoir vécu plusieurs expériences avec les dirigeants du Contrôle routier, nous sommes rapidement aperçus que, ce qui était le plus important pour la Société d'assurance automobile du Québec, ce n'était pas la sécurité des citoyens ni l'élimination des délinquants mais bien les revenus qu'engendrent les amendes ainsi que l'image de cette grande Société. Nous avons blâmé plusieurs contrôleurs routiers, particulièrement certains de l'Abitibi...» Et, effectivement, moi, ça a été porté à mon attention, M. le Président, que le problème était plus aigu dans cette région de l'Abitibi.

Gaétan Légaré, le directeur exécutif de l'Association, ajoutait aussi que «l'Association nationale des camionneurs artisans indépendants avait envoyé des lettres à maintes reprises à Contrôle routier Québec mentionnant qu'elle ne cautionnait pas les agissements des contrôleurs routiers».

Alors, vraisemblablement, M. le Président, lorsqu'on en sera rendu donc à l'article 53, on pourra écouter M. Côté et voir ce qu'il a à nous dire à ce sujet-là,

là. Il a déjà une idée — il m'entend, il a déjà une idée — des questions qu'on va lui poser. Mais, je répète, M. le Président, que, d'entendre les représentants des travailleurs aussi, ça aurait été tout aussi important.

Alors, M. le Président, ce vent de révolte là, qui était chez les camionneurs, il est survenu suite à leur raz-le-bol devant un nombre de constats d'infraction et des amendes jugées démesurées. «Ceci dit, on ne peut ignorer ce froid entre les contrôleurs routiers et les camionneurs. Ces derniers, même, sont amers et ne considèrent même pas l'assujettissement des contrôleurs routiers au Code de déontologie des policiers comme un pas dans la bonne direction, même si cette mesure est censée améliorer le processus de transparence en matière de traitement des plaintes et...»

Alors, à ce moment-là, M. le Président, voyez-vous, même les camionneurs nous disent que, pour eux, ça ne leur apparaît pas être une solution. Alors, est-ce qu'un problème sérieux que nous avons avec les camionneurs au Québec... Moi, je pense, je le répète, que la solution qu'on met de l'avant m'apparaît intéressante. Mais ce que je voudrais savoir, M. le Président, c'est: Est-ce que ceux qui vont avoir à vivre avec ces dispositions-là, est-ce que, eux, sont confortables avec ça puis est-ce qu'ils pensent qu'effectivement ça va représenter une solution?

Parce que, si on fait ça, M. le Président, et que, finalement, c'est mal accueilli dans le milieu, bien, finalement, on aura perdu notre temps ici, on n'aura pas réglé le problème, et ça veut dire que, vraisemblablement, dans un an ou dans deux ans ou dans trois ans, on va encore se réunir pour tenter de trouver une solution. Et, quand on sait à quel point le processus législatif, souvent, il est lourd et que ça prend du temps, bien, moi, je pense, M. le Président, quand on veut régler un problème, il faut vraiment le régler dans son entièreté et voir si, effectivement, les solutions qui sont mises de l'avant sont bien accueillies par le milieu. Et, si elles sont bien accueillies par le milieu, bien, ce qu'on peut penser, M. le Président, c'est qu'effectivement on va régler de sérieux problèmes.

Alors, je redemande encore, M. le Président, à la fin de mon intervention sur cette motion de mon collègue de Saint-Maurice... Et, comme je l'ai dit, on ne demande pas d'entendre 56 organismes, M. le Président. On demandait d'entendre M. Côté. On va pouvoir l'entendre à l'article 53, et on demandait d'entendre les représentants syndicaux de l'unité d'accréditation des contrôleurs routiers du Québec. Alors, ce sont les gens qui sont sur le terrain, M. le Président. Ce sont les gens qui vivent les situations au jour le jour et ce sont les gens qui pourraient nous dire: Bien, oui, on pense que ça va apporter vraiment une solution au problème que l'on vit sur le terrain au jour le jour. Ou — ou — c'est bien possible qu'ils nous disent — je ne le sais pas, après les avoir entendus on le saurait — c'est bien possible qu'ils nous disent: Si ça règle seulement le problème, pourquoi n'avez-vous pas pensé à telle chose? Et, moi, je suis convaincu que, voulant régler le problème, la ministre va, à ce moment-là, dire: Eh bien, oui, si telle solution qui nous est proposée... si telle nouvelle proposition qui nous est proposée est intéressante, bien, oui, on y donne suite, et ça nous apparaît comme pouvant mieux régler le problème.

Alors, c'est pourquoi, M. le Président, je redemande encore à la ministre de réfléchir de nouveau, de consulter de nouveau ses acolytes, parce que, qu'est-ce qu'on a à perdre, M. le Président, à entendre ces gens-là? On n'a rien à perdre à entendre ces gens-là. Tu sais, c'est... Puis je ne pense pas que la ministre ait quelque chose à cacher, c'est pour ça que j'ai de la difficulté, M. le Président, à comprendre son refus à me l'expliquer. Qu'est-ce qu'on a à perdre à entendre des gens qui sont sur le terrain au jour le jour, qui peuvent nous décrire des situations puis qui peuvent nous proposer des solutions? Moi, M. le Président, je pense que, au contraire, on a tout à gagner, on a vraiment tout à gagner, et que ce serait un plus pour nous, comme législateurs, là, de vraiment régler un problème de meilleure façon.

Alors, en bout de piste, M. le Président, encore une fois, vraisemblablement la ministre pense qu'elle a la bonne solution. Mais, si elle a la bonne solution, elle va juste se le faire confirmer si tout le monde vient dire la même chose. Mais, si, par contre, M. le Président, on vient nous dire: Bien, ce n'est pas tout à fait la bonne solution, qu'il faudrait plutôt autre chose, bien, je suis convaincu que la ministre, avec l'esprit d'ouverture qu'on lui connaît, va écouter ces gens-là et va dire: Bien oui, il y aurait moyen de mieux solutionner les problèmes que l'on vit en répondant, là, aux demandes qui nous seraient faites. Mais peut-être qu'il n'y en aurait pas qui nous seraient faites; c'est ça qu'on ne sait pas.

Et je demande encore à la ministre de reconsidérer cette motion-là. Je pense que ça servirait l'industrie du transport, ça servirait la sécurité routière et ça nous servirait tous pour qu'il règne un meilleur climat dans ce milieu-là. Alors, je demande à la ministre de reconsidérer sa décision.

Le Président (M. Brodeur): Je vous remercie, M. le député de Drummond. Y a-t-il un autre intervenant sur la motion de M. le député de Saint-Maurice?

Mise aux voix

Avant de passer à la mise aux voix, je vais vous relire la motion pour le bénéfice des membres de la commission.

La motion se lit ainsi:

«Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure, la commission des transports et de l'environnement tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi n° 29, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières et qu'à cette fin elle entende le Contrôle routier Québec et les représentants syndicaux de l'unité d'accréditation des contrôleurs routiers du Québec.»

Est-ce que cette motion est adoptée?

M. Jutras: Votre nominal.

Le Président (M. Brodeur): Vote nominal. Vote nominal, M. le secrétaire.

Le Secrétaire: Alors, M. Pinard (Saint-Maurice)?

M. Pinard: Je vote en faveur, bien entendu, de ma motion.

Le Secrétaire: M. Jutras (Drummond)?

M. Jutras: Pour.

Le Secrétaire: M. Tremblay (Lac-Saint-Jean)?

M. Tremblay: Pour.

Le Secrétaire: M. Thériault (Masson)?

M. Thériault: Pour.

Le Secrétaire: Mme Boulet (Lavolette)?

Mme Boulet: Contre.

Le Secrétaire: M. Soucy (Portneuf)?

M. Soucy: Contre.

Le Secrétaire: M. Morin (Montmagny-L'Islet)?

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Contre.

Le Secrétaire: M. Dubuc (La Prairie)?

M. Dubuc: Contre.

Le Secrétaire: M. Gabias (Trois-Rivières)?

M. Gabias: Contre.

Le Secrétaire: M. le Président?

Le Président (M. Brodeur): Contre.

M. Pinard: M. Grondin?

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Beauce-Nord n'est pas membre de la commission, donc n'a pas le droit de vote, même s'il a le droit de s'exprimer ici, en commission. Malheureusement, il ne peut s'exprimer par vote. Donc, le résultat, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Alors, pour 4, contre 6.

Le Président (M. Brodeur): Donc, la motion est rejetée. Y a-t-il d'autres motions préliminaires?

M. Pinard: Est-ce que vous avez voté, M. le Président?

Étude détaillée

Code de la sécurité routière

Champ d'application et définitions

Le Président (M. Brodeur): Oui. Donc, s'il n'y a pas d'autres motions préliminaires, nous sommes rendus à l'étape présentement, si je ne m'abuse, de

l'étude article par article du projet de loi, et donc nous allons prendre en considération l'article 1. Et, si vous me le permettez, je vais vous faire la lecture de cet article-là.

L'article 1 se lit ainsi: L'article 4 du Code de la sécurité routière est modifié par l'insertion, avant la définition d'«autobus», de la suivante:

«"agriculteur": une personne physique membre d'une association accréditée en vertu de la Loi sur les producteurs agricoles (chapitre P-28), une personne propriétaire ou locataire d'une ferme et dont l'agriculture est la principale activité ou une coopérative agricole régie par la Loi sur les coopératives (chapitre C-67.2) ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles;».

Donc, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, merci. Je voudrais, avant de commencer, préciser, là, dans les notes préliminaires du collègue de Drummondville, qu'il nous a parlé qu'il avait demandé un mémoire. Alors, je peux vous dire que sa demande pour le mémoire a été faite à la CAI, et on n'en était nullement informés. Alors, cher collègue, on est désolés si vous n'avez pas pu avoir l'information. Et, pour ce qui est du briefing technique, on vous l'a autorisé, et, malheureusement, il semble qu'il était trop pour vos disponibilités, mais on était d'accord pour qu'il y ait le briefing technique.

• (21 h 50) •

Deuxième précision que j'aimerais apporter. Il a fait un long préambule également, le collègue de Drummond, sur la tolérance zéro. Alors, on va apporter quelques précisions parce qu'il y a beaucoup de choses qui se sont dites et qui n'étaient pas vraies.

Alors, cette mesure-là a été adoptée le 21 juin 2001. Alors, quand le collègue de Drummond était au gouvernement — il était même ministre à l'époque — alors, ça a été adopté dans le projet de loi n° 38, mais ça n'a jamais été mis en vigueur; alors ce n'est pas vrai de dire qu'il est abrogé. Il est toujours là, mais il n'a pas été mis en vigueur, et c'est votre gouvernement qui n'a pas priorisé cette mesure-là.

Quand on est arrivés au ministère...

M. Jutras: M. le Président, un instant, madame!

Le Président (M. Brodeur): Oui. C'est une question de règlement, M. le député de Drummond?

M. Jutras: Oui, bien, une question de règlement. On s'est entendus tantôt qu'on allait procéder de façon souple. Je comprends que la ministre recommence des remarques préliminaires. Je n'ai pas d'objection, sauf qu'il va falloir que je puisse y répondre. C'est juste ça.

Le Président (M. Brodeur): Je pense qu'il faut l'interpréter peut-être au sens large, là, M. le député de Drummond. Elle a son droit de... Elle parle sur l'article 1.

M. Jutras: Oui...

Le Président (M. Brodeur): Naturellement, elle peut y aller d'un préambule, peut-être peut dévier un peu de l'article 1...

M. Jutras: Bon. O.K.

Le Président (M. Brodeur): Vous savez qu'en commission parlementaire on interprète au sens large les interventions. Donc, ça fait peut-être partie, là...

M. Jutras: Je répondrai, en temps et lieu.

Le Président (M. Brodeur): Parfait. Donc, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, cette mesure-là, quand on est arrivés au ministère des Transports du Québec, était sur les tablettes. Alors, on a décidé de la présenter au Conseil canadien des administrateurs de transport motorisé afin que la mesure puisse être entendue. Ces gens-là auront une réunion au printemps 2004, et la mesure doit être adoptée dans le sens où il y aura une harmonisation avec toutes les mesures canadiennes pour éviter que nos camionneurs ou nos conducteurs de véhicules lourds soient les seuls à subir cette mesure-là. Alors, je pense que c'est une précision qui était importante à apporter au député de Drummond, parce que ce qu'il a dit en préambule, M. le Président, était complètement faux.

Alors, l'article 1, M. le Président, en fait, c'est un article qui est fort simple. C'est que, à l'heure actuelle, les tracteurs qui se promènent dans les rues doivent être immatriculés. Par contre, la machinerie qui est utilisée sur les fermes agricoles n'a pas d'obligation d'être immatriculée. Alors, ce qu'on amène ici comme élément nouveau, c'est que toute la machinerie qui est louée par un agriculteur, qui est louée à partir de la coopérative agricole pourrait être exemptée également de l'immatriculation. Alors, ça va permettre l'exemption d'immatriculation des machines agricoles dont la coopérative d'utilisation de matériel agricole — qu'on appelle la CUMA — est propriétaire afin qu'elle bénéficie du même privilège que les agriculteurs. Alors, c'est pour étendre cette exemption d'immatriculation là à l'ensemble des machines qui peuvent être utilisées en territoire agricole pour l'utilisation des agriculteurs.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bon. Alors, M. le Président, sur l'article 1, d'abord, ma collègue... la ministre, c'est-à-dire, a fait référence au mémoire, là. Bien, écoutez, elle dit qu'elle n'a pas reçu la demande, mais la demande, elle est là. Alors, il me semble, moi, le réflexe que j'aurais dans un cas comme ça, je dirais: Bien, le voici, le mémoire, et on ne l'a pas encore eu. Mais je refais la demande, là. Je ne sais pas si la ministre va accéder, mais je le dis, là. Elle dit qu'elle ne l'a pas reçue, mais je la fais, la demande, de façon officielle. Je suis convaincu qu'elle l'a avec elle, là. Quand on vient défendre un projet de loi, comme ministre, on l'a, le mémoire. Alors, je suis convaincu que, séance tenante, elle va nous le remettre, si elle dit qu'elle n'a pas d'objection; que, si elle ne l'a pas remis, c'est parce qu'elle n'a pas reçu la demande.

Maintenant, M. le Président, concernant le briefing technique, ce qui m'a été offert comme briefing

technique, c'était: on fait l'adoption du principe avant, puis on s'en va en commission une heure et demie après, puis il y avait le briefing technique. J'ai dit: Non. Moi, je ne travaille pas dans des conditions comme ça, tu sais? C'est quoi, votre position concernant le principe? Puis, un briefing technique juste avant de s'en aller en commission sur un projet de loi complexe comme ça, je le dis, moi, je ne travaille pas de même. Je n'ai jamais, dans ma vie... Quand j'allais plaider une cause, je ne préparais pas ça une demi-heure avant, puis, quand je viens défendre un projet de loi ici, je ne prépare pas ça une demi-heure avant; je ne travaille pas comme ça. Alors, mais c'est ça, l'offre qui m'a été faite.

Puis, concernant 202.2, bien, dans le Code de la sécurité routière, l'édition que j'ai ici, ce qui est marqué 202.2 et quatrième alinéa, c'est marqué: Paragraphe abrogé. Moi, ce que j'ai dit, j'ai dit: Je ne sais pas s'il a été abrogé; en tout cas, je sais qu'il n'a pas été mis en vigueur. C'est ça que j'ai dit, M. le Président, et l'argument que je faisais valoir par rapport à ça, c'était, quand on nous dit... la ministre a dit: Bon, bien, il y a une entente sur l'harmonisation des règles, puis ça va rentrer en vigueur le 1er septembre prochain. Ce que je veux, c'est une assurance que ça va rentrer en vigueur, parce que, justement, dans ce cas-là, il n'y a pas eu possibilité d'harmonisation avec les autres provinces, et c'est pour ça que l'article n'est pas en vigueur. C'est ça que j'ai dit, M. le Président. Alors...

