ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION — TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

de la Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mardi 17 février 2004 — Vol. 38 N° 9

Étude détaillée du projet de loi n° 29 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (4)

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 mardi 17 février 2004 — Vol. 38 N° 9

Table des matières

Étude détaillée
Code de la sécurité routière
Règles de circulation routière
Dispositions pénales (suite) 1
Règles particulières concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds
Champ d'application 9
Obligations du conducteur et de l'exploitant d'un véhicule lourd 13
Document déposé 24
Document déposé 28
Pouvoirs et obligations de la société 45
Dispositions pénales 48
Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises
Contrôle sur route et en entreprise 51
Vérification mécanique des véhicules et programme d'entretien préventif 60
Dispositions générales (suite) 60

Intervenants

Mme Louise Harel, présidente

M. Yvon Marcoux
M. Normand Jutras
M. Claude Pinard
M. Tony Tomassi
M. Jean-Pierre Soucy
M. Réjean Lafrenière
M. André Gabias
M. Norbert Morin
M. Luc Thériault

* M. Pierre-Paul Vigneault, ministère des Transports
* M. Pierre Perron, idem
* M. Gervais Corbin, idem
* Mme Johanne St-Cyr, Société de l'assurance automobile du Québec
* M. Claude Bergeron, idem
* M. Louis Côté, idem
* Mme Hélène Bédard, idem
* M. Réjean Gauthier, bureau du Commissaire à la déontologie policière

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 17 février 2004 — Vol. 38 N° 9

Étude détaillée du projet de loi n° 29 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (4)

(Neuf heures trente-cinq minutes)

La Présidente (Mme Harel): ...je demanderais à toutes les personnes présentes dans cette salle de prendre place. Nous allons débuter nos travaux. Alors, j'attends que tout le monde soit assis, là, avant de commencer. C'est une salle conviviale, alors il faut vraiment faire attention pour toutes ces personnes qui nous accompagnent de manière à ce que les travaux puissent se dérouler dans le bon ordre.

Alors, je constate le quorum et je déclare la séance ouverte. Je demande donc aussi aux personnes présentes dans la salle de fermer leur téléphone cellulaire et je rappelle 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. Nous en sommes à notre quatrième séance.

Alors, je vais demander au secrétaire, M. Arsenault, d'annoncer les remplacements.

Le Secrétaire: Alors, M. Dubuc (La Prairie) est remplacé par M. Tomassi (LaFontaine) et M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par M. Jutras (Drummond).

Étude détaillée

Code de la sécurité routière

Règles de circulation routière

Dispositions pénales (suite)

La Présidente (Mme Harel): Alors, nous en sommes donc à l'étude article par article du projet de loi. Et je rappelle que deux articles du projet de loi ont été suspendus, les articles 13 et 31. Et, bon, au moment où nous débutons nos travaux, j'aimerais vérifier si nous poursuivons à l'article 32 du projet de loi. Il y a consentement?

M. Jutras: Oui.

La Présidente (Mme Harel): Tel que prévu, hein? M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, Mme la Présidente, je voudrais d'abord vous souhaiter la bienvenue à titre de présidente de la commission.

La Présidente (Mme Harel): Merci.

M. Marcoux: Il me fait plaisir de vous voir et que vous présidiez cette commission. Nous étions à commencer l'étude de l'article 32, notamment le premier alinéa. On pourrait peut-être revenir, Mme la Présidente, sur l'objectif général de cet article qui est un peu compliqué lorsqu'on examine tous les alinéas.

L'objectif de cet article-là est de responsabiliser davantage l'expéditeur de marchandises lorsque la charge est totale, c'est-à-dire lorsque cet expéditeur-là fournit à l'exploitant la charge totale de son véhicule, donc de le responsabiliser dans le cas où il y a des surcharges. Présentement, à l'article 517.2, on prévoit déjà que toute personne qui a participé à l'organisation du transport peut être passible d'une infraction. Cependant, c'est difficile d'application et plus difficile de pouvoir rendre l'expéditeur responsable, lui également, en plus de l'exploitant, en plus du consignataire. Donc, l'objectif, c'est, avec des écrits, de pouvoir mieux définir les responsabilités des différents intervenants et également d'assurer une preuve qui est plus facile, donc de rendre partie à l'infraction soit l'expéditeur, soit l'exploitant, soit le consignataire.

Et ça fait suite à des discussions qu'il y a eu avec les intervenants de l'industrie. Donc, ce n'est pas nouveau. Il y a eu beaucoup de consultations, et il y a un consensus qui a été obtenu, la réserve étant, comme je le mentionnais à la dernière séance, dans le cas, là, de transport de produits forestiers. Je veux dire, ça, il y a encore des discussions à y avoir. Le principe est acquis, mais il y a encore des discussions à finaliser avec les représentants de cette industrie.

• *(9 h 40)* •

Alors, nous avions commencé avec l'alinéa un et puis nous étions rendus au deuxième alinéa, Mme la Présidente, si ma mémoire est bonne. Et je laisserais peut-être... M. le député de Drummond, si vous avez des questions. Nous avions commencé la discussion sur cet alinéa-là. Et je demanderai aussi, si vous permettez, Mme la Présidente, à M. Pierre Perron, qui est le directeur de la sécurité au ministère, qui m'accompagne ici, qui a travaillé avec les intervenants de l'industrie, de répondre à des questions un peu plus précises, là, dans le cadre de l'application de cet article-là.

La Présidente (Mme Harel): Alors, il y a consentement pour que M. Perron puisse répondre aux questions? Donc, consentement. Alors donc, nous en serions à l'alinéa deux.

M. Jutras: Bien, c'est-à-dire que l'alinéa deux, moi, j'aimerais peut-être... Est-ce qu'il a été adopté, l'alinéa un? Non, hein?

M. Marcoux: Non, je ne pense pas. Il y a eu une discussion, là, mais nous allions alinéa par alinéa.

M. Jutras: Nous avions...

La Présidente (Mme Harel): Je comprends que ce serait une adoption en bloc, n'est-ce pas, puis une discussion alinéa par alinéa.

M. Marcoux: Tout à fait, d'accord.

M. Jutras: Oui, d'accord. Nous avions convenu aussi, Mme la Présidente, la semaine dernière — et je pense bien que le ministre va être d'accord encore aujourd'hui, là — qu'on procède sans trop de formalités, là, pour qu'il y ait un véritable échange, de sorte que votre présidence s'en déroulera...

La Présidente (Mme Harel): Telle en est votre convenance.

M. Jutras: ...se déroulera plus simplement. Bien, moi, j'aimerais peut-être qu'on revienne, là, sur la question, voir comment va se répartir la responsabilité entre l'expéditeur, le consignataire et l'intermédiaire. Je comprends donc que, dans le cas présent, là, on pourrait se retrouver avec les trois personnes qui sont poursuivies, comme ça pourrait être un des trois seulement, tout dépendant des faits et tout dépendant de la preuve qui aurait été recueillie.

M. Marcoux: Me Vigneault, si vous voulez vous identifier peut-être. Et, si vous permettez, on pourrait demander à Me Vigneault de donner des explications.

La Présidente (Mme Harel): Me Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui. De la Direction des affaires juridiques, au ministère des Transports. Ça va être au choix du poursuivant de déterminer parmi les personnes identifiées comme responsables d'informer l'exploitant du poids du chargement, ça va être au poursuivant d'identifier laquelle de ces personnes va être poursuivie à partir des informations qu'ils ont dans chacun des dossiers.

La réglementation actuelle sur les charges comporte déjà une responsabilité partagée entre l'exploitant, le transporteur et le propriétaire... c'est-à-dire l'exploitant, le propriétaire et le locataire du véhicule lourd. Et le poursuivant, habituellement, va poursuivre l'exploitant selon les informations qu'il a dans le dossier. Ce sera le même mécanisme qu'on va appliquer quant à l'identification des personnes qui ont la responsabilité d'informer l'exploitant du poids du chargement. Ces personnes-là vont être identifiées à partir du document d'expédition — on le verra plus loin — mais le document d'expédition est un document qui doit être dans le véhicule lourd et qui doit accompagner la marchandise jusqu'à sa destination en vertu d'un règlement édicté en vertu de la Loi sur les transports.

M. Jutras: Et on avait évoqué aussi la possibilité, la semaine dernière, que... Bon, il y a des informations qui sont fournies par l'expéditeur, il y a des renseignements qui sont fournis par l'expéditeur, mais on avait parlé de la responsabilité de l'exploitant lui-même dans le cas où manifestement, là... ou en tout cas on aurait de bonnes raisons de croire que les informations fournies ne sont pas exactes. À ce moment-là, c'est quel article qui s'applique? Autrement dit, l'exploitant, on lui dit: Ça pèse deux tonnes, puis c'est manifeste que ça pèse quatre tonnes. Puis l'exploitant, lui, il part quand même avec le chargement. Sa responsabilité, on la voit où, lui, à ce moment-là?

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est le paragraphe 1° du deuxième alinéa. À la fin du paragraphe, on dit: «Dans ce cas, l'exploitant ne peut être déclaré coupable de l'infraction visée [...] que si sa connaissance de la surcharge est établie.»

On se trouve à effectuer un renversement du fardeau de la preuve pour la couronne, qui devra à ce moment-là établir la connaissance de la surcharge par l'exploitant.

M. Jutras: Bon, ça va.

La Présidente (Mme Harel): Alors, le député...

M. Pinard: Même s'il y a erreur grossière, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Harel): Bonjour.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il va falloir l'établir, l'erreur grossière.

M. Pinard: Mais vous inversez quand même le fardeau de la preuve.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui, on inverse, parce que, à ce moment-là, il y a eu une information qui a été donnée et on présume que l'information a été donnée de bonne foi de part et d'autre.

M. Jutras: Ça va, là, on peut passer, donc, au... Est-ce que le député de Saint-Maurice a d'autres questions? Alors, on pourrait passer au deuxième alinéa?

Une voix: ...

M. Jutras: Oui, c'est ça.

M. Marcoux: Donc, le deuxième alinéa évidemment prévoit, là, les façons de calculer la masse avec la charge. Et peut-être que je demanderais à M. Perron, Mme la Présidente...

M. Jutras: Voulez-vous le lire, M. le ministre, parce que...

M. Marcoux: Tout à fait. «Lorsque la masse établie à partir des renseignements fournis à l'exploitant par l'une des personnes visées au premier alinéa est inférieure à celle [qui est] calculée en soustrayant la masse nette des véhicules de la masse totale en charge constatée, la personne qui a fourni un renseignement inexact commet une infraction et est passible:

«1° soit de la même peine que celle [qui est] visée au paragraphe 5° de l'article 517.1 — donc, ça, vous avez dans le Code actuel — si la différence entre la masse calculée et la masse précédemment établie est égale ou supérieure à la surcharge; dans ce cas, l'exploitant ne peut être déclaré coupable de l'infraction visée à l'article 513 ou 517.1 que si sa connaissance de la surcharge est établie;

«2° soit d'une peine [qui est] réduite si la différence entre la masse calculée et la masse établie est inférieure à la surcharge; le montant de l'amende qui

peut être imposée à l'exploitant en vertu du paragraphe 5° de l'article 517.1 doit alors être réduit d'un montant équivalent au montant de l'amende imposée en vertu du présent alinéa.»

Évidemment, le troisième alinéa réfère également au deuxième alinéa, donc: «Pour l'application du paragraphe 2° du deuxième alinéa, le montant de l'amende doit être calculé en multipliant le montant de la peine visée au paragraphe 5° de l'article 517.1 par le résultat de l'opération suivante, arrondi au dollar le plus près: la division par la surcharge, du résultat obtenu en soustrayant la masse établie de la masse calculée.» Alors, je pense que...

Des voix: ...

M. Marcoux: Oui. Je pense que certains...

M. Pinard: Ça ressemble à la loi de l'impôt.

M. Marcoux: Il y a des exemples qui permettraient de mieux comprendre, parce que, simplement à la lecture, je conviens avec vous que c'est un peu compliqué.

M. Jutras: Mon collègue de Saint-Maurice dit que ça commence à ressembler à la loi sur l'impôt.

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. Perron.

M. Perron (Pierre): M. le ministre, voulez-vous qu'on explique ce paragraphe-là?

M. Marcoux: Oui. Je pense, c'est préférable de l'avoir par un exemple.

La Présidente (Mme Harel): Non. Alors, ce ne sera pas M. Perron.

M. Marcoux: Oui, ce sera M. Perron.

La Présidente (Mme Harel): Oui.

M. Marcoux: Y aller avec un exemple, peut-être.

M. Perron (Pierre): On va distribuer, peut-être, si vous êtes d'accord... Si la commission est d'accord pour qu'on puisse distribuer un document à tous les membres de la commission pour suivre.

La Présidente (Mme Harel): Merci. Alors, nous allons donc... Y a-t-il consentement?

M. Jutras: Oui.

La Présidente (Mme Harel): Oui. M. Perron.

M. Perron (Pierre): Mme la Présidente, il y a deux documents qui ont été distribués à tous les membres de la commission, un premier qui est un peu comme un processus qui est expliqué... qui explique un peu le cheminement de ce que le texte de loi nous propose. Et également on a un deuxième document qui explique de façon très concrète, un exemple pour lequel je demanderais à M. Corbin, qui est assis à l'autre bout, sur le plan technique, de bien expliquer un peu, là, les trois possibilités.

Parce qu'il y a trois possibilités. La première, c'est que l'exploitant soit totalement responsable de la surcharge. La deuxième, c'est que c'est un partage de la responsabilité entre l'exploitant et l'expéditeur. Et, dans un autre cas, qui est le pire, c'est lorsque l'expéditeur a vraiment déclaré... a fait une fausse déclaration de sa masse, et là, à ce moment-là, c'est lui qui reçoit l'infraction totale. Donc, vous voyez un peu les trois cas possibles. Et c'est un peu le cheminement qui est présenté au premier document. Donc, au point d'origine...

Donc, on est toujours dans un contexte où c'est un expéditeur qui confie une charge entière. C'est important qu'on rappelle ça, que c'est une charge entière qui est confiée à un transporteur. Donc, ce ne sont pas une accumulation de deux ou trois chargements. Là, on aurait de la difficulté à identifier lequel est le plus en faute. Donc, on exclut totalement ces possibilités-là. Donc, on parle de transport de charge entière. Du point d'origine, le transporteur quitte avec, en principe, les documents qui lui sont remis, et il y a des... Plus tard, on verra, s'il n'y a pas de documents qui sont donnés au transporteur, la situation, comment elle se présente.

● *(9 h 50)* ●

Donc, on arrive à un point de contrôle où la masse totale en charge est vérifiée, donc à une... communément appelé une balance par les contrôleurs routiers. Donc, on a deux possibilités. Si la masse totale en charge du véhicule, incluant son chargement — parce que le mot «masse totale en charge» signifie: incluant la charge qui est transportée — est respectée, à ce moment-là, le véhicule est libéré automatiquement, donc il n'y a pas de contrôle supplémentaire. Si la masse totale en charge est excédée, il y a deux possibilités. Si la masse a été déclarée par l'expéditeur, donc on est devant deux situations... Mais avant il y a une masse non déclarée; à ce moment-là, on verra tout à l'heure, là, l'impact que ça a.

Donc, si la masse est déclarée et si nous avons une masse déclarée qui est plus grande que la masse du chargement, à ce moment-là, il y a une infraction qui est émise totalement à l'exploitant. Dans l'autre cas, où on a une masse déclarée qui est plus petite — donc, le signe inversé — plus petite que la masse du chargement, on a deux possibilités pour voir dans quelle proportion on va responsabiliser les gens. Donc, lorsque l'écart est plus grand ou égal à la surcharge, à ce moment-là, l'infraction va à l'expéditeur, alors que, quand l'écart est plus petit que la surcharge, donc il y a un partage de responsabilité entre l'expéditeur et l'exploitant. Donc, ça résume un petit peu la présentation des textes législatifs.

Maintenant, si nous y allons avec un exemple... Je vais demander à M. Corbin de nous présenter les trois cas possibles.

La Présidente (Mme Harel): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Gervais Corbin, chef du Service de normalisation technique au ministère des Transports du Québec. Donc, on a un exemple avec un tracteur semi-remorque à sept essieux. La limite de

masse autorisée en vertu du Règlement sur les normes de charges et dimensions pour cette configuration-là est de 55 000 kg, donc 55 tonnes. La masse qui est constatée... On va prendre un exemple où la masse constatée est de 60 tonnes, donc on a une surcharge de cinq tonnes. La somme des masses à vide de chacun des véhicules formant l'ensemble est de 20 tonnes. Donc, on a une masse du chargement qui est de 40 tonnes, alors que la masse normalement devrait être de 35 tonnes. On a trois cas possibles.

Le premier cas, c'est que l'expéditeur a déclaré une masse à l'exploitant de 42 tonnes, donc qui est quelque peu supérieure à la masse du chargement. Donc, à ce moment-là, l'expéditeur a bien fait son travail, dans le sens qu'il a donné une information qui était correcte, à peu près correcte; qui est un petit peu supérieure, mais il s'est donné une marge de manoeuvre, donc c'est tout à fait correct. Donc, l'infraction, dans ce cas-là, doit aller à l'exploitant parce que c'est lui qui a fait l'erreur. Probablement qu'il a fait un mauvais choix de véhicule, un véhicule pas suffisamment d'essieux, ce qui fait en sorte qu'il se retrouve en surcharge. Donc, pour une surcharge de cinq tonnes, le montant de l'infraction est de 675 $, et c'est normal qu'elle va à l'exploitant.

Ça, je dirais que c'est la situation actuelle qu'on retrouve dans la majorité des cas et où l'exploitant est souvent le premier et le seul à avoir une infraction de surcharge. On a mis en place un mécanisme pour justement dans des situations où l'exploitant reçoit une mauvaise information de l'expéditeur. C'est les cas deux et trois. Bien, à ce moment-là, on pense que ce n'est pas à l'exploitant de subir l'ensemble des responsabilités. On pense qu'il doit y avoir une responsabilité partagée entre l'exploitant et l'expéditeur.

Donc, je passerai au cas trois qui est un peu... Les cas un et trois, c'est un peu les deux cas extrêmes. Dans le cas trois, c'est: la masse déclarée par l'expéditeur est de 34 tonnes. Donc, l'expéditeur a sous-évalué le poids du chargement. Donc, par son erreur, il a trompé le transporteur. Donc, étant donné que la charge entre... la charge réelle de la marchandise et la charge déclarée est plus grand que la surcharge, bien c'est cette erreur-là de l'expéditeur qui fait en sorte que le transporteur se retrouve en surcharge sur le réseau routier. Donc, on pense que, dans ce cas-là, la faute va à l'expéditeur parce qu'il a fait une mauvaise déclaration du poids et que l'exploitant ne devrait pas être pénalisé pour cette infraction-là. Donc, on suggère, en vertu du texte proposé, que l'infraction aille à l'expéditeur entièrement, pour un montant équivalent à ce que l'exploitant aurait eu normalement, 675 $.

Le cas deux, ça se trouve un cas où il y a une partie de la responsabilité qui est due à l'expéditeur par sa mauvaise déclaration, mais il y a une partie de l'autre... une partie du reste de la responsabilité qui est due à l'exploitant par soit un mauvais choix de véhicule ou une faute de sa part. Donc, dans ce cas-là, on a toujours notre surcharge de cinq tonnes, mais l'expéditeur a déclaré 38 tonnes avec la charge réelle 40 tonnes, il s'est trompé de... La charge réelle est de 40 tonnes, il s'est trompé de deux tonnes. Donc, il a deux... je dirais, 2/5 de la faute, et le 3/5 du reste de la faute est dû à l'exploitant. Donc, on partage le montant de l'amende de 675 $ en fonction de ces niveaux de responsabilité là. Donc, 2/5 de 675 $, ça donne 270 $, à l'expéditeur parce qu'il est responsable d'une erreur de deux tonnes sur le cinq tonnes qui est constatée, et le trois tonnes qui reste, bien, est explicable par une erreur de la part de l'exploitant, ce qui donne 3/5 de 675 $, c'est 405 $. Donc, le texte du deuxième et du troisième alinéas présente un petit peu, là, ce partage de responsabilité là.

La Présidente (Mme Harel): Y a-t-il des questions?

M. Jutras: Oui, j'essaie de... je voudrais mieux comprendre, là, la différence entre le cas deux et le cas trois parce que, dans un cas comme dans l'autre, on part d'une fausse déclaration de l'expéditeur et dans un cas... Et pourquoi, à ce moment-là, que, dans un cas, on retient une responsabilité de l'exploitant puis, dans l'autre cas, pas du tout? Parce que, dans un cas comme dans l'autre, là, à l'origine, ce qui vicie le chargement ou la charge, c'est la fausse déclaration, là. C'est comme ça que l'exploitant est mis dans l'erreur, là, lui.

M. Corbin (Gervais): Oui. Dans le cas trois, c'est que la mauvaise déclaration de l'expéditeur explique entièrement la surcharge. On a une erreur de six tonnes, alors que la surcharge est de cinq tonnes. Donc, il n'y a aucune responsabilité de l'exploitant. Dans le cas deux, la différence, c'est que, la déclaration de l'expéditeur, il s'est trompé de deux tonnes. Donc, il y a une partie de la responsabilité, il y a deux... disons, il y a deux tonnes sur cinq tonnes qui est explicable par sa faute, la faute de l'expéditeur, puis le trois tonnes qui reste, bien c'est dû au transporteur. Soit qu'il a pris le risque de circuler avec trois tonnes de surcharge ou encore qu'il a fait un mauvais choix de véhicule. Donc, ça explique, là, la différence entre les deux cas.

M. Jutras: Mais, oui, je comprends, là. Mais ça veut dire que l'exploitant, lui, n'a jamais de responsabilité lui-même, là, de vérifier ça avant de partir. Il prend la déclaration de l'expéditeur puis il part avec ça.

M. Corbin (Gervais): L'expéditeur... Bien, ce qu'on veut mettre en place, c'est: la responsabilité, elle serait à l'expéditeur de fournir le poids du chargement en tant que tel. Disons, pour l'expéditeur, c'est habituellement assez facile de déterminer le poids de la marchandise qu'il a à transporter, d'une part, parce que, dans la majorité des cas, le coût de transport est fonction de la quantité de marchandise transportée puis c'est habituellement le poids qui détermine cette quantité-là. D'autre part, le transporteur, lui, il n'a pas toujours les moyens sur place, lorsqu'il charge son véhicule, d'avoir cette information-là. Donc, il faut qu'il se fie à l'information qui lui est fournie par l'expéditeur.

Donc, étant donné que l'expéditeur est peut-être mieux placé dans bien des situations... Ce n'est pas toujours vrai dans toutes les situations, mais, dans la majorité des situations, l'expéditeur est mieux placé pour déterminer le poids du chargement. L'exploitant, lui, doit s'assurer de connaître le poids de son véhicule ou de ses véhicules, dans le cas d'un ensemble, et il doit s'assurer aussi de connaître la limite légale à laquelle il a

droit de transporter. Donc, connaissant l'information de la masse du chargement de l'expéditeur, il est en mesure de décider si, oui ou non, il peut transporter ça à l'intérieur des limites réglementaires prévues au Règlement sur les normes de charges et dimensions des véhicules ou dans d'autres situations prévues par permis spécial.

● *(10 heures)* ●

M. Jutras: Ça va.

La Présidente (Mme Harel): Alors, on reprend donc le troisième alinéa ou s'il y a encore des questions sur le deuxième alinéa?

M. Jutras: J'aurais peut-être une autre question, oui, Mme la Présidente. Là, finalement on parle d'une seule charge, hein, c'est-à-dire d'un seul envoi, somme toute, d'une seule charge qui vient... d'une seule expédition qui vient d'un seul expéditeur. Mais qu'est-ce qui arrive dans les cas où on a trois expéditeurs, là, avec du stock qui a été ramassé à différents endroits? Est-ce qu'on va voir ça plus loin?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Au prochain alinéa, oui.

M. Jutras: Oui? Ah! Il faudrait que je sois un peu plus patient. Ça va.

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

M. Marcoux: Mme la Présidente, le troisième alinéa. Et nous allons le lire. Donc:

«Pour l'application du présent article, un "chargement est considéré charge entière aux fins de transport" lorsque tous les biens qui le composent sont transportés pour le compte d'un seul expéditeur ou vers un seul lieu de destination ou lorsqu'ils ont été pris en charge à un lieu commun d'expédition ou de consignation. À défaut de document d'expédition, le chargement est toujours ainsi considéré. Lorsque le véhicule hors normes circule en vertu d'un permis spécial de circulation, le présent article ne s'applique que si la limite de masse totale en charge autorisée par le permis est dépassée; dans ce cas, la peine est calculée en appliquant le paragraphe 3° de l'article 513 plutôt que le paragraphe 5° de l'article 517.1.»

M. Jutras: On va nous expliquer ça?

M. Marcoux: Oui. Peut-être, M. Perron, voulez-vous donner les... Si vous permettez, Mme la Présidente, là, pour donner les détails en termes de charge, la question qui a été posée tantôt par le député de Drummond.

La Présidente (Mme Harel): M. Perron.

M. Perron (Pierre): Merci, Mme la Présidente. Donc, à votre question, concernant la... je pense que l'article ici fait vraiment part de la définition de ce que c'est qu'une charge entière et on y précise aussi que les biens qui sont transportés sont vraiment dans deux ou trois situations vraiment très précises.

D'abord, on parle d'un seul expéditeur, d'un seul lieu de destination ou lorsqu'ils sont pris en charge à un lieu commun d'expédition ou de consignation. Donc, si, par exemple, un transporteur doit faire une cueillette de deux ou trois regroupements de marchandises, donc on voit que l'article du tout ne s'applique pas, donc. Parce que, de toute façon, le transporteur, de façon pratique, il aura à bord trois documents d'expédition de trois expéditeurs différents, donc c'est lui dans le fond qui est vraiment, là, à ce moment-là, dans cette situation-là, qui est vraiment responsable parce qu'on n'est pas devant une charge entière provenant d'un même expéditeur.

Et c'est le même principe qui s'applique lorsqu'on est devant un transporteur spécialisé qui transporte une marchandise hors normes pour laquelle il a obtenu un permis spécial de circulation. Par exemple, si on va tout à l'heure dans le même exemple qu'on avait de 60 tonnes, par exemple, si on a une pièce immense qui pèse 70 tonnes ou 80 tonnes et pour laquelle on a obtenu un permis spécial de circulation parce que, après évaluation, on a autorisé qu'elle puisse circuler sur les routes, si l'expéditeur a confié une immense pièce et qu'il a confié cette pièce-là avec une fausse déclaration, donc le même principe s'appliquerait aussi, là, dans le cas d'une surcharge au-delà de ce qui a été autorisé par un permis spécial. Donc, c'est un peu ce que l'article nous précise ici, les deux situations.

M. Jutras: Mais, concrètement parlant, là, si on a trois expéditeurs et il y a une surcharge, ça veut dire que ça procède comment?

M. Perron (Pierre): Donc, à ce moment-là, c'est le transporteur qui est totalement... c'est l'exploitant qui est totalement ou le transporteur qui est totalement responsable, là, de la surcharge qui lui arrive. Donc, c'est à lui à prendre des responsabilités. Quand on arrive, rendu au troisième expéditeur, où, là, on est sur la limite à savoir: Est-ce que je prends l'expédition, ou j'ajoute l'expédition, ou je ne la prends pas? Donc, c'est à lui dans le fond déjà à évaluer les risques qu'il doit prendre, c'est lui qui connaît déjà les deux premières expéditions qu'il a ramassées, donc ça devient sa responsabilité.

M. Jutras: Mais par contre cet exploitant-là, il est toujours dans la même position que celui qui ne prend qu'une charge, là. Comme vous le disiez tantôt, lui, quand il va chercher une charge, le chargement chez son expéditeur, il n'est pas en mesure, là, de vérifier le poids, hein, il prend la charge, puis il se fie à ce qu'on lui dit. Là, finalement il se retrouve trois fois à prendre ce risque-là, hein, parce que, dans un cas comme dans l'autre, généralement, il ne peut pas vérifier le poids. Il prend la charge. Mais là on lui dit: Tu procèdes à tes risques et périls. C'est ça qu'on lui dit, somme toute?

La Présidente (Mme Harel): M. Perron.

M. Perron (Pierre): C'est un peu la responsabilité du transporteur, là, compte tenu du nombre de charges additionnelles, parce que dans le fond c'est à lui à apprécier à chaque fois l'ajout d'expéditions s'il va dépasser la masse totale en charge, c'est un peu, on

revient un petit peu comme au cas numéro un que M. Corbin a présenté tout à l'heure. Donc, c'est à lui à évaluer si l'ajout... comme je l'ai mentionné tout à l'heure: Est-ce que l'ajout vient vraiment faire passer son expédition en bas ou en haut de la masse totale en charge permise?

M. Jutras: Oui, ça, ça peut être évident dans certains cas, mais dans d'autres cas, là, c'est... tu sais, si on parle toujours, là, d'une erreur qu'il y aurait dans la déclaration de l'expéditeur. Est-ce que... Je pose la question, je ne le sais pas si c'est ça. Est-ce que vous voulez décourager... Est-ce que le but de ça, c'est de décourager, par exemple, les triples chargements? Est-ce que c'est ça? Non?

M. Marcoux: Non. D'ailleurs, Mme la Présidente, dans le cas où, si je comprends, il y aurait trois charges mais qu'elles sont consolidées par un courtier ou par un intermédiaire de service en transport, à ce moment-là, ça s'appliquerait comme si l'expéditeur avait... si c'est consolidé par un intermédiaire en transport, à ce moment-là, c'est comme si c'était l'expéditeur. Ça ne s'appliquerait pas uniquement dans le cas où il y a trois, quatre ou deux charges qui ne sont pas consolidées, par exemple, par une personne ou encore par l'expéditeur. Est-ce que c'est possible de l'appliquer dans le cas de trois charges non consolidées? Là, c'est de déterminer quel est l'expéditeur qui en est responsable.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est de savoir qui est responsable de la consolidation. Si on n'est pas en mesure de déterminer qu'un courtier ou un conciliateur est responsable d'une consolidation, on ne pourra pas imputer de responsabilité à autrui.

La Présidente (Mme Harel): C'est M. Vigneault qui parle, là, hein?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Oui.

La Présidente (Mme Harel): Bon, enfin.

M. Vigneault (Pierre-Paul): On ne sera pas en mesure d'imputer une responsabilité à quelqu'un au pénal. Alors, dans un cas où il y a eu consolidation, elle s'est faite soit par le consignataire soit par le courtier, on a un indicateur parce qu'il y a probablement un lieu commun de destination du voyage. Et, dans ce cas-là, le document d'expédition devrait nous apprendre qui est intervenu soit comme consignataire soit comme courtier. Et par la suite, dans une hypothèse comme celle-là, on ne poursuivrait pas l'expéditeur parce qu'il y en a trois. Il n'y a pas d'expéditeur à qui on va associer la mauvaise déclaration. Cette fois-ci, ce serait au courtier, si c'est le courtier qui a procédé à la consolidation, ou au consignataire.

M. Pinard: Ce n'est pas évident de faire la preuve, là. Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

● *(10 h 10)* ●

M. Pinard: Ce n'est vraiment pas évident d'établir le fardeau de la preuve parce que vous pouvez avoir trois courtiers, vous pouvez avoir trois transports différents à trois endroits différents. À ce moment-là, si le premier courtier, au lieu d'avoir un poids, par exemple, de 10 tonnes ou un poids de 12 tonnes, puis le deuxième... Bon, enfin, pour le ministère des Transports, ça devient...

La Présidente (Mme Harel): M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): On est absolument incapable d'imputer une responsabilité pénale lorsque plusieurs personnes...

M. Pinard: Lorsqu'il y a plusieurs...

M. Vigneault (Pierre-Paul): ...ont fait de la consolidation.

M. Pinard: C'est ça, lorsqu'il y a plusieurs cargaisons, plusieurs courtiers, ainsi de suite.

La Présidente (Mme Harel): Vous parlez tous les deux, là. Regardez, si vous parlez tous les deux, le monsieur qui est là va vous confondre.

M. Pinard: C'est vrai, Mme la Présidente. Alors, ma question...

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Non.

La Présidente (Mme Harel): Saint-Maurice.

M. Pinard: Mme la Présidente, la semaine dernière, on a établi, à un moment donné, que, pour l'industrie du transport du bois, il y aurait peut-être un autre système où ce système-là ne s'appliquerait pas. Est-ce qu'on en est rendu à en discuter?

Par exemple, un exploitant qui travaille en forêt, qui travaille dans le Nord — en tout cas, peu importe la région, là — mais qui, lui, fait entrer sa flotte de camions, de tracteurs et de fardiers. Et on prend, là, les arbres, on coupe les branches, puis on prend ça, puis on met ça directement sur le fardier. Il n'y a pas de balance, il n'y a pas personne qui est en mesure de calculer le poids de ces énormes pièces de bois là, de ces arbres, là, qui sont mis sur le fardier. Il peut avoir exactement le même nombre d'arbres avec un poids très différent d'un voyage à l'autre. Alors, est-ce que la loi s'applique? Est-ce que ça va s'appliquer? Et de quelle façon que l'exploitant va être en mesure de se sécuriser?

M. Marcoux: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Oui, M. le ministre.

M. Marcoux: Et il y a des discussions présentement avec les représentants de l'industrie forestière. Le principe serait le même, mais il y aurait des modalités

particulières, Et, M. Perron, vous êtes en contact, je pense, avec l'industrie, et, si vous permettez, peut-être informer, là, où on est rendu dans les discussions avec l'industrie à cet égard-là.

La Présidente (Mme Harel): M. Perron.

M. Perron (Pierre): Mme la Présidente, je demanderais à M. Corbin qui dirige le groupe de travail... Je m'excuse, je refile ma réponse.

La Présidente (Mme Harel): Je pense qu'il est très content, là. Je le sens.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Harel): M. Corbin.

M. Corbin (Gervais): Oui, effectivement. Bon, on a mis en place un groupe de travail composé de représentants de l'industrie. Donc, il y avait des expéditeurs, il y avait des transporteurs, il y avait des intermédiaires. Et puis, au niveau des expéditeurs, je pense que le concept global, ils l'ont accepté en tant que tel. Il y a certaines difficultés d'application. Vous avez mentionné une problématique au niveau du bois non ouvré où les systèmes de pesée ne sont pas toujours disponibles.

Les discussions qu'on a avec l'industrie forestière à ce moment-ci, c'est de dire: Bien, on veut, disons, mettre en place la modification au Code de la sécurité routière par décret. Donc, on va quand même poursuivre les discussions. On va leur laisser le temps de s'ajuster. Il faut laisser le temps aux expéditeurs de s'ajuster, de prévoir des documents qu'ils devront remettre à l'exploitant pour informer du poids de la marchandise.

Dans le cas de la forêt, il y a une problématique qui est particulière, mais il existe des solutions techniques à cette problématique-là. Il existe ce qu'on appelle des systèmes de pesée embarqués sur les véhicules routiers. Donc, les véhicules sont de plus en plus avec des suspensions pneumatiques. Même avec les suspensions mécaniques, c'est possible de connaître le poids sous les essieux, par les nouvelles technologies qui sont disponibles depuis quand même plusieurs années. Et, avec les semi-remorques à suspension pneumatique, donc c'est assez facile d'obtenir la pression à l'intérieur des ballons de la suspension puis qui donnent une bonne approximation de la charge des véhicules.

Il existe aussi des systèmes embarqués sur les chargeuses qui permettent de mesurer de façon précise la quantité de matériel qu'on met à l'intérieur des véhicules. Il y a possibilité de mettre aussi des balances temporaires aux sorties du chemin public. Il y a certaines difficultés, dans le cas où le véhicule est en surcharge, d'enlever la marchandise, donc ça prend une chargeuse. C'est toutes des choses qui sont en discussion avec l'industrie forestière, là. Il n'y a pas d'impossibilité technique en tant que telle, sauf qu'ils ont besoin, là, d'un délai additionnel pour pouvoir se conformer à cette disposition-là. Donc, c'est vraiment la problématique du transport de bois non ouvré en provenance de la forêt, là, qui est leur préoccupation principale.

Pour ce qui est des autres types de marchandises, parce que l'industrie forestière transporte beaucoup de produits finis qui sortent des papetières et des usines de transformation, des scieries, etc., donc, dans ces cas-là, la plupart du temps, je vous dirais qu'il y a des balances qui sont installées, là, à ces entreprises-là puis il y a possibilité facilement pour l'industrie forestière de répondre à cette exigence-là. Mais, pour le bois non ouvré, il y a une problématique, puis on est en discussion avec eux à cet effet.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Donc, pour les écorces... pour les copeaux, excusez, pour les copeaux, la loi va s'appliquer immédiatement. Mais, pour le bois non ouvré, là, à ce moment-là, ce sera appliqué, la loi sera applicable lorsque le gouvernement décidera de lancer son décret. C'est bien ça?

M. Marcoux: Bien, de toute façon, Mme la Présidente, l'article en entier entrerait en vigueur sur décret, donc ce qui va permettre de finaliser des discussions. Alors, ce n'est pas au moment de la sanction de la loi que l'article ici entrerait en vigueur, alors ce serait par décret, ce qui pourrait être plus tard.

M. Pinard: D'accord.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bien, en tout cas, en conclusion, ça peut être, dans certains cas, là, une façon de s'en sortir assez aisée pour un expéditeur. Mais on n'a pas d'autre moyen, hein, c'est ça qu'il faut se dire. Tu sais, parce qu'un expéditeur peut tricher. Mais la façon qu'on aurait de vérifier ça, on pourrait avoir un transporteur qui dit: Bien, moi, ça fait deux, trois fois que je me fais jouer ce tour-là, je pèse chacun des chargements, puis là je vais le trouver, le coupable puis... Hein, ce serait la façon. Je pèse ça, chacun des chargements, isolément, puis là je vais trouver qui me ment. Là, il aurait une bonne défense, je pense, cependant. Est-ce que, s'il trouve... S'il excède de deux tonnes, et il trouve de qui vient le deux tonnes excédentaire, et il prouve ça, à ce moment-là je pense qu'il s'en tirerait, il serait acquitté.

M. Pinard: Il perd le client.

M. Jutras: Il perd le client.

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Marcoux: Allez-y.

La Présidente (Mme Harel): M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est toujours en fonction de l'écart qu'on a découvert sur la surcharge, et son niveau de responsabilité va s'illustrer avec la

surcharge. Et l'intérêt de l'expéditeur aussi, il faut considérer qu'il y a une politique de conformité que les contrôleurs routiers appliquent ou peuvent appliquer aux balances, de sorte qu'ils enlèvent une partie du chargement pour conformer le véhicule à la réglementation et que, là, expéditeur doit récupérer sa charge, là, par la suite. Alors, il n'y a pas un intérêt marqué, là, à tromper l'exploitant pour le faire cheminer, son produit, dans le voyage plutôt que dans deux voyages.

M. Jutras: Oui, mais ça aussi, c'est un autre problème que vous soulevez. Il y a une charge excédentaire de deux tonnes. On enlève deux tonnes à qui? Le dernier?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Ah non, on l'enlève au client.

M. Jutras: Non, je comprends. Oui, mais, s'il y a trois chargements? Ça veut dire que, si c'est toujours toi qui charges en dernier, c'est toi qui sors le premier, alors c'est à toi à aller ramasser tes deux tonnes à la balance. Ce n'est pas drôle, ça, là.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Question très technique. N'est-ce pas là une formule gagnante pour un exploitant que d'avoir constamment au moins deux expéditeurs? Parce que, s'il a deux expéditeurs, il ne peut jamais être reconnu coupable.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Dans ce cas-là, il n'y a pas charge entière imputable à... On n'est pas en présence d'une charge entière. Lorsqu'il n'y a pas de charge entière, là — on va y revenir sur l'article qui n'a pas été adopté — mais la réserve ne s'applique pas, c'est-à-dire l'exploitant est responsable de ses surcharges comme aujourd'hui, là. Il n'y a pas de bénéfice d'imputer une responsabilité à personne d'autre qu'à lui-même. Et l'article qu'on adopte, là, celui-là, ne pourra pas être invoqué lorsque l'exploitant est poursuivi, en vertu de 517, pour une surcharge.

M. Marcoux: L'exploitant ne pourra pas recourir ou encore dire: L'expéditeur est responsable, ou les expéditeurs, dans ces cas-là, sont responsables ou en partie responsables. Donc, ça ne s'appliquerait pas dans ces cas-là. Les...

M. Jutras: ...se disculper...

M. Marcoux: Exactement, l'exploitant ne pourrait pas se disculper en disant: Bien, écoutez, c'est un des trois ou il y en a deux des trois.

M. Jutras: Puis, même s'il le prouvait, là, il dit: Je pèse les trois chargements isolément, séparément, et le fautif, celui qui m'a induit en erreur, c'est monsieur X, il avait deux tonnes de plus. Même s'il prouvait ça... Sur quoi, vous vous basez? Sur quel article, vous vous basez pour dire ça?

● *(10 h 20)* ●

M. Pinard: 513.

M. Vigneault (Pierre-Paul): C'est l'article 517.1.

La Présidente (Mme Harel): Me Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): L'article 517.1 du code actuel rend le propriétaire, le locataire ou l'exploitant du véhicule lourd responsable de l'infraction.

(Consultation)

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: 517.2 s'applique lorsqu'on a une charge unique, c'est-à-dire qu'on a un seul expéditeur. C'est ça? 517.1 s'applique lorsqu'il y en a deux ou trois, ou quatre, ou cinq. C'est ça?

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il s'applique aussi lorsqu'il y a une charge unique mais avec une réserve. On va adopter une modification à 517.1 qui va dire «sous réserve [de l'application] du deuxième alinéa de 517.2», c'est-à-dire le cas où il y a un partage de responsabilité au niveau des amendes.

M. Marcoux: Et nous n'avons pas adopté le 31. Nous l'avions mis en suspens, vous vous rappellerez, pour examiner le 517.2, Mme la Présidente, la semaine dernière.

M. Pinard: Ah! O.K. D'accord. Bon. O.K.

La Présidente (Mme Harel): Ça va, M. le député de Drummond?

M. Jutras: Oui, ça va.

La Présidente (Mme Harel): Monsieur... Alors, nous poursuivons à l'alinéa quatre ou on va... On revient à l'alinéa trois ou on poursuit à l'alinéa quatre?

M. Jutras: On poursuit à l'alinéa quatre, là.

La Présidente (Mme Harel): Quatre. D'accord. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, merci. Alors, Mme la Présidente, l'alinéa quatre, le texte est le suivant:

«Les renseignements [qui sont] contenus dans chacune des pièces qui peuvent servir à constituer le document d'expédition prescrit par le Règlement sur les exigences applicables aux documents d'expédition et aux contrats de location et de services, édicté par le décret n° 61-2001 (*Gazette officielle* 2001, 1245) suffisent, en l'absence de toute preuve contraire, à identifier l'expéditeur, le consignataire, l'intermédiaire en services de transport et toute personne ayant confié le chargement à l'exploitant ainsi qu'à déterminer les lieux d'expédition, de consignation et de destination du chargement. Les renseignements contenus au certificat d'immatriculation d'un véhicule suffisent, en l'absence de toute preuve contraire, à établir la masse nette d'un véhicule.»

Donc, les renseignements qui sont contenus dans chacune des pièces font preuve, à moins qu'il y ait une preuve au contraire qui puisse être établie.

M. Jutras: Ça va.

M. Marcoux: Est-ce que ça va? L'alinéa cinq, qui est relié au quatrième:

«Des copies de ces pièces qui peuvent servir à constituer le document d'expédition, y compris les imprimés des fichiers informatiques qui les contiennent, sont admissibles en preuve des renseignements qui y sont contenus, lors d'une poursuite pénale intentée en vertu du présent article, si elles sont datées et signées par les inspecteurs ou les agents de la paix qui les ont reproduites. Pour être admissible en preuve pour l'application du deuxième alinéa, l'écrit contenant les renseignements permettant d'établir la masse du chargement doit avoir été communiqué à l'agent de la paix lorsque le véhicule a été soumis à la pesée.»

Donc, il faut que l'exploitant ait ces documents avec lui. Je pense que, ça, c'est ce que ça indique, et ce qui est très, très important.

M. Jutras: Ça va.

M. Marcoux: Donc, est-ce que, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Harel): Nous en sommes à l'alinéa cinq.

M. Marcoux: Pardon?

La Présidente (Mme Harel): Oui, excusez-moi.

M. Jutras: On vient de le faire.

La Présidente (Mme Harel): Oui.

M. Marcoux: On vient de le faire.

La Présidente (Mme Harel): Donc, nous serons donc en mesure de...

M. Jutras: De l'adopter.

La Présidente (Mme Harel): C'est ça, d'adopter, de disposer de l'article 32.

M. Jutras: Alors, adopté.

M. Marcoux: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Nous poursuivons à 33 ou nous revenons à...

M. Marcoux: Bien, avec votre permission, Mme la Présidente, nous pourrions peut-être revenir à l'article 31 qui était relié à l'article 32. L'article 31 modifie l'article 517.1 du code pour insérer au début du premier alinéa de l'article 517.1... Et 517.1 prévoit:

«Le propriétaire d'un véhicule hors normes, son locataire et, le cas échéant, le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule lourd qui contrevient à l'article 463 — et 463 concerne le permis spécial — commet une infraction et est passible d'une amende.»

Ce qui est proposé, c'est qu'au début de cet alinéa-là on inscrive «Sous réserve des dispositions du deuxième alinéa de l'article 517.2,», et ce que nous avons vu tout à l'heure, là, qui établit le calcul des charges et les exemples que nous avons donnés, là, en termes de responsabilité de l'exploitant, responsabilité partagée de l'exploitant et de l'expéditeur, ou responsabilité unique de l'expéditeur parce qu'à ce moment-là le montant de l'amende est partagé.

M. Jutras: Parce que, en fait, à 517.1, là, on parle du propriétaire, son locataire et le propriétaire ou l'exploitant d'un véhicule lourd, puis là, quand on dit ça, là, «Sous réserve des dispositions du deuxième alinéa...», c'est qu'on veut prévoir les faux renseignements fournis à l'exploitant. Ça va.

La Présidente (Mme Harel): Alors, est-ce que 31 est adopté?

M. Pinard: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Est-ce que nous revenons sur l'article 13 qui a été suspendu ou si nous poursuivons à 33?

M. Jutras: Comme vous voulez.

M. Marcoux: On peut poursuivre, puis revenir...

M. Pinard: À la fin.

M. Marcoux: ...à la fin. Pas de problème.

Règles particulières concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds

Champ d'application

La Présidente (Mme Harel): Donc, nous abordons l'étude de l'article 33. M. le ministre.

M. Marcoux: Oui. Merci, Mme la Présidente. Et je vais demander, si vous permettez, à des officiers de la Société d'assurance automobile du Québec de m'accompagner à la table parce que maintenant ça touche principalement la Société d'assurance automobile du Québec. Le Code de la sécurité routière chevauche le ministère et la Société d'assurance automobile du Québec.

Donc, l'article 33, qui est relié d'ailleurs à un certain nombre d'autres articles dans le projet de loi. On pourra les voir là, mais notamment les articles 34, 35, 36, 37, 40, 42, 43, 44, 45 sont reliés à cette disposition qui touche des normes de travail et de repos pour les conducteurs de véhicules lourds.

Actuellement... En septembre 2002, il y a eu une recommandation du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, ce qu'on appelle le CCATM, tous les ministres des Transports au Canada ont adopté une nouvelle norme canadienne sur les heures de service des

conducteurs de véhicules lourds qui dans le fond se base sur des recherches qui ont été faites. Il y a d'ailleurs un règlement du gouvernement fédéral qui a été prépublié — je ne sais pas si nous l'avons ici, là, dans nos... — et on vise à donner davantage d'heures de repos continu aux conducteurs de véhicules lourds. Donc, avec ces nouvelles normes, un conducteur de véhicule lourd aurait droit à huit heures de repos en continu et aurait droit à 10 heures de repos par 24 heures. Présentement, là, le repos n'est pas autant que ça parce qu'il peut y avoir, sur 24 heures, là, moins d'heures de repos. Donc, huit heures de repos en continu et 10 heures de repos, ça veut dire pas nécessairement en continu, sur 24 heures.

● *(10 h 30)* ●

Toutes les administrations des provinces se sont entendues pour harmoniser leur législation et leur réglementation à cette norme-là. La date anticipée d'entrée en vigueur est le 1er septembre 2004. Au Québec, l'essentiel de cette norme va se retrouver dans un projet de règlement, mais nous devons modifier le Code de la sécurité routière pour prévoir les pouvoirs habilitants nécessaires à l'adoption de la nouvelle réglementation et énoncer également des responsabilités pour les intervenants dans la chaîne de distribution, soit le conducteur, l'exploitant, le propriétaire. Donc, chacun aura des responsabilités bien précises dans l'application de ces nouvelles normes et, par exemple, l'interdiction de conduire ou de permettre de conduire, notamment lorsque la faculté du conducteur est affaiblie au point qu'il est dangereux qu'il conduise.

Alors, nous pouvons peut-être... Nous allons procéder, mais essentiellement cette série d'articles vise à mettre en oeuvre par règlement des nouvelles normes; deuxièmement, dans le code, à définir les responsabilités de chacun des intervenants dans la chaîne de distribution. L'article 33...

M. Jutras: Vous permettez?

M. Marcoux: Oui.

M. Jutras: Juste pour qu'on sache, là, où on s'en va. On va parler des heures, et ça, c'est quel article spécifiquement? C'est 35, de ce que j'en comprends. Et par contre, pour la question de l'alcool, ça va être 34.

M. Marcoux: Mme la Présidente, pour ce qui est des heures, la prescription des heures, ça va être dans le règlement. O.K.?

M. Jutras: Oui, mais, quand même, je comprends que, à 35, on en parle, là. Le détail des heures, ça va être dans le règlement, mais l'infraction, il faut qu'elle soit quelque part dans la loi. Donc, ce serait 35, là, de ce que j'en comprends.

M. Marcoux: Bien, il y a pour le conducteur, il y aussi pour l'exploitant un autre article, si ma mémoire...

M. Jutras: On va parler de deux choses, on va parler de l'alcool et on va parler des heures.

Mme St-Cyr (Johanne): Vous permettez?

M. Marcoux: Oui, oui...

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, avec votre permission, Johanne St-Cyr, Société de l'assurance auto du Québec. Effectivement, dans le fond, toutes les dispositions prochaines ont trait au Règlement sur les heures de conduite. Alors, vous avez parfaitement raison, certaines dispositions, là, qui sont introduites ont trait à la capacité de conduite affaiblie. Par ailleurs, d'autres dispositions ont trait aux obligations liées à la complétion de fiches journalières, à la conservation de ces fiches-là, au fait que, dans le cas d'irrespect, il y a certaines conséquences qui sont prévues. Mais tout cela a trait au règlement, à la mise en oeuvre de la norme canadienne sur les heures de conduite.

M. Jutras: Alors, bien là on se promène un peu d'un article à l'autre, mais c'est juste pour qu'on regarde un peu ce qu'il en est puis... Alors, quand on parle, à 34, de la capacité de conduire qui est affaiblie au point qu'il est dangereux qu'il conduise, je comprends qu'on fait donc référence à une fatigue excessive.

M. Marcoux: Bien, ça peut être une fatigue excessive, ça peut être pour d'autres raisons également, peut-être l'alcool ou d'autres raisons. Mais ça couvre, là... Il n'y a pas une raison en particulier, Mme la Présidente, d'identifiée relativement à la capacité de conduire affaiblie. Alors, une fatigue extrême, c'en est un exemple, un élément, ça, un facteur.

M. Jutras: Parce qu'on avait adopté, il y a deux ans ou trois ans, là, le projet de loi n° 38 où on parlait de tolérance zéro pour les conducteurs de camion puis les chauffeurs de taxi, et tout ça. Ça, on l'avait adopté, mais je pense que ce n'est jamais rentré en vigueur, hein, ça n'a jamais été mis en vigueur, hein? C'était le projet de loi n° 38, là. Vous étiez là, vous vous en souvenez, oui? Oui?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, effectivement...

La Présidente (Mme Harel): Alors, madame...

Mme St-Cyr (Johanne): Excusez-moi, Mme la Présidente. Johanne St-Cyr.

La Présidente (Mme Harel): Non, c'est le ministre. C'est ça, c'est...

Mme St-Cyr (Johanne): Johanne St-Cyr.

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, Mme la Présidente. Alors, effectivement, cet article-là faisait partie du projet de loi n° 38 qui a été adopté, mais cet article-là, son entrée en vigueur n'a pas encore été décrétée. Ce que nous cherchions à faire, c'est une harmonisation à l'échelle canadienne de cette obligation-là de zéro alcool pour les conducteurs professionnels, les conducteurs de véhicules lourds.

M. Jutras: Et on n'a pas réussi à faire cette harmonisation-là?

Mme St-Cyr (Johanne): Je ne dirais pas qu'on n'a pas réussi à la faire, M. le député... Mme la Présidente, mais c'est plutôt dans le fond que, en matière d'alcool, au Canada, il y a beaucoup d'actions qui ont été réalisées au cours des dernières années et pour lesquelles il y a harmonisation ou on tend vers l'harmonisation, et ce sujet-là est à l'ordre du jour de la rencontre de mai.

M. Jutras: Alors, est-ce que ça veut dire que... Cet article-là du projet de loi n° 38 qui parlait de tolérance zéro, est-ce que je dois comprendre, de ce que vous me dites, qu'il pourrait éventuellement entrer en vigueur?

M. Marcoux: Oui, c'est le cas, M. le député de Drummond... Mme la Présidente.

M. Jutras: Parce que, moi, dans l'édition que j'ai de mon Code de sécurité routière, on parle de 202.2, 4°, puis c'est marqué «paragraphe abrogé». Mais en fait ça n'a jamais été abrogé, c'est... Il est dans la loi, l'article, il est dans le projet de loi n° 38, il a été adopté, mais il n'a jamais été mis en vigueur.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, Johanne St-Cyr. C'est ma compréhension des choses, là. S'il a été abrogé, c'est vraiment en dehors de ma connaissance.

(Consultation)

M. Jutras: Même, on me dit que, sur la version Internet récente, c'est inscrit aussi «paragraphe abrogé».

Mme St-Cyr (Johanne): Mais, semble-t-il, Mme la Présidente, que ce n'est pas tout à fait le bon article, là. Je suis en train de trouver le bon.

(Consultation)

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, Johanne St-Cyr. Cette disposition-là se retrouverait dans 202.2.1.

M. Marcoux: Où on indique «non en vigueur».

M. Jutras: 202.2.1.? Bien là ça empire, je n'ai même pas ça, là. Puis je vois qu'on a la même édition.

M. Marcoux: Il y a 202.2.1.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente. Est-ce que vous avez un tiré à part, M. le député? Si tel est le cas, on me signale que ce serait normal que la disposition ne soit pas dedans, puisqu'elle n'est pas en vigueur.

M. Jutras: Mais, quand on réfère, là, au projet de loi n° 38, là, on dit que c'est l'article 202.2 qui est modifié et par l'addition, après le paragraphe 3° du premier alinéa, du paragraphe suivant, et puis là c'est:

«4° le conducteur d'un véhicule lourd, d'un véhicule d'urgence ou d'un taxi.»

Et puis là, dans l'édition que j'ai, c'est marqué «paragraphe abrogé». Moi, c'est peut-être juste une erreur, là, dans ceux qui ont fait cette édition-là. C'est parce que là où ça a de l'importance, c'est que, si le paragraphe est abrogé, il faudrait le réadopter si on veut qu'il soit en vigueur éventuellement.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, c'est qu'il y a eu également...

La Présidente (Mme Harel): ...

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, Johanne St-Cyr. Il y a eu également le projet de loi n° 67 qui avait suivi le projet de loi n° 38. Et, dans le cadre du projet de loi n° 67, je ne sais pas pourquoi, là, il y avait peut-être quelque chose à corriger, mais c'est là qu'il y avait eu un déplacement, là.

M. Marcoux: ...vous identifier, M. Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Me Claude Bergeron.

La Présidente (Mme Harel): Oui, Me Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Société de l'assurance automobile du Québec. Alors, les conducteurs professionnels étaient visés par le paragraphe 4° de l'article 202.2. Ce paragraphe 4° a été abrogé, et c'est l'article 202.2.1 qui dorénavant a pour objet de les viser, sauf que cet article-là n'est pas en vigueur. Là, vous ne l'avez pas, celui-là, mais c'est...

M. Jutras: Mais est-ce qu'à ce moment-là... Donc, là, c'est exact, ici, que ce 4° là, l'élément 4°, ici, a été abrogé à un moment donné.

M. Bergeron (Claude): C'était voulu, oui, parce qu'il y avait d'autres personnes que les conducteurs professionnels... Bien, c'est qu'on en a reformulé le texte.

M. Jutras: Et 202.2.1 qui a été adopté dans le projet de loi, vous me dites, n° 67, alors il a été adopté, mais il n'est pas en vigueur?

M. Bergeron (Claude): Oui. C'est le chapitre 29 des lois de 2002, article 18.

M. Jutras: Qui dit quoi, là? Est-ce qu'on a repris ce 4° là ou... Est-ce que c'est encore la tolérance zéro?

M. Pinard: Pouvez-vous nous le lire?

M. Bergeron (Claude): Il est assez long, là, mais...

M. Jutras: Il est long? Mais est-ce que le principe de tolérance zéro pour les conducteurs de camion puis les conducteurs de taxi a été reconduit? Puis c'est ça surtout que je veux savoir, là.

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

● *(10 h 40)* ●

M. Marcoux: On dit... En fait, 202.2.1 prévoit qu'«il est interdit à toute autre personne que celle [qui est] visée à [...] 202.2 de conduire ou d'avoir la garde ou le contrôle d'une véhicule lourd, d'un véhicule d'urgence ou d'un taxi s'il y a quelque présence d'alcool dans son organisme.

«Cette interdiction ne s'applique pas en ce qui concerne:

«1° un véhicule d'urgence banalisé;

«2° un ensemble de véhicules routiers d'une masse nette de plus de 3 000 kg[...];

«3° une autocaravane;

«4° un véhicule lourd d'une masse nette de 3 000 kg ou moins[...].

«Elle ne s'applique pas non plus, en ce qui concerne les véhicules d'urgence, à celles qui sont appelées à intervenir alors qu'elles ne sont pas en service, ni aux pompiers volontaires.»

M. Bergeron (Claude): Alors, comme...

La Présidente (Mme Harel): Me Bergeron. Vous n'avez pas besoin de parler dans le micro.

M. Bergeron (Claude): Non? O.K. Alors, comme vous voyez, c'est essentiellement, là, en plus détaillé, avec plus de détails, ce qu'on retrouvait au paragraphe 4° de 202.2.

M. Jutras: 202.2, c'est, somme toute, là, tolérance zéro, là, pour les jeunes qui viennent d'avoir leur permis.

M. Bergeron (Claude): Exactement, oui.

M. Marcoux: À 202.2, oui.

M. Jutras: O.K. Et puis là, à 202.2.1, on dit: «Il est interdit à toute autre personne que celle visée à l'article 202.2 de conduire ou d'avoir la garde ou le contrôle d'un véhicule lourd...» O.K. Alors donc, la tolérance zéro est là.

M. Bergeron (Claude): Vous avez raison.

M. Jutras: Alors, c'était ça que je voulais m'assurer, qu'on continuait dans ce sens-là. Bon. Alors, et il y avait la question d'harmonisation avec les autres provinces. Et est-ce que je dois comprendre que ça suit son cours en même temps que les heures de conduite?

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, alors, comme je le mentionnais, nous avons une rencontre en mai à l'échelle canadienne, et c'est un des sujets à l'ordre du jour du sous-groupe de travail, là, qui examine ces questions-là. Alors, le règlement sur la norme canadienne, quant à elle, sur les heures de conduite et de travail procède indépendamment de cet autre dossier, je devrais dire.

M. Jutras: Mais les deux cheminent?

Mme St-Cyr (Johanne): Les deux cheminent.

M. Marcoux: Et le premier sur les normes ou enfin le nombre d'heures est plus avancé que l'autre parce qu'il y a déjà un règlement de prépublié. Et les provinces se sont entendues, Mme la Présidente, pour que ça puisse idéalement entrer en vigueur, ces nouvelles normes sur les heures de conduite, au 1er septembre 2004.

M. Jutras: Et puis, pour ce qui est de la tolérance zéro, c'est quoi, l'horizon d'entrée en vigueur?

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, Johanne St-Cyr. C'est difficile de se commettre pour une date, dépendamment de la réceptivité, là, des autres administrations. Naturellement que M. le ministre, en tout temps, aura la possibilité de resoumettre le dossier, s'il le juge à propos, là, en dépit du fait qu'il n'y a pas harmonisation totale avec le reste du Canada.

M. Jutras: Mais est-ce que je dois comprendre, à ce moment-là, que, dans les autres provinces, sur cette question de la tolérance zéro pour les conducteurs de camion, là, je ne dirais pas que c'est dans les limbes, mais en tout cas il n'y a pas... il est loin d'y avoir le même empressement qu'au Québec?

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, Johanne St-Cyr. Alors, je ne pense pas qu'on pourrait dire ni cela, ni cette chose, ni son contraire, puisque vraiment ce sujet-là va être examiné à la rencontre du printemps. Je pense que c'est postérieurement à cette rencontre qu'on pourra davantage dire où chacun se situe.

M. Jutras: Bon. Ça va. Mais je pense, moi, en tout cas, qu'il y a beaucoup de conducteurs de camions qui pensent que c'est déjà en vigueur, ça.

Mme St-Cyr (Johanne): Tant mieux...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: Mais oui, c'est une bonne chose. C'est une bonne chose. Mais par contre, étant donné qu'il y a beaucoup, beaucoup de gens qui suivent les présents débats, là, ça va se savoir. O.K.

M. Pinard: Les pompiers volontaires peuvent conduire...

M. Jutras: Je pense qu'il y a une exception pour les pompiers volontaires, hein?

M. Marcoux: Oui, à 502.2.1, oui, une exception.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Un pompier volontaire qui pourrait avoir des traces d'alcool dans son organisme peut quand même conduire actuellement un véhicule, un camion de pompiers, selon l'article parce que l'article n'est pas en vigueur?

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, Johanne St-Cyr. Il n'en demeure pas moins que ces gens sont en tout temps soumis aux exigences du Code criminel, là, hein? Ils doivent...

M. Pinard: Oui, oui, mais 0,07, il est correct?

Mme St-Cyr (Johanne): Bien, non, pas nécessairement. Il faut se souvenir qu'au Code criminel il y a deux dispositions. Il y en a une qui parle de la capacité de conduite affaiblie, et ça, je peux avoir ma capacité de conduite affaiblie à 0,03 si je suis à moitié morte, je n'ai pas mangé puis je cale une bière, dans mon cas, là, avec mon poids. Et il y a aussi l'autre article qui a trait au 0,08.

M. Pinard: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Oui, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Est-ce que ça s'applique également à un conducteur, par exemple, d'une ambulance?

Mme St-Cyr (Johanne): En ce moment, les dispositions qui s'appliquent sont les mêmes pour tout le monde, là, ce sont celles du Code criminel, à l'exception des jeunes, naturellement, qui sont assujettis au zéro alcool en vertu du Code de la sécurité routière.

M. Pinard: Donc, il ne sont pas assujettis à l'obligation de tolérance zéro.

Mme St-Cyr (Johanne): En ce moment, les seules dispositions qui s'appliquent, Mme la Présidente, sont celles du Code criminel.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mais en fait aussi le conducteur de camion... La raison pour laquelle on n'a pas adopté... on n'a pas mis en vigueur ces dispositions-là, c'est uniquement cette raison-là, la question de l'harmonisation avec les autres provinces. Le conducteur de camion qui arrive de l'Ontario puis qui, lui, aurait pris une couple de bières à son dîner, bien là il pourrait se retrouver en infraction ici, alors qu'il ne l'aurait pas été en Ontario. C'est ça?

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

M. Marcoux: Bien, Mme la Présidente, je n'ai pas d'autre commentaire. Je pense que c'est un très bon point qui permet de clarifier la situation de cet article-là.

M. Jutras: Mais la réponse est oui, hein? C'est ça?

M. Marcoux: ...

M. Jutras: Bien, à ce que je viens de dire, là.

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Effectivement, Mme la Présidente. Dans le fond, sur le territoire du Québec, ce sont les lois du Québec qui s'appliquent. Alors, éventuellement, quelqu'un qui serait ici pourrait être déclaré en infraction en regard d'une disposition qui n'aurait pas cours dans sa propre administration.

M. Jutras: O.K.

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'article 33 est-il adopté?

M. Jutras: Bon, attendez un instant, Mme la Présidente, là.

La Présidente (Mme Harel): Oh!

M. Jutras: On va y retourner, là, à l'article 33.

M. Marcoux: Ce que 33 vise à faire, Mme la Présidente, il modifie 519.1. Ça, c'est au début du titre VIII.1 du Code de la sécurité routière. C'est de permettre l'assujettissement des expéditeurs et des consignataires à certaines dispositions relatives, là, aux heures de service des conducteurs de véhicules lourds. Alors, c'est pour ça qu'on ajoute à 519.1, qui prévoit: «Le présent titre s'applique aux véhicules lourds et aux personnes suivantes.»

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

«2° le conducteur, la personne qui fournit les services d'un conducteur d'un tel véhicule et, dans les cas mentionnés — on verra plus loin — à l'expéditeur et au consignataire.»

Alors, c'est d'extensionner, là, l'application, comme je disais tantôt, à tous les intervenants de la chaîne de distribution.

M. Jutras: Adopté.

Obligations du conducteur et de l'exploitant d'un véhicule lourd

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Alors, nous en sommes à l'étude de l'article 34. Il y a donc un amendement qui a déjà, je pense, été distribué. Alors, l'amendement est recevable. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, Mme la Présidente, donc l'article 34 propose d'ajouter un article 519.8.1. Et l'objet de cet article est d'établir à l'égard du conducteur d'un véhicule lourd une interdiction de conduire si sa capacité de le faire est affaiblie dangereusement, si le fait de conduire risque de compromettre la sécurité ou la santé de quelqu'un, s'il est sous le coup d'un ordre de cesser d'exercer ses fonctions ou s'il contrevient aux dispositions sur les heures de conduite, de repos et de travail.

Alors, il y a plusieurs facteurs qui peuvent influencer la capacité de conduire. On peut parler d'alcool, de drogue, de fatigue excessive, de médicaments. Et puis, dans certains cas, cette capacité, Mme la Présidente, peut même être réduite au point où il est dangereux qu'une personne conduise.

M. Jutras: Mais là... Je suis le député de Drummond. Je peux y aller?

La Présidente (Mme Harel): Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bon. O.K. Je comprends que, là, vous voulez... On discute de tout l'article avec l'amendement, là, M. le ministre? Oui?

M. Marcoux: Oui.

● *(10 h 50)* ●

M. Jutras: Bon. Mais là vous voulez, dans un règlement, déterminer les circonstances d'application du deuxième alinéa?

M. Marcoux: Oui.

M. Jutras: Parce que, là, on dit:

«Il est interdit au conducteur de conduire dans les cas suivants: 2° 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.»

Mais là pourquoi on veut... Là, on va préciser une infraction dans un règlement. Moi, j'ai un peu de misère avec ça, là. Pourquoi on veut procéder comme ça, ici?

M. Marcoux: Mme la Présidente, il y a peut-être certains éléments qui compromettraient ou risqueraient de compromettre la sécurité et qu'on peut identifier dans un règlement ou l'autre. Un exemple serait celui des conditions climatiques. S'il fait mauvais, si la visibilité est presque nulle, si les conditions sont très, très enneigées, bien c'est peut-être, ça, une condition, là, qui est en mesure... qui est susceptible de compromettre la sécurité des autres personnes. Et je voudrais peut-être informer, Mme la Présidente, ajouter que...

M. Jutras: Est-ce que vous êtes...

M. Marcoux: On m'informe que c'est à la demande de l'industrie même, ça, qu'on voudrait le préciser. Donc, c'est un souhait qui a été exprimé par l'industrie. Si vous permettez, si vous voulez, Mme St-Cyr, apporter quelques précisions là-dessus, parce qu'il y a eu des discussions avec l'industrie sur ce sujet-là, Mme la Présidente.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Johanne St-Cyr. Alors, dans la norme canadienne, ce que l'on retrouve, c'est le libellé de l'article qui est dans la loi. Par ailleurs, l'industrie, notamment l'Association du camionnage, nous a interpellés... Parce qu'on verra... vous verrez, dans un article plus loin, qu'on responsabilise les exploitants, les expéditeurs et les consignataires en regard de ces mêmes éléments là pour venir dire plus loin: Vous ne devez pas autoriser un conducteur à conduire dans de tels cas et vous ne devez pas lui demander de conduire dans un tel cas.

Alors donc, par rapport à l'élément 2° qui est «le fait de conduire compromet [...] la santé ou sécurité du public», ils ont souhaité qu'on en précise les circonstances. Et il nous apparaissait opportun de le faire, là, dans le cas du règlement qui sera l'objet d'une prépublication et qui pourra recevoir, là... et sur lesquels on pourrait discuter aussi avec nos homologues, là, à l'échelle canadienne.

M. Jutras: Oui, mais ça va ressembler à quoi, ça, là? Est-ce que ça veut dire... Là, on va préciser une infraction à partir d'un règlement, les éléments d'une infraction à partir d'un règlement. C'est déjà, là... je trouve ça un peu particulier. Mais vous allez... Est-ce que ça veut dire que vous vous enlignez pour dire: Bon, bien, s'il est tombé plus que tant de centimètres de neige, ça va être une des circonstances qui va faire que le fait de conduire risque de compromettre la sécurité? Vers quoi vous vous enlignez, là? J'essaie de...