Bon. Alors, concernant maintenant l'article 1, il y a certaines questions qui se posent, là. Entre autres, une première question que je me pose, c'est: Pourquoi on rajoute les coopératives agricoles, là, comme faisant partie dorénavant de la définition de l'«agriculteurs»? Alors, ça, c'est une première question. Puis, entre autres, est-ce qu'on sait combien de coopératives agricoles ça va concerner, cette disposition-là?

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, c'est pour la Coopérative d'utilisation, ce qu'on appelle la CUMA. En fait, c'est une coopérative qui permet aux agriculteurs qui n'ont pas les moyens de s'acheter un appareil, une moissonneuse-batteuse, les grosses machineries qu'ils ont besoin pour leurs terres, c'est une coopérative qui permet d'acheter plusieurs engins, plusieurs appareils qui peuvent servir et qui, à ce moment-là, les loue, les loue aux agriculteurs. Alors, ça leur évite de devoir capitaliser sur ce genre d'appareil là, étant donné que c'est des besoins qui sont saisonniers, bien souvent, et que ces agriculteurs-là n'ont pas les moyens de se payer leur propre appareil.

Alors, je pense que les gens qui utilisent les appareils qui sont loués via cette coopérative-là n'ont pas à être pénalisés au niveau de l'immatriculation. Alors, c'est pour étendre l'ensemble de l'exemption d'immatriculation à tout ce qui est machinerie agricole qui est utilisée sur les terres de nos agriculteurs au Québec.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Et l'autre question... Alors, je comprends donc que ça concernerait une catégorie de

coopératives agricoles. Parce que la question que je me pose, c'est que, quand on lit le texte, là, on dit, bon: Un agriculteur, c'est une personne physique membre d'une association accréditée en vertu de la Loi sur les producteurs agricoles (chapitre P-28) ou c'est une personne propriétaire ou locataire d'une ferme et dont l'agriculture est la principale activité ou — et puis, là, c'est ce qu'on rajoute — une coopérative agricole régie par la Loi sur les coopératives (chapitre C-67.2) ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles.

Alors, la question que je me pose, c'est qu'on dit: Une coopérative agricole ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles. Alors, est-ce qu'il faut comprendre que c'est l'intention de la ministre, là, que ça ne couvre que les coopératives agricoles qui ont pour objet l'utilisation de matériels agricoles?

Parce qu'une coopérative agricole peut avoir d'autres objets. Une coopérative agricole peut être dans le domaine de la culture maraîchère, elle peut être aussi dans le domaine de la production du lait.

Cette coopérative-là va utiliser — va utiliser — du matériel agricole, mais je comprends qu'elle ne serait pas couverte par cette exception-là. Parce que ce que j'en comprends de l'article — et je veux m'assurer que c'est bien ça qu'on veut viser avec cet article-là — que ça ne concerne qu'une coopérative agricole qui a pour objet l'utilisation de matériels agricoles.

Alors, l'exemple que je vous donne, c'est une coopérative agricole, qui conviendrait par exemple de faire de la culture maraîchère, bien, son objet à elle, ce serait la culture maraîchère, ce ne serait pas l'utilisation de matériels agricoles. Alors, je comprends donc que cette coopérative agricole là, elle, serait assujettie à l'immatriculation, que la seule coopérative agricole que l'on veut exclure, c'est celle qui a pour objet l'utilisation de matériels agricoles. Est-ce que c'est ça?

Le Président (M. Brodeur): Donc, Mme la ministre?

Mme Boulet: Écoutez, là, moi, je peux répondre au collègue, là. Finalement, c'est... En fait, les agriculteurs, là, je l'ai dit tantôt, les agriculteurs qui ont recours à une coopérative pour acheter de la machinerie lourde... Et c'était une demande de l'UPA que cette mesure-là a été mise en place parce que c'était une injustice par rapport aux gens qui n'avaient pas les moyens de se procurer cette machinerie-là. Et ces gens-là, qui s'étaient regroupés en coopérative agricole pour pouvoir utiliser cette machinerie-là, la louer, avoir des services qui sont moins coûteux et ne pas avoir à capitaliser sur la machinerie... Alors, c'est une demande de l'UPA. Et je pense que ça va permettre à tous les agriculteurs d'avoir le même bénéfice au niveau de l'utilisation de leur machinerie.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond?

● (22 heures) ●

M. Jutras: Ça, je suis d'accord avec ce que la ministre dit, et je pense que c'est une bonne idée, effectivement, de faire en sorte que ces gens-là, qui se regroupent en coopérative agricole, n'aient pas cette pénalité-là.

Ce que je demande à la ministre, c'est que: Est-ce que le but qu'elle poursuit, c'est que ce soit... l'exception ne soit que pour les coopératives agricoles qui ont pour objet l'utilisation de matériels agricoles? C'est parce que c'est ça, c'est clair, là, on dit: «ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles». Alors donc, si l'utilisation de matériels agricoles est accessoire, ça veut dire que l'objet d'une coopérative agricole est autre, comme, par exemple, la production de lait, bien, l'exception ne s'appliquerait pas dans ce cas-là. Parce que, si c'est plus large, ce serait facile de faire un amendement, et ce qu'on... je ne le fais pas immédiatement, là, je vais attendre la réponse de la ministre, mais on pourrait dire: «une coopérative agricole qui utilise du matériel agricole», ça pourrait être ça. Et ce que je ne sais pas, ce dont je ne suis pas convaincu, c'est: Est-ce qu'on veut restreindre ça à ce point-là ou on veut que ce soit plus large? Si on veut que ce soit plus large, le texte ne répond pas à ce besoin-là, c'est bien clair.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, pour répondre au député, au collègue de Drummond, alors peu importe le champ d'activité de la ferme, si les appareils, la machinerie qu'ils utilisent sont loués à même une coopérative agricole, ces appareils-là seront exemptés d'immatriculation.

M. Jutras: Moi, je ne suis pas d'accord, là, parce que... Relisons le texte, là. On dit: «une coopérative agricole régie par la Loi sur les coopératives [...] ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles». Alors, ça va donc s'appliquer uniquement aux coopératives agricoles qui ont pour objet l'utilisation de matériels agricoles. Alors, c'est ça qui est poursuivi? Alors, l'exemple que je vous donne, une coopérative agricole qui s'occupe de culture maraîchère mais qui utilise accessoirement du matériel agricole, elle, l'exception ne vient pas la rejoindre.

Mme Boulet: Ce n'est pas ça. Vous me posez une question, puis, après, ce que vous dites, ça ne convient pas avec votre question. Si la machinerie qui est utilisée est louée à même une coopérative agricole, alors la machinerie qui aurait été louée, que l'agriculteur aura besoin pour cultiver quoi que ce soit, sera exemptée d'immatriculation.

M. Jutras: Oui, mais là il faudrait modifier le texte. Si on veut rejoindre l'idée de la ministre, je pense que, moi, il faut modifier le texte puis il faudrait dire que c'est «une coopérative agricole régie par la Loi sur les coopératives», puis sans dire nécessairement «ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles», parce que je comprends que le but poursuivi par la ministre est plus large que le texte qu'il y a là. On pourrait dire: «une coopérative agricole qui utilise du matériel agricole ou qui loue du matériel agricole», parce que je crois voir, là, que c'est ce qu'elle voudrait poursuivre, là.

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

Mme Boulet: J'ai répondu, là. Moi, j'ai répondu, je maintiens la même réponse. Alors, à partir du moment où la machinerie que l'agriculteur utilise, qu'elle est louée via une coopérative, une coopérative agricole, alors cette machinerie-là sera exemptée, peu importe le type de culture, que ce soit pour des vaches laitières, que ce soit pour la culture maraîchère. À partir du moment où la machinerie est louée d'une coopérative agricole, ces machineries-là seront exemptées d'immatriculation.

Alors, je pense que ce n'est pas tellement compliqué, M. le député, là. Je pense que c'est très simple à comprendre. J'ose espérer que vous allez convenir que c'est simple et que l'UPA était d'accord avec cette mesure-là, et je pense que ça va dans le bon sens des choses, et que, avec un peu de jugement, on peut comprendre, là, que cette mesure-là est une mesure de concordance avec ce qui se fait actuellement, et que les agriculteurs qui n'ont pas les moyens de se payer de la machinerie n'ont pas à être pénalisés ou n'ont pas à subir, là... de payer des immatriculations quand celui qui a les moyens de se le payer, qui va faire le même travail avec la même machinerie, ne l'utilisera pas, là.

M. Jutras: Alors, M. le Président, je suis d'accord avec ce que dit la ministre, là, à l'effet que les agriculteurs qui louent dans ces occasions-là n'aient pas à payer, ne soient pas pénalisés. Je suis d'accord avec ça, sauf que ce que je dis, c'est que le texte, tel qu'il est rédigé là, ne rejoint pas les objectifs de la ministre. Et, en ce sens, M. le Président, je vais préparer un amendement pour changer les mots, là, finalement «ayant pour objet...» Si on disait tout simplement «une coopérative agricole régie par la Loi sur les coopératives», puis enlevons «ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles».

Le Président (M. Brodeur): Vous pourriez peut-être rédiger votre...

M. Jutras: Oui, je vais vous le rédiger, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): À moins que... si vous le permettez, il y a un autre député qui désire s'adresser à la commission. Pendant ce temps-là, peut-être on pourra donner la parole au député de Beauce-Nord. Pendant que vous rédigez cet amendement-là, on pourrait peut-être s'organiser de cette façon-là. Est-ce qu'il y a consentement, M. le député de... M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Écoutez, c'est juste... Parce que, tout à l'heure, je voyais «une coopérative». Mais là j'ai cru comprendre que ça comprenait toutes les coopératives. Parce que je sais très bien que, dans le domaine agricole, plusieurs agriculteurs, à l'heure actuelle, souvent, se regroupent en coopérative pour échanger de la machinerie. Alors, ils sont inclus dans cet article-là. Je crois que c'est bien pour les agriculteurs.

Mme Boulet: Tout à fait, M. le député de Beauce-Nord.

M. Jutras: Donc, je rédige l'amendement, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Seulement pour vérifier. Au niveau de l'article 1, quand on parle et quand on définit le mot «agriculteur», le fait d'utiliser simplement «personne physique» au lieu de «personne physique ou morale», est-ce que c'est parce que, dans la Loi sur les producteurs agricoles, c'est comme ça que c'est libellé? Parce qu'on sait qu'aujourd'hui toutes les entreprises agricoles sont formées en compagnie. Donc, je me demandais si c'était pour être cohérent avec l'autre loi sans la modifier.

Le Président (M. Brodeur): C'est une excellente question. Je ne sais pas si Mme la ministre des Transports peut répondre à cette question-là, ou bien ce sera peut-être destiné à la ministre de l'Agriculture qui est malheureusement absente, sur la définition de «personne physique». C'est certain qu'une personne morale ne peut conduire une machinerie agricole, mais un responsable de cette personne morale là est une personne physique, j'imagine. Donc, dans le libellé, je crois que c'est plus réaliste, là, parce qu'une personne morale, par le fait même, ne peut conduire aucune machinerie.

M. Soucy: Par contre, on dit que la personne physique est membre d'une association accréditée, puis, aujourd'hui, toutes les entreprises fonctionnent en compagnie. Donc, c'est pour ça que je voulais vérifier.

Le Président (M. Brodeur): Oui, mais possiblement que...

M. Soucy: Est-ce que la compagnie est accréditée ou bien si c'est simplement la personne physique, comme vous dites?

Le Président (M. Brodeur): La compagnie peut être accréditée, et c'est la personne physique qui conduit la machinerie en question. Oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, est-ce que c'est possible, M. le Président, de suspendre? On va vérifier l'impact de l'amendement que l'opposition nous suggère. Est-ce que c'est possible de suspendre les travaux?

Le Président (M. Brodeur): Oui.

M. Jutras: Je voudrais apporter un argument à la ministre avant qu'elle suspende, parce que... Regardez, la Loi sur les sociétés coopératives agricoles, l'article 2 dit: «Le ministre des Institutions financières et Coopératives peut autoriser au Québec la formation d'une ou de plusieurs sociétés ayant pour objet l'un ou plusieurs des objets ou tous les objets suivants: l'amélioration et le développement de l'agriculture ou de l'une ou de quelques-unes de ses branches; la fabrication du beurre ou du fromage ou des deux; l'achat, la vente et le transport d'animaux, d'instruments d'agriculture, d'engrais

commerciaux et d'autres objets utiles à la classe agricole; l'achat, la conservation, la transformation, la vente et le transport de produits agricoles, sous le nom que les fondateurs choisiront pourvu que, dans son ensemble, tel nom ne puisse être confondu avec celui d'une autre société existante.»

Alors, cet article-là, M. le Président, illustre tout à fait ce que je dis: une coopérative agricole peut être mise sur pied et peut avoir plusieurs des objets qui sont là, tous les objets qui sont là ou un seul des objets qui sont là. Et je prends tout de suite le premier exemple, une coopérative agricole qui aurait pour objet l'amélioration et le développement de l'agriculture, bien, elle n'est pas prévue là, parce que, ici, on dit que c'est une coopérative qui a pour objet l'utilisation de matériels agricoles.

Le Président (M. Brodeur): Merci. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Je veux simplement qu'on se rappelle qu'on est aux termes du Code de la sécurité routière, et l'objet dont il est question, c'est la machinerie agricole. Donc, on ne parle pas d'autre chose que de la machinerie agricole, puis on parle de ne pas les assujettir aux droits d'immatriculation. Donc, je pense que tous les autres exemples ne sont pas applicables. On parle du Code de la sécurité routière.

M. Jutras: M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Portneuf. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Non, mais pour répondre au député de Portneuf, c'est tout à fait pertinent, là, parce que ce que l'on dit, on est en train de prévoir des exemptions pour des personnes qui n'auront pas à payer les droits d'immatriculation. On dit donc, c'est... Les agriculteurs, entre autres, dans certains cas, on le sait, n'ont pas à payer certaines immatriculations. Et là on dit: c'est la «personne physique membre de l'association accréditée en vertu de la Loi sur les producteurs agricoles». Ou encore: c'est «une personne qui est propriétaire ou locataire d'une ferme et dont l'agriculture est la principale activité». Et on rajoute: «une coopérative agricole ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles». On veut donc que, dorénavant, cette coopérative agricole là, qui a pour objet l'utilisation de matériels agricoles, n'ait pas à payer certains droits d'immatriculation. Alors, moi, je dis: On limite ici à ce genre de coopérative là, et je dis que, dans la loi, il y en a plusieurs qui sont là. Mais peut-être que c'est ça que la ministre veut, là. Moi, je fais une mise en garde.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond.

M. Jutras: On suspend?

• (22 h 10) •

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Moi, j'ai juste une petite... Si on changeait juste le mot «matériels» agricoles pour

«machineries» agricoles, ça réglerait quasiment tout le problème.

Le Président (M. Brodeur): Donc, si j'ai bien compris, il y a une demande de suspension pour étudier un amendement qui n'est pas encore déposé.

M. Jutras: Je l'ai, l'amendement, il est prêt.

Le Président (M. Brodeur): Oui? Est-ce que vous voulez le déposer, M. le député de Drummond?

M. Jutras: Oui. Alors, il se lit... c'est un amendement à l'article 1, M. le Président, et ce serait: Enlever les mots, à la fin, «ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles». Alors donc, ça veut dire qu'une coopérative agricole régie par la Loi sur les coopératives, donc, serait exemptée, là.

Le Président (M. Brodeur): Si vous me le permettez, on va juger de la recevabilité.

Donc, nous allons suspendre quelques instants. Nous allons en profiter en même temps pour faire copies de cet amendement-là et nous allons vous revenir dans quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 11)

(Reprise à 22 h 22)

Le Président (M. Brodeur): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, au moment de la suspension, le député de Drummond avait déposé un amendement, d'ailleurs qui a été... la présidence s'est permis de faire une petite correction de forme. Et l'amendement se lit ainsi: Amendement à l'article 1: enlever les mots «ayant pour objet l'utilisation de matériels agricoles» — à la fin de l'article 1 du projet de loi, que nous avons rajouté.

Donc, si j'ai bien compris également, lors des discussions qu'il y a eu durant la pause, il y avait consentement pour suspendre l'étude de l'article 1 et passer immédiatement à l'étude de l'article 2, donc nous reviendrons ultérieurement...

M. Jutras: J'avais une autre question par rapport à...

Le Président (M. Brodeur): Vous avez une question? Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Oui. Ce que je voulais qui soit clarifié aussi, là, c'est quand on dit qu'un agriculteur c'est «une personne physique membre d'une association accréditée en vertu de la Loi sur les producteurs agricoles». Ça, ça va. Ou encore: c'est «une personne propriétaire ou locataire d'une ferme et dont l'agriculture est la principale activité». Ce que je me demandais... Dans la deuxième partie, on dit qu'il faut que l'agriculture soit la principale activité de cette personne-là. Mais, dans le cas de la personne physique qui est membre d'une association accréditée, ce que j'en comprends, le fait qu'elle soit membre, c'est suffisant, même si ce n'est pas sa principale activité.

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

Mme Boulet: En fait, M. le député de Drummond, c'est exactement la même définition qu'il y avait, telle quelle, dans le Code de la sécurité routière au préalable.

M. Jutras: ...

Mme Boulet: «...un agriculteur est une personne physique membre d'une association accréditée en vertu de la Loi sur les producteurs agricoles [...] ou une personne propriétaire ou locataire d'une ferme et dont l'agriculture est la principale activité.» Alors, il n'y a aucun changement à ce niveau-là, c'est exactement le même libellé que dans l'article 16 du Code de la sécurité routière.

M. Jutras: Oui, ça, je le sais, je l'ai remarqué. Parce que l'amendement que l'on fait, on rajoute «ou une coopérative agricole», tout ça. Mais c'est parce que je trouvais la situation un peu particulière. Dans le cas du propriétaire d'une ferme, pour qu'il soit exempté, entre autres, des droits d'immatriculation, bien, il faut que son occupation principale, ce soit l'agriculture, puis, dans l'autre cas, bien, de ce que j'en comprends, il suffit qu'il soit membre de l'association.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Mais est-ce qu'on peut comprendre, M. le député de Drummond, que l'article 1 est suspendu ou nous continuons l'article?

M. Jutras: Bien, moi, j'aurais aimé ça qu'on vide cette question-là puis qu'on revienne uniquement sur la question de l'amendement, là. C'était ça, l'idée.

Le Président (M. Brodeur): S'il y a consentement... nous n'avions pas encore suspendu l'article 1, j'aurais demandé le consentement. Mais, si j'ai bien compris, le consentement va tarder, il va venir mais un petit peu plus tard. Donc, Mme la ministre, est-ce que vous avez une réponse à donner à M. le député de Drummond ou bien... Je vois qu'il y a le député de Beauce-Nord qui est prêt à en poser une aussi.

Mme Boulet: Bien, regardez, pour la réponse, comme je vous dis, là... c'est parce que je ne comprends pas bien, là, puis on ne comprend pas bien, là, le sens de la question du député de Drummond. Je ne le sais pas, là. S'il peut répéter sa question, là.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Je suis d'accord avec la ministre quand elle dit que c'était ça, l'article tel qu'il était avant. Ce n'est pas là-dessus qu'est mon point. Mon point est le suivant: c'est que, dans le cas d'une personne qui est propriétaire d'une ferme, on exige que l'agriculture soit sa principale activité, tandis que, dans le cas de la première partie, il suffit que la personne soit membre d'une association accréditée en vertu de la Loi sur les producteurs agricoles, puis, même si ce n'est pas sa principale activité, elle est considérée comme étant

agriculteur. Je trouvais ça un petit peu particulier, là, cette distinction-là qu'on faisait. Qu'on exige que ce soit la principale activité de l'individu, je le comprends, parce qu'on veut accorder une exemption aux agriculteurs, mais, dans l'autre cas, on ne semble pas exiger que ce soit sa principale activité, il suffit qu'il soit membre de l'association.

Mme Boulet: Si je peux répondre, là, je ne sais pas si...

Le Président (M. Brodeur): Oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: Bon. Pour faire partie d'une association accréditée, M. le député de Drummond, il y a certains critères relativement à l'activité que ces gens-là exercent. Alors, les critères sont associés directement à l'association, et c'est pour ça que l'activité n'est pas spécifiée, là, techniquement parlant.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Ça va. Alors donc, on suspend l'article 1, M. le Président?

Le Président (M. Brodeur): Avant de suspendre l'article 1, je ne sais pas si c'est dans le même ordre d'idées pour M. le député de Beauce-Nord?

M. Grondin: Je vais vous donner juste une idée d'un ancien agriculteur. C'est que, pour être membre d'une association accréditée en vertu de la Loi des producteurs agricoles, il faut aussi être membre de l'UPA, il faut payer une carte de membre, et, pour ça, il faut gagner notre vie avec l'agriculture. Et puis, quand vous parlez des... Des agriculteurs qui ne gagnent pas complètement leur vie avec l'agriculture peuvent quand même être membres de l'UPA. S'ils vendent pour un certain montant de produits, ils ont droit à être membres de l'UPA. En étant membres de l'UPA, ça leur donne le droit d'avoir une carte de producteur agricole qui leur permet de retirer leurs taxes municipales, une partie de leurs taxes municipales, et leur carte, ils n'ont pas besoin de gagner leur vie à 100 % avec ça, mais pourvu qu'ils vendent assez de produits pour être considérés comme producteurs agricoles.

Le Président (M. Brodeur): Vous avez raison, M. le député de Beauce-Nord. Donc, je comprends bien que, maintenant, nous allons suspendre l'étude de l'article 1 pour le remettre un peu plus tard lors de l'étude du reste du projet de loi, peut-être à la prochaine séance, sait-on jamais?

Donc, nous sommes prêts à étudier l'article 2 du projet de loi. L'article 2 se lit ainsi: L'article 5 de ce Code est modifié par l'addition, à la fin, de «et l'expression "machine agricole" comprend un tracteur de ferme». Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, cette mesure-là, c'est que le Code de la sécurité routière a été modifié par le projet de loi n° 67 afin d'assujettir à une réglementation

spécifique les machines agricoles de plus de 2,6 mètres de largeur. Et c'est aucune disposition pénale à la suite du non-respect. C'est qu'auparavant on n'avait aucune disposition pénale à la suite du non-respect des dispositions réglementaires qui avaient été introduites. Alors, là, c'est pour corriger cette omission et prévoir l'obligation d'installer ou d'utiliser divers dispositifs permettant d'accroître la visibilité et la sécurité sur les routes de ces machines et de les assujettir à une pénalité en cas de non-respect.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. M. le député de Drummond.

● (22 h 30) ●

M. Jutras: Moi, ce que je me posais comme question par rapport à ça, là, après l'article... après l'article des définitions... après l'article des définitions où on définit, là, autant «véhicule automobile», «véhicule d'urgence», «véhicule-outil», etc. L'article 5, tel qu'il est présentement, se lit: «Pour l'application du présent Code, le mot "personne" comprend également une société», puis là on rajoute «et l'expression "machine agricole" comprend un tracteur de ferme». Moi, la question que je me posais, c'était pourquoi procéder de cette façon-là et pourquoi ne pas plutôt, «machine agricole», l'introduire dans l'article des définitions et que l'on définisse ce que l'on entend par machine agricole? Parce qu'il semble bien, là, qu'il n'est pas défini... Non, il n'est pas défini dans l'article des définitions. Alors, c'est quoi, une machine agricole? À moins qu'on ait la définition plus loin, là.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Merci, M. le député de Drummond. Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le député de Drummond, est-ce que vous acceptez que Me Bergeron vous réponde à votre question?

M. Jutras: Oui, oui.

Le Président (M. Brodeur): Oui. Alors, il y a consentement. Me Bergeron, voulez-vous vous identifier pour le bénéfice du *Journal des débats*?

M. Bergeron (Claude): Claude Bergeron, avocat à la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le Président (M. Brodeur): Merci.

M. Jutras: ...posé une question, là.

M. Bergeron (Claude): Alors, comme telle, «machine agricole», on va définir un terme habituellement lorsque le sens courant n'est pas suffisant, le sens des dictionnaires n'est pas suffisant. Là, ce qu'on sentait le besoin de faire, c'était de s'assurer que, quand on parle de machine agricole au sens courant des termes, il faut aussi comprendre un tracteur de ferme. Mais, on ne sentait pas le besoin d'aller jusqu'à définir le sens de ce que c'est qu'une machine agricole, le sens du terme «machine» était suffisamment large pour couvrir les besoins de cette expression dans la loi. Autrement dit, une machine, c'est un engin qui transforme l'énergie aux

fins d'effectuer un travail. Alors, une machine agricole, donc, c'est un engin qui transforme l'énergie aux fins d'effectuer un travail agricole. Puis, un tracteur de ferme, c'est aussi une machine qui consomme un carburant, qui le transforme puis qui se sert de cette énergie-là pour pousser, tirer ou actionner un outil, donc c'est un autre type de machine. Mais, pour éviter que les gens... pour éviter des problèmes de conflit d'interprétation, à savoir, bien, une machine agricole, est-ce que c'est un tracteur de ferme, est-ce qu'un tracteur de ferme est une machine agricole? on a préféré, à l'article 5, faire une précision, mais on s'abstient de définir quand... s'il n'y a pas un problème concret de définition, on s'abstient de définir, dans le Code, la machine comme telle.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Bergeron. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mais je comprends... Est-ce qu'il faut comprendre qu'une machine agricole, ce qu'on entend par machine agricole, c'est quelque chose, là, qui est mû par un moteur, qui est mû par une force mécanique, là? Alors, si, par exemple, on parle d'une faucheuse qui est trainée par un tracteur, est-ce que ça, c'est une machine agricole?

M. Bergeron (Claude): Si elle a besoin, pour faire son travail, d'une énergie... Je ne suis pas un spécialiste en matière... Je ne suis pas, comme tel, un agriculteur, je suis plutôt comme avocat de formation, là, mais, si elle n'est pas capable d'effectuer un travail indépendamment et qu'elle a besoin d'une énergie, ça rentre dans la définition de «machine». Si elle a besoin de transformer l'énergie pour effectuer son travail, c'est une machine. Mais, par contre, si c'était quelque chose comme... Il faut distinguer, par exemple, un outil. Un outil, si vous regardez... C'est toujours, ça, dans le sens du dictionnaire. Un outil, c'est simplement quelque chose d'inerte, de passif que tu vas pouvoir attacher à une machine pour faire le travail, mais, comme tel, ça ne transforme pas l'énergie.

M. Jutras: Alors, la faucheuse qui est toute seule dans le clos, comme on dit, effectivement, elle ne développe pas d'énergie.

M. Bergeron (Claude): Non.

M. Jutras: Il faut qu'elle soit jointe à un tracteur pour pouvoir être opérante. Alors donc, cette faucheuse-là, quand elle est toute seule dans le clos, ce n'est pas une machine agricole.

M. Bergeron (Claude): Non, si c'est...

M. Jutras: Il faut qu'elle ait une puissance motorisée en elle-même.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Jutras: Mais... Et, là je vais revenir à ce que nous a dit la ministre, là, je veux comprendre, à ce moment-là, c'est quoi, le but de ça, là? On veut exempter ces machines agricoles là de quoi, là? Est-ce

qu'on veut les exempter d'immatriculation, de droits d'immatriculation ou on veut les exempter d'être soumises à certaines dispositions pénales? Parce que je n'ai pas compris le sens de l'intervention de la ministre.

M. Bergeron (Claude): ...l'article, là... Tout au long des articles, on va voir que le terme «machine agricole» est utilisé, là. Alors, c'est là qu'on va voir en quel sens il est utilisé, le terme.

Mme Boulet: En fait, M. le député de Drummond, c'est que, si elles sont plus larges... Parce qu'un tracteur, des fois, ce n'est pas tellement large, mais la moissonneuse-batteuse qui peut être en arrière, elle est plus large. Si elle dépasse une largeur de 2,6 m, il y a des règles, elle doit être illuminée, elle doit avoir des affiches. Je ne connais pas ça, moi non plus, je ne suis pas une agricultrice, mais là cet article-là, en fait, c'est d'assurer que, s'il y a un non-respect de ces mesures-là, qu'on puisse donner des mesures pénales, là, aux gens qui ne respectent pas les règlements.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mais je comprends que ça s'applique aux machines qui, somme toute, là, sont motorisées. Parce que, dans le sens de ce que vient de dire la ministre, si la faucheuse, entre autres, qui est mue en raison du fait qu'elle est accrochée au tracteur, est-ce que ce que vient de dire la ministre, ça s'applique, les règles de la largeur, et tout ça?

M. Bergeron (Claude): O.K. Qu'est-ce qu'on référerait tout à l'heure, à plus de 2,6 m, on va voir plus loin, on parle de l'ensemble des véhicules agricoles, puis là tu peux très bien avoir un... Un ensemble de véhicules, d'ailleurs, c'est un terme qui va être défini par règlement, mais ça pourrait être théoriquement un tracteur de ferme qui tire une remorque de ferme ou un autre...

M. Jutras: Alors, un ensemble de véhicules comme ça, là, effectivement, un tracteur qui traîne une faucheuse, est-ce que c'est considéré, donc, dans son ensemble comme une machine agricole?

M. Bergeron (Claude): Bien, une machine, c'est une unité, hein, c'est une unité. Un ensemble de véhicules, ça veut dire c'est deux unités, là, qui roulent.

Le Président (M. Brodeur): Si je peux peut-être vous aider à votre réflexion...

M. Jutras: M. le Président, vous avez une expérience pertinente, peut-être pourriez-vous nous aider?

Le Président (M. Brodeur): Oui, comme le député de Beauce-Nord, parce que, dans la machinerie agricole, vous avez... des machines agricoles, vous en avez, celles qui sont nécessairement aidées et mues par un tracteur, par exemple, si on parle de faucheuses, de semeuses, de charrues qui ont nécessairement besoin d'un

tracteur, contrairement, par exemple, à la moissonneuse-batteuse qui, elle, se meut d'elle-même. Donc, c'est toutes des machineries agricoles, sauf que, dans certains cas, la machinerie agricole doit absolument être attachée à un tracteur qui va lui donner l'action physique de faire son travail. Donc, dans ce cas-là, je crois qu'autant la faucheuse qui reste, comme vous le dites, M. le député de Drummond, dans le clos, bien, aussitôt qu'elle est attachée, elle devient de la machinerie, là. Mais, attachée ou pas, elle est de la machinerie de toute façon. Et, en ce cas-là, ça doit, je crois, englober, là, toute cette partie, tous ces genres de machineries là qui se meuvent elles-mêmes ou bien qui ont nécessairement besoin d'un tracteur. Il est peut-être là, le besoin d'ajouter le tracteur à la machinerie, parce que la machinerie par elle-même ne pourrait pas effectuer le travail. Donc, on imagine facilement qu'on doit y ajouter, à ce moment-là, le tracteur. Donc, M. le député de Drummond.

M. Jutras: J'avais compris qu'une machine, il fallait que ce soit mû par un moteur. Ce n'est pas tout à fait ce que vous venez de dire.

Le Président (M. Brodeur): Le tracteur est le complément. Le tracteur a le moteur. Et, généralement, comme on dit, la machine est souvent attachée au tracteur non seulement par une attache, mais on dit par le «power take-off» qui fait fonctionner aussi la machine à l'arrière, là.