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, ce ne pourrait pas être aussi précis qu'il est tombé 2 cm de neige, parce que peut-être que, dans un coin du Québec, 2 cm de neige, il n'y a aucun problème, puis peut-être que par ailleurs, dans certains autres cas, ça pourrait l'être. Dans le fond, j'essayais... tous les exemples sont boiteux, mais c'est de préciser dans le règlement effectivement: Est-ce qu'il est question de l'état mécanique du véhicule? Est-ce qu'on réfère aux conditions climatiques? Qu'est-ce qui pourrait constituer une circonstance qui amène un danger pour la santé et sécurité du public? De quoi parle-t-on ici? Ils voulaient qu'on le balise un peu pour ne pas que ça puisse être compris tous azimuts.

M. Jutras: Est-ce qu'il y a des administrations qui ont adopté ce genre de règlement là?

Mme St-Cyr (Johanne): En ce moment, le gouvernement fédéral a prépublié son projet de règlement en février dernier. Et, comme je le mentionnais, la disposition est plutôt celle qu'on retrouvait à l'origine, sans spécification, là, précisée.

M. Jutras: Est-ce que vous l'avez ici, ce projet de règlement là?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui.

M. Jutras: Est-ce qu'on peut en avoir une copie? J'aimerais ça examiner ça parce que je trouve ça...

Mme St-Cyr (Johanne): Excusez, on va faire le repérage, là, du... Est-ce que vous voulez l'ensemble du projet de règlement ou l'article...

M. Jutras: Pourquoi vous dites ça, l'ensemble? Il est volumineux, quoi?

Mme St-Cyr (Johanne): Bien, c'est parce qu'il y a plusieurs pages.

M. Jutras: Bien, moi, je veux, là, l'exemple de règlement qu'on aurait adopté, qui détermine des circonstances dans lesquelles le fait de conduire compromet ou risque de compromettre la sécurité ou la santé du public.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, ce que je viens de mentionner, c'est que le projet du règlement du fédéral, lui, ne précise pas les circonstances; ce que nous ferons dans le règlement. Il s'en tient plutôt au texte qui était le texte originellement soumis. C'est à la suite d'échanges avec l'Association du camionnage notamment que nous suggérons dans un règlement de venir en baliser les contours. Et nous discuterons avec nos homonymes des autres administrations, parce que, dans le fond, nous autres, on les précède un petit peu, là.

Puis, par rapport au projet de règlement du gouvernement fédéral, à ma connaissance, il n'y avait pas eu de commentaires formels de l'industrie, mais certaines administrations avaient souligné le fait que les dispositions initiales leur apparaissaient un peu larges, là; d'où l'intérêt éventuellement de venir spécifier les contours au projet de règlement.

M. Jutras: Bien, moi, je dois vous dire, quand j'examinais cet article-là, effectivement je trouvais ça large, parce que, je me disais, faire la preuve, là, pour le Procureur général, faire la preuve que le fait de conduire, ça compromet la sécurité du public, de la façon que c'était balisé, je me disais: Bien, en fait, il n'y en a pas de balises, tu sais. Mais qu'on le fasse dans un règlement, c'est là que j'ai un malaise avec ça. Est-ce qu'une infraction de cette nature-là, ça ne devrait pas être dans la loi qu'on retrouve les balises et non pas dans un règlement qui serait adopté éventuellement puis sur lequel règlement le législateur ne se penchera pas, là?

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, comme je ne suis pas avocate je ne peux pas rétorquer, là, sur le bien-fondé de mettre ça dans une loi plutôt qu'un règlement. Mais l'intérêt de le mettre au règlement par ailleurs, c'est vraiment de prendre soin d'essayer de développer, là, une compréhension commune. C'était l'idée, ce que nous pouvions faire, là, sous le couvert du projet de loi. J'ai par ailleurs l'article, là, du règlement... du projet de règlement du gouvernement fédéral, c'est l'article 3. C'est la version française, là, du projet de règlement.

M. Marcoux: Mais qui reprend à peu près, là, si vous l'avez, les mêmes dispositions que celles de l'article 519.8: «Il est interdit au transporteur routier — là, on n'a pas seulement le conducteur, parce que ça touche tous les intervenants — à l'expéditeur, au consignataire ou à toute autre personne de demander, d'imposer ou de permettre...

Mme St-Cyr (Johanne): C'est l'autre article.

M. Marcoux: ... — c'est l'autre article; de toute façon, ce n'est pas le conducteur — au conducteur de conduire [...] dans les cas suivants:

«a) les facultés du conducteur sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise;

«b) le fait de conduire compromettrait ou risquerait de compromettre la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier — donc, les mots sont à peu près les mêmes que ceux utilisés ici;

«c) il fait l'objet d'une déclaration de mise hors service; et

«d) le conducteur ne serait pas en conformité avec le présent règlement s'il conduisait.» Ça, il n'y a pas de point...

La Présidente (Mme Harel): Oui...

M. Tomassi: Bonjour, Mme la Présidente. Bonjour, messieurs. Est-ce que le fait d'appliquer un règlement...

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: ...— oui — de le mettre en règlement et non dans la loi, est-ce que c'est pour avoir un genre de... un espace plus large que plus précis? Disons, si on l'inclut dans la loi, comme le député de Drummond faisait mention, il faudrait énumérer toutes les circonstances possibles. Et, si jamais on en manque une, bien il va falloir changer la loi. Est-ce que c'est peut-être ça, votre vision, de dire: On le met dans un règlement pour dire que, s'il y a des changements en cours de route, là, si on a dit: S'il neige, s'il fait du verglas, il n'a pas le droit de conduire, mais, s'il pleut à boire debout, bien là on ne l'avait pas inclus, dans le règlement, on peut l'ajouter sans changer la loi? Est-ce que c'est là le principe de dire: On le met en règlement et non dans la loi?

M. Bergeron (Claude): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Oui, Me Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Effectivement, c'est que, par règlement, ça nous donne la souplesse nécessaire pour avoir, si on veut, le forum de discussion approprié pour — parce qu'il va y avoir une prépublication du règlement — donc obtenir les commentaires de l'industrie pour, de concert avec l'industrie, pouvoir s'entendre sur exactement comment baliser la norme, qui est quand même exigeante dans la loi, là, et comment trouver, si on veut, un modus vivendi, quelque chose qui soit vivable pour l'industrie. Parce que c'est quand même une première, là, qu'un texte comme ça soit écrit si large que ça, là.

M. Pinard: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

● *(11 heures)* ●

M. Pinard: Bien, Mme la Présidente, moi, je me sens obligé d'appuyer mon collègue de Drummondville, le député de Drummond. Vous savez, de plus en plus, lorsqu'on étudie un peu le travail des commissions parlementaires, lorsqu'on étudie de quelle façon maintenant qu'on légifère, on s'aperçoit que, dans beaucoup de projets de loi, on se donne l'opportunité d'y aller avec la réglementation. Et qui dit règlement dit qu'on confie à quelqu'un d'autre le soin de légiférer à notre place, parce que l'application va y aller en fonction d'un règlement et non pas en vertu de la loi.

Nous, on est en train d'étudier un projet de loi et on arrive avec une stipulation claire à l'effet que, dans le futur, on va procéder à la rédaction d'un règlement, lequel règlement va établir certaines balises, certaines bases, lesquelles pourront toujours être modifiées par règlement, mais jamais le législateur ne va revoir sur sa table, sur le bureau ces projets de règlement, ces projets de modification. Et c'est par décret ministériel. Donc, le travail du législateur, ni plus ni moins, si on adopte ce principe-là, c'est de déléguer, c'est de déléguer à une autre sphère gouvernementale le pouvoir de préciser de quelle façon que la loi va s'appliquer.

Alors, je pense qu'il y a une dérive. Puis la dérive, elle n'est pas d'aujourd'hui, là, la dérive est là depuis plusieurs années. Et, à chaque fois, les membres du bureau, à chaque fois, les membres de chacune des commissions parlementaires se plaignent du fait que, dans beaucoup de projets de loi, on légifère sur certains principes puis on laisse l'application au niveau réglementaire, de sorte qu'on perd le processus. On peut adopter certains principes, mais le règlement ne suit pas toujours le principe du législateur.

Donc, moi, je vous demanderais, M. le ministre, de reconsidérer cet amendement parce que, effectivement, on fait un travail minutieux, depuis la semaine passée, article par article, puis on essaie de bonifier le mieux possible le projet de loi, mais, moi, je veux bien bonifier ce sur quoi je travaille, mais je n'ai pas à déléguer ma compétence de législateur, et c'est ce vers quoi on se dirige en donnant l'autorisation par un règlement d'établir les balises de l'application de ce projet de loi et de cet article d'une façon précise.

Donc, moi, je vous demande, là... Un, d'une part, le règlement n'est même pas rédigé, donc on n'est même pas en mesure aujourd'hui d'avoir un dépôt de règlement. Parce que, normalement, si on avait un règlement, on pourrait au moins étudier les tenants et aboutissants de ce règlement-là. On n'en a pas. Et on nous dit: Bien, on va avoir une réunion au mois de mai avec les autres provinces à savoir qu'est-ce qui va se passer. Bien, à ce moment-là, je serais porté à vous mentionner, bien, écoutez, il faudrait peut-être que vous ayez votre réunion et par la suite il faudrait peut-être que les fonctionnaires étudient puis travaillent un projet de règlement et nous revenir en nous soumettant le règlement, ce qui serait très, très à propos, puisqu'on fait un travail très minutieux sur ce projet de loi là.

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

M. Marcoux: Mme la Présidente, je comprends la préoccupation du député de Saint-Maurice. Je pense que c'est la semaine dernière, nous avons étudié quelques articles, là, où on déterminait dans la loi des minimums et des maximums d'amende et où, par règlement, on déterminerait par règlement les types d'actes ou d'actions, là, pour lesquels les amendes minimums ou maximums seraient appliquées. Alors donc, on retrouverait dans un règlement également des déterminations de maximums ou de minimums d'amendes, qui sont dans la loi, mais les infractions ne sont pas décrites dans la loi. Donc, selon la gravité — on se rappellera de la discussion — par règlement, on pourra déterminer si c'est le minimum ou le maximum qui s'applique.

Dans ce cas-ci, et je pense que le député de Drummond le mentionnait, le paragraphe 2° est assez large, son interprétation peut donner lieu à bien des hypothèses. Le fait de pouvoir circonscrire par règlement les circonstances à mon avis constitue une protection aussi pour le conducteur de ne pas... d'avoir une interprétation qui soit trop large ou qui s'en aille tous azimuts. Et à mon avis c'est d'assurer, là, une meilleure sécurité puis, pour le conducteur, de connaître un peu mieux ce à quoi il s'expose s'il y a certaines limites qui sont définies par règlement, au lieu d'avoir une disposition, là, qui — je comprends très bien — est assez large.

Et j'ajouterais qu'il y a eu beaucoup de discussions, Mme la Présidente, avec l'Association du camionnage à cet égard-là et que l'industrie souhaiterait également que ce soit un peu mieux circonscrit parce que ce serait plus facile d'application que si l'interprétation est trop large, et prenant bien compte, étant bien conscient que ce n'est pas facile à déterminer. Mais donc, dans ce contexte-là, de toute façon, les règlements sont publiés également, ce n'est pas... C'est fait en toute transparence. Il y a des commentaires qui peuvent être faits lorsqu'un projet de règlement fait l'objet d'une prépublication. Il peut y avoir des ajustements aussi, à ce moment-là. Donc, moi, je pense que ce serait dans l'intérêt même du conducteur, l'industrie le souhaiterait également, de pouvoir préciser les circonstances.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Oui. Moi, je suis d'accord avec ça qu'il faut préciser les circonstances parce que, quand on le lit, l'article 34, on se dit: Le conducteur pourrait être poursuivi pour à peu près n'importe quoi, là, il n'y a pas de balises. Mais ce que je dis au ministre, Mme la Présidente, c'est qu'il faudrait que ces balises-là à mon avis apparaissent dans la loi et non pas dans un règlement.

Là, on est en train de vouloir créer une infraction. Parce que c'est une infraction qu'on crée. Et on va créer l'infraction, les circonstances seront décrites dans le règlement. Puis c'est là que je rejoins l'argumentation de mon collègue de Saint-Maurice, c'est notre rôle de législateurs, c'est le législateur qui est ici, assis autour de la table, là, puis là un grand pan de notre responsabilité, bien on envoie ça à quelqu'un d'autre. Alors, moi, je suis en désaccord avec ça.

Je suis d'accord avec le député de LaFontaine quand il dit que c'est sûr qu'un règlement répond au critère de souplesse, c'est plus facile, tout ça. Ça, j'en conviens. Mais pas un élément aussi important que ça, c'est là que je ne suis pas d'accord qu'on donne cette souplesse-là au gouvernement. Et je dis que la responsabilité, c'est à nous qu'elle appartient ici, autour de la table, à déterminer les circonstances.

Le ministre faisait référence tantôt à un article qu'on a adopté la semaine dernière, où on parlait des fourchettes d'amendes. Mais justement on a donné des balises au gouvernement, tu sais, on a dit: Il y a un minimum puis il y a un maximum, puis le gouvernement pourra adopter des infractions dans cette fourchette-là. On n'a pas dit: Allez-y comme vous voulez avec vos

montants d'amendes. Mais là on est en train de dire: Allez-y comme vous voulez avec le fait, là, de conduire, que ça peut constituer une infraction quand on compromet la sécurité ou la santé du public. Et mon malaise est d'autant plus grand, Mme la Présidente, qu'on n'est même pas capables de nous dire à quoi ça va ressembler, ça, tu sais.

Tantôt j'ai donné l'exemple de la neige. Mais c'est quoi? Est-ce que c'est une pluie torrentielle? Est-ce qu'on va retrouver ça dans les circonstances? Le verglas, c'est à partir de combien de centimètres de neige qu'on va retrouver ça? Est-ce qu'on va se retrouver avec des critères de glace noire, puis de glace vive, puis de glace fondante? Moi, en tout cas, je pense que, si on adopte cet article-là tel qu'il est là, c'est qu'on abdique nos responsabilités comme législateurs.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Merci, Mme la Présidente. Simplement une question. J'ai peut-être manqué tantôt, M. le ministre, là... C'est à la demande de qui l'amendement nous a été proposé ce matin?

M. Marcoux: C'est à la demande de l'Association du camionnage du Québec.

M. Soucy: Le danger — si vous me permettez, Mme la Présidente — en tout cas, moi, personnellement, le danger que j'y vois, c'est un petit peu un transfert de responsabilités encore une fois sur le dos du gouvernement. Puis, si le gouvernement ne détermine pas toutes les conditions possibles et impossibles, on va être un peu fautifs, là. Moi, en tout cas, je trouve ça un peu... je trouve ça très ouvert comme article et je suis inconfortable avec le fait que, encore une fois, le gouvernement va prendre la responsabilité du jugement du chauffeur du camion. Dans certains cas, deux pouces de neige, il n'y a rien là. Dans d'autres cas, à cause des conditions topographiques, à cause des conditions climatiques, ça va faire en sorte que... En tout cas.

● *(11 h 10)* ●

M. Marcoux: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Oui. M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, écoutez, je pense qu'il y a... L'objectif de le faire par règlement, c'est de pouvoir en discuter avec les intervenants concernés et d'en arriver à une formulation qui soit acceptable par les intervenants et qui faciliterait l'application. Je pense que c'est ça, l'objectif.

Et, en toute déférence pour le député de Drummond, quand nous parlions des minimums et maximums d'amendes, il reste que les infractions sont déterminées par le règlement et la gravité des infractions est déterminée dans le règlement et non pas dans la loi. Je comprends qu'il y a des balises sur le montant, mais, pour le reste, pour la substance, là, des infractions, c'est déterminé par règlement dans l'article que nous avions adopté la semaine dernière. Et, dans ce sens-là, à mon avis il y a une certaine analogie avec l'article qui est proposé ici et la modification qui est proposée pour déterminer par règlement les circonstances. Et je pense que, vis-à-vis le conducteur, ce serait souhaitable d'ailleurs au lieu de le laisser trop large.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Mme la Présidente, j'ai vraiment l'impression d'abdiquer mon pouvoir, mon rôle, mon devoir face au gouvernement si je permets au gouvernement de procéder par règlement. Nous abdiquons, à toutes fins que de droit, nous abdiquons nos responsabilités. Ça fera bientôt 10 ans, Mme la Présidente — et, vous, vous avez encore un petit peu plus d'expérience que nous — mais jamais je n'ai vu une commission parlementaire exiger le retour des règlements qui sont adoptés suite à l'adoption d'un projet de loi, jamais je n'ai vu une commission avoir le temps, la disponibilité pour exiger que ces règlements-là reviennent à une commission parlementaire pour s'assurer s'il y a véritablement conformité entre la loi et les règlements.

C'est excessivement important. On légifère sur le code routier. Et là on nous dit: Nous allons procéder éventuellement par un règlement. Alors, on me demande d'adopter un projet de loi sur lequel on travaille... puis je pense que, M. le ministre, vous allez réaliser qu'on travaille et on essaie de le bonifier pour faire en sorte que ce code-là ne nous revienne pas dans six mois ou un an encore une fois en modification. Ce qu'on fait, on le fait d'une façon très attentive, on le fait pour faire en sorte que le travail profite aux citoyens et aux citoyennes du Québec pour plusieurs années à venir. Mais là ce qu'on essaie de nous refiler ce matin, c'est: Donnez-nous la possibilité, à nous, membres du gouvernement, d'y aller par réglementation, nous allons appliquer le Code de sécurité routière par réglementation.

Alors, sérieusement, je crois que c'est mon devoir comme député, c'est mon devoir comme législateur, parce que j'ai un devoir de contrôle, et mes collègues ont un devoir de contrôle sur l'Exécutif, et le contrôle est d'abord et avant tout au niveau de l'étude d'un projet de loi article par article mais également d'analyser, d'examiner tout ce qui entoure le projet de loi, dont notamment les règlements. Et vous nous avez avoué tout à l'heure que le règlement sera probablement rédigé dans quelques mois, après une rencontre que vous allez avoir avec vos homologues des autres provinces, mais que le règlement n'est pas disponible au moment où on se parle. Alors, nul ici présent n'est en mesure d'examiner quelles seront les balises, quelles seront les bornes, les tenants et aboutissants de cet amendement que vous nous introduisez. Alors, moi, je ne peux absolument pas vous donner mon aval là-dessus et abdiquer à mon devoir de législateur. Je regrette, M. le ministre, moi, je ne peux pas.

M. Marcoux: Mme la Présidente.

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

M. Marcoux: Je respecte l'opinion du député de Saint-Maurice et du député de Drummond. Dans le cas

de règlements, quand même, lorsque les règlements sont adoptés, il y a tout un processus aussi, vous le savez aussi bien que moi, de prépublication, d'opportunité pour les gens concernés de faire valoir leur point de vue, et ce qui permet de modifier les règlements, le cas échéant, les projets de règlements. Donc, c'est soumis aussi à la discussion.

Et, dans ce cas-ci, nous parlions — je reviens là-dessus — la semaine dernière... Je pense que, par analogie, c'est un peu la même chose. Et ça permet, quant à moi, de préciser et même de permettre... ça permettra une application qui est plus claire de cet article-là, où, au paragraphe 2°, je reconnais que le principe, qui est celui du principe qui est repris dans le règlement fédéral prépublié, est assez large. Donc, je respecte votre opinion, mais, quant à moi, je pense qu'il serait utile de l'inclure pour pouvoir circonscrire davantage le paragraphe 2°.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Oui, oui. Merci, Mme la Présidente. Je comprends un peu les préoccupations des députés de l'opposition, les députés de Drummond puis de Saint-Maurice, et je comprends un peu les explications. Merci pour le cours 101 en législation. Mais ce que je comprends, moi aussi, dans l'alinéa 2°, c'est, la loi, la balise, c'est de faire en sorte d'une certaine sécurité du public, des gens qui sont de près ou de loin sur le réseau. Et je crois que la Société de l'assurance automobile du Québec, c'est des personnes qui sont... même eux ont cette préoccupation-là en tout premier lieu, je crois, dans le règlement qui passe. Et, jusqu'à maintenant, on n'a pas de reproches, je crois, à leur faire pour les règlements qu'ils ont passés auparavant. Et le fait de dire: On inclut dans une loi des balises, comme vous entrevoyez l'appliquer, ou de dire: Bon, bien, montrez-nous le règlement, où est-ce qu'on va commencer, où est-ce qu'on va finir? Est-ce qu'une chose qui va être oubliée aujourd'hui va faire en sorte que, d'ici un mois, ou deux mois, ou trois mois, ou quand l'incident va arriver, on aurait dû l'inclure, oui ou non?

Je pense que c'est assez sage de dire: On l'inclut dans la loi. On s'assit avec les divers intervenants, que ce soit avec les transporteurs, que ce soit avec les gens qui ont des autobus ou autres, et, avec ces gens-là, on le voit. En réalité, le but est de dire: Notre but, à nous, c'est de passer une réglementation qui dit: Le principal but, c'est la sécurité du public, règle numéro un, et il faut que les gens soient en sécurité. Que ce soient les gens qui sont en autobus, que ce soient les gens qui côtoient les fardiers sur les routes, en voulant dire, quand des conditions permettent ou ne permettent pas la conduite dans un environnement sécuritaire, mais il va falloir le démontrer.

Et je ne pense pas que ces gens-là sont là pour appliquer des règlements qui vont au-delà de ce qui peut être non réglementaire. Là, si on part de cette prémisse-là, on est mieux de dire aux transporteurs: Restez chez vous, puis on ira chercher nous-mêmes la marchandise à pied, parce que, là, il n'y a plus personne qui va conduire. Je ne pense pas que... Ce n'est pas leur but non plus, là. Il y a quand même un processus qui va devoir être mis, enclenché.

Et je crois que, moi, la latitude qu'un règlement peut nous donner dans l'adoption de ces balises-là... Et, avec le temps, si, à chaque fois qu'un nouvel élément va devoir être mis en place, il va falloir changer la loi, il va falloir retourner pour changer, on ne finira plus, là. On va être là, puis le danger va toujours être là. Si ces gens-là remarquent, demain matin, que, je ne sais pas, moi, le 2 cm de neige dans une côte abrupte de, je ne sais pas, moi, 20 %, est un danger puis que les gens ne devraient pas le prendre, le chemin, bien, on peut passer un règlement, et je pense que le processus est assez rapidement pour dire: Bon, bien, là, il va falloir repasser le changement de loi, là. Moi, c'est un peu ça que... C'est pour ça que je suis un peu le raisonnement du ministre dans ce sens-là.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

● *(11 h 20)* ●

M. Jutras: Mme la Présidente, le ministre nous disait tantôt qu'il lui apparaissait sage que des balises soient fixées puis qu'on détermine les circonstances où on considérerait que le fait de conduire compromet la sécurité du public. Moi, je suis d'accord avec ça, je suis tout à fait d'accord avec ça. C'est juste sur le moyen qu'on ne s'entend pas, c'est sur le véhicule qu'on ne s'entend pas.

Lui, il nous propose, le ministre, de le faire par règlement. Moi, je dis: C'est notre responsabilité, et non seulement notre responsabilité, mais c'est notre devoir, à nous, les députés assis ici, autour de cette table, à les déterminer, ces circonstances-là, plutôt que d'abdiquer en quelque sorte et de confier ça à l'Exécutif.

Le ministre nous dit, Mme la Présidente: Oui, mais les règlements sont prépubliés, puis les gens qui veulent intervenir peuvent le faire. C'est vrai, c'est vrai, ça, mais qui va intervenir? On le sait, qui va intervenir? Ça va être les gens de l'industrie. Mais, nous, on est ici, là, entre autres pour protéger le public, on est ici pour défendre les intérêts des Québécois et des Québécoises. Est-ce que... Outre les gens de l'industrie, là, qui va en prendre connaissance de ce règlement-là puis qui va défendre justement les Québécois et les Québécoises, là, dans le fait d'un article comme celui-là?

Il y a les gens de l'industrie, mais il y a aussi le public, il y a aussi le monde ordinaire, là, et c'est à nous à intervenir à ce niveau-là. Et c'est pour ça que je dis que c'est à ce moment-ci qu'il faudrait le faire plutôt que de renvoyer ça, là, à des experts. Je ne prête pas de mauvaises intentions aux experts, puis je ne prête pas de mauvaises intentions aux gens de la Société de l'assurance automobile du Québec, puis je reconnais, moi aussi, que ces gens-là travaillent bien. Ce n'est pas là-dessus que j'en suis. J'en suis sur le fait que, comme législateurs, nous avons une responsabilité, et c'est à nous à assumer ces responsabilités-là, et c'est à nous à nous en acquitter et non pas à abdiquer, là, puis à faire en sorte que ce sera préparé par des experts, ce sera soumis à l'industrie, l'industrie regardera ça, dira si ça fait son affaire ou non, puis, nous, bien, les élus de l'Assemblée nationale, dans notre devoir que nous avons de bien légiférer, bien on se défait de cette responsabilité-là.

Puis ça m'interpelle d'autant plus, Mme la Présidente, la façon de procéder, qu'on se dit toujours qu'il faudrait simplifier nos lois, il faudrait faire en sorte que M. et Mme Tout-le-monde comprennent nos lois. Là, ce n'est pas évident qu'on est en train de faire ça. Mais je suis capable de reconnaître que des fois, à un moment donné, les rédactions de textes nécessairement s'avèrent complexes parce que les situations sont complexes. Ça, je suis capable de reconnaître ça. Mais on en ajoute, Mme la Présidente, en disant: On va y aller par règlement. Puis ça, on le sait dans combien de foyers du Québec la *Gazette officielle* rentre, hein, Mme la Présidente. Ça rentre dans beaucoup de foyers, puis c'est lu par beaucoup de monde, et c'est consulté par beaucoup de monde. Et je suis convaincu que le ministre va être d'accord avec moi que, quand le règlement va être prépublié, il n'y aura pas de ligne ouverte là-dessus, puis il ne recevra pas beaucoup d'appels de citoyens ordinaires de son comté pour lui faire part des remarques à ce chapitre. Mais, en tout cas, il faut s'en sortir, et on va s'en sortir en votant, Mme la Présidente, à moins que le ministre ait des remords.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: Ce n'est pas impossible.

M. Pinard: Ce n'est pas impossible.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: Ça peut toujours arriver que le ministre, en bout de piste, ait des remords, se sente mal et dise: C'est vrai que, avant d'être ministre, je suis député et je dois donc reconnaître le rôle des élus de l'Assemblée nationale. Mais, si le ministre nous dit qu'il procède sans remords et qu'il va bien dormir malgré cela la nuit prochaine, je vais demander, Mme la Présidente, qu'on procède à un vote. À moins que d'autres collègues veuillent intervenir, je vais demander qu'on procède à un vote et qu'on procède par appel nominal.

La Présidente (Mme Harel): Alors donc, nous allons disposer d'abord de l'amendement. Est-ce que les interventions sur l'amendement sont complétées? Donc, le vote nominal est demandé.

Le Secrétaire: Alors, M. Marcoux (Vaudreuil)?

M. Marcoux: Pour, pour l'amendement.

Le Secrétaire: M. Lafrenière (Gatineau)?

M. Lafrenière: Pour l'amendement.

Le Secrétaire: M. Tomassi (LaFontaine)?

M. Tomassi: Pour l'amendement.

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

M. Gabias: En faveur.

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

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

Le Président: M. Soucy (Portneuf)?

M. Soucy: Pour.

Le Secrétaire: M. Jutras (Drummond)?

M. Jutras: Contre.

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

M. Pinard: Contre.

Le Secrétaire: Mme la Présidente?

Mme Harel: Alors donc, je m'abstiens. Oui, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: Pour, 6; contre, 2; abstentions, 1.

La Présidente (Mme Harel): Alors, nous allons disposer de l'article 34 tel qu'amendé.

M. Jutras: On peut demander peut-être un vote scindé, Mme la Présidente, parce que 1°, 3° et 4°, on est d'accord avec ça. Alors, on peut faire part qu'on consent à l'adoption...

M. Marcoux: Même vote pour le 2°.

M. Jutras: ...puis que ce soit le même vote pour le 2°.

La Présidente (Mme Harel): Alors, y a-t-il consentement pour le vote scindé?

M. Marcoux: Oui.

La Présidente (Mme Harel): Il y a consentement. Nous allons donc procéder d'abord au vote concernant les articles 1°, 3° et 4°. Alors, est-ce que ces articles sont adoptés?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Et concernant l'article 2°, cet article est-il adopté? Sur division?

M. Marcoux: Même vote, je pense, que celui de l'amendement.

M. Jutras: Sur division. Alors, on ne demandera pas de nouveau un appel nominal. Nous convenons que le vote serait le même.

La Présidente (Mme Harel): Alors, sur division. Alors, nous en sommes à l'article 35. Est-ce qu'il arrive à cette commission de prendre une légère pause? Cela fait déjà deux heures, deux heures de travail intensif.

M. Marcoux: Mme la Présidente, c'est vous qui menez les débats, alors...

La Présidente (Mme Harel): Mais en fait, avec votre consentement...

M. Marcoux: Oui, d'accord, d'accord.

La Présidente (Mme Harel): ...peut-être cinq minutes?

M. Marcoux: Cinq minutes? Parfait.

M. Jutras: Bien, si on veut avoir le temps d'aller à notre bureau, 10 minutes, hein?

La Présidente (Mme Harel): 10 minutes?

M. Marcoux: 10 minutes? O.K.

La Présidente (Mme Harel): 10 minutes? Très bien. Alors, nous nous revoyons ici avant moins vingt ou au plus tard moins vingt.

(Suspension de la séance à 11 h 26)

(Reprise à 11 h 43)

La Présidente (Mme Harel): Alors, nous reprenons nos travaux. Et nous en sommes à l'étude de l'article 35. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, Mme la Présidente, l'article 35 remplace l'article 519.9 actuel dans le Code de la sécurité routière. Actuellement, l'article 519.9 interdit de fournir un nombre d'heures de conduite ou d'heures de travail contrairement aux normes qui sont prévues par règlement ou contrairement à une autorisation de la société de les augmenter.

Le nouvel article 519.9 interdit de conduire contrairement aux normes sur les heures de repos et de conduite, contrairement au permis qui autorise une dérogation à ces normes ou contrairement aux normes sur les cycles et les heures de travail. Et le permis est délivré par la société ou un directeur, c'est-à-dire une autorité fédérale ou provinciale, mais il doit dans ces cas être approuvé par la société.

Donc, le nouveau texte de 519.9 se lirait comme suit:

«Il est interdit au conducteur de conduire contrairement aux normes relatives aux heures de repos et aux heures de conduite [qui sont] prévues par règlement ou aux conditions rattachées au permis délivré ou à l'autorisation accordée en vertu de l'article 519.31 ou au permis délivré par un directeur et approuvé par la Société.

«Il est interdit au conducteur de conduire contrairement aux normes relatives aux cycles de travail et aux heures de travail prévues par règlement.»

Donc, nous mentionnions tantôt qu'il y aurait, pour une harmonisation avec les autres provinces, de nouvelles dispositions pour les heures de repos et les cycles de travail, donc: huit heures de repos continu obligatoires, 10 heures de repos, huit heures continues, deux heures qui peuvent être prises autrement sur une période de 24 heures; l'obligation de cesser de conduire après 13 heures de conduite au cours d'une journée. Donc, alors, il y a... Puis, malgré les... Donc, les normes actuelles sont plus restrictives, sont moins favorables pour les conducteurs. Et donc c'est de permettre de respecter ces nouvelles normes qui seraient édictées par règlement.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mme la Présidente, moi, j'aimerais qu'on nous dépose, là, ce projet de règlement ou ces normes-là parce que je comprends que, ça, c'est beaucoup plus avancé, là, hein, c'est adopté par... Il y a une entente pratiquement, là, entre plusieurs provinces concernant ces normes de conduite là, d'heures de conduite?

M. Marcoux: Il y a une prépublication aussi de règlement fédéral, et, il n'y a pas de problème, on peut vous en fournir une copie. Je ne sais pas si...

Une voix: Oui.

M. Marcoux: On doit en avoir de disponibles. Parce que c'est public, ça.

M. Jutras: Et, des fois... On prévoit l'entrée en application de ces règles-là quant aux heures de conduite quand?

M. Marcoux: L'objectif, sur un niveau avec les autres provinces, là, serait le 1er septembre 2004, donc au cours de l'année, vers la deuxième partie de l'année.

M. Jutras: Et je comprends que, au Québec, on s'est penché là-dessus puis que ça s'est discuté avec les expéditeurs, avec les compagnies de transport et aussi avec les transporteurs comme tels, les camionneurs. C'est...

M. Marcoux: Oui, effectivement. Si, Mme la Présidente, M. le député de Drummond voulait avoir un peu plus d'explications sur ces discussions-là, je peux demander à Mme St-Cyr de vous donner plus de détails. Je pense que ça vous donnera le portrait complet.

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, alors effectivement il y a eu une large consultation sur le projet de normes. La consultation s'est faite en octobre...

Une voix: 2001.

Mme St-Cyr (Johanne): ...2001, excusez-moi. Nous avons rencontré certainement une vingtaine d'associations. Nous avions développé à l'époque le document de travail vert. Chaque personne qui était invitée à la consultation avait droit à un document qui faisait état du projet de normes dans son ensemble puis des principes. Alors, au Québec, donc, nous avons fait cette consultation-là. Les autres provinces l'ont faite dans l'ensemble également. Dans beaucoup de cas, c'était Transports Canada qui effectuait la consultation

dans certaines autres administrations, mais, au Québec, c'est la société qui l'a faite.

Par la suite, le projet de normes a été formellement approuvé avec certaines retouches. Il a été formellement approuvé par les ministres des Transports en septembre 2002, et c'est le gouvernement fédéral qui le premier a traduit la norme, qui n'était pas en langage réglementaire, si on veut, en projet de règlement, et c'est celui-ci que nous pourrions vous donner en copie, qui est un projet de règlement qui a été prépublié en février.

M. Jutras: En février 2003?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, en février 2003. Et certaines petites retouches seront apportées au projet de règlement du fédéral à la suite justement du produit de la consultation.

M. Jutras: Puis, moi, je repose ma question: Est-ce que, par les camionneurs comme tels, là, ceux qui conduisent, est-ce que c'est accepté, ça, là? Est-ce qu'ils ont été consultés et leur aval a été obtenu? Parce que, encore hier soir, à la télévision, il y avait un reportage sur l'industrie du camionnage — puis, moi, je le sais parce que, dans mon comté, dans Drummond, il y a plusieurs compagnies de transport — et on parle de la difficulté de recruter, de recruter des camionneurs en raison des conditions de travail qui sont très, très difficiles, très pénibles. Et même je sais que, dans les écoles de conduite, qu'on appelle, là, où on peut suivre ce cours-là, les cours qui ont trait au transport, autant il y avait une liste d'attente, il y a quelques années, autant maintenant vous pouvez vous présenter à n'importe quel moment de l'année, puis on va vous accepter, parce qu'on court après les étudiants, l'industrie est désertée par les jeunes et par les camionneurs.