M. Bergeron (Claude): Autrement dit, ce que je voulais dire par là, c'est que ça n'exclut pas... La machine peut être tirée par une autre machine, qui peut être peut-être un tracteur, mais la machine... Il peut avoir aussi des machines automotrices, il peut en avoir d'autres qui se déplacent uniquement avec... en étant tirées. Ce qu'on dit dans «machine agricole», c'est que ça transforme l'énergie pour effectuer un travail. Quand on va voir un peu plus loin dans le texte... Un peu plus loin, des fois, on peut... des machines agricoles automotrices. Ça, celles-là, elles se déplacent par elles-mêmes.

M. Jutras: Je repose ma question. La faucheuse, quand elle est dans le clos, elle n'est pas considérée comme une machine agricole, mais, par contre, est-ce qu'elle devient une machine agricole quand elle est tirée par le tracteur?

M. Bergeron (Claude): Là, sur la technique, là, les types de machines, là, je ne suis pas spécialiste là-dedans malheureusement, je ne pourrais pas vous... je ne pourrais pas me prononcer.

Le Président (M. Brodeur): Bien, si vous voulez, personnellement, je ne pense pas qu'une machine perd son titre parce qu'elle est dans le garage ou ailleurs, ça reste une machine. Mais peut-être que le député, si vous permettez...

M. Jutras: Il faut que ça soit motorisé.

Le Président (M. Brodeur): Elle devient motorisée lorsqu'elle est attachée au tracteur. Donc, l'article permet d'ajouter le tracteur à la définition, ce

qui permet à la machine d'être motorisée. Est-ce que c'est ça?

Mme Boulet: Peut-être, elle a besoin d'une génératrice d'énergie, là, elle n'a pas besoin... elle n'est pas automotrice, là.

M. Pinard: Ça, ça donne quoi en bout de ligne, l'exemption?

M. Jutras: Bien, ce que ça donne, de ce que j'ai compris de ce que la ministre nous a dit, c'est certaines dispositions qui peuvent s'appliquer quant aux largeurs.

Mme Boulet: C'est ça. C'est ça, tout à fait.

M. Jutras: Puis peut-être au niveau des immatriculations aussi.

M. Bergeron (Claude): Oui, c'est sûr, c'est dans... On va le voir plus tard, que la machinerie agricole est exemptée de l'immatriculation, article 14.

M. Pinard: La machinerie... Vous permettez, M. le Président?

Le Président (M. Brodeur): Oui, c'est parce qu'on a le député de Beauce-Nord que ça fait déjà un bon bout de temps. Puis, peut-être, le député de Beauce-Nord peut nous éclairer, lui qui est agriculteur. Oui, M. le député.

M. Grondin: Bon, écoutez, M. le Président, dans le Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers, c'est bien inscrit: «Machinerie agricole»: toute machinerie motorisée conçue et utilisée exclusivement à des fins agricoles.» On l'a tout dans le règlement sur l'immatriculation. Je pense, c'est ça qui définit le mieux qu'est-ce qu'on veut dire ici, parce que... Tu sais, ça devrait être cet article-là qu'on a là... qu'on aurait là, une machinerie motorisée. Une faucheuse, ce n'est pas motorisé. Une rouleuse à foin, une presse à foin, ce n'est pas motorisé. Alors, c'est...

Le Président (M. Brodeur): ...qu'elle devient motorisée lorsqu'elle est attachée au tracteur.

M. Grondin: Oui, mais, même si elle devient motorisée... Comme, moi, ce que j'en connais, on n'était pas obligé de les immatriculer.

Mme Boulet: ...pas besoin d'immatriculer non plus.

M. Grondin: O.K. Là, dans l'article qu'on voit ici, qu'est-ce qui m'interroge aussi, c'est qu'on veut changer... on veut mettre tracteur... «machinerie agricole» comprend un tracteur de ferme. Si on inclut ça, est-ce que ça veut dire que les tracteurs de ferme n'auront plus à être immatriculés?

M. Pinard: Exact. C'était ma question.

● (22 h 40) ●

M. Grondin: S'ils n'ont plus à être immatriculés, alors ça voudra dire que les personnes qui vont conduire ce tracteur-là n'auront pas besoin de licence.

Mme Boulet: Les tracteurs... M. le député de Beauce-Nord, les tracteurs, quand eux circulent sur le chemin, ils doivent être immatriculés. La machinerie agricole qui est utilisée pour cultiver pour une terre, elle n'a pas besoin, elle, elle est exemptée. Mais le tracteur qui circule régulièrement sur la route publique, sur le chemin public, lui doit être immatriculé. Et ça, ça n'a pas changé, là, c'est tel... En fait, cette mesure-là, là, c'est plus une définition de la machinerie agricole, mais l'objectif de l'article, c'est de permettre... c'est d'obliger... finalement, de pouvoir pénaliser quelqu'un qui ne mettrait pas ce qu'il faut sur les machines qui dépassent une largeur, là, de 2,6.

M. Grondin: ...d'accord avec vous.

Mme Boulet: Parce que, souvent, ils se promènent le soir sur la route puis ils se déplacent d'une terre à l'autre, et ils n'ont pas de feux, ils n'ont pas de lumières, ils n'ont pas de clignotants ou ils n'ont pas de... Alors, c'est dangereux. C'est parce que, souvent, le tracteur a ces lumières-là, mais ce qui est attaché après le tracteur n'a pas nécessairement les dispositions, et là c'est de nous donner le moyen de pénaliser, de sanctionner cette mesure-là.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Alors, M. le Président, l'article 2, là, nous dit: L'article 5 de ce Code est modifié par l'addition, à la fin, de «et l'expression "machine agricole" comprend un tracteur de ferme.»

Alors, ça veut dire que... Si le principal est une grosse moissonneuse-batteuse ou un équipement important dans le milieu agricole — je ne connais pas du tout, moi non plus, là, mais un équipement majeur — et le tracteur est l'accessoire de cet équipement-là, est-ce que la règle de l'accessoire qui suit le principal joue? Donc, à ce moment-là, le tracteur n'aurait pas à être immatriculé parce que la machinerie agricole ne l'est pas.

Mme Boulet: Le tracteur, il a toujours besoin d'être immatriculé. M. le député de... J'allais dire Claude.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pinard: Député de Saint-Maurice.

Le Président (M. Brodeur): ...règlement, Mme la ministre.

Mme Boulet: Le tracteur, il a toujours besoin d'être immatriculé.

M. Pinard: En tout temps?

Mme Boulet: En tout temps. En tout temps parce que, lui, il circule sur les chemins publics.

M. Pinard: O.K.

Le Président (M. Brodeur): Merci. M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Juste pour votre information, je ne sais pas si vous avez déjà vu un tracteur, le soir, qui vient de faire du labour, il a deux roues... Les tracteurs, aujourd'hui, ils dépassent le chemin... ils prennent le trois quarts du chemin parce qu'ils ont quatre roues en arrière. Donc, là, il y a besoin d'éclairage supérieur, c'est ça. Ce n'est plus les petits tracteurs Ford qu'on avait, là.

Le Président (M. Brodeur): Donc, est-ce qu'il y a d'autres interventions?

M. Jutras: ...moi, là...

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Moi aussi, j'ai parlé à des gens de l'UPA, et ce qu'ils me disaient, c'est que — puis ça va dans le sens de ce que la ministre a dit tantôt — si, finalement, c'est une question de visibilité pour ces véhicules-là et de normes, là, est-ce que ça ne serait pas plus simple de modifier tout simplement l'article 225 qui dit: «Un véhicule routier qui circule sur un chemin public et dont la largeur excède 2 mètres doit être équipé de lampes, réflecteurs ou fusées éclairantes dont les normes d'utilisation sont prescrites par règlement», puis qu'on dise tout simplement «un véhicule routier», puis qu'on rajoute «un tracteur»? Est-ce que ce ne serait pas plus simple? Parce qu'on s'aperçoit, finalement, que cette disposition-là, là, ça va revenir souvent, et je me demande si, finalement, les conséquences ne vont plus loin que ce que prévoit la ministre.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. le député de Drummond. Mme la ministre.

Mme Boulet: M. Bergeron va...

Le Président (M. Brodeur): M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): O.K. Ce qui arrive, c'est qu'il y a aussi... Il n'y a pas seulement qu'une question de normes d'équipement comme des feux ou des matériaux réfléchissants que doivent... dont doit être munie la machine, il faut aussi considérer les règles de circulation applicables aux conducteurs de ces machines-là ou les règles de circulation applicables aux conducteurs de véhicules d'escorte qui pourraient être requis pour accompagner ces machines-là. Donc, ce n'est pas seulement, uniquement une question d'équipement sur les machines eux-mêmes.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Bergeron. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bon. Alors, on va l'adopter, M. le Président, puis on verra les conséquences au fur et à mesure. Parce qu'on voit que ça revient souvent, alors on l'évaluera.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'article 2? Est-ce que l'article 2 est adopté?

Des voix: Adopté.

Immatriculation des véhicules

Véhicules exemptés de l'immatriculation

Le Président (M. Brodeur): Adopté. Nous allons maintenant passer à l'étude de l'article 3, et l'article 3 se lit ainsi: L'article 14 de ce Code est modifié par l'addition, à la fin, du paragraphe suivant:

«7° la nacelle élévatrice automotrice autre que celle montée sur un châssis de camion.»

M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mais là c'est à la ministre en premier à parler.

Le Président (M. Brodeur): Ou Mme la ministre. Mme la ministre, pardon.

Mme Boulet: Oui, oui, oui. Il y a un amendement de proposé pour l'article 3.

Le Président (M. Brodeur): Ah, il y a un amendement. Donc, j'ai l'amendement ici. L'amendement se lit ainsi à l'article 3. Est-ce que... On va attendre quelques instants que tout le monde ait l'amendement entre les mains.

Donc, l'amendement à l'article 3 est suggéré de la façon suivante: Remplacer l'article 3 par le suivant:

3. L'article 14 de ce Code est modifié:

1° par le remplacement, dans le paragraphe 1°, des mots «déterminée par règlement» par les mots «, autre que le tracteur de ferme utilisé sur un chemin public,»;

2° par l'addition, à la fin, des paragraphes suivants:

«7° la nacelle élévatrice automotrice autre que celle montée sur un châssis de camion;

«8° les véhicules routiers déterminés par règlement.»

Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, en résumé, cet article-là, M. le Président, ça nous dit que... Alors, vous connaissez tous les nacelles, là. J'ai des photos, M. le député de Drummond, là. En fait, c'est que les nacelles en tant que telles, les nacelles élévatrices automotrices n'ont...

Le Président (M. Brodeur): ...Mme la ministre, parce qu'il y a aussi un 3.1 que j'avais oublié de lire et... Non, c'est moi qui s'excuse, Mme la ministre. L'amendement proposé à l'article 3.1 se lit ainsi: Insérer, après l'article 3, le suivant:

3.1. L'article 15 de ce Code est modifié par la suppression, dans le paragraphe 5°, des mots «, et le tracteur dont un agriculteur est propriétaire,».

Vous pouvez y aller, Mme la ministre.

M. Jutras: C'est un autre article, ça, là, qui est modifié. C'est l'article 15. Ici, c'est l'article 14, là, c'est... on parle de l'article...

Le Président (M. Brodeur): C'est l'article 3.

M. Jutras: Oui, mais on modifie 15, là.

Le Président (M. Brodeur): Insérer, après l'article 3...

M. Jutras: On modifie 15. C'est tout dans 3, mais on modifie 14 et on modifie 15.

Le Président (M. Brodeur): C'est ça. Donc, on modifie les deux à l'article 3, là. L'article 3 du présent projet de loi, du présent projet de loi.

M. Pinard: On va commencer par 3, là.

M. Jutras: On va y aller un par un. O.K.?

M. Pinard: Un par un, on va commencer par 3.

Le Président (M. Brodeur): Commençons par 3. Allez-y, Mme la ministre.

Mme Boulet: J'ai tellement de feuilles, M. le Président, que...

Le Président (M. Brodeur): On n'est pas sortis du champ.

Mme Boulet: Alors, en résumé, c'est que les nacelles élévatrices automotrices qui existent, là, pour faire des travaux, là, en hauteur n'ont pas besoin d'être immatriculées, n'ont pas besoin... En fait, cette mesure-là, exempter l'immatriculation des nacelles élévatrices automotrices, mais autoriser leur circulation sur les lieux de travail et obliger à les transporter pour s'y rendre ou les quitter. Alors, elles peuvent être exemptées d'immatriculation, mais elles ne peuvent pas se déplacer d'un lieu à l'autre, elles doivent être transportées par un véhicule. Alors, l'essentiel de l'article 3, c'est ça que ça dit. Et ça répond à une demande de la clientèle et c'est pour empêcher, là, toute ambiguïté quant à l'interprétation.

Le Président (M. Brodeur): Donc, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Alors, il y en a une, nacelle élévatrice automotrice, qui se promène autour de l'Assemblée nationale ces jours-ci, là. Bon. Alors, ça, je pense que c'en est un exemple de nacelle élévatrice automotrice, hein? Elle se déplace elle-même, là, puis elle va travailler dans les hauteurs, là. Alors donc, on comprendrait que ce genre de nacelle là est exempté d'immatriculation, mais, comme dit la ministre, elle ne peut pas aller sur la rue, elle ne peut pas aller sur la voie publique.

● (22 h 50) ●

Par contre, la nacelle qui est montée, elle, sur un châssis de camion — là, je veux savoir ce qu'on veut dire par là — elle, il faudrait qu'elle soit immatriculée. Parce que le camion, lui, il faut qu'il soit immatriculé, puis là la nacelle qui est dessus, il faudrait qu'elle soit immatriculée en plus?

Mme Boulet: Non, non, celle qui est déjà montée sur un camion... Mais le camion doit être immatriculé, pas la nacelle. En fait, ça fait un bloc, ça fait un tout, et le camion doit être immatriculé si la nacelle est incluse dans le camion.

M. Jutras: Oui, mais c'est... Alors, c'est... «Autre que celle montée sur un châssis de camion», c'est dans le sens, là, qu'elle est prise avec le «frame».

Mme Boulet: C'est ça, avec le «frame»...

M. Jutras: O.K. O.K. On se comprend.

M. Pinard: Le châssis, hein?

Le Président (M. Brodeur): Allez-y, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bon. Alors, ça, ça va, là, «autre que celle montée sur un châssis de camion». Alors, on s'entend, c'est comme les nacelles d'Hydro-Québec, là, qui vont dans les poteaux. Alors, ça, la nacelle est intégrée au camion. Alors donc, le camion est immatriculé, mais la nacelle n'a pas à être immatriculée dans ces cas-là.

Le Président (M. Brodeur): C'est bien. Donc, est-ce que l'amendement à l'article 3 est adopté?

M. Pinard: Tout à fait.

M. Jutras: Alors, ça, c'est adopté, oui.

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

M. Jutras: Il y a d'autres choses.

Le Président (M. Brodeur): Oui, on va aller à 3.1 par la suite. Donc, l'article 3 est adopté. Nous allons maintenant...

M. Pinard: Un instant, là, M. le Président...

M. Jutras: Non, non, là, c'est... Parce que l'article 3, il nous reste d'autres choses à étudier, M. le Président.

M. Pinard: Le 8°.

Le Président (M. Brodeur): Attendez une seconde.

(Consultation)

M. Pinard: Est-ce qu'on pourrait avoir une définition, M. le Président? À 8°, là, «des véhicules routiers déterminés par règlement», quels sont-ils?

M. Jutras: Bien là est-ce qu'on est rendu là, là? On n'est pas rendu là.

M. Pinard: Oui, on est là.

Le Président (M. Brodeur): On n'est pas rendu là. Donc, là, on venait d'adopter l'article 3 avant de passer à l'article 3.1, qui est un autre article. Donc, il y a encore une question, si j'ai bien compris, sur l'article 3? Il n'y avait pas adoption de l'article 3?

M. Pinard: Oui, 3°...

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: 3, là, il y a 1°, 2°, par l'addition, à la fin, des paragraphes suivants. 7°, mon collègue de Drummond a posé la question. Moi, je pose la question à 8°: quels sont les véhicules routiers qui sont déterminés par règlement, s'il vous plaît?

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

(Consultation)

Mme Boulet: Les autres exemptions — c'est ça — exemptions d'immatriculation. Sont exemptés d'immatriculation une souffleuse à neige dont la masse nette est de 900 kg ou moins; une motoneige dont la masse nette est inférieure à 55 kg et dont la vitesse maximale est inférieure à 15 km/h; la motoneige d'une masse nette de 450 kg ou moins d'une personne qui ne réside pas au Québec en autant que cette motoneige soit immatriculée conformément à la loi du lieu de la résidence de son propriétaire ou de sa place d'affaires, qu'elle porte les plaques d'immatriculation valides de ce lieu, qu'il soit fourni, à la demande de la Société ou d'un agent de la paix, la preuve de cette immatriculation et que l'exemption conférée par le présent paragraphe soit accordée par le gouvernement de ce lieu à une personne qui réside au Québec; 5°... c'est-à-dire 4° un véhicule-jouet motorisé pouvant transporter une personne; l'autre, c'est une voiturette de golf; l'autre, c'est un tracteur de jardin autre qu'un tracteur de ferme; et une tondeuse motorisée pouvant transporter une personne; et, finalement, un véhicule routier utilisé exclusivement à l'intérieur d'un édifice.

Alors, ça fait le tour des autres véhicules routiers déterminés par règlement.

Le Président (M. Brodeur): Y a-t-il d'autres interventions?

M. Jutras: Comment ça se fait qu'on avait adopté cette disposition-là si on n'avait pas de disposition habilitante? Il y en avait une? Oui?

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): On n'avait pas annoncé, à l'article 14 comme tel, qui traite des exemptions, qu'il y a des exemptions prévues par règlement, mais par ailleurs à l'article 621... plutôt à l'article 618 du Code de la sécurité routière, le paragraphe 6° — je peux le lire: «Le gouvernement peut, par règlement [...] déterminer les machines agricoles exemptées de l'immatriculation et prévoir les cas où sont exemptés de l'immatriculation un véhicule auquel s'applique la Loi sur les véhicules

hors route, le tracteur dont un agriculteur est propriétaire, le véhicule de loisir et le véhicule conçu pour être utilisé principalement sur la neige autre que la moto-neige à laquelle s'applique la Loi sur les véhicules hors route.»

M. Jutras: Et là qu'est-ce qu'on en fait, de cette disposition-là? Est-ce qu'on va la faire disparaître ou...

M. Bergeron (Claude): Il y avait également d'autres cas d'exemption d'immatriculation qu'on peut faire par règlement aussi.

M. Jutras: Là, je comprends, là, que vous répondez bien à ma question, là, vous dites...

M. Bergeron (Claude): C'est le paragraphe 10°: «Prévoir, aux conditions qu'il établit, des cas d'exemption...» Non, je m'excuse, j'ai fait une erreur.

M. Jutras: Oui, alors... Mais, je repose ma question, qu'est-ce qu'on va en faire, là? Est-ce que plus loin on va les abroger?

Le Président (M. Brodeur): M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Ceux qui se retrouvent dorénavant à l'article 14, quand on va modifier le règlement sur l'immatriculation, on va les abroger. Ça va être ça, la concordance qu'on va faire avec le projet de loi.

M. Jutras: Ça a été prévu, là, plus loin on va voir ça, on va abroger ça, là. C'est ça? Parce que, là, on dit... On est en train d'adopter le fait que sont exemptés d'immatriculation les véhicules routiers déterminés par règlement. C'est là qu'elle va être, la disposition habilitante, hein?

M. Bergeron (Claude): Pas à l'article 14, non. Ça, c'est seulement pour annoncer... C'est une technique de législation où on fait que... qu'on fait annoncer qu'il y a un règlement.

M. Jutras: O.K. O.K. Je comprends. Mais la disposition habilitante...

M. Bergeron (Claude): Puis il y a une disposition habilitante, un peu plus loin, qui est directe, dans le style «le gouvernement peut, par règlement, exempter d'immatriculation les catégories de véhicules qu'il détermine».

M. Jutras: Ça va, je comprends.

M. Bergeron (Claude): Alors, c'est un peu par souci de clarté. Étant donné que le Code, avec l'épaisseur qu'on... Avec le nombre d'articles qu'il a, je pense que c'était par souci de clarté qu'on a mis un huitième paragraphe pour qu'on retrouve à cet article-là... que le lecteur sache qu'il y a aussi des véhicules exemptés déterminés par règlement.

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Bergeron. Y a-t-il une autre question?

M. Jutras: C'est une bonne idée, ça va permettre à l'avocat qui va plaider ça, là, d'être plus sûr de lui, puis il ne sera pas obligé de faire le tour du Code, là, il saura que c'est annoncé déjà.

M. Pinard: C'est vrai qu'il faut toujours faciliter le travail de l'avocat.

Le Président (M. Brodeur): Donc, y a-t-il une autre question?

M. Jutras: Je ne relèverai pas ça, M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Pardon?

M. Jutras: J'ai dit: Je ne relèverai pas ça.

Le Président (M. Brodeur): Bon.

M. Jutras: Bon. Alors, ça, ça va. Maintenant...

Le Président (M. Brodeur): ...vous avez une autre question.

M. Jutras: Oui, j'ai une autre question. Bien, pas là-dessus. Les véhicules routiers déterminés par règlement, ça va. À moins que quelqu'un d'autre aurait une question, là, moi, je n'en ai pas là-dessus, là.

Le Président (M. Brodeur): Y a-t-il une autre question? Est-ce que je peux comprendre que nous avons... il n'y a plus de questions sur l'amendement déposé à l'article 3?

M. Jutras: C'est ça.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'on peut comprendre — soyons clairs — que l'amendement déposé à l'article 3 est adopté? Je parle toujours de l'amendement.

M. Jutras: Mais il reste...

Le Président (M. Brodeur): Il reste à adopter l'article 3 après.

M. Jutras: Non, mais il reste aussi par le remplacement, dans le paragraphe 1°, des mots «déterminée par règlement» par les mots «, autre que le tracteur de ferme utilisé sur un chemin public,». Ça, il faut le faire. On ne l'a pas fait, je pense.

Le Président (M. Brodeur): Le premier paragraphe de l'amendement à l'article 3? Vous ne parlez pas de 3.1, là, vous me parlez de l'article 3... de l'amendement déposé à l'article 3. Bien, allez-y, posez vos questions, parce que, là, vous avez... M. le député de Drummond, si j'ai bien compris, tantôt nous avons adopté cet amendement-là à l'article 3, là.

M. Jutras: Attendez, je vais vérifier, là. C'est possible, là.

● (23 heures) ●

Le Président (M. Brodeur): C'est l'article 3 qui n'est pas adopté. Nous avons adopté l'amendement, mais on n'a pas encore procédé à l'adoption de l'article 3; nous avons procédé à l'adoption de l'amendement à l'article 3, tel que déposé par Mme la ministre. Est-ce qu'on se comprend bien?

M. Jutras: Mais cette disposition-là, est-ce que vous me dites qu'elle aurait été adoptée?

Le Président (M. Brodeur): Oui.

M. Jutras: C'est ça, ma question.

Le Président (M. Brodeur): Exactement, M. le député de Drummond. Rien ne vous empêche de poser des questions sur l'article 3 encore, puisque nous avons adopté l'amendement et non pas l'article. Donc, si vous avez des questions, allez-y, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Je n'en aurai peut-être pas, c'est ce que je suis en train de vérifier, M. le Président. Ça va.

Le Président (M. Brodeur): Donc, je peux comprendre que nous avons adopté l'amendement à l'article 3. Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé, est adopté?

M. Jutras: Adopté.

Le Président (M. Brodeur): Adopté. Nous pouvons maintenant passer à l'article 3.1, parce qu'il y a un amendement qui a été déposé et que je relis: Insérer, après l'article 3, le suivant:

3.1. L'article 15 de ce Code est modifié par la suppression, dans le paragraphe 5°, des mots «, et le tracteur dont un agriculteur est propriétaire.»

Donc, M. le député de Drummond, si vous avez une question sur les tracteurs encore une fois.

M. Jutras: Peut-être que la ministre pourrait l'expliquer dans un premier temps.

Une voix: Il est nouveau, lui.

M. Jutras: Ça, c'est un amendement qu'on n'avait pas eu du tout, celui-là.

Mme Boulet: Moi non plus, je ne l'avais pas eu.

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, vous me donnez une minute, M. le Président?

Le Président (M. Brodeur): Oui, oui.

(Consultation)

Mme Boulet: M. le Président, M. Bergeron va vous répondre.

Le Président (M. Brodeur): Oui, merci, Mme la ministre. M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): C'est simplement une disposition, une mesure de concordance avec l'amendement adopté sur... l'amendement à l'article 3 dans lequel on rajoutait, au paragraphe 1°... «la machine agricole, autre que le tracteur de ferme utilisé sur un chemin public». On se trouvait donc, par cet amendement-là, à obliger le tracteur de ferme à être immatriculé lorsqu'il circule sur un chemin public. Pour éviter de répéter encore cette obligation-là, que, quand le tracteur de ferme est utilisé sur un chemin public, il faut à ce moment-là que l'article 15 qui concerne... Peut-être le lire. Il se lit: «Sont exemptés de l'immatriculation, sauf s'ils sont utilisés sur un chemin public...» Alors, on va au paragraphe 5°, «le tracteur de ferme dont un agriculteur est propriétaire». Donc, pour éviter de répéter à nouveau ce qu'on vient d'adopter par amendement à l'article 3, bien, il faut supprimer les mots «, et le tracteur de ferme dont un agriculteur est propriétaire.»

Le Président (M. Brodeur): Merci, M. Bergeron. M. le député de Drummond.

Une voix: ...

M. Jutras: Oui, allez-y.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Si je comprends bien, un tracteur de ferme dont l'agriculteur est propriétaire n'a pas à être immatriculé. C'est-ù ça que j'ai compris?

M. Bergeron (Claude): Non. S'il circule sur un chemin public, il devra être immatriculé.

M. Grondin: Oui. Sauf?

M. Bergeron (Claude): Et, s'il ne circule pas sur un chemin public, il va être exempté de l'immatriculation. C'est le statu quo, c'est la même règle qu'actuellement.

M. Grondin: C'est beau. Merci.

M. Jutras: Un tracteur de ferme qui circule va rarement sur le chemin public, mais ça peut arriver. Faut-il qu'il soit immatriculé?

M. Bergeron (Claude): À chaque fois qu'il circule sur un chemin public, il devra être immatriculé.

M. Jutras: O.K.

Le Président (M. Brodeur): Merci. Une autre question, M. le député de Drummond?

M. Jutras: Non.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'amendement qui crée l'article 3.1? Aucune autre question. Est-ce que l'article 3.1 est adopté?

M. Jutras: Adopté.

Le Président (M. Brodeur): Adopté. Merci. Donc, nous sommes prêts à procéder à l'étude de l'article 4.

M. Jutras: ...M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Oui.

M. Jutras: J'ai reçu le mémoire de la ministre, je l'en remercie, mais peut-être les amendements, si on pouvait les avoir aussi d'avance, là, si c'est possible, ça aussi, ça pourrait faciliter le travail pour le futur.

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

Mme Boulet: Parfaitement d'accord avec vous, M. le député de Drummond. À l'avenir, on s'assurera que vous les ayez en temps et lieu.

M. Jutras: Merci.

Le Président (M. Brodeur): Merci, madame...

M. Jutras: Mais est-ce que, dans le cadre de la présente commission, on va pouvoir les avoir aussi?

Mme Boulet: Oui, oui, tout à fait, là. Comme je vous dis, nous autres aussi, on les a vus pas mal à la dernière minute, parce que le Comité de législation devait passer dessus, puis on ne les a pas eus, nous autres non plus, là, très à l'avance. Mais, à l'avenir...

M. Jutras: Je ne vous fais pas de reproche, Mme la ministre. Je vous les demande tout simplement.

Mme Boulet: À l'avenir, on vous les fournira, ça va nous faire plaisir.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. Donc, si je comprends bien, dans les plus brefs délais, au moins dans une prochaine séance, les amendements seront disponibles.

Donc, nous sommes prêts à passer à l'étude de l'article 4 qui se lit ainsi: L'article 16 de ce Code est abrogé. Mme la ministre, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 4?

Mme Boulet: Écoutez, c'est une mesure de concordance quant à la définition actuelle d'«agriculteur» qui est à l'article 16. L'article 4 de ce projet de loi propose de l'abroger pour assurer la concordance, et ça s'inscrit, là, à l'intérieur de la mesure de permettre l'exemption d'immatriculation des machines agricoles dont la coopérative, là, le CUMA, est propriétaire afin qu'il bénéficie du même privilège que les agriculteurs. Alors, c'est une mesure de concordance qui va en accord, là, avec l'article précédent.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Parce que, en fait, ici, là, on l'abroge, cet article-là, c'est principalement en raison de notre article 1 de tantôt, là, la définition d'«agriculteur», et le fait qu'on reprend exactement cette définition-là, sauf qu'on rajoute «coopérative agricole», là, mais quitte à ce que ce soit précisé. C'est ça? Ça va.

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

M. Jutras: Adopté.

Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers

Dispositions générales

Le Président (M. Brodeur): Adopté. Nous passons à l'étude de l'article 5 qui se lit ainsi: Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 60.1, du suivant:

«60.2. Les dispositions du présent titre sont applicables sur les chemins publics, sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.»

Mme la ministre.

Mme Boulet: Oui, oui, ce ne sera pas long.

(Consultation)

Mme Boulet: Alors, en résumé, ce que ça dit, M. le Président, en fait, c'est appliquer de façon uniforme la saisie d'un véhicule. À l'heure actuelle, un véhicule... si quelqu'un est sans permis approprié, on peut faire une saisie de son véhicule, peu importe où, que ce soit un chemin public, un chemin privé où les gens peuvent circuler, alors que, si c'est un permis qui est suspendu ou révoqué, la saisie, à l'heure actuelle, elle se fait uniquement sur un chemin public. Alors, c'est d'appliquer de façon uniforme le... qu'on peut saisir finalement un véhicule, là. Qu'il soit sans permis approprié ou qu'il soit avec un permis suspendu ou révoqué, que, peu importe où il se trouve, on puisse procéder à la saisie d'un véhicule si la personne n'est pas en règle ou en norme avec son permis de conduire. Alors, c'est d'assurer une meilleure protection du public en ne laissant pas circuler sur le réseau routier des personnes dont le permis est révoqué. C'est faciliter l'application de la saisie par les corps policiers, réduire le nombre de saisies par erreur et... C'est ça. Ça veut dire qu'à ce moment-là, que ce soit un permis... sans permis approprié ou un permis suspendu ou révoqué, la saisie des véhicules va s'appliquer sur les mêmes chemins, que ce soit pour un critère ou l'autre.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. M. le député de Drummond.

● (23 h 10) ●

M. Jutras: Moi, je croyais que c'était beaucoup plus vaste que ça, hein, que c'était beaucoup plus large que ça, que ça ne concernait pas uniquement la saisie des véhicules, et c'est pour ça qu'il va falloir qu'on s'entende sur ce que ça veut dire exactement. Est-ce que je me trompe en pensant que ça couvrirait, entre autres, ce à quoi, entre autres, la ministre a fait référence dans ses remarques préliminaires — c'est peut-être moi qui en ai parlé — entre autres, la vitesse sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles? Autrement dit, est-ce que, avec cette disposition-là, la ministre dit... C'est pour les saisies de véhicules, mais est-ce que ce n'est pas beaucoup plus large que ça? Est-ce que ce n'est pas, même, les excès de vitesse, comme l'exemple que je donnais, sur les chemins de la Baie-James, les routes de la Baie-James? Non?