Alors, est-ce que les camionneurs considèrent qu'il y a là une amélioration de leur sort? Puis est-ce qu'on pense qu'on va régler ce problème-là? Parce que le problème, il est de plus en plus aigu. Puis on sait à quel point c'est un pan important de notre économie. Alors, est-ce qu'on solutionne un problème ou on va le faire perdurer?

● *(11 h 50)* ●

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci. Alors, je ne pense pas qu'on puisse prétendre solutionner un problème totalement, mais c'est sûrement un pas dans la bonne direction. Vous demandiez, M. le député, s'ils avaient été consultés. En octobre, au moment où nous avions fait la consultation, en 2001, effectivement les teamsters avaient été consultés. L'Association professionnelle des chauffeurs et chauffeuses de camions, Coop des camionneurs et Syndicat des métallos avaient assisté à la consultation. Et, de façon plus récente, à la Table gouvernement-industrie, qui regroupe un ensemble de partenaires du milieu du transport, tant transport de biens, de marchandises que les expéditeurs, j'ai pris soin d'acheminer le projet de loi. Un, nous avions attiré leur attention sur le fait, on les gardait toujours informés, là, à chacune des réunions qui ont lieu deux, trois fois l'an: La norme canadienne est adoptée, le règlement fédéral, voilà. Et nous leur avons envoyé le projet de loi, là, une fois qu'il a été rendu public.

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

M. Marcoux: Peut-être, Mme Présidente, simplement pour ajouter, comme disait Mme St-Cyr, ça ne solutionnera pas le problème... totalement le problème de pénurie, cependant, ça rend les conditions de travail meilleures. Je pense que, s'il y a davantage de temps de repos sur des cycles qui sont plus étendus, en tout cas ça permet d'améliorer les conditions de travail.

La pénurie de conducteurs évidemment est réelle, comme dans certains autres secteurs au Québec, certains autres secteurs professionnels au Québec, et l'industrie d'ailleurs est confrontée avec ça. Ils ont un comité sectoriel, CAMO-Route, que vous connaissez. Ils sont en train de développer d'ailleurs des cours de perfectionnement que les entreprises pourraient donner à leurs conducteurs pour tenter d'améliorer évidemment les connaissances des conducteurs. Parce que ça devient plus exigeant aujourd'hui, vous le savez, il y a des longues routes, les conducteurs vont un peu partout, c'est plus exigeant en termes de compétences également. Et je pense que c'est par des moyens comme ça qu'on pourra... et l'amélioration des conditions et puis également par une formation qui est davantage disponible au niveau des transporteurs. Et CAMO-Route travaille beaucoup là-dessus d'ailleurs en lien avec et les représentants des employés et avec l'industrie.

M. Jutras: Puis vous nous l'avez... le ministre nous l'a mentionné tantôt, là, mais, en gros, sur une période de 24 heures, ça veut donc dire qu'un camionneur n'aurait pas le droit de conduire plus que 13 heures d'affilée et doit donc obligatoirement prendre... Est-ce qu'on peut dire que c'est la balance en... Comment ça fonctionne, là? Au-delà des 13 heures d'affilée, s'il ne peut pas... Il ne peut pas conduire plus que 13 heures. Et le reste, ça fonctionne comment? Je pense que c'est 13 heures d'affilée. C'est ça, c'est 13 heures, là.

M. Marcoux: 13 heures de conduite, mais il pourrait travailler une heure de plus sans conduire. Comprenez-vous?

M. Jutras: Oui, oui, chargement, déchargement ou...

M. Marcoux: Chargement ou... Une heure de plus. Cependant, il y a huit heures de repos continu obligatoires. Et également deux autres heures pas nécessairement continues obligatoires sur une période de 24 heures. C'est le projet.

M. Jutras: Alors, ça veut donc dire: il est 10 heures à ne pas travailler, mais c'est quand même 14 heures de travail sur une période de 24 heures.

M. Marcoux: Oui.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, Johanne St-Cyr. Ce qui est moins que la situation

actuelle parce que, la situation actuelle, la période de travail n'est pas définie par la notion de 24 heures, elle est définie par le temps qui s'écoule entre deux huit heures consécutifs. Alors, je vais vous illustrer ça de deux façons, si vous voulez bien. Je prends huit heures de repos, mon poste de travail commence. Je travaille une heure, je conduis une heure, j'arrête une heure, je conduis une heure, j'arrête une heure... Je suis bonne dans les illustrations, là. Mais tout ça pour vous dire qu'effectivement il peut se passer deux jours avant que je reprenne mon huit heures de repos consécutif. Ça, c'est le système actuel.

Ce qui se passe dans le système actuel aussi: je prends huit heures de repos, je conduis 13 heures. J'ai 21 heures d'écoulées, là, dans un temps x, je peux reconduire trois heures. Ça fait que, dans ma capsule, si je regarde un 24 heures, j'aurais conduit 16 heures dans un 24 heures. Mais la notion de 24 heures n'existe pas en ce moment. C'est la notion de poste de travail et c'est ce qui se déroule entre deux huit heures de repos continu, sous réserve naturellement de ne pas conduire plus que 13 heures dans cette période-là, de ne pas excéder le 15 heures de travail qui existe en ce moment.

Alors donc, l'effet de la norme proposée, c'est vraiment de dire: Dorénavant, on fonctionne par périodes de 24 heures, c'est le principe général. Naturellement qu'il y a 10 000 particularités, mais le principe général est vraiment celui-là, on fonctionne par notion de 24 heures. À l'intérieur d'un 24 heures, je ne peux pas conduire plus de 13 heures ni travailler, là, excédant 14 heures, et j'ai 10 heures de repos, dont huit doivent être prises en continu.

M. Jutras: Ça va.

La Présidente (Mme Harel): D'autres interventions? L'article 35 est-il adopté?

Une voix: Adopté.

M. Jutras: Oui. Mais, par contre, j'aurais une chose...

Une voix: ...

La Présidente (Mme Harel): Attendez. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bien, de toute façon, elle peut se poser n'importe quand, la question. Je voyais, hier, dans le reportage également, le problème de la fluidité aux frontières, là, puis on nous exposait que, surtout à la frontière américaine, les camionneurs peuvent avoir des temps d'attente qui sont très, très, très longs et qu'ils ne seraient pas payés pour ces heures-là. Alors, ça veut dire que, si le camionneur attend, pour traverser la frontière américaine, trois heures — puis on voyait des camions en file, là — il n'a pas de rémunération, à ce moment-là. Est-ce que c'est exact, ça?

M. Marcoux: Mme la Présidente, je ne peux pas vous répondre précisément là-dessus.

(Consultation)

M. Marcoux: Ce que Mme St-Cyr m'indique, c'est que le temps d'attente n'est pas comptabilisé comme du temps de repos. Maintenant, quant à la rémunération...

M. Jutras: C'est considéré comme étant du temps de conduite.

M. Marcoux: Ou de travail. Mais je vérifierai pour... On pourra vérifier pour votre autre question, à savoir: Est-ce que c'est exact qu'ils ne sont pas rémunérés? On va vérifier, mais je ne peux pas vous répondre.

M. Jutras: Oui. J'aimerais ça, M. le ministre, que vous nous reveniez là-dessus. Parce que je sais qu'il y a des comités qui ont été mis en place, là, avec les Américains pour améliorer la fluidité aux frontières. J'ai travaillé là-dessus moi-même dans mon autre vie, dans la vie antérieure, le présent mandat. Mais en tout cas on écoutait ça hier, à la télévision, puis on avait l'impression que la situation ne s'améliore pas. Tu sais, c'était vraiment ce qui se dégageait du reportage qu'on a eu à la télévision, hier. Alors, j'aimerais ça que vous nous reveniez là-dessus à un moment donné. Puis, si ce n'est pas dans le cadre de la présente commission, bien qu'on puisse en reparler à un moment donné parce que je pense que c'est quand même important pour les conditions de travail de ces gens-là mais aussi pour le roulement de notre économie, là.

M. Marcoux: Bien, Mme la Présidente, évidemment, comme vous le savez — puis vous avez d'ailleurs travaillé à cet égard-là précédemment — l'objectif, c'est de mettre en place un système qui va permettre une meilleure fluidité aux frontières. C'est essentiel, c'est bien sûr, lorsqu'on regarde notre économie exportatrice et puis le volume, le pourcentage qui est livré aux États-Unis, notamment par camions. Alors, à cet égard-là, évidemment, l'objectif, c'est d'améliorer, avec le système FAST. Mais ce n'est pas encore tout en place, là. Mais certainement qu'il faut améliorer les conditions. On pourra en reparler.

M. Jutras: Parce qu'on aura beau, M. le ministre, améliorer nos autoroutes puis, par exemple, décider qu'on double la 55 au Centre-du-Québec...

M. Marcoux: Il y en a déjà pas mal de fait, hein?

M. Jutras: Bien, il en reste encore, par contre.

M. Marcoux: 20 km, l'an dernier, Mme la Présidente. C'est beaucoup.

M. Jutras: Si ça jamme, comme on dit — si vous me permettez l'expression — si ça jamme aux frontières, on ne s'avance pas beaucoup plus, là. Alors, moi, je voudrais bien que la fluidité soit non seulement sur nos routes en raison des doublements que le ministre autorise, mais qu'aux frontières aussi ça continue d'être fluide.

● *(12 heures)* ●

M. Marcoux: Bien, Mme la Présidente, c'est une priorité, ça également, parce qu'il faut améliorer la situation, surtout compte tenu des mesures qui ont été prises, là, dans le cadre des échanges, disons, entre le Canada puis les États-Unis, une plus grande sécurité. Mais, d'un autre côté, il faut prendre des mesures pour maintenir la fluidité du trafic.

M. Jutras: Bien, je veux être certain que je comprends bien le ministre, Mme la Présidente. Quand vous dites que c'est une priorité, est-ce que je dois comprendre que c'est le doublement de la 55 au Centre-du-Québec qui est une priorité?

M. Marcoux: C'est-à-dire je parlais des frontières, M. le député de Drummond. Mais il y a bien des projets prioritaires. Mais les frontières, le sujet que vous avez abordé, je suis d'accord avec vous.

M. Jutras: O.K.

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'article 35 est-il adopté?

M. Jutras: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Alors, nous en sommes à l'étude de l'article 36. Il y a un amendement.

M. Marcoux: Il y a d'abord un amendement et qui a été distribué, là, j'espère.

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'amendement sera distribué, là, dans les minutes qui suivent.

M. Jutras: On l'avait déjà, je pense, hein?

La Présidente (Mme Harel): Vous l'aviez déjà?

Une voix: C'est la version anglaise.

M. Marcoux: C'est une modification à la version anglaise, donc ça n'a pas d'impact sur le contenu même de l'article, là. C'est «The driver must» au lieu de «shall». Il semble que, sur le plan législatif, là, c'est...

Une voix: ...

M. Marcoux: Oui. Et il y a une concordance dans le même article, là. «Furthermore, the driver must surrender...» Alors, c'est l'utilisation de «must» au lieu de «shall».

Sur le plan du contenu, donc, on remplace l'article 519.10 par un nouvel article qui va permettre d'harmoniser à la nouvelle norme sur les heures de service des conducteurs de véhicules lourds, notamment quant aux informations qui sont requises sur la fiche journalière ainsi que la tenue, la transmission et la conservation de cette fiche. Peut-être que nous pouvons aller à l'article. Oui, excusez.

M. Jutras: Mme la Présidente, moi, je préférerais que le ministre nous lise l'article puis, après, les explications parce qu'on ne sait pas au juste de quoi on parle, là.

M. Marcoux: Bon, d'accord. Bien, je n'ai pas de problème. Écoutez, je vous donnais l'objectif, mais on va le lire.

M. Jutras: D'accord.

M. Marcoux: Mme la Présidente.

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

M. Marcoux: Donc: «Sauf si les conditions prévues par règlement sont réunies, tout conducteur doit remplir, selon les modalités prévues par règlement, une fiche journalière dont la forme est déterminée par règlement et sur laquelle sont consignés toutes ses heures de repos et toutes ses heures de travail pour la journée ainsi que les renseignements requis par règlement.

«Il est interdit au conducteur de remplir plus d'une fiche journalière par jour.

«Il est interdit au conducteur d'inscrire des renseignements inexacts aux fiches journalières ou de falsifier, d'abîmer ou de mutiler ces fiches ou les documents justificatifs.

«Il est interdit au conducteur qui est tenu de remplir des fiches journalières de conduire sans qu'il n'ait en sa possession les documents déterminés par règlement.

«Le conducteur doit faire parvenir, selon les normes déterminées par règlement, à l'exploitant ainsi qu'à toute autre personne qui fournit les services du conducteur, la fiche journalière et les documents justificatifs. En outre, il doit les remettre, pour examen, à l'agent de la paix ou à l'inspecteur nommé en vertu de l'article 519.69 qui lui en fait la demande. Cette fiche et ces documents doivent être remis après examen au conducteur.»

M. Jutras: Alors, vous disiez donc?

M. Marcoux: Bien, je disais que ça permet l'harmonisation aux nouvelles normes sur les heures de service des conducteurs de véhicules lourds, puis notamment quant à toutes les informations qui sont requises sur la fiche journalière que doit remplir le conducteur, puis évidemment la transmission de ces informations-là, et aussi la conservation de cette fiche. C'est ce qui va permettre, Mme la Présidente, de déterminer, là: Est-ce que ça respecte les nouvelles normes en termes d'heures de repos et d'heures de travail, etc.?

M. Jutras: Je comprends qu'un amendement, là, par rapport au texte antérieur, c'est... Auparavant, on disait qu'il devait remplir une fiche, là, une fiche journalière selon des conditions et des modalités prévues par règlement, mais là maintenant, la fiche, le règlement va en prévoir la forme, ce qui n'était pas le cas avant, hein? Avant on prévoyait les conditions, là, on disait ce qui devait être inscrit dans cette fiche-là. Mais là dorénavant la forme va même être déterminée, là, par règlement. Est-ce que j'ai raison quand je dis ça?

M. Marcoux: Les documents seraient déterminés par règlement.

(Consultation)

M. Marcoux: Je veux simplement m'assurer que c'est bien ça. C'est ce que je comprends.

(Consultation)

M. Marcoux: Donc, ce qu'on m'indique, c'est qu'il y a une grille qui va être contenue au projet de règlement.

M. Jutras: Une quoi? Une grille?

M. Marcoux: Une grille qui va être contenue, là, au projet de règlement pour... en termes d'informations à inscrire et pour faciliter la tâche finalement au conducteur et à tout le monde.

M. Jutras: Mais est-ce qu'au règlement on va retrouver un modèle de fiche? Non?

M. Pinard: Pourquoi pas?

M. Marcoux: Bien, peut-être.

M. Jutras: Peut-être, ça aurait simplifié les choses, là, tu sais...

M. Marcoux: Si ça peut simplifier les choses, je suis entièrement d'accord.

(Consultation)

M. Marcoux: Mme la Présidente, dans le règlement qui a été prépublié, là, par le gouvernement du Canada, à la page 507 de la *Gazette du Canada*, partie I...

M. Jutras: Dans le règlement que vous avez distribué tantôt... c'est-à-dire dans le projet de règlement?

M. Marcoux: Oui. Bien, vous l'avez, là. Il y a une grille ici qui... C'est la cédule 2, l'annexe 2.

Document déposé

La Présidente (Mme Harel): Alors, je vais vous demander un consentement pour qu'on puisse déposer ce document intitulé *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire — Résumé de l'étude d'impact de la réglementation*, puisque certaines interventions y font référence. Pour les fins de nos travaux, il serait dans l'ordre de consentir au dépôt. Alors, il y a consentement?

M. Marcoux: Oui, oui, tout à fait.

La Présidente (Mme Harel): On poursuit.

M. Marcoux: Mme la Présidente, dans le règlement actuel qui existe ici, il y a déjà, là, une sorte de fiche. Évidemment, elle devra être modifiée avec les nouvelles normes, là, qui entreront en vigueur. Mais il y a déjà une grille pour une fiche journalière. Est-ce qu'elle pourrait être plus complète et simplifier la tâche aux gens qui l'utilisent? On pourra le regarder. Moi, je suis très ouvert à ce qu'on puisse, le cas échéant, là, simplifier le processus puis surtout rendre la tâche plus facile pour les gens qui ont à l'appliquer.

M. Jutras: Parce que le texte de loi dit «dont la forme est déterminée par règlement». C'est sûr qu'on peut la décrire, la forme. Je pense que, si on avait un modèle, tu sais, dire: C'est ça, la fiche dorénavant, je pense que ce serait plus simple pour les gens, mais je comprends que ce n'est pas ce qu'on envisage pour le moment.

Mme St-Cyr (Johanne): Pas pour le moment, mais ça peut, au moment des...

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, Johanne St-Cyr. Au moment des travaux avec l'industrie, là, avant même qu'on aille en prépublication, il peut y avoir des améliorations à apporter.

M. Marcoux: Alors, on regardera, je pense que... regarder voir s'il y a moyen d'améliorer et également de simplifier.

M. Jutras: Ça va.

M. Marcoux: Ça va? Merci.

M. Jutras: Alors, adopté.

M. Marcoux: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Alors donc, l'article 36 est adopté.

M. Marcoux: Et il y a une modification, il y a une modification, là, au texte anglais, le dernier alinéa.

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'amendement à l'article 36, à la première ligne du texte anglais, est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Nous en sommes donc à l'article 36 tel qu'amendé.

M. Marcoux: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Nous en sommes à l'article 37.

M. Marcoux: Donc l'article 37 vise à remplacer l'article 519.12 actuel. Je vais faire lecture du nouveau texte, puis, après ça, nous pourrons revenir.

Donc, le nouveau texte: «Tout agent de la paix peut, suivant les normes déterminées par règlement,

délivrer à l'égard d'un conducteur une déclaration de mise hors service dont la durée et les modalités d'application sont établies par règlement.»

● *(12 h 10)* ●

L'objectif. On vise à conférer à l'agent de la paix le pouvoir d'ordonner au conducteur de cesser d'exercer ses fonctions suivant durée et modalités établies par règlement. Donc, les cas permettant de délivrer une telle déclaration seront inscrits dans le règlement et concernent notamment les situations suivantes: non-conformité aux exigences en matière de repos et de conduite; refus de produire une fiche journalière; informations inexactes sur la fiche; plus d'une fiche journalière pour une même période. Donc, nous avons vu dans l'article précédent un certain nombre de dispositions à cet égard-là. La durée d'application de la déclaration est fonction du manquement. L'agent de la paix devra, selon le règlement, informer par écrit le conducteur et l'exploitant des raisons et de la durée de cette décision.

(Consultation)

M. Marcoux: Ce qu'on m'indique finalement, c'est que l'agent de la paix peut le faire. Cependant, ce n'est pas formalisé. Et là on encadre la façon dont l'agent de la paix doit se comporter s'il pose ces gestes-là.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Ce que je constate, là, dans le nouveau texte, c'est qu'un agent de la paix va pouvoir émettre, là, délivrer une déclaration de mise hors service. Alors, ça peut vouloir dire qu'il dit au camionneur: Bon, je vous ordonne de mettre votre véhicule de côté puis de le laisser là, vous ne pouvez plus le conduire. Mais le texte actuel permettait plus. On disait qu'il pouvait même, l'agent de la paix, retirer le permis de conduire à un conducteur. Ce n'était donc pas juste une déclaration de mise hors service, c'était même le fait de dire: Remettez-moi votre permis de conduire. Est-ce qu'on enlève ça, là, quoi? Est-ce qu'on a eu de la jurisprudence qui dit que c'était trop ou quoi, là?

M. Marcoux: Je vais vérifier.

(Consultation)

M. Marcoux: Ce que l'on m'indique, c'est que, évidemment, le retrait du permis n'est plus là parce qu'il y aurait une conformité avec ce qui se fait sur le plan canadien, mais cependant la mise hors service demeure et elle est davantage encadrée parce que l'agent de la paix, là, doit informer par écrit le conducteur et l'exploitant des raisons de la durée de la décision.

M. Jutras: Mais là la sanction qu'on se trouve à appliquer, c'est par rapport au véhicule, somme toute. On dit: Vous laissez votre véhicule là. Mais l'individu, si ce n'est pas loin de chez lui, il peut appeler, puis on vient le chercher, puis il prend son véhicule, puis il le conduit même.

M. Marcoux: Bien, c'est ça, là, il ne perd pas son permis de conduire, donc il pourra continuer de conduire son véhicule sans aucun problème. Il n'y a pas de suspension de son permis, la décision touche le véhicule.

M. Jutras: C'est ça, on restreint ça au véhicule, alors qu'auparavant c'était même: Vous ne conduisez plus.

M. Marcoux: C'est ça.

M. Jutras: Mais on le fait par souci d'harmonisation avec les règles canadiennes, pancanadiennes.

La Présidente (Mme Harel): D'autres interventions?

M. Jutras: C'est ça?

M. Marcoux: Oui.

M. Jutras: Oui? La réponse, c'est oui?

M. Marcoux: Oui, mais en même temps...

M. Jutras: C'est parce que ça n'enregistre pas les signes, là, Mme St-Cyr. C'est pour ça que...

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

M. Marcoux: Mais ça permet au conducteur — je pense, c'est important — de pouvoir continuer de conduire son propre véhicule sans problème, son permis n'est pas retiré.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Le permis n'est pas retiré. Est-ce à dire, par exemple, qu'un conducteur qui outrepasserait, par exemple, le règlement qui dit qu'un conducteur n'a pas le droit de faire plus que 13 heures par jour se fait accoster par un agent de la paix, l'agent de la paix, lui, a le droit, à ce moment-ci, de lui donner l'ordre de mettre le véhicule, le tracteur et la remorque, sur le bord du chemin et de ne plus y retoucher? Est-ce que le conducteur, lui, qui a outrepassé les règlements, est-ce que ce dernier va tout simplement recevoir un avis et, le lendemain, il pourrait repartir avec un autre fardier, avec un autre tracteur?

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Oui, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): L'interdiction de conduire un véhicule lourd va comporter, là, un temps x effectivement, là, il n'est pas condamné à ne plus jamais retravailler, là.

M. Pinard: L'agent de la paix, lorsqu'il donne la sanction au conducteur de descendre du véhicule et de laisser le véhicule sur les lieux où il l'a intercepté, à ce

moment-là, quelle est... Vous dites que la sanction est reliée au camion ou au tracteur.

Mme St-Cyr (Johanne): Au véhicule lourd.

M. Pinard: Au véhicule lourd. Donc, à ce moment-là, le conducteur, lui, quelle est la sanction? Il n'y a pas de sanction du tout qui lui est accordée, au conducteur du véhicule lourd, c'est seulement au niveau du véhicule lourd?

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, bien la sanction le touche en ce sens qu'il n'a pas le droit de reprendre le volant du véhicule lourd et de faire le travail qu'il est censé faire, là, puisqu'il est en dérogation avec le temps de repos et de travail.

M. Pinard: Bon. Le lendemain, le véhicule est toujours sur l'accotement, il est sur la 20, à hauteur de Drummondville. Le lendemain, est-ce que le conducteur... Le conducteur, le lendemain, est-ce qu'il peut reprendre un autre véhicule lourd de la même compagnie et repartir?

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, si le temps prescrit par la mise hors service est écoulé, il peut prendre un autre camion, comme il peut prendre le même véhicule lourd, mais naturellement qu'il faut que la prescription soit terminée, là. S'il avait un temps x à respecter sans conduire un véhicule lourd, il doit respecter le temps.

M. Pinard: Donc, il y a sanction, Mme la Présidente, il y a donc sanction à la fois sur le véhicule lourd et à la fois sur le conducteur. Ai-je raison?

Mme St-Cyr (Johanne): La sanction s'applique au conducteur, c'est le conducteur qui est en dérogation. Si vous me permettez...

(Consultation)

Mme St-Cyr (Johanne): La sanction, Mme la Présidente, s'applique bien au conducteur. Surtout, s'il y avait des denrées périssables dans le camion, on comprendra que la compagnie pourrait faire venir quelqu'un d'autre pour acheminer à bon port la cargaison, la marchandise.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: L'occasion est bonne, je pense, pour vous poser une question, M. le ministre, poser une question au ministre: Est-ce que les relations entre les transporteurs et les camionneurs et les contrôleurs routiers se sont améliorées? Parce que, moi, j'ai eu beaucoup de cas, là, qui m'ont été rapportés à mon bureau de comté, des gens qui sont venus me voir, des camionneurs, là, qui se plaignaient du zèle, qu'on pourrait dire, ou des fois l'expression qui était utilisée, c'était le manque de jugement.

Puis ça me fait penser à un cas qui m'a été rapporté justement, où un camionneur est intercepté, puis il est peut-être en quelque sorte comme à 200 pi de l'endroit où il doit se rendre, et puis le contrôleur routier lui a dit: Tu laisses le véhicule ici puis... Tu sais, le gars, il dit: Écoute, là, je suis rendu, il me reste 200 pi à faire. Puis il n'y avait rien à faire: Tu laisses ton camion là. Puis ça, c'est un exemple, mais j'ai eu beaucoup de cas qui m'ont été rapportés et même aussi des règlements qui n'étaient pas appliqués de pareille façon d'une région administrative à l'autre région. Puis semble-t-il qu'en Abitibi c'était pire que pire, là, c'était l'enfer pour un camionneur de faire du transport dans ce coin-là puis d'être intercepté, parce qu'il n'était pas sorti de l'auberge, comme on dit, il n'était pas sorti du bois. Est-ce que ça s'est amélioré, ça? Puis est-ce qu'il y a, je dirais, plus de souplesse, ou plus de compréhension, ou plus de collaboration?

M. Marcoux: Bien, Mme la Présidente... D'ailleurs, on pourra en reparler aussi. Il y a M. Côté, qui est vice-président, qui est ici, là, qui est responsable du Contrôle routier. Les relations, je pense que ça s'est amélioré, mais je ne dis pas que... Ce n'est pas une tâche facile non plus, je pense, pour les contrôleurs routiers, il faut en être bien conscient.

● *(12 h 20)* ●

Quand vous soulignez le cas de l'Abitibi, on est en train de mettre sur pied, là, on a annoncé la création, la mise sur pied d'une sorte de comité qui regroupe, en Abitibi, non pas seulement l'industrie et les camionneurs, mais des gens représentatifs du milieu socio-économique justement pour voir, là, l'application, les problèmes, comment on peut peut-être améliorer la situation si vraiment il y a des cas, là, qui sont problématiques. Alors, on verra comment — c'est un projet pilote — quels résultats nous obtenons en Abitibi et peut-être qu'à ce moment-là on pourra l'extensionner dans quelques autres régions. Et celle-ci, l'Abitibi, effectivement faisait l'état, là, d'une situation qui était particulière, et c'est pour ça que la société, là, s'y est adressée de cette façon-là. Je ne sais pas s'il y a eu des réunions déjà de ce groupe, là.

Une voix: ...

M. Marcoux: Bon. Si vous voulez peut-être avoir... Parce que je suis au courant de la mise sur pied, de la composition, mais cependant, là, je n'ai pas fait le point sur ce qui s'est passé jusqu'à date en Abitibi. Alors, si vous voulez vous identifier, M. Côté.

M. Côté (Louis): Louis Côté, vice-président, Société de l'assurance automobile, responsable...

M. Jutras: Vice-président à quoi?

M. Côté (Louis): Société d'assurance, responsable de l'agence Contrôle routier Québec. D'entrée de jeu, oui, effectivement, quand vous... Votre question avait... Si vous me permettez, Mme la Présidente, votre question avait plusieurs facettes. Vous avez parlé, je dirais, d'application uniforme à travers la province, vous avez parlé de manque de jugement, vous avez parlé de courtoisie, vous avez parlé de... Autrement dit, votre question est multifacettes.

En ce qui a trait... les relations entre les contrôleurs routiers et l'industrie comme telle, je dois dire que nous avons un comité consultatif qui représente non seulement l'industrie, mais les élus municipaux et les ministères et organismes. Les relations avec ce comité consultatif là, ça, je les qualifierais, moi, à ce stade-ci, d'excellentes.

De plus, pour donner suite aux commentaires qu'on entend nous-mêmes régulièrement, commentaires qui s'apparentent à ceux que vous venez de nous dire, nous avons commandé, en novembre 2003, un sondage par la maison SOM pour connaître le taux de satisfaction des gens concernant le contrôle routier qui est fait sur les routes au Québec. Et nous avons fourni à la maison SOM la liste des gens qui avaient été interceptés — et non des gens qui n'avaient pas été interceptés — des gens qui avaient été interceptés dans les six mois précédant le sondage. Et ce qui ressort du sondage... Et, à la fin du sondage, nous demandions aussi aux gens consultés: Si vous aviez des choses à améliorer au contrôle routier, qu'est-ce que vous proposeriez?

La satisfaction générale des gens sondés — et je tiens à préciser que c'est des gens qui avaient été interceptés — est de 91 %, ce qui est très élevé. Il est connu, dans le domaine, puis nonobstant les activités, que ce soit privé ou public, lorsqu'on dépasse le 80 % de satisfaction, c'est un taux de satisfaction qui est excessivement élevé. Respect, courtoisie: 92 %. De l'équité par rapport à l'application des lois et l'activité de transport confondues: 92 % aussi. Durée de l'interception: 85 %. Fiabilité des informations fournies, ce qui a trait, d'après moi, au point que vous souleviez en ce qui a trait à l'application uniforme à travers la province: 89 % des gens étaient satisfaits. La simplicité du langage: 93 %. Et satisfaction générale: 91 %, ce qui est, selon nous, très élevé.

En ce qui a trait à des points que nous devions améliorer au contrôle routier — et nous avions posé cette question-là parce que nonobstant les résultats que nous pouvons atteindre, je pense que nous avons encore du travail à faire et nous voulons continuer à le faire — 6 % des gens disaient que nous devrions travailler pour améliorer notre courtoisie; 1 % des gens disaient que nous travaillions surtout pour essayer de trouver une peccadille ou du harcèlement. Sur 1 187 personnes... 1 154 personnes sondées, vous comprendrez que 1 %, c'est 11 personnes qui mentionnent que nous travaillons à trouver des peccadilles et nous harcelons les transporteurs. En ce qui a trait, maintenant... Par contre, 4 % disaient que nous devrions être encore plus présents. Et 41 % des gens n'avaient aucune recommandation sur l'amélioration que nous devrions... sur quoi nous devrions travailler, au Contrôle routier. Donc, je dois vous dire que, pour nous, c'est un sondage qui a jeté, je pense, un baume sur la qualité du travail que nos gens font, parce que je pense qu'il y a eu beaucoup d'amélioration depuis plusieurs années.

Et, en ce qui a trait à la relation, maintenant, avec les citoyens, je pense que M. le ministre a clairement mentionné tantôt que nous avons, avec tous les intervenants du milieu, parti un projet pilote dans la région de l'Abitibi où il y a eu trois réunions, jusqu'à maintenant. Et ces trois réunions là d'abord ont servi à former la table comme telle, la représentativité de la table, et les sujets sur lesquels nous allons travailler en 2004, et sans exception. Parce que cette table-là est composée aussi d'une façon similaire au comité consultatif, c'est-à-dire que les élus municipaux sont représentés, le gouvernement et industrie est représenté par ses ministères et organismes, et l'industrie, de toutes formes confondues, que ce soit le transport de biens ou de personnes, est aussi représentée, l'ACQ, la FAQ, l'ATEC. L'ANCAI aussi va revenir au comité consultatif, il va revenir aussi aux tables régionales comme telles.

D'une façon générale, on est conscient qu'il y a des problèmes à régler sur le terrain, et comme... Moi, je fais partie de ceux qui pensent — et je pense que l'industrie le pense aussi — que le contrôle routier fait partie de la solution et non du problème. Et cette table-là, pour s'assurer une représentativité et une transparence plus grande, nous avons proposé une coprésidence où siègent d'office un gestionnaire du Contrôle routier et en même temps un représentant de la table, mais nommé par les autres représentants de la table, autres que ministères et organismes et gens du Contrôle routier et de la société. Et ce projet pilote là servira justement de modèle pour le reste de la province. Et on veut, d'ici la mi-avril, en partir un autre projet pilote, mais dans un milieu urbain pour avoir les deux mondes, mais dans la région de Montréal, cette fois-ci.

De façon générale, si on regarde les commentaires fournis par les gens de la table jusqu'à maintenant — parce qu'il y a eu trois réunions jusqu'à maintenant, il y en a une prochaine à la mi-mars — les gens se disent tous très satisfaits de l'idée, de la composition et des énergies qui seront déployées. Il faut bien comprendre que, à notre avis à nous, les problèmes entourant le monde du transport, c'est des problèmes qui sont complexes, vous l'avez bien mentionné tout à l'heure, et c'est des problèmes aussi qui sont systémiques, et les solutions seront aussi systémiques. Et chaque membre de la table devra fournir sa contribution, en fonction de ses compétences et de ses ressources, à trouver une solution, mais une solution qui fera consensus au niveau de la table comme telle. Autrement dit, les parties s'assoiront dans une atmosphère de dialogue pour trouver une solution commune, avec la contribution de toutes les parties pour en arriver justement à une solution satisfaisante pour toutes les parties.

M. Jutras: Cette table-là, là, ce projet pilote là, en Abitibi, qui est assis à cette table-là?

M. Côté (Louis): Bon, de mémoire...

M. Jutras: Bien, je ne veux pas les noms, là, mais les gens viennent d'où, là?

M. Côté (Louis): La représentativité?

M. Jutras: Oui, c'est ça.

M. Côté (Louis): O.K. Parfait. Si vous me permettez, Mme la Présidente, il y a les préfets de MRC qui représentent le monde municipal, il y a le ministère des Transports, il y a la vice-présidence à la sécurité

routière, Société de l'assurance automobile, il y a le Contrôle routier, en principe, il devrait y avoir aussi le ministère du Revenu et il y a tous les représentants de l'industrie, l'ACQ, l'APAQ, l'ATEC, l'association aussi non seulement des transporteurs, mais de l'industrie forestière de la région. Et je vous dirais que le...

Je vais vous fournir, si vous me permettez, le nom des organismes: Transport Maheux, qui représente le transport de marchandises; le ministère des Transports; Société de l'assurance; Domtar est représentée comme étant entreprise; Contrôle routier; Société d'entreprises générales Pajula, c'est aussi encore du transport de marchandises; la municipalité de Landrienne; les MRC qui sont représentées, comme les préfets de MRC sont présents; le transport scolaire est représenté; Transport Sigouin, c'est le transport hors normes; et aussi tout ce qui touche le transport... le vrac. L'ANCAI, comme je vous disais tout à l'heure, revient aux tables, parce que je les ai rencontrés il y a deux semaines. Et toute, je dirais, activité confondue de transport sera représentée, les élus, ministères et organismes.