Mme Boulet: Ça va venir plus tard. M. le député de Drummond, ça va être plus tard, dans un autre article de la loi, là. Ici, c'est vraiment rien qu'une question, là, de saisir... En fait, l'agent... On dit: L'agent de la paix peut saisir le véhicule d'une personne qui conduit sans le permis approprié, que l'infraction soit commise sur un chemin public, un terrain privé ouvert à la circulation du public ou sur un terrain de stationnement. Alors, ça, c'est dans le cas où on est sans permis approprié. Il peut également...

M. Jutras: À quel article vous réferez, là?

Mme Boulet: En fait, bien, c'est l'article 5, là.

M. Jutras: Non, mais ce que vous venez de lire, là, «peut saisir».

Mme Boulet: Ah! ce que je lis là, en fait, ce n'est pas nécessairement, là... Je ne sais pas s'il est tel quel, là, c'est des notes que, moi, je m'étais mises, là. Je ne sais pas s'il est tel quel.

(Consultation)

Mme Boulet: ...105 et 209.2, qu'on me dit. Et on dit également: Il peut également saisir le véhicule d'une personne qui conduit alors que son permis est sanctionné, c'est-à-dire suspendu et révoqué, mais uniquement si l'infraction est commise sur un chemin public. Alors, on voit que, dans un cas, c'est exclusivement le chemin public et, dans l'autre cas, on parle d'un chemin public, d'un terrain privé ouvert à la circulation du public, puis un terrain de stationnement. Alors, il y a comme... Dans une mesure, on a le territoire, il est restreint pour effectuer la saisie et, dans l'autre mesure, bien, on a un territoire beaucoup plus vaste qui... je pense que c'est la normalité des choses et ça peut assurer une protection du public. En fait, quelqu'un qui n'est pas en règle, quelqu'un qui n'est pas en norme avec son permis de conduire, qu'il n'ait pas de permis approprié, là, en fait, on peut dire un permis de chauffeur d'autobus, ça, on ne l'a pas, ou, en fait, que ce soit un permis suspendu ou révoqué, la saisie peut s'effectuer. Là, en fait, on veut uniformiser les endroits où on peut saisir les véhicules en cas de non-conformité par rapport au permis de conduire.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Ce ne sera pas long.

(Consultation)

M. Jutras: C'est parce que, là, ce que ça dit, 60.2, là, on rajouterait cet article-là après 60.1. Puis on dit que les dispositions du présent titre sont applicables, là, sur tous ces chemins-là. Mais les dispositions du présent titre, c'est... on est dans le titre II, et là on parle des permis relatifs à la conduite des véhicules routiers, on parle de la délivrance des permis, des droits et obligations des non-résidents, des conditions attachées aux permis, des points d'inaptitude, de permis restreint autorisant la conduite d'un véhicule routier dans l'exécution du principal travail, puis on parle de dispositions pénales. Alors là où est-ce qu'on parle, là, de saisie de véhicule là-dedans?

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est 209.1 puis 209.2, où on parle de saisie de véhicule.

M. Jutras: Oui, mais ce n'est pas dans ce titre-là. Ce titre-là va... Attendez. Ce titre-là se finit à l'article 146.2.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Si vous regardez l'article 1 du Code de la sécurité routière, on dit: «Le présent Code régit l'utilisation des véhicules sur les chemins publics et, dans les cas mentionnés, sur certains chemins et terrains privés ainsi que la circulation des piétons sur les chemins publics.» Donc, à défaut d'avoir une mention spécifique, le Code s'applique uniquement sur les chemins publics.

Quand on retrouve une mention spécifique... actuellement, dans le Code, on en retrouve une à l'article 65 qui dit que, pour conduire un véhicule routier sur un chemin public, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers, sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler, sur les chemins administrés par le ministère — je le cite de mémoire, là... Bon. Donc, sur ces chemins-là et sur ce territoire-là, la personne a l'obligation d'avoir un permis.

Quand, ensuite, on applique l'article 209.1 du Code de la sécurité routière qui dit: «L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire qu'une personne conduit un véhicule routier sans être titulaire du permis prévu à l'article 65», et on sait que, souvent, l'article 65, ça prend un permis sur les terrains de centres commerciaux, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers, donc, l'agent de la paix, selon 209.1, «peut procéder sur-le-champ, aux frais du propriétaire et au nom de la Société, à la saisie du véhicule et à sa mise en fourrière pour une durée de 30 jours», ce qui fait en sorte que la saisie est applicable dans les cas de... sur les chemins privés...

M. Jutras: Je te dis qu'on passe par Rome pour aller à Paris.

Le Président (M. Brodeur): C'est un beau voyage.

M. Jutras: C'est un beau voyage, oui.

M. Pinard: C'est ça qu'on appelle un bill omnibus.

M. Bergeron (Claude): Ça, c'est l'exemple, c'est le cas où on peut appliquer la saisie en dehors des chemins publics.

Si, maintenant, on se reporte à l'article 105 du Code de la sécurité routière: «Une personne ne peut conduire un véhicule routier lorsqu'elle fait l'objet d'une sanction même si elle est titulaire d'un permis de conduire valide délivré par une autre autorité administrative ou d'un permis de conduire international.» À cet article-là, il n'y a pas de mention expresse, à savoir si ça s'applique sur les terrains de centres commerciaux ou sur les chemins privés. Alors, suivant l'article 1 qu'on a vu tout à l'heure, c'est donc dire que l'interdiction de conduire durant la sanction s'applique uniquement sur les chemins publics.

Là, maintenant, on va lire 209.2 qui est le pendant qu'on vient de voir sur la saisie: «L'agent de la paix qui a des motifs raisonnables de croire que le conducteur d'un véhicule routier est sous le coup d'une sanction au sens de l'article 106.1...»

M. Jutras: Qu'est-ce que vous lisez, là? Je m'excuse.

M. Bergeron (Claude): 209.2.

M. Pinard: Puis, là, vous allez nous parler du terrain de stationnement.

M. Jutras: Oui.

M. Bergeron (Claude): O.K. Donc: «L'agent de la paix qui a des motifs favorables de croire que le conducteur d'un véhicule routier est sous le coup d'une sanction au sens de l'article 106.1, par rapport à la conduite d'un véhicule de la catégorie de véhicule qu'il conduit, peut procéder sur-le-champ, aux frais du propriétaire et au nom de la Société, à la saisie du véhicule et à sa mise en fourrière pour une durée de 30 jours...» Ici, cette saisie-là, elle n'est pas applicable sur les terrains de centres commerciaux et sur les chemins privés, parce que, à 105 et 106.1, il n'y a pas de mention que ça s'applique sur les chemins privés et sur les terrains de centres commerciaux. Alors, on a maintenant au début, à 60.2... c'est le début du titre qui chapeaute toutes les règles relatives au permis. On s'assure à ce moment-là une application uniforme des saisies dans les terrains privés ouverts à la circulation publique et sur les chemins... donc, dans tous les endroits, les terrains de centres d'achats, oui.

M. Jutras: En tout cas, le législateur qui a souvent pour but de simplifier la loi pour faire en sorte

que le commun des mortels puisse s'y retrouver et puisse l'interpréter lui-même, je défie le commun des mortels, dans le cas présent, de se retrouver. Mais peut-être que, et ce n'est pas un reproche que je vous fais, c'est peut-être... des fois, c'est vrai que c'est complexe, puis on a des renvois à faire. Mais je pense que notre mission de simplifier la loi, là, on ne l'aura pas accomplie ce soir.

M. Pinard: De là l'utilité d'un avocat.

M. Jutras: Oui, c'est ça, ça va faire vivre...

Mme Boulet: Ce n'est peut-être pas simplifié dans l'écriture, mais c'est simplifié dans les faits et ça va rendre la vie des... ou l'application de cette loi-là plus simple pour les corps policiers.

Le Président (M. Brodeur): Y a-t-il d'autres interventions?

● (23 h 20) ●

M. Jutras: Mais, moi, je le comprenais peut-être trop simplement, l'article, mais, quand on dit que... Bon, on a 60.1 puis on dit: 60.2, qu'on rajouterait, qu'on va adopter, c'est: «Les dispositions du présent titre sont applicables sur les chemins publics, sur les chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles ou entretenus par celui-ci, sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler.» Moi, ce que j'en comprenais, c'est que, donc, tous les articles, de 60.1 à 151, s'appliquent donc sur toutes ces voies de circulation là. Que ce soit un terrain de centre d'achats, ou que ce soit un terrain du ministère des Ressources naturelles, ou que ce soit une route ordinaire, ça s'applique. Et ça voulait donc dire que... bon, bien, quand on parle de la délivrance des permis ou que l'on parle de...

M. Pinard: De tout ce qui est mention...

M. Jutras: ...droits et obligations des non-résidents, oui, ça va jusque-là, conditions attachées aux permis, alors, tout ça, ça s'applique, les points d'inaptitude...

M. Bergeron (Claude): En pratique, il n'y a pas de changement majeur parce que c'est les règles de délivrance. Les règles de délivrance, ce n'est pas territorial en soi, là.

M. Jutras: Bien oui, c'était justement ce que je me disais.

M. Bergeron (Claude): Alors, ce n'est pas... Donc, ce qui a un effet pratique, c'est ce que la ministre vient de nous dire, c'est la saisie. Il y avait déjà une mention expresse à l'article... Il y avait déjà quelques mentions expresses dans le titre. On va voir, dans le projet de loi, on fait le ménage ensuite, là, vu qu'on l'a mis au début du titre. Ensuite, on va le supprimer partout dans le titre où on avait des mentions expresses que ça s'appliquait sur les chemins privés; on va les

enlever parce que, maintenant, on l'a mis au début. Donc, à part la saisie, là, ça n'a pas beaucoup d'impact, autre que la saisie. D'ailleurs, ça avait été demandé par les corps policiers pour leur faciliter l'application des... parce que ce n'était pas cohérent, là, pour deux cas de saisie, d'avoir deux applications distinctes.

M. Jutras: Mais est-ce que cet article 60.2, ce nouvel article 60.2 ne vient pas clarifier la situation quant aux articles 110 et suivants, les points d'inaptitude?

M. Bergeron (Claude): Bien, les points d'inaptitude, on le voit, ce chapitre-là, c'est: «La Société administre un système de points d'inaptitude», en quoi le critère de territoire peut... On administre un système. Lorsqu'on reçoit une déclaration de culpabilité d'un tribunal, on inscrit le nombre de points prévus dans la table des points d'inaptitude.

M. Jutras: C'est ça?

M. Bergeron (Claude): Alors, on prévoit que ce système-là, ça n'a pas d'impact.

M. Jutras: C'est ça. Moi, je me disais, comme la délivrance d'un permis...

M. Bergeron (Claude): Ça n'a pas d'impact.

M. Jutras: ...ce n'est pas territorial.

M. Bergeron (Claude): Non.

M. Jutras: C'est un droit de conduire qu'on obtient qui...

M. Bergeron (Claude): C'est ça. C'est uniquement dans les cas où certaines dispositions du titre ont une application territoriale, comme l'interdiction de conduire durant la sanction à 105, l'obligation de soumettre pour examen un permis de conduire, c'est à l'article 100... à l'article 102, c'est: «Les personnes visées dans les articles 97 et 100 doivent, à la demande d'un agent de la paix, remettre leur permis pour examen.

«L'agent doit remettre ce permis à son titulaire dès qu'il l'a examiné.»

M. Jutras: Est-ce que ça n'aurait pas été plus simple à ce moment-là, vu qu'on veut... je comprends le but que vous poursuivez, là, les deux saisies qui se faisaient de façon différente, d'amender ces deux articles-là, plutôt que de dire: Bien, toutes ces dispositions-là, ça s'applique sur tel chemin. Puis, effectivement, je suis d'accord avec vous, quand j'examinais ça dans mon bureau, je me disais: Ça vient faire quoi, ça, que le permis de conduire par rapport aux chemins des Ressources naturelles, puis les points d'inaptitude par rapport aux chemins des Ressources naturelles?

M. Bergeron (Claude): Je pense que ça va assurer peut-être pour le futur une uniformité si jamais il y a d'autres normes qui se rajoutent, qui ont une implication territoriale dans ce titre-là. D'ailleurs, ça a commencé, cet historique-là, on a commencé par en

mettre justement... on en retrouve à quelques endroits dans le Code, des mentions où on dit: Ça, ça s'applique sur les chemins privés. Mais, tranquillement, il y a peut-être une tendance à élargir ça. Alors, au fur et à mesure où ça se répète un peu plus souvent, peut-être qu'il va se créer le besoin de le mettre au début d'un titre ou d'un chapitre, mais, jusqu'à maintenant... En tout cas, au début, quand l'article 1 avait été amendé pour dire «dans les cas mentionnés», il y avait très peu de cas qui étaient mentionnés au Code. Alors, peut-être aussi en le mentionnant au début, c'est que le lecteur va tout de suite savoir que tout ce titre-là s'applique à l'ensemble de ces chemins-là, alors.

M. Jutras: Là, les deux dispositions de saisie, c'est quels articles? Voulez-vous me les redonner?

M. Bergeron (Claude): 209.1 et...

M. Jutras: Comment? Comment?

M. Bergeron (Claude): 209.1 et 209.2.

(Consultation)

M. Jutras: Bien, écoutez, je comprends, mais on n'a pas trouvé d'autre façon plus simple de... parce que, je vais vous dire, là, que...

M. Bergeron (Claude): Si on se reporte à l'ancien Code de la sécurité routière, on mentionnait à chaque article que ça s'appliquait sur le chemin public. Donc, quand on a fait une refonte en 1986, on a dit: On va le mettre seulement au début du Code, le champ d'application.

M. Jutras: Oui.

M. Bergeron (Claude): Puis, par après, quelques années plus tard, il y a eu des demandes pour que, dans certains cas, le Code s'applique ailleurs que sur les chemins publics. Donc, on n'a pas non plus... il n'y avait pas une demande pour l'élargir complètement à l'ensemble du Code partout, c'était seulement à certains endroits. Alors, on le modifie en fonction des besoins.

M. Jutras: Oui. Ça, je suis d'accord avec vous qu'on ne pourrait pas mettre ça dans l'article 1, parce que ça ne peut pas... toutes les dispositions ne peuvent pas s'appliquer sur tous ces chemins-là. C'est parce que, là, je trouve ça tellement complexe, là. Je me dis: Les gens qui vont avoir à interpréter ça puis à travailler là-dessus, la tâche ne sera pas simple, là, hein? On vient de le faire, l'exercice, ensemble, puis... Mais, en tout cas, vous l'avez travaillé, puis il n'y avait pas d'autre façon de faciliter la compréhension du texte.

M. Bergeron (Claude): Dans la structure actuelle, peut-être qu'avec une refonte éventuellement... je sais que, si jamais il y a une refonte à un moment donné qui... peut-être que là, à ce moment-là, il va y avoir d'autres façons d'améliorer le Code.

M. Pinard: Comme la loi de l'impôt.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: La remarque de mon collègue était bonne: le Code de la sécurité routière qui s'en vient comme la loi sur l'impôt.

Le Président (M. Brodeur): Je tiens à souligner, M. le député de Drummond, que la loi de l'impôt, c'est une mesure temporaire, donc peut-être qu'on n'aura pas l'occasion de la refondre.

M. Pinard: ...M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond, est-ce qu'il y a... Vous avez une autre question?

M. Jutras: Non, pas d'autre question. Là, je ne sais pas si tout le monde a compris, là, en tout cas.

Le Président (M. Brodeur): Est-ce qu'il y a d'autres interventions des membres de la commission? Est-ce que l'article 5 est adopté?

M. Jutras: Adopté.

M. Pinard: Adopté.

Le Président (M. Brodeur): L'article 5 est donc adopté. Nous allons passer à l'étude de l'article 6 qui se lit ainsi: L'article 63.1 de ce Code est modifié:

1° par le remplacement, dans le premier alinéa, des mots «Le permis de conduire et le permis probatoire» par les mots «Les permis» et par la suppression de la phrase «Ces permis sont délivrés sur support plastique.»;

2° par la suppression, dans le deuxième alinéa, des mots «ou sur support papier» et des mots «et la classe»;

3° par l'insertion, après le deuxième alinéa, du suivant:

«La Société détermine le type de support sur lequel elle délivre un permis.»

Donc, Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, en gros, l'article 6 permet d'attribuer le pouvoir à la Société de l'assurance automobile du Québec de déterminer sur quel support un permis peut être délivré. C'est qu'à l'heure actuelle, en vertu du Code de la sécurité routière, le permis restreint et le permis d'apprenti-conducteur sont délivrés sur support papier, sans photographie du titulaire, contrairement au permis de conduire et au permis probatoire. Alors, ce qu'on veut faire, c'est standardiser sur le même type de support les permis au Québec, permettre à l'agent de la paix d'effectuer l'identification du titulaire du permis par la photo, rendre la falsification du permis plus difficile, parce que, quand c'est sur support papier, c'est plus facile à trafiquer, permettre qu'un permis restreint ou qu'un permis d'apprenti-conducteur puisse être délivré sur support plastique dès janvier 2004. Alors, ce sont les mesures, là, qui vont être mises en application avec l'entrée en vigueur de l'article 6.

● (23 h 30) ●

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Qu'est-ce que vous venez de dire par rapport à janvier 2004, là, à la toute fin?

Mme Boulet: En fait, c'est que, dès janvier 2004, les permis restreints et les permis d'apprenti-conducteur, qui sont à l'heure actuelle sur un support papier, sans photographie, vont... C'est ça, janvier 2004? C'est ça? Ça va-tu être...

Une voix: Oui.

Mme Boulet: Oui, c'est ça. Alors, à partir de janvier 2004, ces deux types de permis là vont devoir être sur un support de plastique avec une photographie, de la même façon que le sont à l'heure actuelle, là, le permis de conduire et le permis probatoire.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mais là on...

Mme Boulet: Tous les permis de conduire vont être sur support plastique, là.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Vous permettez?

M. Jutras: Oui, oui.

M. Pinard: Moi, ce que je lis, M. le Président, c'est que le texte après la modification, là: «Les permis comportent la signature du titulaire ainsi que sa photographie conforme aux normes prescrites par règlement.

«Toutefois, la Société peut délivrer un permis sans la photographie ou la signature du titulaire selon la catégorie du permis ainsi que les conditions et circonstances déterminées par règlement.»

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

Mme Boulet: C'est parce que je ne sais pas à quel endroit il est, là, le député. À quel endroit?

Une voix: 3.1.

M. Bergeron (Claude): 3.1, texte modifié.

M. Pinard: Le texte modifié. Le texte actuel, M. le Président, mentionne que: «Le permis de conduire et le permis probatoire comportent la signature [...] ainsi que sa photographie conforme aux normes prescrites par règlement. Ces permis sont délivrés sur support plastique.»

Mme Boulet: Alors, je précise, là, M. le député de Saint-Maurice. Je ne sais pas si... Sinon, monsieur peut peut-être compléter, c'est qu'on permet ça, sans la photographie ou la signature, dans le cas d'un individu

qui est à l'extérieur du pays. Alors, de façon temporaire, on peut lui permettre d'avoir son permis sans qu'il ait fourni sa signature et sa photographie.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. M. le député de Saint-Maurice ou de Drummond. M. le député de Drummond.

M. Jutras: C'étaient les deux permis, là, qui étaient sur support papier, j'ai compris que c'était le permis qu'on appelle...

Mme Boulet: ...conducteur puis restreint.

M. Jutras: Et, à ce moment-là, bien, on dit que, dorénavant, ces permis-là aussi sont sur support plastique. Et pourquoi on veut faire ça?

Mme Boulet: Les voulez-vous, M. le député?

M. Jutras: Oui. Je peux peut-être regarder.

Mme Boulet: C'est une mesure de sécurité parce que, en papier, il est plus facilement falsifiable. Les jeunes entre autres, là, pour rentrer dans les bars, dans les discothèques, là, je ne sais pas, là, mais, en fait, c'est qu'on peut le manipuler beaucoup plus facilement. C'est une mesure de sécurité. C'est ça. Rappelons que les événements du 11 septembre ont donné lieu à une prise de conscience sur la nécessité d'augmenter la sécurité autour des documents pouvant servir à identifier une personne. Alors, je pense que c'est une mesure qui...

M. Jutras: Vous m'avez dit, là, donc ceux qui étaient sur support papier... Voulez-vous répéter, s'il vous plaît.

Mme Boulet: L'apprenti puis le permis restreint.

M. Jutras: Mais, effectivement, vu que c'étaient des permis qu'on peut qualifier de temporaires, hein, le permis d'apprenti puis le permis restreint, j'imagine que c'était pour ça qu'on les faisait sur papier, c'étaient des permis temporaires. Là, ces permis-là ont toujours la même nature, ils sont toujours temporaires, mais là on va les mettre sur support plastique. Je comprends l'explication que vous me donnez, la falsification est plus difficile, mais, par contre, on va augmenter les coûts.

Mme Boulet: C'est 8 \$ imposés au titulaire pour la plastification de son permis.

M. Jutras: C'est 8 \$ que ça lui coûte, ça, là...

Mme Boulet: C'est ça, de plus, de plus qu'un permis sur papier.

M. Jutras: ...de plus par rapport à un permis sur support papier.

Mme Boulet: Oui.

M. Pinard: M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Vous avez... À 63.1, le nouvel article se lira: «Les permis comportent la signature du titulaire ainsi que sa photographie conforme aux normes prescrites par règlement.» Et vous avez enlevé: «Ces permis sont délivrés sur support plastique.» Alors, vous nous dites que tous les permis actuellement, qu'ils soient probatoires, qu'ils soient normaux, c'est sur support plastique. Pourquoi biffez-vous: «Ces permis sont délivrés sur support plastique», alors que le deuxième alinéa de 63.1 nous dit explicitement que «la Société peut délivrer un permis sans la photographie ou la signature du titulaire [...] selon la catégorie [...] — du permis — ainsi que les conditions et circonstances déterminées par règlement»? Et là, à ce moment-là, vous biffez «ou sur support papier».

Le Président (M. Brodeur): Mme la ministre.

M. Pinard: Là, le deuxième alinéa, j'ai compris. Si une personne ne signe pas son permis, c'est parce qu'elle est à l'extérieur du Québec.

Mme Boulet: Elle est autorisée ici, c'est ça.

M. Pinard: Alors, ça, c'est sûr que ce ne sera pas sur support plastique parce qu'il n'y aura pas de photo, il n'y aura pas de signature.

Mme Boulet: Ça va être sur support plastique pareil, M. Pinard.

M. Pinard: Mais le premier paragraphe, là, il y avait mention: «Ces permis sont délivrés sur support plastique». Et ça, vous biffez ça.

Mme Boulet: C'est parce que... regarde...

M. Pinard: Ils seront maintenant conformes aux normes prescrites par règlement. Est-ce à dire que, advenant l'hypothèse où vous allez trouver une autre matière qui est plus intéressante que cela, à ce moment-là, par règlement, vous allez tout simplement modifier votre permis?

Mme Boulet: M. Bergeron, il va vous répondre, M. le député.

Le Président (M. Brodeur): M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Déjà, dans l'article 6 du projet de loi, on rajoutait, après le deuxième alinéa, le suivant: «La Société détermine le type de support sur lequel elle délivre un permis.» Pour donner donc administrativement à la Société le pouvoir de prévoir le type de permis suivant la technologie qui peut changer.

M. Jutras: Mais ça, on l'enlève, là, hein?

M. Pinard: On l'enlève.

Le Président (M. Brodeur): M. le député de Drummond.

M. Pinard: Il n'y a plus de support plastique.

M. Jutras: Mais...

M. Pinard: Il enlève le support plastique.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: M. le Président, alors pour moi, c'est très clair: on enlève la question du support plastique. Tout ce que je veux comprendre, c'est qu'actuellement nos permis sont délivrés sur support plastique. Bon. Vous insérez «par règlement» et vous faites biffer «ces permis [...] — seront maintenant — sur support plastique». Ce que je veux comprendre, ce que je veux que vous me disiez, c'est que vous réservez, dans le fond, l'hypothèse où... vous réservez la possibilité de modifier les permis de conduire en utilisant un matériel autre que le support plastique. Ai-je raison, oui ou non?

Mme Boulet: La réponse, là, monsieur Pinard, M. le député de Saint-Maurice, je peux vous lire une petite phrase: C'est pour éviter que le Code de sécurité routière doive être modifié chaque fois que la technologie occasionne qu'un autre support soit plus approprié.

M. Pinard: Parfait!

Mme Boulet: Il est prévu de retirer toute mention au Code au support sur lequel doit être délivré le permis.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre. Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Jutras: Oui, c'est ça. Alors, je comprends donc que la Société ne sera plus liée par un texte de loi qui oblige le support plastique. Elle peut le faire par règlement. Mais c'est pour en venir à quoi?

M. Bergeron (Claude): Ce ne sera pas par des règlements, ça va se faire... C'est un pouvoir administratif qui est donné à la Société, là, par les mots: «La Société détermine le type de support sur lequel elle délivre un permis.» Ce ne sera pas par règlement. Actuellement, il faut préciser que, si c'était par règlement, si c'était principalement... Ce qu'on met dans les lois et dans les règlements, c'est ce qui a des incidences juridiques ou des incidences monétaires sur les individus. Si c'est simplement matériel, il n'y a plus de support. C'est pour ça que, là, maintenant, on va le mettre sous forme administrative.

M. Jutras: Oui, mais...

M. Bergeron (Claude): Parce que, actuellement, on le mettait, parce qu'il y avait une incidence monétaire, c'est-à-dire que, quand c'était papier, ça coûtait moins cher à l'individu que quand c'était plastique. Donc, il fallait être transparents vis-à-vis l'individu puis

lui indiquer quels étaient les cas où c'était sur un support plastique, donc que ça allait encourir des coûts supplémentaires, et quels étaient les cas où c'était sur support papier. Mais maintenant on n'aura plus cette... Étant donné que le support plastique va se généraliser, on n'aura plus cette incidence-là.

M. Jutras: Oui, mais je comprends ça. Et l'obligation qu'il y avait dans la loi, pour la Société d'assurance automobile, d'émettre des permis sur support plastique, ça disparaît. C'était fort, ça, là, tu sais, la Société était liée par ça. Elle ne pouvait pas faire autrement que d'émettre ses permis sur support plastique. Là...

M. Bergeron (Claude): Sauf les cas déterminés par règlement.

● (23 h 40) ●

M. Jutras: Oui, mais là... Oui, oui. O.K. Mais là on dit: La Société... On va donner le pouvoir à la Société de déterminer le type de support sur lequel elle délivre un permis. Là vous me dites: On va continuer sur support plastique. C'est ça que je comprends?

Mme Boulet: ..tant qu'il n'y a pas d'autre technologie.

M. Jutras: Mais là... C'est ça, je veux savoir où s'en va la Société d'automobile du Québec avec ça, d'assurance automobile du Québec avec ça?

Le Président (M. Brodeur): Oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, peu importe le véhicule, là, qui sera utilisé, ça va toujours prendre la photo et la signature de l'individu. Pour l'instant, c'est le support plastique. Ce que ça dit, c'est qu'éventuellement, bon, peut-être que, dans deux ans, il y aura mieux qu'un support plastique, il y aura quelque chose... Alors, bien, peut-être que ça pourra être modifié à ce moment-là.

Et il y aura toujours la photo et la signature, alors qu'à l'heure actuelle on n'avait même pas la photo ni la signature sur les permis d'apprentis.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Est-ce que, dans les cartons du ministère, il y aurait un projet pour modifier la forme ou le modèle ou le support du permis de conduire?

Mme Boulet: Au ministère, non, à la SAAQ, je ne peux pas vous dire, là, je n'ai jamais entendu parler de rien.

M. Pinard: Est-ce qu'on pourrait avoir une vérification, à savoir si la SAAQ a, dans ses cartons, un projet de modifier le support du permis de conduire?

(Consultation)

Mme Boulet: Alors, pour l'instant, on m'indique qu'il n'y a rien d'autre, mais qu'ils sont après regarder

avec d'autres sociétés aux États-Unis. Et, si éventuellement il y aurait un procédé plus performant, bien on ne dit pas que... la porte sera peut-être ouverte à ce moment-là. Mais il y aura toujours la photo et la signature. Mais, pour l'instant, il n'y a rien à l'horizon.

Le Président (M. Brodeur): Merci, Mme la ministre.

M. Jutras: Je voudrais savoir pourquoi la Société... pourquoi on fait disparaître ça de la loi? Je ne prête pas de mauvaises intentions à la Société.

Mme Boulet: Faire disparaître le plastique, vous voulez dire?

M. Jutras: Oui. Pourquoi on ne laisse pas ça dans la loi? Vous dites: On va continuer avec des supports plastiques, pourquoi qu'on ne le laisse pas dans la loi. Je me dis, il y a quelque chose là, là. Non? Je suis trop soupçonneux?

Mme Boulet: O.K. On me dit que c'est pour ne pas revenir, là, à chaque fois...

M. Pinard: Ah! mais on les aime, on les aime.

Des voix: Ha, ha, ha!

Mme Boulet: Écoutez, je pense que l'élément de sécurité, est-ce qu'il guide la Société d'assurance automobile du Québec? Je pense que si, éventuellement, il y a des changements, des modifications, ce sera dans l'intérêt public, ce sera pour faire en sorte... Je pense que l'élément de sécurité ne sera jamais... ce sera toujours l'élément déterminant de la...

M. Bergeron (Claude): Il y a peut-être un élément que...

M. Pinard: M. le Président.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Parlant de sécurité, c'est que, actuellement, la SAAQ, si elle veut modifier sa forme, son support de permis de conduire, elle est obligée de requérir une modification au projet de loi.

Si on fait disparaître le support plastique, ça voudrait dire que la SAAQ pourrait unilatéralement, par des règlements de régie interne, procéder à une modification, et cela, sans que ça passe encore une fois devant le législateur. Alors, à quoi servons-nous? À quoi servons-nous? Je pense sérieusement qu'on a un rôle à jouer.

Mme Boulet: ...plus que ça.

M. Pinard: Je crois sincèrement qu'on a un rôle à jouer. Et, si on l'a... Vous savez, le législateur ne parle jamais pour rien dire.

Des voix: ...

M. Pinard: Alors, tout ce qui est écrit dans...

Mme Boulet: ...M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Effectivement. Tout ce qui est écrit dans une loi a été pesé, soupesé, et rien n'est écrit qui ne veut rien dire.

Mme Boulet: Mais j'espère que vous êtes au-dessus du plastique.

M. Pinard: Alors, à l'époque... Oui, mais à l'époque, si le législateur a cru bon de l'écrire formellement, c'est parce qu'il y avait un objectif qui était visé. Et là l'objectif qui est visé ce soir, moi, ça ne m'apparaît pas limpide, ça ne m'apparaît pas transparent, là.

M. Bergeron (Claude): Une raison supplémentaire peut-être très pratique, c'est que, à compter de janvier 2004, il va y avoir justement une généralisation du plastique sur les autres types de permis, mais ça ne se fera pas du jour au lendemain. Ça va se faire avec la modernisation des équipements dans les centres de services, dans les points de services de la Société. Et, étant donné que ça ne peut pas se faire à une date donnée, ça va... au fil de la modernisation, ça va s'étendre sur un an.

Le Président (M. Brodeur): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Est-ce que, M. le Président, est-ce que la ministre peut me dire quel est actuellement le procédé qui existe aux États-Unis? Parce qu'on a bien mentionné le fait qu'on regarde actuellement ce qui se passe dans d'autres pays. Alors, est-ce qu'il y a là une ouverture?