M. Jutras: Et cette table-là est en place depuis combien de temps?

M. Côté (Louis): Depuis... La dernière rencontre a eu lieu fin novembre 2003, mais, en mai et juin, nous avions, M. Brind'Amour et moi-même, déjà rencontré des élus municipaux de la région pour se pencher sur des problématiques régionales. On conçoit la grande problématique de la région de l'Abitibi. On sait que les règles et normes dans l'industrie du transport sont des règles complexes. Et la particularité de la région de l'Abitibi, ce sont toutes à peu près 85 %, 90 % de petites entreprises, et nous voulons, avec eux, trouver des solutions. Parce que ces gens-là admettent eux-mêmes que le taux de non-conformité est plus élevé dans leur région qu'ailleurs au Québec. Mais ces gens-là, je pense, ont la fierté de se retrousser les manches et de travailler avec nous pour justement changer ce paysage, pour être... pour atteindre le niveau de conformité exigé par tous les organismes entourant l'activité du transport.

● *(12 h 30)* ●

La Présidente (Mme Harel): M. Côté, je dois interrompre cet échange, il est maintenant 12 h 30. Je sais que le député de LaFontaine veut poser une question, je le reconnaîtrai dès l'ouverture de nos travaux, à 14 heures.

M. Jutras: Si vous permettez, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Harel): À moins qu'il y ait consentement pour poursuivre.

M. Jutras: Non, c'est juste une question de commodité.

La Présidente (Mme Harel): Non? M. le député de Drummond.

M. Jutras: On va revenir tantôt. Mais c'est intéressant, ce sondage-là. Je ne sais pas si on pourrait en avoir une copie pour qu'on fasse les photocopies sur l'heure du dîner puis...

Document déposé

La Présidente (Mme Harel): Il y a consentement donc pour déposer le sondage. Et nous pouvons laisser les choses ici, oui? Et nous revenons à 14 heures. Alors, je reconnaîtrai le député de LaFontaine. Je suspends donc jusqu'à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 31)

(Reprise à 14 h 7)

La Présidente (Mme Harel): Nous reprenons nos travaux. Et je demanderais donc au député de LaFontaine d'intervenir.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. le ministre, M. Côté doit prendre rang parmi nous.

M. Jutras: Puis, moi, que j'avais demandé... du sondage. Est-ce que ça a été fait à l'heure du dîner? Ah! dans quelques minutes? O.K.

La Présidente (Mme Harel): Oui. Il y aura les copies originales, hein, je pense, hein?

M. Jutras: Ça veut dire quoi, ça, les copies originales?

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. le député... c'est-à-dire avec les couleurs et non pas une photocopie.

M. Jutras: Ah! Ah!

La Présidente (Mme Harel): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Merci, Mme la Présidente. Et ça me fait plaisir que M. Côté soit ici. Vous savez, M. Côté, nous sommes huit ou neuf parlementaires ici qui... avec de plus longues expériences que moi en politique, et je peux vous dire que nous avons vu des sondages à perte de vue. L'interprétation qu'on en fait de ces sondages, dépendamment de quel côté de la clôture qu'on est, laisse une grande marge de manoeuvre à la véracité d'un sondage, en plus que le sondage que vous nous avez fait... Moi, je peux vous dire que... Je ne sais pas si vous écoutez un peu la télévision où il y a la publicité de Vidéotron qui parle de tonnes de copies. Moi, je peux vous dire que des dossiers des contrôleurs routiers, on en a des tonnes de dossiers dans les bureaux de comté. Et même si vous dites que la situation s'est grandement améliorée, probablement, avec la table, les tables, les forums que vous faites, où est-ce que les différents intervenants d'une certaine région sont assis à la table, oui, peut-être les choses se sont améliorées, mais que fait-on des petits artisans, hein, les gens qui ne

font pas de transport en tant que tel quotidiennement, hein?

Pour prendre rien qu'un exemple, les entrepreneurs en construction qui partent d'un point A au point B avec leurs camions, avec des outils, qui sont traités de la même manière que des gens qui transportent de la marchandise et qui ne doivent pas faire 13 heures de travail d'affilée, avec huit heures de repos, etc. Alors, moi, avec tout le respect que j'ai pour vous, là, pour le sondage que vous allez nous donner, là, je pourrais vous dire que, la prochaine fois, si vous voulez faire un sondage, là, ça va vous coûter pas une cenne, là, vous allez venir dans mon bureau, on va se faire une table ronde avec divers intervenants qui sont dans mon comté, qui ne sont pas représentés dans vos tables, et vous allez les écouter à savoir les problématiques qu'eux vivent avec vos gens du contrôleur routier, puis je peux vous dire que le 91 % de satisfaction va baisser énormément.

Et je prends acte de vos améliorations que vous voulez apporter. C'est un dossier que je voulais apporter à l'attention du ministre dans les mois qui viennent, parce que, à avoir été une personne impliquée dans une petite entreprise de la construction, je peux vous dire que ce n'est pas facile. Les gens ont plus peur de se faire arrêter par vos gens que se faire arrêter par la police. Alors, ça vous en dit grand. Et peut-être, en Abitibi, où est-ce que les gens se sont regroupés, ce n'est pas si pire, mais un petit entrepreneur ou une petite personne qui a un camion, parce qu'il y a 3 000 kilos...

● *(14 h 10)* ●

Ça, c'est une autre chose. Quand on dit qu'on met de la réglementation puis on essaie qu'elle soit pareille, uniforme à travers le Canada, il faudrait voir. Peut-être que le 3 000 kilos n'est pas suffisant, hein? Je pense qu'en Ontario c'est 4 500 kilos, les véhicules qui sont dits lourds. Alors, il faudrait peut-être regarder aussi sur ce point spécifique là pour essayer de donner un peu de chance à ces gens-là de faire leur ouvrage. Parce que ces gens-là, ce n'est pas des transporteurs, ils ne sont pas payés au transport, là. Eux, ils sont payés à leur journée parce qu'ils sont menuisiers, ou ils sont plombiers, ou ils sont... etc., puis c'est à ces gens-là qu'on fait mal, que vous faites mal, pas parce que...

Je n'ai rien contre, là, vous faites de la réglementation, puis c'est important que les contrôles soient faits pour la sécurité des gens, ça, j'en ai amplement... puis je suis un peut-être qui dirait qu'il faudrait peut-être en avoir plus, dans un certain sens. Mais je rejoins le député de Drummond qui disait qu'il y avait des manques et la perception... pas seulement la perception, mais la manière de faire de certains de vos agents, là... Des fois, un petit sourire, ça fait plaisir aussi, là. Alors, c'est un peu ça qu'il faudrait peut-être tenir en compte, pas seulement tenir compte des transporteurs, là, les grandes boîtes, Cabano Kingsway et autres grands du monde de transport, mais ceux, les petits, là, qui ont affaire avec vos gens quotidiennement, là, à tous les jours, qui partent de leurs entreprises et ils ont peur de prendre un chemin où est-ce qu'un de vos contrôleurs est situé, là. Alors, c'est un peu ça, là. C'est à vous la parole...

La Présidente (Mme Harel): Attendez. Je rappelle que la parole, c'est le président qui la donne, d'une part.

M. Tomassi: Ah, excusez-moi. Je m'en excuse, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Deuxièmement et également, lorsqu'on s'adresse les uns aux autres, en fait, on s'adresse toujours à la présidence, et ça vaut pour les invités de la commission.

M. Tomassi: Parfait. C'est la pratique que je n'ai pas, ça va s'en venir.

La Présidente (Mme Harel): Ça s'apprend, vous allez voir, ça s'apprend.

M. Tomassi: Ah bien, c'est correct.

La Présidente (Mme Harel): Ça s'apprend vite, puis vous apprenez vite. Alors, M. le ministre.

M. Marcoux: Bien, écoutez, je vais laisser M. Côté répondre. Peut-être faire simplement un commentaire. Je dois vous dire que, dès le mois de mai dernier, c'est un dossier, ça, qui est arrivé au bureau du ministre. Parce qu'il y avait eu le congrès de l'ANCAI, on se rappellera, il y avait eu beaucoup de déclarations de faites concernant justement les contrôleurs routiers. Après des rencontres et avec eux, au niveau du chef de cabinet, puis également avec la société, la société a convenu de faire un effort spécial.

C'est sûr qu'on ne peut pas tout régler, là, c'est bien évident. Ça, je pense qu'il va toujours rester des cas. Je pense qu'il y a eu des améliorations de faites. Et, dans certaines régions, et c'est peut-être le cas dans votre région, là, mais dans certaines régions, il semblait y avoir des situations plus épineuses que d'autres, là, notamment en Abitibi, bien, il y a eu une action concertée qui a été faite. Alors, je laisserais peut-être M. Côté faire ses commentaires par rapport aux questions du député de LaFontaine.

La Présidente (Mme Harel): M. Côté.

M. Côté (Louis): Mme la Présidente, d'entrée de jeu, je dois dire que votre question aussi a encore plusieurs facettes, et, si vous me permettez, je vais les aborder une par une. Vous avez parlé tantôt que les gens du transport ont beaucoup plus peur de se faire arrêter par des contrôleurs routiers que par les policiers. Et je dois vous dire que l'organisme au Québec qui détient l'expertise en termes de contrôle du transport routier, c'est Contrôle routier. Et, de par notre champ d'expertise, je pense qu'il est, je dirais, usuel et normal que les transporteurs sachant très bien qu'on connaît d'une façon plus approfondie toutes les facettes de la sécurité entourant le transport par rapport à un corps policier qui, lui, son travail porte sur d'autres facettes, c'est un peu normal, cette réaction-là.

Autre chose aussi, il faut bien comprendre qu'on n'a jamais dit qu'il ne nous restait, nous, pas de travail à faire. Il nous reste énormément de travail à faire. Et je pense que ce n'est pas le fruit du hasard que nous avons atteint ce niveau de satisfaction, il faut se souvenir comment on a fait pour l'atteindre, c'est-à-dire qu'il faut continuer à travailler fort. Puis ce qu'on a demandé

comme dernière question, c'est que, si on avait des choses à améliorer... Qu'est-ce que vous nous proposez? Donc, on a une liste d'épicerie, puis c'est justement ce sur quoi nous travaillons.

Autre chose aussi, quand vous dites que, Contrôle routier, peut-être que la représentativité des organismes n'est pas sur toutes les tables, je dois vous dire que, au quotidien, on est en contact avec les transporteurs et nous présidons deux tables présentement, dont une troisième que nous coprésidons qui va être un projet de table régionale où probablement des problématiques plus pointues des régions vont ressortir. Mais nous présidons la table gouvernement-ACQ-MTQ-SAAQ, nous présidons le contrôle d'un comité consultatif et coprésidons les tables régionales. Donc, nous sommes excessivement ouverts au partenariat et ouverts à l'écoute face aux problématiques de terrain que nous avons à solutionner.

Par rapport aussi aux résultats du sondage, vous devez comprendre — et tous les gens du comité consultatif étaient d'accord avec nous aussi — notre quotidien à nous, c'est de recevoir des plaintes, et ce qui fait que, à l'occasion, je pense qu'on peut être biaisés de par... Et, si on veut transporter, si on veut généraliser à partir des plaintes que nous recevons, peut-être que, nous-mêmes, au Contrôle routier, on est peut-être biaisés parce que nous recevons plus régulièrement de plaintes que d'autres choses. Mais, par contre, le sondage, je vous ferai remarquer que ce n'est pas un sondage auprès de membres de grandes associations, c'est un sondage aux membres... de personnes qui ont été arrêtées par les gens du Contrôle routier. Ça peut être M. Tout-le-monde, ça peut être un membre d'une association, ça peut être un transporteur, un propriétaire unique, ça peut être tout ça. Donc, l'échantillonnage comme tel, avec un taux de... si ma mémoire est fidèle, une marge d'erreur de 2,9 % a donné des résultats de ce niveau-là. Mais je peux vous assurer, vous et tous les membres de la commission, que, nous, ce que nous avons regardé, oui, le taux de satisfaction, c'est toujours intéressant d'avoir pareil taux de satisfaction, mais nous avons aussi regardé la dernière question, que vous allez voir tout à l'heure: ce sur quoi nous devons travailler, et ça va dans le sens que vous dites aussi, l'attitude, ça va aussi sur nos stratégies opérationnelles, l'écoute versus la proportion, je dirais, de coercition versus prévention, l'information que nous donnons aux gens. Vous savez, c'est tout ça qu'on regarde avec nos partenaires là-dedans d'une façon très étroite.

La Présidente (Mme Harel): Est-ce qu'il y aura une... Oui, d'autres interventions? M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Oui. Ce que je veux, puis je comprends votre ouverture et je comprends même le ministre en tant que tel, les choses, mais je veux qu'une chose soit... qu'on le dise aujourd'hui, là. Quand vous dites «les tables», «les forums», c'est parfait, là j'ai... c'est parfait. Mais je vais donner ma région, c'est Montréal, là, et la majeure partie des gens, on a un paquet de gens qui sont pris ou avec des pick-up, doubles roues arrière, des cubes qui ont 3 100 kilos et ils font partie des véhicules lourds. La majeure partie des gens, c'est des artisans plombiers, menuisiers, électriciens, c'est des gens qui partent d'un point A, qui vont dans un point B spécifique, et on les rentre dans la même catégorie que la personne qui fait un transport Montréal-Québec. C'est sûr et certain que, indépendamment, même si c'est un transporteur unique, un propriétaire unique, il y a des règles que lui doit appliquer dans ses camions, puis je suis complètement d'accord avec ce que la SAAQ fait. Il y a des entreprises...

Écoutez, il y avait un reportage — je pense qu'on a vu peut-être le même reportage — où est-ce qu'ils ont des programmes pour contrôler la vitesse sur les camions, puis c'est programmé, même quand ça sort de l'usine, c'est programmé dans... C'est des choses que ces entreprises-là peuvent faire. Mais le petit monsieur là, que, lui, là, son gagne-pain, là, c'est d'aller installer 10 pi de tuyau puis d'installer une toilette, parce que c'est le chose... se faire dire et se faire embarquer dans tout le processus que les transporteurs routiers doivent avoir, pour moi, là, il y a une grande différence, et cette différence-là doit venir de vous, là. Nous, ici, on est des législateurs, puis c'est bien, sauf que c'est des exemples que, nous, on est prêts à apporter. Mais, même vous, vous devez quand même le dire et venir nous le dire en disant: Vous savez, il y a des choses qu'on devrait peut-être changer dans certains aspects. Parce que, oui, c'est vrai qu'il y a un contrôle, il y a la vérification mécanique qu'il faut qu'il se fasse, c'est parfait, sauf qu'il y a une limite à ce que ces gens-là soient embarqués dans la même catégorie que les autres.

La Présidente (Mme Harel): M. Côté.

M. Côté (Louis): Oui. Mme la Présidente, ce que je pourrais vous donner comme réponse, à ce stade-ci... Vous savez, on est très conscients de ce que vous soulevez, mais il y a deux écoles de pensée là-dedans. Puis après ça je vais vous dire peut-être une des stratégies qui seraient intéressantes. L'école de pensée, c'est qu'il y a des gens qui mettent temps, efforts et argent pour respecter les règles, et ces gens-là nous demandent: Par souci d'équité, appliquez-les, les mêmes pour tout le monde. L'autre chose aussi, c'est que nous sommes loin d'être insensibles aux cas particuliers, et chaque cas qui origine du bureau d'un député, à la société, on a même une ligne maintenant pour recevoir ces plaintes-là, pour les traiter, et, d'une façon générale, on les traite avec toute la rigueur que ça demande et avec toute la compréhension que ça demande aussi. Mais, moi, l'invitation que je lancerais, c'est que — puis d'ailleurs plusieurs l'utilisent très régulièrement — c'est de, si vous avez des cas particuliers, les soumettre via cette structure-là, et nous les traiterons avec diligence.

• *(14 h 20)* •

La Présidente (Mme Harel): Merci, M. Côté. D'autres interventions, M. le député de Drummond?

M. Jutras: Je vous dirai, Mme la Présidente, que je suis quand même resté un peu surpris de ces résultats-là, parce qu'il faut convenir qu'ils sont exceptionnellement bons, hein, 91 %, 92 % de satisfaction. Je suis porté à penser quand même que c'est moins pire

qu'avant. Les échos que j'en ai eus, là, je pourrai revérifier avec des gens dans mon comté, mais je suis porté à penser qu'effectivement c'est moins pire qu'avant. Mais, concernant ce sondage-là, est-ce qu'on va l'avoir bientôt? Parce que j'aurais aimé ça...

M. Côté (Louis): Dans les minutes, dans les minutes.

M. Jutras: Oui? Quand a-t-il été fait?

M. Côté (Louis): Novembre.

M. Jutras: En novembre dernier?

M. Côté (Louis): Novembre 2003.

M. Jutras: Et vous nous avez bien dit que c'est en fonction de personnes... ça a été fait auprès de personnes qui ont été interceptées.

M. Côté (Louis): Oui.

M. Jutras: Puis ces tables-là que vous avez mises sur pied, comme en Abitibi, là, est-ce que c'est dans votre intention d'en mettre sur pied un peu partout, ou c'est parce que, là, il y avait un besoin pressant ou un besoin criant, je dirais, ou vous voulez répandre ça, là, à travers le Québec?

M. Côté (Louis): Comme je disais cet avant-midi, d'ici la fin avril, on devrait démarrer un autre projet pilote dans la région de Montréal pour avoir un projet pilote dans une région plus rurale et un projet pilote dans une région urbaine parce que ce n'est pas évident que la même façon de procéder devrait s'appliquer dans un endroit ou l'autre. Après, en 2004, nous devrions peaufiner nos projets pilotes et faire les... d'ailleurs, c'est dans le mandat de ces tables-là de soumettre des recommandations pour l'extension à travers la province de d'autres tables. Et, à ce moment-là, dans l'année qui suivrait, on devrait étendre à la province les tables régionales avec le même type de composition ou autre que celle que nous avons en Abitibi présentement.

M. Jutras: Et puis par ailleurs, bien il y a toujours deux côtés à une médaille, là. Je sais qu'à un moment donné les contrôleurs aussi étaient inquiets, eux autres mêmes. Puis peut-être que ça, c'était au plus fort de la tempête, là, quand, à un moment donné, comme on dit, ça brassait, là. Puis les contrôleurs routiers souvent étaient inquiets puis demandaient même d'être armés. Où c'en est rendu, ça? Est-ce que... Je pense que c'est le poivre de Cayenne qui a été autorisé puis... Mais par contre ils voulaient des armes à feu, là. Où c'en est rendu, ça, ce dossier-là? Puis est-ce que, du côté des contrôleurs, eux autres mêmes, il y a — comment je dirais ça — une certaine paix qui est revenue, une paix d'âme, là, une paix intérieure, dans le sens moins inquiets? Parce que, effectivement, quand tu fais ta job puis tu as peur, ce n'est pas drôle non plus, là.

M. Côté (Louis): Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Harel): M. Côté.

M. Côté (Louis): ...première des choses, je dois vous dire que les demandes dont vous faites mention, que ce soit l'arme de service, le poivre de Cayenne ou tout autre équipement de sécurité, dataient, de ce que j'ai pu lire, moi, à mon arrivée au Contrôle routier... des fois j'ai trouvé des lettres datant de 1974 où les mêmes demandes étaient.

Et la stratégie de la direction du Contrôle routier de la société a été celle-ci, c'est qu'au lieu de toujours traiter les demandes en pièces détachées, nous allons plutôt faire faire une analyse globale sur la sécurité entourant le travail des contrôleurs routiers. Nous avons fait appel, à ce moment-là, et par souci de transparence et par souci aussi de prendre la meilleure des décisions, nous avons fait appel au Pr Ouimet, professeur en criminologie de l'Université de Montréal, avec une indépendance... une compétence reconnue et une indépendance intellectuelle totale.

Et M. Ouimet a fait, dans son rapport, quatre recommandations. Une touchant sur le niveau de scolarité que les contrôleurs routiers devraient détenir. Il prétendait que c'était un niveau collégial. Mais je dois vous dire que, depuis une année et demie et plus, nous travaillons à faire des analyses en situation de travail, profil de compétences, pour vraiment déterminer le savoir, le savoir-faire et le savoir-être des contrôleurs. Deuxième des recommandations, il parlait de revoir toutes nos procédures. En juin dernier, nous avions terminé la révision de toutes nos procédures. Il parlait d'autres équipements aussi concernant les communications, et soit qu'ils sont en développement ou déjà implantés au moment où on se parle. Il parlait aussi, dans ses recommandations, que nous devrions avoir le poivre de Cayenne, et ça a été autorisé au printemps dernier. Les actes de nominations ont été signés par le ministre Chagnon, dans les semaines dernières, ils sont présentement en distribution pour assermentation de nos contrôleurs à travers la province. Il parlait aussi du fait que nous avons équipé nos gens d'une veste pare-balles et que nous en obligions le port et nous appuyait d'emblée dans notre décision là-dedans.

Il disait, en dernier lieu, aussi que nous devrions avoir accès au CRPQ, au Centre de renseignements policiers du Québec. Nous sommes aussi en démarche présentement pour avoir accès au CRPQ. Et, en ce qui a trait à l'arme de service, il ne recommandait d'aucune façon que les contrôleurs routiers aient une arme de service. Et, comme vous pouvez voir, les recommandations de ce rapport-là, avec toute l'indépendance intellectuelle qu'il supportait et la qualité de la recherche qu'il a fait pour en arriver à ces recommandations, nous l'avons appliqué à peu près dans son intégralité.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mais vous... M. Côté nous dit que, si j'ai bien compris, Mme la Présidente, que, là, c'est le poivre de Cayenne qui est autorisé...

M. Côté (Louis): Exactement. Le poivre de Cayenne.

M. Jutras: ...et qui est en train d'être donné, là, aux contrôleurs routiers, avec la formation qui est nécessaire dans ces cas-là, puis... Oui?

M. Côté (Louis): Si vous me permettez, Mme la Présidente. La formation a déjà été dispensée par l'École nationale. Nos gens sont prêts à l'utilisation, ce qui nous manquait, c'étaient les vagues de nominations qu'il n'y a pas... l'assermentation de nos gens, et ça devrait se faire dans les prochaines semaines.

M. Jutras: Mais est-ce qu'on a répertorié beaucoup d'altercations ou de violence dans les situations de travail, là?

M. Côté (Louis): Dans les 50 — Mme la Présidente, si vous me permettez — dans les 50 dernières années, il n'y a eu aucun décès par... de violence au niveau du Contrôle routier, présentement. Si vous regardez au niveau des... puis c'est mentionné dans le rapport Ouimet, si vous regardez au niveau des taxis, depuis 50 ans, il y en a eu. Même au niveau des professeurs, il y en a eu. Au niveau des contrôleurs routiers, il n'y en a pas eu présentement. Il peut y avoir à l'occasion, je dirais, des conversations musclées. Mais je pense qu'une intervention, pour un agent de la paix, demeurera toujours une relation entre deux personnes, et nos gens sont formés année après année sur comment traiter avec des gens dans, je dirais, une situation potentiellement violente. Et, jusqu'à maintenant, nous n'avons, dans les 50 dernières années, aucun incident à mentionner.

Je profite de l'occasion parce que, dans certains endroits, on a essayé de relier un incident qui est arrivé en Abitibi où un conducteur désespéré a foncé sur deux de nos contrôleurs, et cette action était un geste de désespoir d'un individu relié à sa vie personnelle et rien à voir... D'ailleurs, cet individu-là n'avait à peu près pas d'antécédents avec les gens du Contrôle routier, et ça n'avait rien à voir avec la relation que nos gens peuvent entretenir avec...

Présentement, moi, ce que je peux vous dire, c'est que je suis en train de faire une tournée provinciale où je rencontre tout le personnel. Et j'aurai terminé probablement d'ici la fin avril, mi-mai, là, de faire le tour du Québec. Et ce que j'entends de nos gens: oui, présentement, il y a certaines choses que nous devons continuer à travailler, les mêmes qu'on voit dans le sondage ou à peu près. Mais, par contre, il y a quand même, je dirais, une mobilisation, des gens satisfaits de leur travail, des gens qui sont consciencieux, et compétents, et de plus en plus appréciés, je pense. Et je fais référence à une table qu'on préside au niveau du Contrôle routier. En juin dernier, au niveau... nous avions les représentants de l'ACQ qui nous disaient d'emblée, sans aucune sollicitation de notre part, que la situation s'était nettement améliorée sur route par rapport à l'attitude des contrôleurs routiers et la qualité de leur travail.

La Présidente (Mme Harel): Alors, je comprends que le sondage est maintenant distribué, le sondage sur les engagements et portant sur le Contrôle routier Québec-SAAQ. Alors, nous en sommes toujours à l'article 37. Est-ce qu'il y a consentement pour le dépôt de ce sondage? Consentement. Est-ce que nous revenons à l'article 37?

M. Jutras: Oui, mais j'avais une question, là...

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: J'ai perdu le fil, là.

M. Marcoux: ...on vous donnera l'occasion...

M. Jutras: Ah oui, ah oui, ça me revient. Mme la Présidente, moi, quand je voyais la situation où finalement, bon, dans une région, telle attitude ou telle situation constituait une infraction puis, dans une autre région, on laissait passer, moi, quand... Et je comprenais un camionneur qui, dans un cas comme ça, se faisait arrêter, puis on lui disait: Bon, bien, vous êtes correct, vous pouvez continuer votre chemin, puis, dans une autre région, la même situation, il se faisait coller sur le bord; ça, c'est très frustrant, c'est très choquant.

Mais je me disais que probablement que, pour qu'on vive ce genre de situation là, il y a un problème de formation. C'est qu'il n'y a pas eu la même formation à travers tout le Québec pour qu'on interprète les articles de loi et les articles de règlement de la même façon. Alors, ma question, Mme la Présidente, c'est: Est-ce que j'ai raison quand je dis ça? Puis est-ce qu'il y a une formation qui a été donnée de façon plus uniforme à travers tout le Québec?

● *(14 h 30)* ●

La Présidente (Mme Harel): M. Côté.

M. Côté (Louis): Mme la Présidente, je dois dire qu'une de mes grandes surprises lorsque je suis arrivé au Contrôle routier, c'est la complexité de la tâche et la complexité des normes, lois et règlements que nous appliquons.

M. Jutras: On en a eu des exemples dans certains articles, M. Côté.

M. Côté (Louis): Quand je dis complexité, je ne parle pas de nécessité, je parle que des fois il y a énormément de lois, puis je pense que c'est voulu parce que nous appliquons les règlements uniformes, dans bien des cas, au niveau de toute l'Amérique du Nord.

Oui, effectivement, nous avons mis énormément d'efforts au niveau de la formation. Il faut penser aujourd'hui, lorsqu'on embauche une recrue... Parce qu'on en a 20 déjà qui sont, depuis hier, à l'École nationale de police. Nous formons nos jeunes pendant tout près de 30 semaines de 45 heures et par la suite nous les jumelons à un senior pendant 18 mois avant qu'ils soient autonomes. C'est pour dire la complexité de la tâche comme telle.

Nous avons investi, depuis quelques années, nous avons.... Comme je disais tantôt, on a tout revu nos livres de procédures, et nos gens sont formés là-dessus présentement. On est en train de développer aussi la formation en ligne, qui va être encore plus efficace et plus, je dirais, non seulement efficace, mais rapide par rapport à la formation et aux changements qu'il pourrait arriver aussi.

L'an dernier, je vous dirais que nous avons investi plus de 1 million de dollars uniquement en formation de nos gens. Et nous n'avons surtout pas l'intention d'arrêter de les former parce que nous considérons — puis nous sommes d'accord avec tous nos partenaires là-dessus — que les gestes posés par nos employés peuvent être très lourds de conséquence, donc nos gens doivent être compétents et appliquer équitablement et uniformément sur tout le territoire du Québec les lois et règlements. Oui, nous sommes conscients de ça, nous sommes sensibles de ça. Et nos tables nous aident justement à aller chercher des fois une disparité qu'il peut y avoir d'une région à l'autre, et nous essayons de la corriger le plus rapidement possible, s'il y a disparité.

Mais je reviens au même commentaire que je disais tantôt, une intervention d'un agent de la paix demeurera toujours une relation entre deux personnes. Il peut y avoir... Et d'ailleurs puis pour encore une fois, je vous dirais, en ajouter là-dessus, nous organisons présentement énormément d'opérations provinciales très médiatisées — vous devez en avoir vu à quelques occasions — et nous mélangeons les gens de tous les territoires dans la même opération pour que, d'une façon tacite, sur le terrain, les gens échangent de l'information, et ça nous permet, nous, d'augmenter la connaissance de nos gens, d'augmenter l'apprentissage et d'uniformiser l'application à travers la province.

La Présidente (Mme Harel): D'autres interventions?

M. Jutras: Ce ne sera pas long, Mme la Présidente, j'achève de feuilleter le sondage. Ça va, quant à moi.

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'article 37 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Merci, M. Côté. Alors, nous en sommes à l'examen de l'article 38.

M. Marcoux: Donc, Mme la Présidente, l'article 38 abroge l'article 519.13 du code. Et c'est une modification de concordance avec l'article 29 que nous avons adopté précédemment, lorsqu'on prévoyait qu'un conducteur d'un autobus, d'un minibus ou d'un véhicule routier qui transporte des matières dangereuses dans des quantités qui nécessitent l'application de plaques d'indication de danger, suivant un règlement pris... bon, doit immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres d'un passage à niveau; il ne peut poursuivre sa route qu'après s'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans danger.

Donc, 519.13 devient, à ce moment-là, sans objet parce qu'on reprend le contenu du texte à l'article 413.

La Présidente (Mme Harel): Des interventions? M. le député de Drummond.

M. Jutras: Mais est-ce que ça n'avait pas trait, ça, aussi, là... On a parlé de la question de l'installation de panneaux d'arrêt à des passages à niveau.

M. Marcoux: ...un article où nous en avons parlé. De mémoire, est-ce que... Quel est cet article... Parce que intersection routière puis intersection avec... C'est l'article 27.

M. Jutras: Bien, parce que, là, en fait, ce qu'on est en train de dire, c'est que, alors qu'auparavant un conducteur de véhicule lourd devait s'immobiliser à un passage à niveau, là, maintenant, ce sont uniquement... c'est seulement dans le cas où il doit avoir des plaques d'indication de danger, c'est seulement ceux-là. Alors, le véhicule lourd qui n'a pas à avoir sur son véhicule des plaques d'indication de danger n'a plus à s'arrêter à un passage à niveau. C'est ça?

M. Marcoux: Mais, Mme la Présidente, cependant, les autobus continuent normalement de devoir s'arrêter.

M. Jutras: Oui. Oui, parce qu'on se demandait la semaine dernière si c'étaient les autobus qui transportaient des matières dangereuses.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: On a clarifié ça. Ça va.

M. Marcoux: Ça va?

La Présidente (Mme Harel): Adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Alors, article 39.

M. Marcoux: Donc, l'article 39 vient ajouter à l'article 519.1... Dans le fond, on dit que... Si vous regardez 519.21, actuellement, dans le deuxième alinéa... Je ne sais pas si vous l'avez, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Oui.

M. Marcoux: On fait référence, dans le deuxième alinéa, au Règlement sur la vérification mécanique et sur les normes de sécurité des véhicules routiers. Ce qu'on m'indique, c'est que ce règlement-là a été remplacé par un règlement qui a un titre différent, c'est Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, bon, édicté par le décret 1483-98 et que c'est une modification de concordance aux statuts refondus de... aux lois révisées de 1981.

M. Jutras: Ça va.

La Présidente (Mme Harel): L'article 39 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Alors, à l'article 40, il y a d'abord un amendement. M. le ministre.

M. Marcoux: Alors, Mme la Présidente, nous avons vu et nous avons eu une discussion cet avant-midi dans...

M. Jutras: Ça se ressemble, hein, là?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marcoux: ...dans le cas où on interdisait à un conducteur de conduire dans certaines circonstances qui étaient exprimées à l'article... Je ne me souviens pas du numéro de l'article, là. Alors, ici on peut lire le texte qui est proposé, et après nous y reviendrons.

Donc: «Il est interdit à l'exploitant, à l'expéditeur, au consignataire ou à toute autre personne de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire, et au conducteur de conduire dans les cas suivants...»

D'abord, si «la capacité de conduire du conducteur est affaiblie au point qu'il est dangereux qu'il conduise;

«le fait de conduire compromet ou risque de compromettre la sécurité ou la santé du public, du conducteur et des employés de l'exploitant;

«le conducteur fait l'objet d'une déclaration de mise hors service en vertu de 519.12 — que nous avons vu aussi cet avant-midi;

«le conducteur ne respecte pas les dispositions des articles 519.9 et 519.10.»

Il y a un autre article: «519.21.2. L'exploitant est tenu de contrôler l'observation par chaque conducteur des dispositions [...] — d'une série d'articles, 519.8.1... on pourra y revenir, là. S'il juge qu'il y a inobservation de ces dispositions, l'exploitant prend sans délai des mesures pour corriger la situation et documente son intervention.

«Sauf si les conditions prévues par règlement sont réunies, l'exploitant est tenu d'exiger que tous les conducteurs remplissent une fiche journalière sur laquelle sont consignées toutes leurs heures de repos et toutes leurs heures de travail...»

● *(14 h 40)* ●

Donc, la première, enfin le premier, 519.21.1, reprend à peu près les mêmes dispositions que celles que nous avions vues pour le conducteur. C'est ça, on va...

Des voix: ...

M. Marcoux: Non, mais c'est quel article?

Une voix: 34.

M. Marcoux: 34.

M. Jutras: Alors, c'est ça, c'était 34, l'interdiction au conducteur...

M. Marcoux: Ici, c'est aux autres intervenants dans la chaîne, là, de distribution.

M. Jutras: Et maintenant, concernant le 519.21.2, on fait référence... C'est quoi, ces articles-là, là? Est-ce que ce sont de nouveaux articles 519.8.1 et etc., là?

M. Marcoux: Ça, oui, et...

M. Jutras: Oui, c'est nouveau.

M. Marcoux: Ça, ce sont... 519.8.1, c'est l'interdiction de conduire pour le conducteur, 519... Et ça, c'est à l'article 34. 519.9, c'est l'article 35, Mme la Présidente. 519.10, c'est l'article 36.

M. Jutras: Ça, c'est la fiche journalière, O.K.

M. Marcoux: Oui. 519.12, c'est l'article 37, la mise hors service par un agent de la paix.

M. Jutras: Ça va. Non, lui, il n'est pas adopté, hein?

M. Marcoux: Non. 519.67, ça vient plus loin. On peut le regarder en même temps, si vous voulez. Mme la Présidente, si ça peut faciliter...

M. Jutras: Bien, ce serait plus logique, je pense.

M. Marcoux: Oui. Non, non, bien, c'est ça. 519.67.1, ça, c'est un nouvel article du projet de loi n° 29. Non?

Une voix: Non...

M. Marcoux: C'est le même. C'est l'article actuel que l'on retrouve dans le Code de sécurité routière, où on prévoit que, dans l'exercice de ses fonctions, un contrôleur routier peut faire l'inspection d'un véhicule, il peut y pénétrer, ouvrir ou faire ouvrir tout conteneur ou réceptacle. Il peut également exiger tout renseignement relatif à l'application du présent code ainsi que la production et l'examen de tout document s'y rapportant. Et toute personne qui a la garde, la possession ou le contrôle d'un véhicule routier doit se conformer à une demande d'un contrôleur routier faite en application du premier alinéa.

Donc, c'est un article qui est déjà dans le code, celui-là.

M. Jutras: Ça va.

M. Marcoux: 519.70, c'est également... Il n'y a pas de modification à l'article actuel du code.

M. Jutras: Alors, c'est des pouvoirs d'inspection qui sont donnés. Ça va.

M. Marcoux: Des pouvoirs d'inspection. Donc, il n'y a aucun changement, à cet égard-là.

Et 519.73, c'est également un article qui n'est pas modifié, et c'est l'interdiction d'entraver l'action de tout agent de la paix ou de tout inspecteur qui agit en vertu du présent code ou d'une loi dont la société, là, est chargée de l'application.

(Consultation)

M. Jutras: Ça va.

La Présidente (Mme Harel): Comment voulez-vous travailler cet article 40?

M. Marcoux: Bien, je pense que, là, on a fait...

M. Jutras: Bien, on fait le tour, là, pour le comprendre, puis...

La Présidente (Mme Harel): Oui, c'est ça, d'abord, oui.

M. Marcoux: On a revu les dispositions auxquelles fait référence le 519.21.2.

La Présidente (Mme Harel): C'est ça, oui. Et par la suite vous voulez...

M. Jutras: On ira article par article.

M. Marcoux: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Harel): Article par article.

M. Marcoux: Oui.

La Présidente (Mme Harel): O.K.

(Consultation)

M. Pinard: ...ça, c'est fait.

M. Jutras: Là, on est à 40. Ça va vite quand tu n'es pas là, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marcoux: Je n'ai rien dit, M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: ...M. le ministre, en sachant d'où ça vient.

M. Jutras: Bon. Alors, maintenant...

M. Marcoux: 519.21.3? À moins qu'il y ait d'autres questions sur 519.21.2.

M. Jutras: Non, ça va.

M. Marcoux: 519.21.3. Donc: «Sauf si les conditions prévues par règlement sont réunies — et on reviendra là-dessus — l'exploitant est tenu d'exiger que tous les conducteurs remplissent une fiche journalière sur laquelle sont consignées toutes leurs heures de repos et toutes leurs heures de travail pour la journée.»

Je pense que nous avions vu que le conducteur devait remplir sa fiche, ce que nous avons vu cet avant-midi. On a discuté d'une grille ou de simplifier peut-être la forme. Donc, ici, c'est l'exploitant qui doit exiger que les conducteurs remplissent cette fiche-là.

M. Jutras: Puis c'est quoi, là? Peut-être qu'on l'a vu, là, mais je ne m'en souviens plus. «Sauf si les conditions prévues par règlement sont réunies». C'est dans quel cas, là, ça, qu'il n'y aurait pas d'obligation de tenir la fiche, là?

(Consultation)

M. Marcoux: Peut-être demander à Mme St-Cyr, qui a la réponse, là... des contenus du règlement, si vous permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Ça semble si bien être engagé, cet examen-là du projet de loi. Je ne veux pas m'immiscer dans vos échanges.

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Oui, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci. Alors, les conditions sont les suivantes, là, qui seront exprimées au projet de règlement. Le conducteur conduit dans un rayon de 160 km de son terminus d'attache; il retourne à chaque jour à son terminus d'attache, et le transporteur tient à jour des registres exacts indiquant pour chaque journée les activités effectuées par le conducteur et les conserve pendant au moins un an, là, suivant la date.

M. Jutras: Alors, je comprends que c'est une exception qui est faite quand c'est dans un arrondissement déterminé, là.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, c'est ça.

M. Jutras: C'est-à-dire que pas plus que...

Mme St-Cyr (Johanne): 160 km, un rayon de 160 km du terminus d'attache. C'est une particularité qui existe déjà, 160...

Une voix: ...

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Ce n'est pas un élément totalement nouveau, là, cette dimension-là.

M. Jutras: Ça va.

M. Marcoux: Maintenant, Mme la Présidente, peut-être simplement souligner qu'il y aurait quelques amendements, et vous les avez, je pense. J'espère qu'ils sont distribués d'avance, là.

La Présidente (Mme Harel): Il y a un amendement à l'article 40 qui a été distribué.

M. Marcoux: C'est ça, O.K.

La Présidente (Mme Harel): À 519.21.1. C'est le seul amendement à date, hein, qui a été distribué.

(Consultation)

M. Marcoux: Alors, oui, oui. Non, c'est ça, il y a un amendement, mais c'est parce qu'il y a trois...

La Présidente (Mme Harel): Alors, il y a donc une erreur dans l'intitulé, hein?

M. Marcoux: Mais il y a trois éléments.

La Présidente (Mme Harel): C'est ça. Ce n'est pas simplement 519.21.1 mais 519.21.2.

M. Marcoux: Oui. Donc, supprimer, dans le texte qui précède le paragraphe 1° de l'article 519.21.1, les mots «, et au conducteur de conduire». Parce que, là, il y avait une tautologie. C'est bien ça?

Une voix: Oui.

M. Marcoux: Est-ce que c'est ça qu'on...

Une voix: ...

M. Marcoux: Ou un pléonasme, là.

Une voix: ...

M. Marcoux: Non, ça se répétait. Tantôt, en le lisant, là...

Une voix: ...

M. Marcoux: Oui. Puis l'article 34, on a déjà interdit au conducteur tout à l'heure. Donc, c'est d'ajouter, à la fin de l'article 519.21.1... Et là c'est la même discussion que tout à l'heure.

M. Jutras: Ah! Ah!

M. Marcoux: «Un règlement du gouvernement détermine...» Il y a eu une excellente discussion. «Un règlement du gouvernement détermine les circonstances dans lesquelles s'appliquent les paragraphes 1° et 2° du premier alinéa.»

● *(14 h 50)* ●

Maintenant, le paragraphe 1°, ça, c'est nouveau.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, c'est la capacité de conduire.

M. Marcoux: C'est la capacité de conduire, mais...

(Consultation)

M. Marcoux: Donc, tout à l'heure, on a parlé du paragraphe 2°; même discussion.

Pour le paragraphe 1°, comme c'est l'exploitant, ou l'expéditeur, ou le consignataire qui demande, impose ou permet au conducteur de conduire dans les cas suivants, donc la capacité de conduire du conducteur est affaiblie au point qu'il est dangereux qu'il conduise, il y aurait certains éléments qui seraient définis par règlement que l'exploitant devrait respecter pour l'application de cet article-là. Pouvez-vous nous donner peut-être un exemple? Si vous permettez, Mme la Présidente.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Harel): Oui, Mme St-Cyr.

M. Marcoux: Parce que je pense que c'est important.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci. Alors, dans le fond, au projet de règlement, ce serait de venir dire quelque chose du genre: L'expéditeur, l'exploitant ou le consignataire devrait en avoir eu la connaissance. Parce que le problème qui nous était souligné, c'est que, dans certains cas, il ne voit pas le conducteur, celui qui fait livrer la marchandise, il ne voit pas nécessairement le conducteur. Alors, on disait: Si vous laissez l'article comme ça, notre responsabilité est interpellée dans tous les cas. Il faudrait que ce soit clair que ce soit dans des cas où on aurait pu en avoir la connaissance de ce comportement-là. Alors, c'est ce que le règlement viendrait préciser.

M. Jutras: Là, vous parlez de quoi, là?

Mme St-Cyr (Johanne): Du premier alinéa: «La capacité de conduire est affaiblie...

M. Marcoux: 519.21.1.

Mme St-Cyr (Johanne): ...au point qu'il est dangereux qu'il conduise.» Il y a un amendement suggéré qui précise: «Un règlement du gouvernement détermine les circonstances dans lesquelles s'appliquent les paragraphes 1° et 2° du premier alinéa.» M. le ministre soulignait que, ce matin, il avait déjà été question du deuxième paragraphe du premier alinéa. O.K.?

Cette fois-ci, ce qui est l'élément nouveau, c'est que, dans le cas de l'obligation qui est faite aux expéditeurs, aux consignataires, aux intermédiaires de ne pas laisser conduire ou de ne pas demander de conduire à un conducteur qui aurait la capacité de conduire affaiblie au point qu'il serait dangereux qu'il conduise, le renvoi au règlement permettra dans le règlement de spécifier un peu le contexte dans lequel s'exerce cette obligation-là.

(Consultation)

M. Pinard: On refait-u encore la même discussion?

M. Jutras: On va «rewinder».

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marcoux: On peut réenregistrer.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: C'est parce que ce qu'il faudrait, en fait, c'est que ce soit le ministre qui réécoute les arguments de ce matin. Parce que, nous, on n'a pas à répéter, il faudrait que ce soit le ministre qui réécoute.

M. Marcoux: Mme la Présidente, je les ai bien écoutés, en tout respect d'ailleurs.

M. Jutras: Oui. Bon, alors...

La Présidente (Mme Harel): Même vote?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pinard: Est-ce que, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: ...le ministre, suite à un excellent dîner, se serait montré peut-être plus ouvert à cette discussion que nous avons eue ce matin?

Ça m'inquiète un peu, lorsqu'on parle de «capacité de conduire du conducteur est affaiblie au point qu'il est dangereux qu'il conduise». Encore une fois, il n'y a pas aucune borne, il n'y a pas aucune balise. On confie notre responsabilité, on donne un mandat en blanc qui, je suis persuadé, va être exécuté, je pense, d'une très bonne façon. Mais il n'en demeure pas moins que est-ce que j'ai le droit, comme député, comme législateur, est-ce que j'ai le droit de déléguer mon pouvoir? La maxime delegatus non potest delegare ne s'applique-t-elle pas en ce qui concerne ce projet de loi?

Je suis très inquiet, Mme la Présidente. Et j'apprécierais beaucoup avoir une ouverture de la part du ministre, une ouverture que nous avons sentie quelque peu ce matin mais que... Peut-être que, la période du dîner aidant, M. le ministre, ce serait peut-être plus à propos à ce stade-ci d'ouvrir parce qu'il me semble qu'on est en train de... on est en train vraiment, là, d'entrer dans le jeu, dans le jeu qui m'a toujours exaspéré dans le fond puis qui m'a toujours déplu. Parce que c'est notre rôle à nous et on délègue une responsabilité qui ne sera plus jamais réexaminée par le législatif. Pourquoi ne pas suspendre cet article-là ou demander à ce qu'il y ait un dépôt de règlement qui vienne préciser davantage l'espace qu'occupera ce point? Vous savez, on est en train de donner un cadre juridique, on est dans le Code de la sécurité routière, on est dans le code même, on est dans le noeud de l'action, et là on relègue ça à un tiers.

Moi, en tout cas, M. le ministre, c'est le même... Vous allez me dire que je ne sors pas beaucoup de mon argumentation de ce matin, mais je pense que mon argumentation est fondamentale. Le rôle de la Commission des transports est bel et bien de procéder à l'analyse article par article de votre projet de loi, de contrôler, de contrôler le projet de loi, de contrôler les agissements du ministère et des organismes impliqués ou les organismes qui relèvent de votre ministère. Et là c'est un peu comme si, moi, j'acceptais volontiers de m'affaiblir et de me retirer de mon rôle que j'ai, que la loi me confie en cédant ni plus ni moins sur un point aussi important que d'établir la réglementation qui va déterminer la capacité de conduire. On sait que, en criminel, c'est 0,08, la capacité de conduire. Mais là ce sera quoi, là? Est-ce que ce sera... est-ce qu'on déterminera que c'est 0,02? Est-ce qu'on déterminera que c'est 0,04? Sur quelle base qu'on va déterminer cela?

Moi, là, je ne me sens pas bien là-dedans, et je vous le dis encore, je voudrais que ce soit... puis c'est enregistré. Mais je... Et je suis très conscient du fait que, lorsque les règlements seront adoptés, je suis très conscient que possiblement que ça ne reviendra pas devant la Commission des transports pour étude des règlements à savoir si c'est conforme véritablement à la volonté du législateur lorsque le législateur a étudié article par article votre projet de loi.

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

M. Marcoux: Mme la Présidente, d'abord, écoutez, là, j'entends avec une grande écoute ce que mentionne le député de Saint-Maurice. Pour ce qui est du paragraphe 2°, nous en avons amplement discuté ce matin, je pense, et en tout respect.

Pour ce qui est du paragraphe 1°, l'idée n'est pas de tenter de définir, là, ce qu'est la capacité de conduire du conducteur, parce que, là, je pense que ça ne fonctionne pas... pas de venir interpréter l'article. Cependant, il va être important d'indiquer dans quelles circonstances l'exploitant, ou l'expéditeur, ou le consignataire, là, doit... l'interdiction lui est faite de demander, par exemple, ou d'imposer au conducteur de conduire. Il doit en avoir connaissance, il doit l'avoir vu, il y a peut-être certains autres éléments. Parce que, autrement, je pense que la présomption, là, serait très, très large vis-à-vis l'exploitant ou le conducteur.

● *(15 heures)* ●

Et, quant à moi, là, ce n'est pas de définir, de toucher à l'interprétation de la capacité de conduire mais dans quelles circonstances l'expéditeur, l'exploitant sera tenu responsable. S'il dit: Oui, j'impose ou je demande au conducteur, alors qu'il l'a vu et il le sait, normalement il était en mesure de l'évaluer. Pour ce qui est du paragraphe 1°. Et je vous comprend très bien, là, de ne pas commencer à interpréter «la capacité de conduire du conducteur est affaiblie», là. Ça, je pense que ça ne fonctionnerait pas par règlement. Je suis entièrement d'accord avec vous.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Pinard: Bien, moi, tout simplement, M. le ministre, c'est que, vous savez, on va continuellement se référer à une interprétation humaine. Si, moi, je suis contrôleur routier, et vous êtes au volant d'un fardier, et que je juge que, suite à certaines manoeuvres que vous avez faites sur la route... Peut-être avez-vous décidé de ne pas frapper le lièvre et vous avez fait une manoeuvre que, moi, j'interpréterais, en arrière, comme étant une manoeuvre qui m'apparaît douteuse. Et, à ce moment-là, en vertu du premier paragraphe, je pourrais peut-être interpréter ça comme soit c'est de la fatigue ou soit c'est le verre de vin que vous avez pris avec votre steak au restaurant, où j'étais moi aussi en train de manger et je vérifiais qu'est-ce que vous étiez en train de consommer. Mais ça demeure toujours une interprétation.

La Présidente (Mme Harel): On comprendra que ces paroles sont du député de Saint-Maurice et non du député de Drummond.

M. Pinard: C'est d'un côté et de l'autre du fleuve, madame.

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

M. Marcoux: Bien, peut-être que... je pense, Mme la Présidente, que le député de Drummond avait également des questions ou des commentaires, alors on est aussi bien de regarder.

La Présidente (Mme Harel): Oui.

M. Jutras: Bien, moi, ce que je voulais dire, Mme la Présidente, c'est que, ce matin, quand on eu une longue discussion à ce sujet... Parce que c'était le même genre d'amendement dont nous étions saisis, ça concernait le fait de qu'est-ce qui constitue le fait de conduire et qui peut risquer de compromettre la sécurité ou la santé du public dans le cas d'un conducteur. Mais là, Mme la Présidente, non seulement le ministre s'est arrêté à ce qui s'est passé ce matin, mais il est encore plus gourmand et là il en rajoute, il en rajoute parce qu'il revient, premièrement, avec le même genre d'amendement, c'est-à-dire que c'est le gouvernement qui va déterminer les circonstances d'une infraction, mais ce ne sera pas juste par rapport au deuxième paragraphe, c'est-à-dire le fait de conduire, mais là il en rajoute par rapport au paragraphe 1°, puis là ça va être de déterminer dans quelles circonstances un exploitant, ou un expéditeur, ou un consignataire, ou encore toute autre personne pourra être déclaré coupable d'avoir laissé conduire quelqu'un dont la capacité de conduire est affaiblie au point qu'il est dangereux qu'il conduise.

Alors là on en remet, on est rendu avec deux cas et on vise non seulement le conducteur, mais on est rendu qu'on vise plusieurs catégories de personnes. Et le ministre nous dit... nous donne une interprétation restrictive de l'article, mais je ne suis pas convaincu, moi, que le texte soutient une interprétation restrictive comme celle-là. Parce qu'on dit: «Un règlement du gouvernement détermine les circonstances dans lesquelles s'appliquent les paragraphes 1° et 2° du premier alinéa.» Et le ministre nous dit: Oui, mais le règlement ne sera pas pour déterminer dans quels cas la capacité de conduire est affaiblie au point que c'est dangereux, ça va être pour établir dans quels cas un exploitant, ou un expéditeur, ou un consignataire pourrait être déclaré coupable de cette infraction-là.

Mais, je vais vous dire, moi, je pense que le texte, tel qu'il est rédigé là, ne soutient pas l'argumentation du ministre, et je le dis en tout respect. Puis le deuxième élément, c'est que — et Mme St-Cyr tantôt nous le disait — bien, l'exploitant, ou l'expéditeur, ou le consignataire n'a pas nécessairement connaissance, là. L'expéditeur, on peut comprendre, il ne voit pas nécessairement partir le conducteur, alors ça, oui, c'est vrai, puis il y a lieu de baliser ça. Mais je repose le même questionnement que ce matin: Pourquoi ne pas le faire dans le texte de loi que nous sommes en train d'adopter plutôt que de laisser aller ça puis que c'est le gouvernement qui va déterminer ça par règlement? Parce que, là, je vous dis que la circonférence s'agrandit de plus en plus, là. Avez-vous d'autres surprises comme ça, M. le ministre?

M. Marcoux: Il n'y a pas de surprise, Mme la Présidente. Écoutez, moi, j'ai beaucoup de respect pour vos arguments là-dessus, là. Cependant, je pense qu'il est préférable de pouvoir indiquer les circonstances et, surtout dans le cas du paragraphe 1°, de le déterminer par règlement et non pas sur l'interprétation de la capacité de conduire. Ça, je pense qu'on s'entend là-dessus. Mais à quel moment on pourra... l'exploitant, l'expéditeur, le consignataire pourra savoir qu'il peut être poursuivi, là, pour infraction, parce qu'il en avait connaissance, il l'a vu, il lui a parlé ou... Alors, je ne sais pas, là, je pense que c'est le même... Autrement, c'est très large pour l'expéditeur, notamment l'expéditeur, peut-être que l'exploitant moins, mais surtout pour l'expéditeur parce que, lui... et même le consignataire, parce que les deux sont visés ici par cette infraction-là.

La Présidente (Mme Harel): Alors, d'autres interventions?

M. Pinard: Bien, très courte, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: C'est que je peux me fier à l'interprétation... je peux accepter l'interprétation du ministre, comme le ministre peut accepter mon interprétation. Mais, voyez-vous, vous allez admettre, M. le ministre, que nous n'avons pas de texte, il n'y a pas de règlement qui a été actuellement rédigé. Et, avec les fonctions que vous avez, il serait excessivement surprenant que le ministre des Transports commence lui-même à rédiger les règlements qui doivent régir, là. Alors, à ce moment-ci, comme législateur, je dois me fier à qui? Voyez-vous, vous avez une interprétation; moi, j'en ai une autre. Puis la seule chose qu'on peut être certain, c'est qu'il n'y a pas de règlement sur la table, il n'y en a pas de règlement qui a été déposé. Alors, vous êtes un homme de bonne foi, je suis persuadé que vous êtes de bonne foi, je le suis également, le député de Drummond aussi, tous les membres de la commission sont de bonne foi, mais aucun parmi nous ne sera là pour procéder à la rédaction, à l'analyse et à l'interprétation finale de ce fameux règlement là. Ça, c'est drôlement inquiétant.

M. Marcoux: Mme la Présidente?

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

M. Marcoux: Mais, comme vous le savez aussi, M. le député de Saint-Maurice, les règlements évidemment doivent être recommandés par le ministre titulaire, et ça doit être approuvé par le Conseil des ministres également, là. Je comprends qu'il n'y a pas une rédaction...

M. Pinard: Je suis persuadé que le Conseil des ministres doit passer à travers tous les règlements qui sont déposés le mercredi; ça, je suis sûr de ça.

M. Marcoux: Les règlements, comme vous le savez, font l'objet d'examen aussi en comité, alors c'est des règlements importants. Et, même si le ministre ne rédige pas lui-même, parce que ce serait beaucoup de travail de tout rédiger les règlements, mais cependant il doit les approuver et les recommander. Je pense que là-dessus le député de Drummond est bien au courant de cette façon de procéder.

M. Jutras: Bon, alors, voici ce qu'on va faire, avec votre autorisation évidemment, Mme la Présidente,

on pourrait commencer... On va y aller avec les amendements.

M. Marcoux: D'accord. Il y a peut-être... il y a un amendement, à 519.21.2, puis c'est une question de mots, là. L'exploitant est tenu de «surveiller» l'observation et non pas de «contrôler».

M. Jutras: Oui, ça, c'est...

M. Marcoux: Alors, je pense que ça, il n'y a pas...

M. Jutras: Ça, c'est bon.

M. Marcoux: ...ça ne suscite pas de discussion.

M. Jutras: Ça, c'est correct.

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bien, moi, je proposais qu'on y aille avec les amendements.

M. Marcoux: Oui.

M. Jutras: Je suis certain qu'on est d'accord, d'autres non...

La Présidente (Mme Harel): Alinéa par alinéa.

M. Jutras: Oui, c'est ça.

La Présidente (Mme Harel): Alors, nous procéderions donc au vote sur l'amendement, paragraphe par paragraphe, hein. C'est bien ça? Alors, j'appelle donc le vote sur le paragraphe 1°. Est-ce que...

M. Marcoux: Puis d'éliminer, de supprimer «, et au conducteur de conduire» parce que c'est de la répétition.

M. Jutras: Oui. Alors ça, ça va, c'est...

La Présidente (Mme Harel): Adopté?

M. Jutras: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Alors, j'appelle le vote sur le paragraphe 2°.

M. Jutras: Qui dit: «Un règlement du gouvernement détermine les circonstances dans lesquelles s'appliquent les paragraphes 1° et 2° du premier alinéa.» Alors, vote nominal, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Vote nominal. Alors, M. le secrétaire, nous allons procéder au vote nominal.

Le Secrétaire: Alors, M. Marcoux (Vaudreuil)?

M. Marcoux: Pour l'amendement.

Le Secrétaire: M. Lafrenière (Gatineau)?

• *(15 h 10)* •

M. Lafrenière: Pour l'amendement.

Le Secrétaire: M. Tomassi (LaFontaine)?

M. Tomassi: Pour.

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

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

Le Secrétaire: M. Soucy (Portneuf)?

M. Soucy: Pour.

Le Secrétaire: M. Jutras (Drummond)?

M. Jutras: Contre.

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

M. Pinard: Contre.

Le Secrétaire: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Harel): Abstention.

Le Secrétaire: Alors, pour, 5; contre, 2; 1 abstention.

La Présidente (Mme Harel): Donc, le paragraphe 2° est adopté sur division. Et j'appelle le vote sur le paragraphe 3°.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Alors donc, nous revenons à la proposition... à l'article 40, plutôt, tel qu'amendé.

M. Jutras: Bon, alors...

M. Pinard: Bien, moi, je suis contre 1° et 2°.

M. Jutras: C'est ça. Alors, 1° et 2°, plutôt qu'on refasse un vote nominal, on va dire que c'est le même vote.

La Présidente (Mme Harel): Même vote.

M. Jutras: Sur le même vote s'applique...

M. Marcoux: Pour l'ensemble de l'article.

M. Jutras: Parce que je prends pour acquis que tous les députés autour de la table revotent de la même façon.

M. Marcoux: Si les gens sont d'accord, si les membres sont d'accord.

M. Jutras: Alors donc, adopté...

La Présidente (Mme Harel): Alors donc, nous en sommes à l'alinéa... au premier alinéa. C'est bien ça. Alors, c'est le même vote?

M. Jutras: Même vote.

La Présidente (Mme Harel): Même vote, hein, que sur l'amendement.

M. Marcoux: Oui, oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Nous allons donc devoir procéder au vote sur les paragraphes 3° et 4°, puisqu'ils n'ont pas fait partie des votes précédents.

M. Jutras: Bien, 2°, c'est le même vote, là.

La Présidente (Mme Harel): Même vote. Paragraphe 3°?

M. Jutras: Attendez donc, là. Est-ce que, dans... Je me pose une question, là, en relisant 3°. Est-ce qu'on ne peut pas se retrouver avec la même situation que dans 1° et 2°, c'est-à-dire un expéditeur qui ne le sait pas, qui n'a pas la connaissance que le conducteur a fait l'objet d'une déclaration de mise hors service?

M. Marcoux: Mme la Présidente?

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

M. Marcoux: Je vais vérifier.

(Consultation)

M. Marcoux: Mme la Présidente, il y a une chose qui est sûre, normalement, l'exploitant est avisé. Cependant, il y a aussi l'expéditeur et le consignataire qui sont visés.

(Consultation)

M. Marcoux: Seulement un instant, Mme la Présidente.

(Consultation)

M. Jutras: Et vérifions aussi le quatrième alinéa. Je pense que... Je me demande si le même problème ne se pose pas. Mais je ne voudrais pas, Mme la Présidente, que le ministre interprète mes propos comme étant une invitation à rejeter d'autres amendements qu'il a faits.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marcoux: Écoutez, on...

M. Jutras: Ça va peut-être finir comme ça, par exemple.

(Consultation)

M. Marcoux: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Harel): Oui, M. le ministre.

M. Marcoux: Écoutez, ma suggestion serait peut-être que nous le mettions en suspens. Nous allons faire des... faire faire des vérifications et puis on reviendra. Je pense que... au lieu d'attendre, si vous êtes d'accord avec cette proposition-là.

M. Pinard: Alors, en suspens.

La Présidente (Mme Harel): Alors, de toute façon, ces paragraphes 3° et 4° seraient suspendus.

M. Marcoux: Oui. 519.21.2, il n'y a pas de problème, je pense.

M. Pinard: Si vous voulez recommencer 1° et 2°, il n'y a pas de trouble.

M. Marcoux: Et 519.21.3, j'ai compris aussi qu'il n'y avait pas de problème, Mme la Présidente. Mais je ne voudrais pas interpréter cependant l'opinion du député de Drummond et du député de Saint-Maurice.

M. Jutras: Alors, c'est ça. Donc, 519.21.2, ça va, c'est adopté.

M. Marcoux: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Donc, adopté.

M. Jutras: Et puis 519.21.3, c'est adopté aussi.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Donc, ce sont les paragraphes 3° et 4° de l'article 519.21.1 qui sont suspendus.

Alors, nous en sommes donc à l'article 41.

M. Marcoux: Alors, l'article 41, Mme la Présidente, abroge les articles 519.22 à 519.24 parce que les dispositions de 519.22 actuellement, dans le code, on prévoit que l'exploitant doit «s'assurer que tout conducteur, selon les conditions et modalités prévues par règlement, conserve à bord de son véhicule les fiches journalières de ses heures de conduite et de ses heures de travail ainsi que tout autre document prescrit par règlement et qu'il y inscrive toutes les informations requises». Donc, «l'exploitant est tenu de s'assurer». Alors, ça, c'est repris, 519.22, dans 519.10, qui est l'article 36 que nous avons examiné tout à l'heure.

La Présidente (Mme Harel): Y a-t-il des interventions?

M. Marcoux: On pourra reprendre les trois, mais 519.22, Mme la Présidente, se retrouve dans 519.10, donc l'article 36. Et puis il y a également 519.21.1, qui est l'article 40 dont nous venons de discuter. Et puis 519.21.2, c'est également dans l'article 40. 519.21.3, également dans l'article 40.

M. Jutras: Alors, ça va. Adopté.

M. Marcoux: Ça va, pour celui-là.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Alors, nous en sommes à l'article 42. Et il y a un amendement qui est distribué.

M. Marcoux: Donc, peut-être que je peux lire, Mme la Présidente, l'article, tel que modifié, avec l'amendement et... Donc, l'article 519.25 se lirait comme suit:

● *(15 h 20)* ●

«L'exploitant est tenu de conserver les fiches journalières et les documents justificatifs à l'endroit déterminé et selon les normes établies par règlement. Lorsque ces fiches et ces documents n'ont pas été reçus par l'exploitant à l'endroit déterminé pour leur conservation, celui-ci est tenu de les y acheminer et de s'assurer de leur réception dans les délais prescrits par règlement.» L'exploitant... Et ça continuerait, donc.

M. Pinard: Excusez-moi, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: «Lorsque ces fiches et ces documents n'ont pas été reçus par l'exploitant à l'endroit déterminé pour leur conservation — par exemple, au siège social — celui-ci est tenu de les y acheminer...» Mais, si l'exploitant ne l'a pas... Là, j'ai de la difficulté à saisir, là.

(Consultation)

M. Pinard: Alors, l'exploitant n'a pas reçu les fiches, puis c'est à l'exploitant de les acheminer. Voulez-vous m'expliquer comme il faut?

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, ce qui est visé, ce n'est pas qu'il ne les a pas reçus, ils ne sont pas au bon endroit. Le conducteur, il est tenu de les acheminer à l'exploitant, puis l'exploitant, lui, ce sera précisé au règlement à quel endroit il doit les conserver. Parce qu'il arrive dans bien des cas qu'il y a plus qu'un établissement. Il peut y avoir une espèce de siège principal puis des établissements en région. Alors, ce n'est pas automatiquement au siège principal que doivent se retrouver les fiches. Si elles ont été acheminées là, ça se pourrait qu'il doive les envoyer en région parce que, pour les fins de contrôles, c'est ça qui sera plus intéressant. Et cet article-là a aussi été regardé et travaillé avec l'industrie justement pour qu'on s'assure, là, que tout était couvert.

M. Pinard: Donc, Mme la Présidente, si l'exploitant n'a pas reçu les fiches de la part du conducteur... C'est le conducteur qui les envoie à l'exploitant? Bon. Si l'exploitant ne les a pas reçues, les fiches, à ce moment-là, c'est le conducteur qui doit les acheminer?

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Oui.

Mme St-Cyr (Johanne): Il y a un article qui oblige le conducteur à les acheminer.

M. Marcoux: 519.10, c'est l'article 36, Mme la Présidente, où on dit: «Le conducteur doit faire parvenir, selon les normes déterminées par règlement, à l'exploitant ainsi qu'à toute autre personne qui fournit les services du conducteur — donc, une agence — la fiche journalière et les documents justificatifs.»

Maintenant, s'ils ne sont pas reçus à l'endroit déterminé, qui a été déterminé par l'exploitant pour leur conservation, bien, celui-ci doit les transmettre à l'endroit où ils doivent être acheminés.

M. Pinard: Le conducteur ou le...

M. Marcoux: Bien non, l'exploitant. Voyez-vous, si... Excusez, Mme la Présidente. «Lorsque ces fiches et ces documents n'ont pas été reçus par l'exploitant à l'endroit déterminé pour leur conservation...»

M. Pinard: L'exploitant est supposé recevoir ces fiches de la part du conducteur.

M. Marcoux: Oui.

M. Pinard: Bon. Il ne les reçoit pas au siège social, par exemple. À ce moment-là, comme il ne les a pas, l'exploitant ne peut pas les acheminer ailleurs, il ne les a pas.

M. Marcoux: C'est parce que normalement, si vous me permettez, M. le député de... Mme la Présidente, l'article dit: «Lorsque ces fiches et ces documents n'ont pas été reçus à l'endroit déterminé...» Disons que le conducteur ne les a pas envoyés à l'endroit qui était déterminé par l'exploitant, mais l'exploitant les reçoit, il doit les transmettre à l'endroit où normalement ils doivent être tenus. C'est ce que dit l'article.

M. Jutras: Mais n'empêche qu'il y a peut-être un problème. Qu'est-ce qui arrive dans le cas où il ne les reçoit pas? Là, je comprends qu'il y a une infraction pour le conducteur de ne pas les avoir acheminés, mais l'exploitant, là, lui, il reste assis, puis il dit...

M. Pinard: Je ne les ai pas reçus.

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. À l'article 40, à 519.21.2, il était mentionné: «L'exploitant est tenu de surveiller l'observation par chaque conducteur des dispositions des articles...» Et on a une énumération. Et entre autres éléments, là-dedans, il y a l'obligation pour le conducteur d'envoyer les fiches. Donc, l'exploitant doit surveiller l'application par le conducteur des différentes dispositions, là, qui lui sont attribuées. Alors, il ne reste pas assis, là.

M. Jutras: Voilà, je pense que... O.K. C'est quel article, là, qu'on a dit, pour le conducteur?

M. Marcoux: L'obligation pour le conducteur de transmettre les fiches?

M. Jutras: Oui. On l'a dit tantôt, là.

M. Marcoux: C'est 36, je pense.

Mme St-Cyr (Johanne): Oui, c'était le dernier paragraphe?

M. Jutras: Oui.

M. Marcoux: Oui, que j'ai lu.

M. Jutras: Alors là le raisonnement que vous faites, c'est... vous dites?

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Harel): Oui, Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci. Alors, d'une part, le conducteur a l'obligation de les faire parvenir notamment à l'exploitant. D'autre part, l'exploitant a l'obligation de surveiller l'application par le conducteur de différentes... du respect de différentes dispositions, dont celles ayant trait à celle-là...

M. Marcoux: 519.21.2.

Mme St-Cyr (Johanne): ...et de prendre, le cas échéant, là, des mesures pour corriger la situation. Alors, l'article que vous êtes en train d'examiner en ce moment vient dire que, s'il ne les a pas reçues au bon endroit prévu au règlement, bien, il doit les acheminer au bon endroit.

M. Pinard: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Harel): Oui. Il y a M. le député de Montmagny-L'Islet.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, Mme la Présidente. «L'exploitant est tenu de conserver les fiches journalières et les documents justificatifs à l'endroit déterminé» par lui-même, l'exploitant? Ce n'est pas les règlements qui déterminent où, c'est l'exploitant qui dit: C'est à tel endroit qu'ils vont être.

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

M. Marcoux: Mme la Présidente, pour répondre à l'interrogation du député de Montmagny-L'Islet, l'exploitant est tenu de conserver les fiches et documents à l'endroit qui est déterminé selon les normes établies par règlement.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Moi, si je veux bien comprendre, c'est que les normes et règlements... Mais, si j'ai une compagnie X puis je décide que c'est à cet endroit-là, si j'ai deux, trois places d'affaires, je vais déterminer que c'est là, est-ce que c'est moi qui ai la possibilité de dire que c'est là qu'ils seront?

M. Marcoux: Mme la Présidente, c'est le règlement qui déterminerait les endroits, là, où l'exploitant devrait tenir ses fiches. Ça peut être le siège social, si l'exploitant... soit la principale place d'affaires ou peut-être aussi des bureaux en région. Alors, c'est ce qui serait possible également.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): O.K. Donc, c'est l'exploitant avec le ministère qui...

M. Marcoux: Oui, bien, dans le respect des dispositions du règlement. D'ailleurs, dans le règlement fédéral qui a été prépublié, on indique que ça doit être nécessairement à l'établissement principal. Je ne suis pas sûr que ça ne cause pas de problème à certaines entreprises au Québec qui ont des bureaux importants en région. Alors, ça permettrait, le règlement permettrait de l'ouvrir à une autre place d'affaires qu'uniquement l'établissement principal.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Mme la Présidente, c'était le sens de mon intervention.