Mme Boulet: Juste avant que monsieur réponde, moi, je voudrais dire que tantôt le député de Drummond nous a dit qu'il fallait simplifier les lois. Alors, je pense que, ça, c'est une belle mesure qui va permettre d'alléger, et je pense qu'on a autre chose à faire que de prendre position sur un support de plastique.

M. Pinard: Mme la ministre, c'est que si, à un moment donné, on s'en vient avec une carte généralisée qui pourrait servir au niveau de l'assurance maladie, au niveau du permis de conduire, et ainsi de suite, vous savez qu'il y aura là-dessus des... il y aura là-dessus aussi des informations. C'est autre chose, mais je pose la question, parce que je veux voir véritablement à quelle place que la SAAQ s'en va avec... la Régie de l'assurance automobile s'en va avec sa question de permis de conduire.

Le Président (M. Brodeur): Oui, merci, M. le député de Saint-Maurice. Monsieur, est-ce que vous voulez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Colletette (Alain): Alain Colletette. L'évolution des travaux qu'on fait avec l'association...

Une voix: ...monsieur?

M. Colletette (Alain): Alain Colletette.

M. Pinard: De?

Le Président (M. Brodeur): Et votre fonction?

M. Colletette (Alain): De la Société, directeur général du registre à la Société.

M. Pinard: Directeur général.

Une voix: Directeur général de?

M. Colletette (Alain): Du registre à la Société. Les travaux qui sont en cours présentement, soit avec le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé ou l'AMVA aux États-Unis, qui regroupe l'ensemble des bureaux qui émettent à la fois des permis et des immatriculations. L'ensemble des travaux, c'est de mettre plus de sécurité sur la pièce qui est émise. On est en attente, là, pour... le Québec est en attente par rapport aux autres administrations aussi pour au moins qu'on puisse avoir les mêmes normes de sécurité sur le permis de conduire. Je vous dirais que, dans la majorité... pas dans la majorité, en totalité, ce sont tous des permis avec photo, signature et support plastique. La technologie, on ne la connaît pas, elle peut évoluer avec le temps, peut-être que ce qu'on appelle aujourd'hui du plastique pourrait être un autre élément. Ce qu'on a présentement comme pièce, c'est un papier qui est laminé avec deux feuilles de plastique qui sont par-dessus, là. Mais le coeur du papier... le coeur de l'intérieur, c'est un papier sur lequel se situe l'impression.

D'enlever le support plastique, c'est pour se permettre une certaine facilité, si jamais il y a une nouvelle technologie qui arrive puis qu'on puisse le faire. Comme on pourrait attendre pour imprimer nos permis sur du plastique; il faut attendre de modifier le Code de la sécurité routière pour pouvoir le faire, parce qu'on introduit un permis, à titre d'exemple le permis d'apprenti-conducteur, sans avoir la mention: en ayant toujours des dispositions au Code qui prévoient que seul le permis probatoire... que seuls le permis probatoire et le permis de conduire est support plastique, mais quand... mais quand... et, si jamais on produisait un permis d'apprenti-conducteur sur support plastique, bien, c'est que les policiers auraient de la difficulté à l'appliquer par la suite, et ça pourrait mener à des annulations de billets d'infraction qui seraient faites parce que le permis n'était pas sur le bon support.

La facilité, c'est de se donner une flexibilité de pouvoir changer et d'adapter à la technologie en fonction des dates qui pourraient être déterminées beaucoup plus facilement selon les produits qui sont là.

Et le but de mettre la photo sur ces deux permis là, permis d'apprenti-conducteur, c'est à peu près une période de 18 mois de validité, en moyenne, mais il y a des gens qui le renouvellent, mais c'est de pouvoir faire un suivi également avec l'individu, qu'on a sa photo sur son permis, quand il se représente dans notre bureau, on peut refaire un autre visuel de l'individu, identifier visuellement l'individu. Et c'est à la demande aussi

beaucoup des policiers, pour qu'eux autres puissent avoir non pas juste le papier sur lequel c'est écrit le nom de la personne mais également avoir la photo, et faire un comparatif aussi de la photo de l'individu et l'individu qui est dans le véhicule en même temps.

Pour le permis restreint, bien, c'est la continuité. On a un permis de conduire, on perd son permis de conduire pour... avec une photo, puis on perd son permis de conduire soit pour alcool au volant ou accumulation de points d'inaptitude, puis on retombait avec un permis qui était papier, alors qu'on avait tout le temps notre photo auparavant, donc, c'est dans la continuité des permis qui sont là, et qu'on puisse bien aussi toujours identifier l'individu qui est là par rapport à l'individu qui conduit le véhicule. Donc, c'est une continuité, on part avec la photo au début et on continue. Toutes les pièces, ça faisait drôle un peu de voir photo, pas de photo, on revient avec une photo, puis on n'a plus de photo, puis après ça, on retombe avec une photo. Donc, ça permet d'avoir tout le long de sa vie de conducteur la photo associée à son permis de conduire et un contrôle beaucoup plus facile de la part des policiers. Dans les cas d'interception, ça peut donner des pistes parfois, là, quand tu vois le permis.

Le Président (M. Brodeur): Merci. M. le député de... Est-ce qu'il y a d'autres questions? Oui. Oui, M. le député de Drummond.

• (23 h 50) •

M. Jutras: Moi aussi, ça me chicote un peu, cette affaire-là. La ministre disait qu'il faut simplifier les lois, je suis d'accord. Mais le fait qu'on enlève ça de la loi, ça veut dire qu'on permet à la Société dorénavant de déterminer le type de support, puis sans que le législateur soit consulté, sans que le législateur ait son mot à dire. Puis là on s'aperçoit que, déjà, il va y avoir une augmentation des frais pour les contribuables parce que les détenteurs d'apprenti-conducteur... d'un permis, là, d'apprenti-conducteur et d'un permis restreint devront déjà payer plus cher, et ça peut vouloir dire que la Société, dans quelques mois, pourrait arriver avec un autre processus qui ferait en sorte que le permis coûterait encore beaucoup plus cher, et il n'y aurait pas à revenir devant le législateur, et la Société irait de l'avant.

Moi, je ne vois pas pourquoi en fait on enlèverait ça... on enlèverait ça de la loi pour donner, somme toute, carte blanche à la Société. Alors, je me demande, moi, si ce ne serait pas préférable que ça reste dans la loi et...

Une voix: ...

M. Jutras: Carte blanche. Je me demande si ce ne serait pas préférable que ça reste dans la loi et puis, si jamais la Société veut modifier sa façon de faire, bien, elle reviendra nous voir, puis là on décidera, mais on sera en mesure, nous, de dire: Bien, voici quelles sont les conséquences pour les contribuables. Et on est d'accord ou on n'est pas d'accord surtout que... surtout que...

Je comprends ce que M. Colletette dit, là. Moi, je le pense, qu'effectivement il va y avoir de nouvelles technologies. Je pense que ça s'en vient à ce niveau-là.

Mais je pense que ce serait mieux qu'on reste saisis de ça, et que ce soient nous qui décidions s'il y a lieu effectivement de modifier cette façon de faire, parce que ce que je crains, je suis porté à penser que la nouvelle technologie, elle va coûter plus cher. Et qui va payer? C'est encore M. et Mme Tout-le-monde. Alors, j'ai des réserves par rapport à ça, premièrement.

Deuxièmement, aussi je n'ai pas compris l'explication, là, que vous avez donnée, maître, sur... à partir du 1er janvier 2004, là, puis les bureaux qui vont devoir s'ajuster, là, je n'ai pas compris, là, puis vous avez voulu continuer puis finalement on est parti sur un autre sujet, là...

M. Bergeron (Claude): ...pas un bon exemple, je n'étais pas à jour dans mon information.

M. Jutras: Ah bon! Alors là il faut clarifier ça, là. On n'en parle pas. Parce que, tu sais, qu'on dise: Il y aura signature et photographie, moi, j'en suis... je suis tout à fait d'accord avec ça. Mais que, par contre, on dise que, maintenant, ce sera laissé à la discrétion, là, de la Société... Là, je comprends aussi, là... je regarde le texte qu'on nous a remis, là. Dans les amendements, on nous dit à la fin: «La Société détermine le type de support sur lequel elle délivre un permis», puis, dans le texte après modification, on ne l'a pas, là, mais c'est vraiment un amendement, là, hein, qui est là?

Une voix: Oui.

M. Jutras: Hein? Ça n'a pas été retiré, là? C'est parce qu'on le voit dans les amendements au début puis, texte après modification, ce n'est pas là. C'est juste une erreur, là.

M. Bergeron (Claude): ...encore une fois, c'est vraiment... le texte du projet de loi, il est inclus dedans.

M. Jutras: Oui, oui, oui, oui, parce que, dans le projet de loi, je l'avais vu — je vérifie ça. O.K. Là, je comprends que c'est juste une erreur cléricale là, il n'y a pas de changement à ce niveau-là. O.K.

Puis sur l'autre point, là, on dit que dorénavant la Société peut délivrer un permis sans la photographie ou la signature du titulaire selon la catégorie du permis — ça va — ainsi que les conditions et circonstances déterminées par règlement, selon la catégorie du permis ainsi que les conditions et circonstances déterminées par règlement.

Moi, là, je voudrais avoir plus d'explications, là: c'est quoi, ces cas-là?

M. Colletette (Alain): Bon...

Le Président (M. Brodeur): Oui.

M. Colletette (Alain): Comme on vous mentionnait tantôt, les cas qui sont visés, c'est les cas des gens qui sont à l'extérieur de la province, O.K. À titre d'exemple, votre permis, là, avec votre photo, échu en 2004, pour une raison x, vous êtes... on vous envoie à une mission à l'extérieur pour quatre ans, et là on ne vous fera pas revenir au Québec pour faire prendre la

photo. Alors là vous allez nous envoyer une lettre. On vous envoie un formulaire, vous nous retournez... Habituellement, c'est une lettre qui nous est retournée, et là votre employeur qui nous dit: Monsieur est à l'extérieur. On nous prouve ça, puis on émet le permis sans photo, sans signature, mais on émet une pièce qui atteste que la personne a quand même un permis de conduire. C'est des cas à l'extérieur.

On peut le faire, ce qu'on a à l'intérieur également... Il y a aussi des cas... les cas de photographie dans les cas médicaux extrêmes, quelqu'un qui serait à l'hôpital, quelqu'un qui serait défiguré, qu'on ne pourrait pas prendre durant une période x. Pour une raison humanitaire, on ne pourrait pas prendre sa photo, ça pourrait causer des préjudices psychologiques à la personne, donc dans ces cas-là on fait des exceptions. Il n'y en a pas une tonne, mais il y en a quelques-uns que ça arrive et, pour des raisons humanitaires, on le fait et on émet à la pièce, et peut-être six mois, sept mois plus tard, la personne est mieux, donc on peut reprendre la photo. Ça peut aller jusqu'à un an ou deux ans, même une période complète avant qu'on puisse reprendre la photo dans ces cas-là.

Pour les catégories de permis, ces choses-là, présentement, on le fait pour tous les permis. Mais, à titre d'exemple, on pourrait dire que, pour un permis d'apprenti-conducteur, on ne le ferait pas. Pour quelqu'un qui est à l'extérieur, que son permis d'apprenti-conducteur ne serait pas renouvelé, il voudrait renouveler son permis d'apprenti-conducteur puis il serait à l'extérieur, on pourrait dire: On ne le renouvelle pas. Présentement, on n'a pas eu de cas comme ça, mais ça pourrait arriver qu'on puisse déterminer et dire par règlement qu'un permis d'apprenti-conducteur ne se renouvelle pas pour quelqu'un qui n'est pas au pays.

Parce que le permis d'apprenti-conducteur, vous comprenez que c'est très restrictif comme règle de circulation puis ça prend une personne... il faut qu'il soit accompagné d'une personne, c'est zéro alcool puis c'est des points d'inaptitude réduits. Les mêmes règles habituellement dans des cas d'échange de permis, qu'on pratique avec les autres administrations, les permis d'apprenti-conducteur ne sont pas visés. On ne vise seulement que les permis probatoires et des permis de conduire, donc des permis qui donnent plein droit à conduire puis ne pas être accompagné d'une personne.

Donc, on pourrait dire qu'on ne renouvelle pas un permis d'apprenti-conducteur de quelqu'un qui est à l'extérieur du pays et qui travaille à l'extérieur parce que sa situation n'est pas conforme. On pourrait y aller par catégories comme ça, puis dire: Un permis restreint, on ne le renouvelle pas. Habituellement, ce n'est pas renouvelé, un permis restreint, non plus, là. Ça a été émis pour une période de trois mois, six mois. Il y a des périodes... dépendant de la période visée.

Le Président (M. Brodeur): Merci. M. le député de Drummond.

M. Jutras: ...les permis. Ça fait un drôle de permis. Où sont-ils, les permis?

Le Président (M. Brodeur): Il y en a qui se sont sauvés avec.

M. Jutras: Pardon?

Le Président (M. Brodeur): Je pensais qu'il y en a qui étaient partis avec des permis.

M. Jutras: Oui, qu'est-ce que j'allais pour dire? Oui, mais ça fait un permis sans photo et sans signature.

M. Colletette (Alain): C'est ça. Comme un permis de conduire papier, la signature est en moins. Y a pas... Je n'ai pas le chiffre...

M. Jutras: Il n'y a pas de photo?

M. Colletette (Alain): ...je n'ai pas le chiffre de nombre de permis qu'on émet comme ça, mais il n'y en a pas beaucoup. Comme je vous dis, c'est des cas exceptionnels où on le fait, et la majorité présentement des cas, c'est soit des raisons humanitaires parce que la personne, pour des raisons médicales, quelqu'un qui est un grand brûlé, il ne veut pas... peut-être pas nécessairement se faire photographier dans les mois qui suivent pour des raisons psychologiques, et il y a les cas où des gens sont à l'extérieur.

Mais, habituellement, les gens qui sont à l'extérieur, ils sont partis pour une période donnée. Quand ils reviennent au pays, ce qu'on leur dit: Venez faire prendre votre photographie au centre de services, et on va vous réémettre un permis immédiatement par la suite, là. Dès que vous revenez au pays, venez régulariser votre situation au regard de votre permis de conduire. Ça leur permet quand même d'avoir une pièce qui dit que leur droit de circuler... ils ont le droit, ils ont un permis qui est entre les mains, parce que le permis qu'ils ont avec leur photo entre les mains, la date d'expiration est échue dessus.

Donc, je ne sais pas, moi, on se fait prendre en 2005 aux États... pas aux États-Unis, mais en Europe en 2005 avec un permis qui est échu en 2003, bien, vous n'avez pas le droit de conduire, ça peut créer des préjudices, notamment des billets d'infraction, des choses comme ça. Donc, c'est pour corriger ces situations-là qu'on le fait aussi.

M. Jutras: Mais le permis qu'on envoie... le permis qu'on envoie à cette personne-là, elle n'a même pas à le signer? Parce que je remarque ici on a deux exemples de permis sur support papier, là: permis d'apprenti-conducteur puis le permis restreint, mais il y a une place pour signer, là, c'est marqué: signature du titulaire. Mais ce permis-là que vous envoyez, la personne qui, par exemple, est en mission en France pour 18 mois, elle ne le signe même pas, ce permis-là.

M. Colletette (Alain): Non. Tout ce qu'elle a, elle a un permis plastifié sans photo, sans signature. Présentement, on ne conserve pas la photo ni la signature de l'individu quand il se présente dans nos... La photo et la signature ne sont pas conservées dans nos fichiers. On prend la photo, on émet la pièce et, par la suite, la photo est détruite et la signature aussi. Elle n'est pas conservée.

Le Président (M. Brodeur): Si vous me le permettez, compte tenu de l'heure, peut-être serait-il

possible de continuer notre, notre conversation ou nos débats dans une prochaine séance? Et, étant donné qu'il est minuit, donc il serait préférable d'ajourner le débat sine die. Merci.

(Fin de la séance à 23 h 59)