M. Marcoux: Parfait.

La Présidente (Mme Harel): Alors, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Voudriez-vous relire le texte du règlement que vous venez de nous lire, là?

M. Marcoux: Ah, celui du fédéral?

M. Jutras: Non, non, non. C'est «à l'endroit déterminé et selon les normes établies par règlement». Je comprends qu'il y a déjà un projet.

M. Marcoux: Non. Excusez, Mme la Présidente, celui que je vous donnais, là, c'est le règlement qui a été prépublié par le gouvernement canadien. Vous savez, nous avons parlé des normes, et tout ça. Donc, dans le règlement qui a été prépublié dans la *Gazette officielle du Canada*, on dit: «Le transporteur routier est tenu de déposer les fiches journalières et les documents justificatifs à son établissement principal.» Donc, je pense que nous devons être un peu plus flexibles que ça dans le règlement qui sera adopté, là, en vertu de cet article.

M. Pinard: Mme la Présidente, si vous permettez.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Si, par exemple, à Shawinigan, une compagnie qui a plusieurs bureaux à travers le Québec, ayant son siège social à Montréal, si les fiches, et tout ça, sont expédiées au bureau de Shawinigan, à ce moment-là, si le ministère a établi avec la compagnie que les fiches et les documents justificatifs doivent obligatoirement atterrir au siège social à Montréal-Est, à ce moment-là, l'article 519.25 stipule que, si par contre les fiches et documents ont été expédiés à Shawinigan, l'exploitant, l'entreprise devra s'assurer que ces fiches et

documents partent de Shawinigan et se rendent au siège social à Montréal-Est. C'est bien cela?

M. Marcoux: Oui, oui.

● *(15 h 30)* ●

M. Pinard: «Celui-ci est tenu de les y acheminer et de s'assurer de leur réception dans les délais prescrits par règlement.» Première question, c'est que, si, moi, comme conducteur, j'envoie mes fiches et les documents justificatifs au bureau de Shawinigan, je suis dans le délai que la compagnie m'exige, supposons qu'ils m'exigent un délai d'une semaine ou 15 jours après mon travail, le règlement, moi, je ne le connais pas, là, où il faut absolument que le siège social ait en sa possession ces documents-là... Comment ça fonctionne, là? Pouvez-vous me dire, les délais sont de rigueur, sont flexibles, sont de combien de semaines ou de mois pour ne pas permettre à un exploitant d'être pénalisé financièrement parce qu'un conducteur a envoyé ça au mauvais numéro de porte?

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Merci, Mme la Présidente. Alors, dans le projet de règlement du fédéral — et c'est normalement ces délais-là qui devraient être reconduits dans le projet de règlement au Québec — le conducteur doit faire parvenir dans un délai de 20 jours après avoir rempli sa fiche journalière. Là, il doit la faire parvenir, dans ce cas-ci, à l'exploitant. Quant à l'exploitant, il est tenu de déposer les fiches journalières et les documents justificatifs, dans le cas du fédéral, là, c'est à son établissement principal, dans les 30 jours suivant la date de leur réception. Alors, ça donne le temps de le recevoir à une place et de l'acheminer au bon endroit.

M. Pinard: ...jours. Avant que le ministère puisse faire une enquête sur les documents, il peut se passer deux mois. Parce que, tant que les pièces ne sont pas à l'endroit...

M. Marcoux: Mme la Présidente, d'abord il y a un délai pour le conducteur. Je pense, c'est normal.

M. Pinard: Oui, 20 jours.

M. Marcoux: 20 jours, donc...

M. Pinard: Après ça, on en donne 30 jours pour l'expédier au bon endroit.

M. Marcoux: 30 pour l'expédier au bon endroit. Et normalement aussi il doit y avoir un contrôle qui est établi dans les entreprises, j'imagine, là, pour ce genre de documents là.

(Consultation)

M. Marcoux: Ce qu'on m'indique, c'est que, Mme la Présidente, il y a des inspections périodiques aussi dans les entreprises pour s'assurer qu'il y a un respect, là, des délais, en fait, soit de ces délais pour les fiches ou pour d'autres obligations des entreprises. Alors, je pense que c'est une façon, là, de vérifier l'application. Mais il y a des inspections périodiques, ce n'est pas...

M. Pinard: Une sous-question, Mme la Présidente. Dans un cas où un contrôleur routier obligerait, par exemple, un conducteur à retirer son camion, son tracteur de la voie publique, à ce moment-là, le conducteur aurait un délai de 20 jours pour envoyer sa feuille de temps, ses heures, et ainsi de suite, à son bureau. Et le bureau, s'il ne l'envoie pas... s'il l'envoie à la succursale plutôt qu'au siège social, l'exploitant a encore un autre délai de 30 jours. À ce moment-là, est-ce que ça ne commence pas à être un peu long avant que le ministère puisse mettre la main sur certains documents qui sont indispensables à faire sa preuve?

M. Marcoux: Bien, le contrôle en entreprise évidemment, c'est par échantillonnage subséquemment ou après, comme le Vérificateur général ici, alors que, s'il y a un contrôle sur route, bien là, si les documents n'y sont pas, il va y avoir une infraction. Comprenez-vous, là? Si le conducteur ne l'a pas avec lui, il va y avoir une infraction. Mais l'inspection dans les entreprises, c'est pour savoir si les dispositions sont suivies, ça se fait périodiquement et, ce qu'on m'indique, par échantillonnage.

M. Pinard: Et, lors des discussions que vous avez eues avec les compagnies de transport, est-ce que ces gens étaient satisfaits des délais que vous aviez prévus par le règlement ou si ces gens-là voulaient avoir un délai plus restrictif, plus court?

M. Marcoux: Mme la Présidente, ce qu'on m'indique, ils semblaient satisfaits. Mme St-Cyr, vous avez participé aux discussions vous-même, là, directement...

(Consultation)

M. Marcoux: Et on m'informe qu'il n'y a pas eu de commentaires particuliers sur ces délais-là. Donc, ça va pour l'article 42?

M. Jutras: ...l'amendement.

M. Marcoux: Ah, c'est vrai. Nous avons discuté assez longtemps, mais...

La Présidente (Mme Harel): Alors, est-ce que nous allons disposer tout de suite de l'amendement?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté, alors, tel qu'amendé. M. le ministre.

M. Marcoux: Bon. Donc, il y a un deuxième alinéa à l'article 519.25: «Pendant les heures ouvrables, l'exploitant doit, à la demande d'un agent de la paix ou d'un inspecteur [qui est] nommé en vertu de l'article 519.69...» Et ça, c'est la société qui peut désigner un membre de son personnel pour être inspecteur. Donc, que l'exploitant mette «immédiatement à sa disposition,

aux fins d'inspection, au lieu indiqué par celui-ci les fiches journalières, les documents justificatifs et les documents déterminés par règlement.

«L'agent de la paix doit fournir à l'exploitant un accusé de réception suivant les modalités établies par règlement et retourner les fiches journalières, les documents justificatifs et les documents déterminés par règlement dans les 14 jours après les avoir reçus.»

M. Jutras: Mme la Présidente, ça veut dire que l'agent de la paix, là... Comment ça fonctionne dans la vraie vie, ça, là? Est-ce que ça veut dire que l'agent de la paix va dire: Vous m'apportez ces documents-là au siège social de la Société de l'assurance automobile à Québec? Parce qu'on dit bien, là, qu'il peut exiger qu'on mette à sa disposition, aux fins d'inspection, au lieu qu'il indique, «au lieu indiqué par celui-ci».

M. Marcoux: Bien, c'est-à-dire, relativement au deuxième paragraphe, si c'est un inspecteur nommé par la société, il va aller dans l'entreprise, et l'exploitant doit mettre à la disposition de l'inspecteur les fiches journalières ou les autres documents qu'il veut examiner.

M. Jutras: Ah bon. Le «lieu indiqué par celui-ci», ça s'applique seulement dans le cas de l'inspecteur, ça ne s'applique pas dans le cas d'un agent de la paix?

Des voix: ...

M. Jutras: Non? Bien là c'est parce qu'on semble faire une distinction, là. «L'exploitant doit, à la demande d'un agent de la paix ou d'un inspecteur nommé en vertu de l'article 519.69, mettre immédiatement...» Ça, c'est l'exploitant qui doit «mettre immédiatement à la disposition...» Non, pour moi, ça peut être autant l'agent de la paix que l'inspecteur.

(Consultation)

M. Marcoux: L'agent de la paix, c'est le contrôleur routier, à ce moment-là. Donc, ça veut dire que, si un contrôleur... Un contrôleur peut aller dans l'entreprise et demander les documents, les fiches journalières, etc.

(Consultation)

M. Marcoux: Les deux peuvent aller dans l'entreprise, soit le contrôleur routier ou l'inspecteur.

M. Jutras: Oui, ça, je le pense. Mais ma question, c'est: Est-ce que les deux peuvent, autant l'agent de la paix que l'inspecteur, dire: Vous mettez à ma disposition les documents que je veux, et cela, ça se fait au siège social, à Québec, de la Société de l'assurance automobile du Québec?

Des voix: ...dans l'entreprise.

M. Marcoux: C'est dans l'entreprise que ça se fait, ça.

● *(15 h 40)* ●

M. Jutras: Oui, mais on dit qu'il doit mettre à la disposition de l'agent de la paix ou de l'inspecteur, aux fins d'inspection, «au lieu indiqué par celui-ci». Ce n'est pas au lieu indiqué par l'exploitant, là, c'est au lieu indiqué par l'agent de la paix ou l'inspecteur.

M. Marcoux: ...votre point, M. le député de Drummond.

(Consultation)

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

M. Marcoux: Mme la Présidente, ça peut prêter à ambiguïté et...

M. Bergeron (Claude): Claude Bergeron, avocat de la Société de l'assurance automobile. C'est entre autres une question très matérielle. Si le contrôleur routier, il a besoin de faire, pour monter sa preuve, il a besoin de faire des photocopies des documents, puis là il est sur la route, il n'a pas ce qu'il faut pour faire les photocopies, ça lui permet, avec ça, de requérir du conducteur des documents et d'aller faire faire des photocopies, par exemple, dans un poste de la société.

M. Jutras: Oui. C'est de même que je comprends l'article, moi, là. Il peut... Généralement... et finalement, généralement, ça se fait sur les lieux de l'entreprise. Mais il pourrait arriver que l'agent de la paix dise: Apportez-moi les documents au siège social, à Québec. Ça pourrait arriver.

M. Bergeron (Claude): Vous auriez compris que j'ai donné comme exemple le conducteur, mais là, dans cet article-là, c'était l'exploitant.

M. Jutras: Mais ça permet ça.

M. Bergeron (Claude): Oui.

M. Jutras: Ça va.

M. Marcoux: Et dans le fond le dernier alinéa, c'est l'obligation de retourner les fiches ou les autres documents.

M. Jutras: Mais je reviens au deuxième alinéa. Est-ce que c'est nouveau, ça? Il y a déjà un pouvoir d'inspection, là, qui est prévu.

M. Marcoux: Oui. D'ailleurs, à 519.69, la société peut désigner, là, un inspecteur. C'est un inspecteur responsable du contrôle. Maintenant, est-ce que c'est nouveau...

M. Jutras: Est-ce que c'est nouveau qu'on dise, là: Vous m'apportez les documents à tel endroit?

M. Marcoux: Une minute, Mme la Présidente, on va vérifier.

M. Jutras: Parce qu'on a vu un article tantôt, là, qui disait qu'un inspecteur peut se faire ouvrir les lieux, là, puis il a le droit d'aller examiner, là, puis d'aller enquêter.

(Consultation)

M. Marcoux: Alors, Mme la Présidente, je comprends que la réponse est en train d'être recherchée.

La Présidente (Mme Harel): Nous pourrions suspendre.

M. Marcoux: Suspendre. Et nous allons continuer si vous êtes d'accord. Je pense que...

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'article 42 est suspendu. Et nous en sommes à l'étude de l'article 43.

M. Marcoux: Donc, l'article 43, il y a un amendement où on prévoit que l'article 519.26 du code actuel est remplacé par le suivant: «L'exploitant qui utilise les services d'un conducteur doit obtenir de la personne qui lui offre ces services les fiches journalières de ce conducteur selon les modalités prévues par règlement.

«Toute personne qui fournit les services d'un conducteur doit transmettre les fiches journalières de ce conducteur à l'exploitant selon les modalités établies par règlement.»

Donc, ça vise à permettre à l'exploitant d'obtenir en tout temps les informations sur le cycle de travail, les heures de conduite du conducteur pour respecter les nouvelles normes, là, qui seraient en application.

M. Jutras: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Là, finalement, l'article, initialement on l'abrogeait, mais là non seulement on le garde, mais on l'amende, là, hein? C'est ça?

M. Marcoux: Oui. C'est ce qu'on m'indique. C'est que l'industrie a demandé de réintroduire par amendement cet article-là pour que l'exploitant soit en mesure d'effectuer les contrôles nécessaires et efficaces sur les heures de conduite d'un conducteur dont les services lui sont offerts par une agence. Et ça arrive assez fréquemment.

M. Pinard: C'est sage.

M. Jutras: Ça va.

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'article 43 est donc adopté. C'est-à-dire avec l'amendement... C'est-à-dire, c'est l'amendement qui est adopté.

M. Marcoux: C'est l'amendement qui est adopté, parce qu'il y avait eu abrogation de l'article, mais il est réintroduit avec une modification.

La Présidente (Mme Harel): C'est ça. Alors, l'amendement à l'article 43 est adopté. Et l'article, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Jutras: Oui.

Pouvoirs et obligations de la société

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Nous en sommes à l'article 44.

M. Marcoux: Alors, l'article 44, Mme la Présidente, remplace 519.31, et il y a une modification, et l'article c'est, bon: «Sur demande de l'exploitant...» Donc, 519.31 actuel, c'est un permis qui est accordé à la société pour déroger aux heures de conduite et de repos.

Donc: «Sur demande de l'exploitant, la société peut, suivant les conditions et modalités établies par règlement, accorder, au moyen d'un permis, à l'exploitant ou au conducteur l'autorisation de déroger aux normes et conditions relatives aux heures de conduite et de repos [qui sont] prévues par règlement et prévoir par règlement les conditions et modalités rattachées au permis de même que les suivantes:

«1° les raisons pour lesquelles le permis est délivré;

«2° la durée du permis, qui ne peut être supérieure à un an;

«3° l'horaire que le conducteur doit suivre;

«4° toute autre condition qu'exigent la protection de la sécurité et la santé du public, du conducteur ou des employés de l'exploitant.

«La société peut, dans le cadre d'un programme de gestion de la fatigue prévu par règlement, accorder à l'exploitant qui en fait la demande l'autorisation de déroger aux normes et conditions relatives aux cycles de travail et aux heures de conduite, de repos et de travail établies par règlement et prévoir par règlement les conditions et modalités rattachées à l'autorisation.»

Bon, par exemple, je pense que, si on parle de l'enlèvement de la neige à Montréal, il peut y avoir, pour une période, une dérogation aux heures de repos qui sont prévues, là, selon les normes, le standard. Je pense que, ça, c'est un exemple. Je ne sais pas s'il y en a d'autres.

Mme St-Cyr (Johanne): Durant la période de verglas...

● *(15 h 50)* ●

M. Marcoux: Oui, on me dit que, durant la période de verglas, par exemple, il y a eu des autorisations de données pour qu'il y ait une dérogation aux heures. Je peux vous donner, Mme la Présidente, certains exemples... Oui?

M. Jutras: Mon collègue de Saint-Maurice a un autre exemple à vous donner aussi.

M. Pinard: Est-ce qu'on répare les trous à Montréal?

M. Jutras: Les nids-de-poule?

M. Marcoux: On pourrait demander à M. le maire.

M. Pinard: Sûrement que le ministre va lui accorder une extension.

M. Marcoux: Ah! C'est la société, hein? Mais la société peut autoriser... Bon, il y a des exemples dans

le règlement, ici, par exemple: pour le transport d'une marchandise périssable pour lequel il n'existe pas d'autre alternative, lorsqu'une route régulière ne peut être complétée à l'intérieur des heures prescrites, lorsque la sécurité du public pourrait être mise en danger. Et de toute façon c'est toujours pour une période maximale d'un an.

M. Jutras: Mme la Présidente, ce que le ministre vient de nous lire là, le règlement, c'est un règlement du Québec, ça, là, ou si c'est encore le fameux règlement fédéral?

M. Marcoux: C'est le Règlement sur les heures de conduite et de travail et sur le dossier des conducteurs de véhicules lourds. Et c'est un règlement, là, actuellement en vigueur, ça.

M. Jutras: Un règlement du Québec?

M. Marcoux: Oui. Oui, c'est un règlement du Québec.

M. Jutras: Mme la Présidente, sur le deuxième alinéa, là: «La société peut, dans le cadre d'un programme de gestion de la fatigue...», j'aimerais savoir ce qu'on entend par là, un programme de gestion de la fatigue.

M. Pinard: Ça s'applique aux députés pendant la session intensive.

Une voix: ...

M. Pinard: Durant la session intensive.

M. Marcoux: Mme la Présidente, si vous le permettez, je demanderais à Mme St-Cyr de répondre.

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Joanne): Nous travaillons en ce moment à l'échelle canadienne, même si les États-Unis sont associés au projet, il y a, à l'échelle canadienne, un projet pilote de programme de gestion de la fatigue. Nous parlons beaucoup de la réglementation, en ce moment, sur les heures de conduite et de travail. Un des leimotiv pour les modifications du règlement était d'augmenter la qualité du repos. Par ailleurs, la fatigue, c'est quelque chose de très individuel. Puis un règlement, ça donne des balises à ne pas dépasser, mais ce n'est pas une panacée universelle.

Alors, l'idée d'un programme de gestion de la fatigue, c'est vraiment d'outiller et de sensibiliser non seulement le conducteur lui-même, mais aussi les propriétaires d'entreprises, ceux qui donnent les trajets, là, les «dispatchers», en anglais, pour qu'il y ait une prise de conscience, si on veut, de l'importance de tous ces éléments-là sur une conduite sécuritaire.

Alors donc, le programme de gestion de la fatigue qui est testé en ce moment, c'est un projet pilote. Il y a déjà deux entreprises au Québec qui y participent, il y a des entreprises en Alberta, il y a des entreprises aux États-Unis. C'est un nombre très restreint cependant. C'est à la fois pour tester des instruments de formation, même l'environnement immédiat du conducteur y passe, une détection des troubles du sommeil aussi, parce qu'il y a des gens qui souffrent, par exemple, d'apnée du sommeil, ce qui n'est pas évident quand on conduit de longues heures. Et l'autre dimension aussi, il y a certains outils d'aide à la détection, là, des signes de sommeil qui sont testés.

Donc, un programme de gestion de la fatigue, ce que ça pourra être à la suite de ce projet pilote là qui va pouvoir nous donner les ingrédients, c'est vraiment un mode d'organisation du travail, là, qui pourrait éventuellement amener la société, là, dans les mesures où ce serait prévu par règlement, de donner une autorisation des dépassements. Tu sais, j'ai parlé de huit heures de repos en continu, 10 heures par 24 heures.

Un programme de gestion de la fatigue qui contiendrait des ingrédients, là, de récupération, de formation, éventuellement d'outils d'aide à la conduite pourrait éventuellement amener une autorisation. La différence qu'il y a entre les deux, la notion du permis, dans le premier paragraphe, touche surtout, là, les heures sur une base quotidienne, alors que, dans le cadre d'un programme de gestion de la fatigue, il pourrait y avoir éventuellement une autorisation de dépasser les cycles qui sont prévus par le projet de règlement. Alors, en gros, c'est ça. Il n'y en a pas de formellement autorisé en ce moment, il y a plutôt un projet pilote à l'échelle canadienne et du Québec. Je dois souligner aussi que la CSST s'est jointe au projet parce que naturellement qu'elle y voit un intérêt.

M. Jutras: Mme la Présidente, est-ce qu'on nous dit que présentement il y a des compagnies qui font un projet pilote au Québec?

Mme St-Cyr (Joanne): Effectivement, Mme la Présidente.

M. Jutras: Oui. Et, si oui, lesquelles?

Mme St-Cyr (Joanne): Oui. Je ne veux pas me tromper, c'est...

(Consultation)

Mme St-Cyr (Joanne): Parfait. Alors, nous en avons deux, Bourassa inc., Transport Bourassa inc., puis Transport Jacques Auger inc. Ce sont les deux entreprises du Québec qui participent au projet pilote. Ça n'entraîne pas, dans leur cas, une autorisation cependant au dépassement des heures.

M. Jutras: Et on en est rendu où, là, dans ces projets pilotes là? On prévoit l'aboutissement de ça pour quand?

Mme St-Cyr (Johanne): Je dirais, pas avant un an et demi vraisemblablement parce que, bon, pour notre part, là, il y a eu certains délais additionnels parce qu'il fallait traduire le matériel en français. Il y avait du matériel qui avait été fait en anglais, là. Les entreprises, la formation a été donnée, ça se passe en ce moment, il faut faire une évaluation. Alors, je dirais que la conclusion n'arrivera pas avant 2005-2006. Un an et demi était un bon horizon, là, 2005-2006.

M. Jutras: Et vous nous dites, Mme la Présidente, que, dans le cas présent, il n'y a pas d'autorisation de dérogation aux heures, ça se fait à l'intérieur des balises qu'on connaît déjà, là.

Mme St-Cyr (Johanne): C'est ça. Il n'y en a pas en ce moment, Mme la Présidente, sous le couvert d'un programme de gestion de la fatigue, il y en a en vertu des habilitations qui existaient déjà.

M. Jutras: Ça va.

La Présidente (Mme Harel): C'est adopté. Alors, j'appelle l'étude de l'article 45.

M. Marcoux: Donc, l'article 45, on insère, après 519.31, 519.31.1. Si vous voulez que je le lise, on peut le lire:

«519.31.1. Sur demande d'un directeur auprès duquel est présentée une demande de permis visant un véhicule lourd qui circulera au Québec, la société peut, suivant les conditions et modalités prévues par règlement, lui donner son approbation à la délivrance du permis.

«519.31.2. La société peut modifier, révoquer ou suspendre le permis délivré en vertu de 519.31 ou retirer son approbation pour un permis délivré par un autre directeur, après avoir envoyé un avis écrit à l'exploitant, dans les cas suivants:

«1° l'exploitant ou le conducteur du véhicule lourd contrevient aux conditions se rattachant au permis;

«2° la société est d'avis que la santé et la sécurité du public, du conducteur ou des employés de l'exploitant sont compromises ou sont susceptibles de l'être.

«519.31.3. Lorsque le directeur d'une autre province retire l'approbation donnée pour un permis délivré par la société, celle-ci doit le modifier afin de retirer l'autorisation d'exploiter un véhicule lourd en vertu du permis dans la province à l'égard de laquelle l'approbation a été retirée.»

Donc, 519.31.1 prévoit que, pour être valide au Québec, un permis de déroger aux heures de repos et de conduite qui est délivré par une autorité fédérale ou provinciale doit être approuvé par la société. 519.31.2 prévoit les cas suivant lesquels un permis que la société a délivré peut être modifié et révoqué ou suspendu par elle. Et 519.31.3, que la société doit retirer l'autorisation de déroger aux heures dans la province qui retire son approbation pour un permis délivré par la société.

M. Jutras: Mme la Présidente, j'aimerais, concernant le point 1, là, 519.31.1, obtenir des éclaircissements. «Sur demande d'un directeur...»

(Consultation)

M. Marcoux: Oui, Mme la Présidente. C'est que, s'il y a une entreprise, par exemple, qui demande une dérogation aux heures dans une autre province et qu'elle va circuler au Québec, à ce moment-là, l'autre province va demander... va contacter la société ici pour donner son approbation à la délivrance du permis. Alors, c'est ça.

● *(16 heures)* ●

M. Jutras: Alors, autrement dit, il y a une dérogation qui est déjà accordée, par exemple, au Manitoba. Si cette compagnie-là s'en vient faire du transport ici, on va faire en sorte qu'elle obtienne la même dérogation au Québec. C'est ça?

M. Marcoux: La société va être contactée pour donner l'autorisation.

M. Jutras: Oui.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Oui. Merci, Mme la Présidente. On parle toujours de permis de conduire. C'est ça? Pour le véhicule...

M. Marcoux: C'est-à-dire, c'est le permis de dépasser les heures.

M. Tomassi: C'est toujours les heures qui se rattachent à un véhicule...

M. Marcoux: Qui se rattachent, là, à un conducteur de véhicule qui... L'autorisation, c'est de dépasser les heures prévues.

M. Tomassi: O.K. Je vais ouvrir une parenthèse, peut-être pas bien placée, mais on a parlé de déneigement tantôt pour les heures extensionnées. Actuellement, il y a des déneigeurs privés qui, en période de dégel, ne peuvent pas sortir leur équipement parce que c'est des véhicules lourds et il y a une interdiction. Et les municipalités, eux, ont le droit de sortir leurs véhicules, le même véhicule. Est-ce qu'il y a des... ça rentre dans cette permission-là aussi ou est-ce que quelqu'un peut demander une permission spéciale? Parce que c'est le même véhicule lourd, là, que ce soit la ville ou le privé, là, c'est le même véhicule.

M. Marcoux: Bien là je ne sais pas si vous touchez la période du gel ou du dégel...

M. Tomassi: Bien, du dégel, oui, c'est ça.

M. Marcoux: Parce que je ne suis pas sûr que ça touche les heures, là, du conducteur. Je pense que... Bien, ça me paraît différent. Ici, on touche vraiment les heures de travail...

M. Tomassi: Parfait.

M. Marcoux: ...une dérogation aux normes qui sont prévues, là, pour les heures de travail régulières.

M. Tomassi: O.K.

M. Marcoux: On pourra peut-être tantôt revenir avec votre question, là.

M. Tomassi: Oui?

M. Marcoux: Oui.

M. Tomassi: Merci.

Dispositions pénales

La Présidente (Mme Harel): D'autres interventions? Alors, l'article 45 est donc adopté. Et nous en sommes à l'article 46.

M. Marcoux: Alors, l'article 46 modifie l'article 519.34 en remplaçant... Et on va le lire, là, le texte une fois modifié: «Le conducteur d'un véhicule lourd qui contrevient à l'un des articles 240.1 — on reviendra — aux articles 274, 437.1, 437.2 ou 519.8 commet une infraction et est passible d'une amende de 175 $ à 525 $.»

«Le conducteur qui contrevient au paragraphe 3° de l'article 519.8.1 ou une déclaration de mise hors service délivrée par un agent de la paix en application de 519.12, ou à l'article 519.28 commet une infraction et est passible d'une amende de 700 $ à 2 100 $.

«L'exploitant qui contrevient à l'un des articles 274, 437.1, 437.2 ou 519.19 commet une infraction et est passible d'une amende de 350 $ à 1 050 $.»

Peut-être demander à Me Bergeron de donner l'essentiel des articles 240, 274, pour pouvoir bien apprécier la portée de l'article.

M. Bergeron (Claude): Donc, l'article...

M. Marcoux: Si vous permettez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Certainement.

M. Bergeron (Claude): Mme la Présidente, donc, l'article 240.1, ça concerne l'obligation de munir le véhicule remorqueur de l'équipement nécessaire au fonctionnement des feux du véhicule routier qui est tiré.

M. Jutras: Lequel, ça?

M. Bergeron (Claude): C'est l'article 240.1 et qui est au premier alinéa de 519.34.

M. Marcoux: C'est un article actuel du code, ça.

M. Bergeron (Claude): ...pour lesquels il y a une amende de 175 $ à 525 $. Ensuite, dans la liste, on voit 274, c'est l'obligation de munir d'un panneau avertisseur triangulaire orange à l'arrière les véhicules qui ne peuvent circuler au-delà de 40 km/h. Donc, c'est les genres de tracteurs, les véhicules de circulation lente. Là aussi, il y a une amende de 175 $ à 525 $.

L'article 437.1, qui prévoit l'interdiction de tirer une remorque sans un mécanisme d'attelage adéquat. 437.2 prévoit l'interdiction de tirer un ensemble de véhicules routiers sauf à la demande d'un agent de la paix et pour des raisons de sécurité. Puis on a l'article 519.8 qui est l'obligation du conducteur d'un autobus ou d'un minibus d'arrimer les bagages et le fret à bord de son véhicule. Donc, ça, ça touche le premier alinéa de 519.34.

Le deuxième alinéa, 519.12. Je vais commencer par l'objet même du projet de loi qui est de rajouter, au deuxième alinéa, le paragraphe 3° de 519.8.1. Ça, c'est l'interdiction au conducteur de conduire sous le coup d'une déclaration de mise hors service. Et on rajoute «ou à une déclaration de mise hors service délivrée par un agent de la paix en application de l'article 519.12». Ça, ça pourrait couvrir aussi la partie... Si, par exemple, le conducteur faisait aussi du travail en dehors... alors qu'il est sous le coup d'une interdiction d'exercer toute fonction, bien, on pourrait le viser par cette interdiction-là.

Il y a, en dernier lieu, au deuxième alinéa, 519.28 qui est l'obligation pour le conducteur d'un véhicule de transport de matières dangereuses de conduire son véhicule à l'endroit déterminé par l'agent de la paix en cas d'infraction relative au transport de ces matières. Donc, pour ces trois derniers exemples que j'ai donnés, c'est une amende de 700 $ à 2 100 $.

Enfin, en ce qui concerne le dernier alinéa de 519.34, bien, on reprend, là, le même genre, on reprend les mêmes... on reprend 274 qu'on a vu au premier alinéa, 437.1, 437.2. Ce qui est nouveau, c'est 519.19 qui est l'interdiction à l'exploitant de laisser circuler un minibus ou un autobus dont les bagages ne sont pas arrimés. Alors là, vu que c'est l'exploitant qui est la personne fautive, là, l'infraction est de 350 $ à 1 050 $. Elle est grosso modo de deux fois le quantum prévu pour le conducteur.

La Présidente (Mme Harel): Des questions? Des interventions?

M. Jutras: Oui. Bien, je suppose... Mme la Présidente, la question au ministre, et je ne sais pas si nous devrons avoir recours, là, à M. Côté, mais, en voyant ces montants d'amendes là, c'est des remarques qui m'avaient été faites, ça, par des transporteurs, disant que les amendes dans ce domaine sont très salées, sont très élevées. Alors, et souvent des petits exploitants ou conducteurs, là, qui gagnent 500 $ par semaine, là, de se retrouver avec des amendes aussi élevées, là, dans un cas, on parle d'amendes qui vont de 700 $ à 2 100 $, là, ce n'est pas rien, là. Mais par contre je comprends que dans un cas on parle de matières dangereuses, là, tu sais, ça peut... ça va aussi en fonction de la gravité de l'infraction.

Mais ce que j'aimerais savoir, c'est, avec les discussions que la Société de l'assurance automobile a eues, là, avec les gens de l'industrie, est-ce que cette question des amendes très élevées a été soulevée, est-ce que ça a été discuté? Puis est-ce que le cap est maintenu ou on examine cette question-là?

M. Marcoux: Alors, Mme la Présidente, deux commentaires. D'abord, je voudrais simplement rappeler que ces montants qui sont indiqués ici sont les montants qui existent, si je comprends, depuis 1998 à l'article 519.34. Donc, il n'y a pas eu de changement dans les montants qui sont déjà prévus au Code de la sécurité routière en termes d'amendes.

Deuxièmement, c'est un sujet sur lequel le ministère et la Société de l'assurance automobile ont été interpellés. Et actuellement il y a un comité de travail sur cette question-là qui a commencé à siéger, je pense, en novembre ou décembre. Parce qu'on m'avait fait des représentations à cet égard-là, au cours de l'année

dernière, et on a convenu de l'examiner. Je pense que ça découle de la Table de concertation gouvernement-industrie qui comprend les transporteurs, comprend les employés, comprend les autobus, etc. C'est un gouvernement-industrie pour les véhicules lourds. O.K.?

M. Jutras: Ah bon! Alors donc on se penche là-dessus, là, hein?

M. Marcoux: Oui.

M. Jutras: O.K. Ça va, c'était...

La Présidente (Mme Harel): D'autres interventions? Alors, c'est donc adopté. Alors, l'article 47.

M. Marcoux: Alors, l'article 47 modifie l'article 519.39 du code, et donc cet article-là se lirait: «Le conducteur d'un véhicule lourd ou, le cas échéant, le préposé à l'entretien qui contrevient à l'article 519.2 en n'effectuant pas la vérification avant départ ou en ne notant pas ses observations, [et aussi] à l'article 519.3 en ne remplissant pas le rapport de vérification avant départ, à l'article 519.4 en ne conservant pas à bord du véhicule le rapport de vérification avant départ ou en ayant en sa possession plus d'un rapport ou en refusant de le remettre pour examen à un agent de la paix commet une infraction et est passible d'une amende de 350 $ à 1 050 $.»

● *(16 h 10)* ●

On enlève, là, l'infraction à l'article 519.9. Et 519.9 prévoit interdiction de conduire contrairement aux normes sur les heures de repos et de conduite, et ça, on l'a prévu dans un autre article avec le projet de loi n° 29. C'est ça? C'est pour ça qu'on enlève 519.9. Quel article on a prévu, là?

Une voix: ...

M. Marcoux: C'est l'article 35.

La Présidente (Mme Harel): Alors, 47 est-il adopté? Ah!

M. Marcoux: Excusez. On peut aller voir à l'article 35.

M. Jutras: Ça va.

M. Marcoux: Ça va? Il y a une concordance avec...

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'article 47 est donc adopté. Et nous en sommes à l'article 48.

M. Marcoux: Alors, l'article 48, Mme la Présidente, modifie l'article 519.43 en supprimant le premier alinéa. Le premier alinéa prévoit présentement: «Une personne qui fournit les services d'un conducteur ou l'exploitant qui contrevient à l'article 519.23 commet une infraction et est passible d'une amende de 700 $ à 2 100 $.»

Le deuxième, donc, ça, on le supprime et on y reviendra.

L'alinéa qui est conservé, c'est: «Le propriétaire ou l'exploitant qui contrevient au deuxième alinéa de l'article 531 ou à l'article 532 commet une infraction et est passible d'une amende de 350 $ à 1 050 $.»

Donc, l'article 519.23 a été abrogé... Par quel article du projet de loi n° 29?

Des voix: 41.

M. Marcoux: C'est l'article 41. Donc, on a l'abrogé à l'article 41. Alors, à ce moment-là, on l'enlève dans le premier alinéa de l'article 519.43.

M. Jutras: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Alors, nous en sommes à l'étude de l'article 49. Il y a un amendement qui est maintenant distribué.

Une voix: ...

La Présidente (Mme Harel): Ah, c'est ça. Je comprends que l'opposition a reçu, ainsi que tous les membres, je pense, de cette commission...

M. Marcoux: Est-ce que tous les membres l'ont reçu...

Une voix: ...au fur et à mesure.

M. Marcoux: Peut-être qu'on pourrait les donner d'avance. Dans le fond, je n'ai pas de problème avec ça. Puis ça permet à tous les membres de la commission de pouvoir les avoir. Mme la Présidente, peut-être, est-ce que vous êtes d'accord...

La Présidente (Mme Harel): Oui, tout à fait. Oui, tout à fait.

M. Marcoux: ...pour qu'on distribue ce qui est prévu d'avance à tous les gens de la commission?

La Présidente (Mme Harel): On pourrait les distribuer, très bien. Alors donc nous allons débuter par l'étude de l'article 49... l'amendement plutôt à l'article 49.

M. Marcoux: Donc, il y a un amendement à l'article 49 qui touche l'article 519.44. Et donc le texte, tel que... Parce que l'amendement...

«Le conducteur qui contrevient à l'un des paragraphes 1°, 2° et 4° de l'article 519.8.1 ou à l'un des articles 519.10 ou 519.11 commet une infraction et est passible d'une amende de 350 $ à 1 050 $.

«Quiconque contrevient à l'un des articles 519.21.1 à 519.25 commet un infraction et est passible d'une amende de 700 $ à 2 100 $.»

Ce que nous enlevons, c'est, dans le deuxième alinéa, c'est l'article 519.25. Au lieu d'être «519.21.1 à 519.25», c'est «519.21.1 à 519.26». Je demanderais peut-être à Me Bergeron qu'il nous donne le contenu des articles parce que, autrement, c'est un peu plus difficile de connaître bien l'impact.

La Présidente (Mme Harel): Me Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Merci, Mme la Présidente. Alors, si on commence par le premier alinéa de l'article 519.44, on vise les paragraphes 1° de 519.1, qui est l'interdiction de conduire en cas de capacités affaiblies; le paragraphe 2° de 519.8.1, qui est l'interdiction de conduire du conducteur s'il y a un risque de compromettre la sécurité ou la santé du public ou des employés de l'exploitant; le paragraphe 4° de l'article 519.8.1, qui est l'interdiction de conduire du conducteur qui enfreint les normes sur les heures de conduite et de repos ou enfreint les normes sur la fiche journalière. Ensuite, le conducteur qui contrevient à l'article 519.10, qui est l'obligation du conducteur de tenir une fiche journalière sur laquelle sont consignées les heures de repos et les heures de travail. 519.11, c'est l'obligation au conducteur de remettre sur demande à un agent de la paix le contrat de location ou le contrat de services. Ensuite de ça... Donc, pour tous ces exemples que j'ai donnés là, l'amende est de 350 $ à 1 050 $.

Si on va maintenant au deuxième alinéa de l'article 519.44: «Quiconque contrevient à l'un des articles 519.21.1», ça, ça concerne l'interdiction à l'exploitant de permettre au conducteur de conduire s'il a les capacités affaiblies, s'il risque de compromettre la sécurité ou la santé du public ou des employés de l'exploitant, s'il est sous le coup d'une déclaration de mise hors service ou s'il enfreint les normes sur les heures de conduite et de repos.

Ensuite, dans l'énumération, donc on a ensuite 519.21.2, qui est compris dans l'énumération. Cet article concerne l'obligation pour l'exploitant de contrôler l'observation par chaque conducteur du respect des heures de conduite et de repos, des obligations liées aux fiches journalières et de celles liées à la mise hors service, de s'assurer de la collaboration avec un agent de la paix chargé d'appliquer le Règlement sur les heures de conduite et de repos.

Ensuite, c'est 519.21.3, qui est l'obligation pour l'exploitant d'exiger que tous les conducteurs remplissent une fiche journalière. Et ensuite on saute à 519.25 parce que les articles entre .22 et .24 ont été abrogés. Donc, à 519.25, c'est l'obligation à l'exploitant de conserver les fiches journalières à l'endroit déterminé par règlement. Donc, pour toutes ces infractions-là, l'amende est de 700 $ à 2 100 $.

519.22 qu'on abrogeait, comme j'ai dit, c'était abrogé par l'article 41 du projet de loi, et 519.22, ça concernait l'obligation pour l'exploitant de s'assurer que son conducteur conserve à bord les fiches journalières. Mais ça a été repris, comme on sait, par les articles 519.8 et 519.21.2.

Ensuite de ça, on parle de l'article 519.26, qui est l'obligation à l'exploitant d'obtenir de la personne qui lui offre les services d'un conducteur les fiches journalières de ce dernier et...

M. Marcoux: Qu'on a vu tantôt.

M. Bergeron (Claude): C'est ça. C'est ce qu'on a vu tantôt. Donc, l'amende, ça, maintenant, c'est repris, là, dans un autre article.

M. Pinard: C'est bien beau.

M. Jutras: Alors, l'amendement est adopté.

M. Marcoux: C'est clair, Mme la Présidente...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: L'article est adopté.

M. Marcoux: L'article, tel que modifié, est adopté?

M. Jutras: Puis je pense que, Mme la Présidente, ce serait bienvenu de prendre une pause.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Harel): Alors, c'est donc adopté. Et, au retour de la pause, nous en serons à l'article 50.

M. Marcoux: Tout à fait.

(Suspension de la séance à 16 h 19)

(Reprise à 16 h 41)

La Présidente (Mme Harel): Alors, nous allons reprendre nos travaux. Je demanderais à toutes les personnes dans la salle de prendre place. Et nous en sommes à l'article 50.

M. Marcoux: Alors, Mme la Présidente, l'article 50 a pour objet d'abroger 519.45 actuel. Et ce qui était prévu à l'article 519.45 se retrouve maintenant dans des articles qui ont été adoptés par d'autres modifications au projet de loi n° 29 et notamment 519.44. Alors, ces cas-là sont prévus maintenant dans d'autres articles, et c'est pour cette raison-là qu'on propose l'abrogation.

M. Jutras: Ça va.

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'article 50 est donc adopté. Nous en sommes à l'étude de l'article 51.

M. Marcoux: Alors, l'article 51 modifie l'article 519.50 en remplaçant l'article «, 519.7 ou 519.13» par «et 519.7». C'est une disposition de concordance parce que 519.13 a été abrogé par l'article 38 du projet de loi.

Alors, le texte, après modification, se lirait que «le conducteur qui contrevient à l'un des articles 519.6 — on enlève ", 519.7 ou 519.13", donc — 519.6 et 519.7 commet une infraction et est passible d'une amende de 350 $ à 1 050 $». 519 a été abrogé par l'article 38 du projet de loi.

M. Jutras: Mais là on dit: Le conducteur qui contrevient à l'un des articles 519.6 et par...

M. Marcoux: 519.6 et 519.7.

M. Jutras: O.K. Alors, le «par», là, moi, j'ai le mot «par» qui est écrit dans mon texte, là. Mais ça n'a pas d'affaire là, ça, là?

M. Marcoux: Non...

Des voix: ...

M. Marcoux: Ah non! Oui, excusez, là. Voyez-vous, 51: L'article [...] de ce code est modifié par le remplacement de «, 519.7 ou 519.13», est remplacé par «et 519.7».

M. Jutras: O.K. Alors donc, c'est une erreur cléricale, là, parce qu'on avait reproduit le «par» ici, dans le texte, après modification. O.K. Alors, c'est adopté.

M. Marcoux: O.K.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Article 52.

M. Marcoux: L'article 52 vise à modifier 519.53. Il y a d'ailleurs une modification. Le texte actuel du code, 519.53, prévoit que «l'exploitant qui contrevient à l'un des articles 519.24 ou 519.25 commet une infraction».

Et donc ce qui est proposé comme amendement, c'est que l'article 519.53 est abrogé au lieu d'être modifié parce que le deuxième alinéa de 519.44, que nous avons adopté il y a quelques articles précédents, prévoit déjà que quiconque contrevient à l'article 519.25 commet une infraction et est passible d'une amende de 700 $ à 2 500 $. 519.44 a été modifié par l'article 49.

M. Jutras: Avez-vous un amendement, là?

La Présidente (Mme Harel): Oui, l'amendement...

M. Marcoux: Oui. Bien, normalement, vous devriez l'avoir.

La Présidente (Mme Harel): L'amendement à l'article 52.

M. Marcoux: Donc, le projet de loi n° 29 proposait une modification. L'amendement propose l'abrogation de l'article 519.53 au lieu d'une modification, et la raison étant que 519.44, qui est modifié par l'article 49 que nous avons approuvé, prévoit déjà que quiconque contrevient à 519.25 commet une infraction et est passible d'une amende de 700 $ à 2 100 $.

Maintenant, 519.25, c'est l'obligation à l'exploitant de conserver les fiches journalières à l'endroit déterminé par règlement, ce que nous avons aussi approuvé aujourd'hui.

M. Jutras: Alors donc, là, l'amende est prévue où, vous dites?

M. Marcoux: À 519.44, deuxième alinéa.

M. Jutras: O.K. Alors: «Quiconque contrevient à l'un des articles 519.21.1 à 519.25...»

M. Marcoux: Donc, qui comprend 519.25.

M. Jutras: O.K. Ça va.

M. Marcoux: Merci.

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'amendement est donc adopté. Et l'article 52, tel qu'amendé, est donc adopté.

M. Jutras: C'est ça.

Contrôle du transport routier des personnes et des marchandises

Contrôle sur route et en entreprise

La Présidente (Mme Harel): Nous en sommes à l'article 53.

M. Marcoux: Alors, l'article 53, Mme la Présidente, vise à modifier l'article 519.67 et en y ajoutant ceci. On pourra relire l'article au complet. Donc, on ajoute à 519.67 l'alinéa suivant: «Les règles de déontologie policière s'appliquent au contrôleur routier conformément à l'article 126 de la Loi sur la police.»

Nous avons une modification — je pense que vous avez le texte — qui reprend le même principe mais qui l'élargit en termes d'application non seulement aux contrôleurs routiers, mais également aux personnes qui ont autorité sur les contrôleurs routiers. Donc, ça veut dire les superviseurs et les cadres. Donc, l'alinéa se lirait comme... Est-ce que vous l'avez? Parce que normalement ça a été distribué.

M. Jutras: Bien là j'ai-tu ses amendements à lui, là? Ah!

La Présidente (Mme Harel): Je crois qu'il n'est pas encore distribué. On m'indique... le secrétaire de la commission... Est-ce que vous avez aussi l'amendement à l'article 53? Bon. Alors, je m'excuse, c'est fait. Allons-y. C'est le secrétaire de la commission qui ne l'avait pas.

M. Jutras: Veut-il intervenir?

M. Marcoux: Est-ce que ça va?

Des voix: Ha, ha, ha!

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

M. Marcoux: Donc, le deuxième alinéa de l'article 519.67 se lirait comme suit: «Les règles de déontologie policière s'appliquent au contrôleur routier de même qu'à toute personne ayant autorité sur lui, ainsi qu'il en résulte de l'article 126 de la Loi sur la police.»

L'objectif, c'est d'assujettir au Code de déontologie policière les contrôleurs routiers. Puis il y a des plaintes qui sont formulées, et, après discussion d'ailleurs même avec et aussi les contrôleurs routiers, l'objectif, ce serait d'assujettir au Commissaire à la déontologie les contrôleurs routiers dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions, non pas seulement les contrôleurs mais également le personnel qui les supervise.

Enfin, nous recevons annuellement une cinquantaine de plaintes à l'égard du travail des contrôleurs routiers, des inspecteurs en vérification mécanique et

en... inspecteurs des entreprises. Il y a un traitement des plaintes. Cependant, il apparaît qu'il serait plus transparent que ce soit appliqué, ce soit sous la supervision du Commissaire à la déontologie.

C'est en discussion, depuis un certain temps. Ce n'est pas nouveau, il y a eu beaucoup d'échanges à cet égard-là. Et nous croyons que ça permettrait beaucoup plus de transparence et d'objectivité également — parce que parfois, là, si la plainte est traitée à l'interne, on peut penser qu'il y a une sorte de... pas de conflit d'intérêts, là, mais un peu de personnes qui jugent... qui administrent, qui jugent en même temps — donc et pour les tiers et aussi pour les contrôleurs routiers eux-mêmes.

● *(16 h 50)* ●

M. Jutras: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: Comment ça fonctionne présentement, là? S'il y a une plainte contre un contrôleur routier, je comprends que les règles de déontologie policière, pour le moment, ne s'appliquent pas. Alors, comment ça fonctionne? On s'adresse à qui et quel est le forum compétent?

M. Marcoux: Voulez-vous peut-être répondre parce que... M. Côté, si vous permettez, Mme la Présidente.

M. Côté (Louis): Mme la Présidente, si des gens ont une plainte à formuler, ils peuvent écrire directement... Les plaintes rentrent de toutes parts; quand je dis toutes parts, là, de tous endroits différents. Elles peuvent rentrer au bureau du ministre, elles peuvent rentrer au président, elles peuvent rentrer à mon bureau à moi, au bureau d'un chef de service. Les plaintes rentrent de plusieurs endroits.

Nous, ce qu'on fait — d'ailleurs, c'est dans nos indicateurs de performance — c'est que nous en assurons le traitement dans les... au moins un accusé réception dans les 15 jours qui suivent la réception de la plainte. Par la suite, nous enquêtons cette plainte-là et nous prenons les dispositions qui s'imposent et avisons le plaignant de la décision qui a été prise.

M. Jutras: Alors donc ça ne va pas plus loin que ce que vous nous dites là, présentement. Ça se fait somme toute à l'interne.

M. Côté (Louis): Ça se fait à l'interne avec le bureau des enquêtes internes, puis les décisions sont prises par, premièrement, la direction du Contrôle routier et de la société.

M. Jutras: Et est-ce que ces nouvelles dispositions là, est-ce que c'est à... d'où ça vient, là? Est-ce que c'est les contrôleurs routiers qui ont demandé ça ou c'est vous autres, là, du côté de la société, qui avez mis de l'avant cette solution-là?

M. Côté (Louis): Comme je disais ce matin, nous avons un comité consultatif où l'industrie est représentée. Et nous avions régulièrement des discussions à savoir, là-dedans, que les gens voulaient, comme M. le ministre l'a bien expliqué tout à l'heure, un avis totalement indépendant et externe par rapport au traitement des plaintes. Et, suite à cette demande-là au comité consultatif, nous nous sommes entendus sur... Parce qu'il faut dire que nos gens sont déjà assujettis, en vertu de leur statut de constable spécial et des lois extra-provinciales, à la déontologie. Et on a décidé de l'extensionner, étant donné qu'on est déjà assujettis à la déontologie pour une partie de notre travail...

M. Jutras: Quelle déontologie?

M. Côté (Louis): La déontologie policière.

M. Jutras: Ah! O.K.

M. Côté (Louis): O.K.?

M. Marcoux: Un statut de constable spécial.

M. Côté (Louis): Et, à ce moment-là, nous avons tout simplement analysé la possibilité de l'extensionner à 100 % du travail, nonobstant le type d'intervention que l'on ferait.

À titre d'exemple, si un de nos contrôleurs, en vertu de son statut de constable spécial, arrête un camionneur qui a les facultés affaiblies par l'alcool, il serait assujetti au code de déontologie policière au moment où on se parle. S'il l'arrêtait pour une surcharge, il ne serait pas assujetti au code de déontologie policière, alors que ce que nous proposons, c'est que, dans 100 % de ses interventions, il soit assujetti à la déontologie policière, organisme indépendant dont la crédibilité n'est pas à faire au Québec.

M. Jutras: O.K. Alors donc, quand le contrôleur applique des dispositions du Code criminel, c'est là que vous dites que la déontologie policière s'applique déjà. Mais, pour les contrôles de poids, ou tout ça, là — ce qu'on a vu tout au cours de la journée — c'est là qu'il y aurait une extension.

M. Côté (Louis): Exact.

M. Jutras: Et comment c'est reçu, ça, par les contrôleurs routiers?

M. Côté (Louis): En mai dernier, quand j'ai communiqué avec M. Leduc, les gens reçoivent ça très positivement.

M. Pinard: M. Leduc?

M. Côté (Louis): Qui est le président de la Fraternité des contrôleurs routiers. Les gens reçoivent ça très positivement, pour plusieurs raisons. Premièrement, ça professionnalise leur profession et en même temps ça donne de la transparence sur leurs actions et de l'indépendance sur le traitement des plaintes, d'où la transparence qui en découle.

Parce que je vous écoutais ce matin, et je vous écoutais aussi en décembre, lorsque vous disiez que, dans votre bureau de comté, vous entendiez des choses,

et j'écoutais aussi M. le député ici, à ma droite, qui disait qu'il entendait des choses. Les gens du Contrôle routier ont même très hâte que la transparence soit faite et que la lumière soit faite sur leurs actions. Et, pour eux, ils considèrent ceci comme un avantage parce qu'ils considèrent qu'ils font un travail professionnel et qu'ils n'ont aucune crainte à aller vers la déontologie policière, eux qui sont déjà assujettis en partie à la déontologie policière.

M. Jutras: Ça va.

La Présidente (Mme Harel): Oui, M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Oui. Vous recevez combien de plaintes dans une année?

M. Côté (Louis): On fait, Mme la Présidente, entre 120 000 et 130 000 interventions par année et nous avons environ une cinquantaine de plaintes.

M. Tomassi: 50.

M. Marcoux: Une cinquantaine, c'est ça, que j'ai mentionné tout à l'heure.

M. Tomassi: O.K. Merci.

M. Thériault: ...

La Présidente (Mme Harel): Oui. M. le député...

M. Thériault: De Masson.

La Présidente (Mme Harel): De Mascouche.

M. Thériault: Masson.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Harel): Masson, mais dont la ville de Mascouche est...

M. Thériault: Exact. Alors, Mme la Présidente, d'abord, je voudrais, puisque c'est la première fois que je m'adresse au ministre depuis son retour, lui souhaiter bienvenue parmi nous et l'assurer de mon entière collaboration. Je suis très heureux de le revoir autour de la table.

J'avais soulevé une problématique particulière, à la dernière séance, lorsqu'on avait discuté de cet article-là, à savoir: Est-ce que je comprends bien à l'effet que, là, le guide d'éthique sera abandonné et que les contrôleurs routiers ne seront désormais assujettis qu'à un seul code? Et, si tel est le cas, est-ce que, au niveau de l'annexe 2 de la convention de performance puis d'imputabilité, là, ça veut dire qu'elle ne sera pas maintenue pour que finalement ils ne puissent être redevables qu'à un code de déontologie?

M. Côté (Louis): Moi, je vous dirais que M. Gauthier, ici, qui est l'adjoint au Commissaire à la déontologie, est ici pour répondre à des questions précises comme ça. Pour ce qui est de nous, tous les employés de la société et du Contrôle routier sont assujettis, en vertu de la Loi de la fonction publique, à un code d'éthique et le code de déontologie découle de la Loi de police comme telle. Puis M. Gauthier, qui est ici, pourra répondre aux questions bien précises par rapport à l'applicabilité de l'un versus l'autre.

M. Thériault: Parce que ce qu'on soulevait comme problématique, c'était que, bon, outre le fait technique, là, qu'un code d'éthique se veut davantage un code qui couvre et qui fait l'élaboration, la promotion de valeurs, desquelles valeurs on retrouve des principes, desquels principes on va retrouver des règles de conduite, donc, quand on atteint le niveau de la déontologie, là, c'est assez particulier.

Alors, quand on disait: Est-ce qu'il y a eu des... est-ce que les gens sont contents de ça?, c'est parce que chaque milieu de vie, chaque milieu de travail, s'il est assujetti à un code d'éthique, c'est très différent d'être assujetti à un code de déontologie, puisqu'il y a une question de sanction à travers tout ça. Et je comprends l'intérêt, là, qu'on a à protéger finalement les gens et à faire en sorte que les gens puissent, de façon professionnelle, faire leur travail. Mais est-ce qu'il y en a un qui disparaît au profit de l'autre?

M. Marcoux: Oui, Me Gauthier, voulez-vous peut-être vous identifier, si, Mme la Présidente, vous le permettez, et puis...

La Présidente (Mme Harel): Me Gauthier.

M. Gauthier (Réjean): Oui. Alors, mon nom est Réjean Gauthier, je suis commissaire adjoint à la déontologie policière. La question qui est posée à cette commission est intéressante. Le système de déontologie policière, au Québec, bien sûr est instauré depuis maintenant une dizaine d'années autour du concept de base de reddition de comptes de la part des gens qu'il régit.

Partant de là, le chevauchement possible des différents régimes applicables à l'interne dans les services de police, dans les institutions, telles que, par exemple, la fonction publique, est important et doit demeurer pour une raison bien simple. Et, je reconnais, là, le député de Drummond, qui a été mon ministre pendant une certaine époque et qui s'intéressait d'ailleurs à la déontologie policière, saurait sans doute vous dire que le système de déontologie policière n'est enclenché que sur la foi d'une plainte généralement d'un citoyen et que, de ce fait-là, il est important qu'il y ait cette forme de chevauchement possible pour éviter qu'il y ait impunité à l'égard d'un acte qui mérite une action éventuellement de la part d'un employeur.

● *(17 heures)* ●

Ce que par ailleurs le système de déontologie policière ajoute, c'est la possibilité par ailleurs pour un citoyen d'avoir recours — et on voit l'intérêt que ça peut présenter pour les discussions que j'ai entendues ce matin devant cette commission — la possibilité pour un citoyen d'avoir recours à un système externe de surveillance civile indépendant qui somme toute possède des moyens pour exiger une reddition de comptes de la

part des gens qui sont régis par le code de déontologie des policiers du Québec.

Il est vrai de dire, comme on l'a souligné tantôt, que les contrôleurs routiers sont déjà régis pour partie par le code de déontologie et par le système de déontologie des policiers. Ce qu'il est par ailleurs important de dire, c'est que l'amendement qui vous est proposé est de nature à enlever une ambiguïté et un problème de qualification à chaque fois qu'une plainte est déposée en déontologie policière. Et, de ce fait-là, que ce soit pour le citoyen, que ce soit pour le contrôleur routier, que ce soit pour les gens qui l'administrent, je pense que c'est une amélioration sensible qui sera de nature, à mon sens, à donner un recours utile et un suivi — espérons-le, là — pour notre institution, crédible et transparent pour l'ensemble des gens impliqués.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Masson.

M. Thériault: Oui. Pour la partie du travail qui n'était pas assujettie au code de déontologie policière, ces gens-là étaient assujettis à leur guide d'éthique, si je comprends bien.

M. Gauthier (Réjean): Absolument.

M. Thériault: Lié à ça, il n'y avait pas... Ce que je comprends, c'est qu'il n'y avait pas de sanction liée à l'administration de ce guide d'éthique. C'est-à-dire que vous ne pouviez pas gérer correctement les plaintes relativement à cette portion du travail étant donné, quoi, la fonction de votre guide d'éthique?

M. Gauthier (Réjean): S'agissant de la déontologie policière, nous, définitivement nous ne pouvions intervenir que sous la foi d'une plainte qui impliquait un manquement au code de déontologie des policiers et dans le spectre très étroit de leur nomination comme constable spécial, ce qui, à ce moment-là, constituait une toute partie des tâches des contrôleurs routiers.

Maintenant, quant au suivi de toute plainte, comme vous avez eu comme présentation tantôt, quelqu'un de la société qui vous a présenté la manière dont on gérait les plaintes, pour donc une bonne majorité des plaintes déposées à l'égard des contrôleurs routiers, ça s'arrêtait aux mesures prises par la société.

Maintenant, avec la proposition qui vous est faite, le système de déontologie policière pourra être saisi. Et, comme je vous dis, par ailleurs le système de déontologie policière, faute d'être saisi, il n'en demeure pas moins que c'est une question d'imputabilité pour la société d'agir à l'égard de ses employés si par ailleurs il n'y avait pas de plainte de déposée en déontologie policière pour une question qui mérite un correctif.

M. Thériault: Donc, s'il n'y a pas de plainte, ce que je comprends, c'est que le guide d'éthique sera le cadre de référence pour pouvoir gérer la problématique.

M. Gauthier (Réjean): Absolument.

M. Thériault: O.K.

M. Côté (Louis): Et il s'ensuit, en vertu de la Loi de la fonction publique, des sanctions administratives pour les individus qui seraient déviants.

M. Thériault: D'accord.

La Présidente (Mme Harel): Ces dernières paroles sont de M. Côté.

M. Côté (Louis): Merci, Mme la Présidente.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Harel): Sinon, elles auraient été attribuées...

M. Côté (Louis): Excusez-moi.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Masson.

M. Thériault: Et ce que vous nous dites, c'est que les gens étaient très contents de ça. Donc, je comprends qu'ils seront assujettis finalement à deux guides ou à deux codes, un de déontologie et un d'éthique. Et les gens étaient tout à fait à l'aise avec ça, par souci de transparence et de reconnaissance du professionnalisme du travail qu'ils font, j'imagine? C'est ça?

M. Côté (Louis): Les commentaires que nous avons vont dans ce sens-là. M. Côté, Mme la Présidente.

M. Thériault: Alors, je comprends très bien.

Mme Harel: D'autres interventions?

M. Tomassi: Oui, juste un petit mot.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Vous savez que les policiers... il y a un article, ce matin, dans le journal, là, qui disait que les policiers étaient un peu à l'encontre de la Loi sur la police et du code de déontologie — c'est les policiers qui le disent — où est-ce que le fardeau de la preuve qui a été reviré à leur chose et ils veulent le changer, là, une charte des policiers. Est-ce qu'on ne va pas avoir... Est-ce qu'on n'aura pas ce problème-là dans un avenir pas lointain, où est-ce que les contrôleurs routiers voudront eux aussi revenir et changer l'application et la non-application du code de déontologie?

M. Gauthier (Réjean): Écoutez...

M. Marcoux: Me Gauthier.

La Présidente (Mme Harel): Me Gauthier.

M. Gauthier (Réjean): Écoutez, ça touche... Évidemment... Malheureusement, M. le député, je n'ai pas lu le journal, ce matin, je ne sais pas vraiment de quoi vous me parlez. Mais il va de soi que tout système, quel qu'il soit, fait l'objet de critiques. Il est normal

somme toute que des questions soient débattues. Ce que je peux d'ailleurs vous assurer, c'est que, tel qu'il fonctionne présentement, le système de déontologie policière, bon an mal an... Et je vous dirais que, effectivement, il y a des insatisfaits, mais ces insatisfaits maintenant ou présentement sont de parts égales, tant au niveau des citoyens qu'au niveau des policiers, et ce qui nous assure par ailleurs d'une certaine forme d'équité dans le traitement de l'ensemble des plaintes qui nous sont soumises. Et, à cet égard-là, tout ce que je peux vous assurer, c'est de l'intégrité et du professionnalisme et de l'intérêt que nous portons à traiter chaque plainte avec transparence et...

M. Tomassi: Nous ne doutons pas, certainement pas, de votre... de la bonne foi.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Question fort simple: Est-ce qu'il pourrait y avoir un cas de chevauchement où un citoyen pourrait soit y aller avec le code d'éthique ou encore prendre action en vertu du code de déontologie? Est-ce que vous avez, lorsque vous avez discuté ensemble de cette revendication-là d'être assujettis au code de déontologie, est-ce que vous avez examiné différentes hypothèses? Et, s'il pouvait y avoir un cheminement, est-ce que je pourrais avoir un exemple? Parce que vous avez sûrement réfléchi là-dessus. Et comment ça pourrait se passer, par exemple? Pour le citoyen, là. Moi, je suis un citoyen ordinaire, là.

La Présidente (Mme Harel): Me Gauthier.

M. Gauthier (Réjean): Merci, madame. Pour les citoyens, le processus est transparent de la façon suivante, c'est que le législateur a déjà prévu le coup en établissant somme toute qu'au terme de processus distincts de la part du système déontologique et d'un employeur ultimement la mesure imposée par le système déontologique prévaudra, alors donc de vous dire somme toute que, ce que l'on respecte d'abord et avant tout, c'est là l'intention du législateur: c'est le processus déontologique qui l'emportera.

Je devrais vous dire par ailleurs aussi que, évidemment, il est vrai, pour les policiers, les constables spéciaux et même les contrôleurs routiers, qu'ils sont actuellement sous haute surveillance et que très fréquemment nous avons à gérer des dossiers dans lesquels simultanément il y a possibilité de poursuite criminelle, d'enquête déontologique et d'enquête disciplinaire. Et nous arrivons somme toute, par une logique qui veut que nous fassions tout en notre pouvoir, nous, en déontologie, pour ne pas nuire au processus criminel et, pour les gens de la discipline, de ne pas nuire au processus déontologique, sachant en plus qu'il prévaudra éventuellement si une sanction est imposée, alors nous arrivons somme toute à nous articuler de manière à ne pas nous nuire les uns les autres, et, comme je vous le dis, pour le citoyen, le processus est transparent.

M. Pinard: Je repose un peu ma question, si vous le permettez, M. Gauthier.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Un contribuable peut prendre, à un moment donné, une action contre un constable spécial qui est un contrôleur routier, il peut prendre une action face à son employeur qui est la société ou encore pourrait prendre une action au civil. Bon. Alors, que se produirait-il, à ce moment-là? Est-ce que le fait d'être assujetti au code de déontologie... Vous avez mentionné tout à l'heure que c'est... Vous avez déterminé que ce serait le code de déontologie qui devrait s'appliquer. Est-ce que le citoyen pourrait, par exemple, avoir un recours contre son employeur, la société, en dommages et intérêts? Et, face à la déontologie, bien, à ce moment-là, le code de déontologie ne permettrait pas, je pense, qu'un citoyen se... Ce seraient plutôt des pénalités, suspension, ces choses-là. Donc, à ce moment-là, est-ce que... Ma question est la suivante: Est-ce que le fait de soumettre le citoyen à l'application ultime du code de déontologie pourrait priver le citoyen de recours en dommages et intérêts et un recours pécunier contre la société?

M. Gauthier (Réjean): Est-ce que vous permettez?

La Présidente (Mme Harel): Oui, Me Gauthier.

M. Gauthier (Réjean): Non, pas du tout, ce sont des processus totalement distincts. Le citoyen bien sûr conserve, qu'il dépose une plainte criminelle, déontologique ou disciplinaire, l'ensemble de ses droits en matière civile. Et, comme je vous l'indiquais, même c'est possible à la fois qu'il pose non seulement une action en déontologie ou qu'il dépose une plainte en déontologie, mais également qu'il dépose une plainte criminelle et qu'il actionne personnellement le contrôleur routier, sinon même son employeur pour les actes posés par lui.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Alors, voulez-vous d'abord me réexpliquer, là? Parce que je voudrais saisir. Vous avez mentionné que c'était le code de déontologie qui devait primer le code d'éthique, je pense, là, vous avez été assez clair là-dessus. Voulez-vous me donner, par exemple, un exemple de cela?

La Présidente (Mme Harel): Oui, Me Gauthier.

M. Gauthier (Réjean): Si vous permettez. C'est dans le rayon ou dans le cadre que vous présentez, dans les mesures qui sont prises concernant l'employé, à savoir le réprimander, le suspendre, le congédier, qu'à cet égard-là le système déontologique, s'il est enclenché, la décision éventuellement du tribunal déontologique prévaudra, par exemple, sur celle d'un arbitre de grief ou de la Commission de la fonction publique. Alors, c'est en ce sens-là. Et c'est dans le rayon de la discipline, si vous me permettez de m'exprimer plus largement, que le système déontologique, s'il rend une décision en ces matières, prévaudra.

M. Pinard: Merci.

• *(17 h 10)* •

La Présidente (Mme Harel): D'autres interventions? M. le député de Masson.

M. Thériault: Oui. Je voulais seulement soulever un problème peut-être lié à ce changement, à cet amendement-là. Est-ce que ça veut... Comment vous allez faire? Et est-ce que vous avez prévu... Parce que c'est un amendement important. Ça change, là, la manière de gérer les pratiques et la référence aux pratiques liées à l'emploi. Comment vous allez faire pour faire la promotion de votre guide d'éthique? Parce que, dans le fond, en éthique, là, il faut être proactif, hein? Et en quelque part est-ce que le citoyen... Ce serait malheureux que le citoyen se retrouve dans la situation où il vous appelle et qu'on lui dise: Bien, déposez une plainte, monsieur. Et, quand on ne dépose pas de plainte, bien, on ne saisit pas le problème.

C'est-à-dire qu'en quelque part la sanction déontologique est un peu comme la sanction légale. Mais, en éthique, on dit que la légalité, c'est le plus petit dénominateur commun de moralité et d'éthique. Et dans ce sens-là, je me dis, si vous changez ça, est-ce que le citoyen va être mieux servi, au sens où, s'adressant à vous, vous allez tout simplement décharger la problématique du bon comportement éthique strictement à une plainte en déontologie ou pas? Et quelles mesures vous allez prendre pour faire en sorte que cela n'arrive pas? Parce qu'il y a toute... Et d'autre part, associé à cette mesure-là — là, on est dans le législatif — avez-vous prévu des mécanismes qui vont faire en sorte que les gens vont recevoir la formation appropriée liée à cette transformation-là?

La Présidente (Mme Harel): M. Côté.

M. Côté (Louis): Votre question, je pense qu'elle est divisée en deux. Puis je peux répondre à une partie, puis Me Gauthier pourra répondre à l'autre. Nos gens ont un statut de constable spécial et ont déjà été formés en déontologie, ils ont reçu une formation d'une demi-journée. Lorsque nous allons donner suite pour le reste, nous allons encore une fois reformer nos gens. On a remis, l'an dernier, à tout notre personnel notre code d'éthique. On a remis à tout notre personnel la déclaration de services aux citoyens qu'on a publicisée à travers tout le réseau. On va faire encore la même chose, on va ramener nos gens, on va rafraîchir nos gens, on va leur redonner une formation, à nos gestionnaires et à nos employés qui sont assujettis au code de déontologie, sur non seulement le code, mais les procédures et les conséquences qui s'ensuivent. Nos gens sont formés, avant le début de l'application du code de déontologie, à 100 % de leurs actions.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bon. Là, tantôt le député de LaFontaine a posé une question concernant le nombre de plaintes. La réponse était...

M. Marcoux: Une cinquantaine.

M. Jutras: Une cinquantaine.

M. Marcoux: ...en 2002 et 2003, là, un peu plus, un peu moins.

M. Jutras: Bon. Alors, bon, c'est déjà quand même une cinquantaine de plaintes. Deuxièmement, bien, on peut peut-être penser qu'il va y en avoir plus. Tu sais, le recours étant mis à la disposition de, les gens vont... peuvent vouloir davantage l'utiliser.

Est-ce qu'on a pensé à une augmentation des effectifs au niveau de la déontologie policière? Parce que, là, il y a un volume qui va s'accroître, et il ne faudrait pas finalement qu'on congestionne le système parce qu'il y a tant de plaintes de plus qui vont arriver en raison de cet amendement-là que l'on fait.

Et je me pose d'autant plus la question que je lisais, cette semaine, dans les journaux, ou au cours des derniers jours, que la présidente du Conseil du trésor avait gelé l'embauche au niveau du gouvernement du Québec. Alors, encore une fois je pose la question au ministre: Est-ce qu'il a demandé l'avis de la présidente du Conseil du trésor pour cet amendement-là?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: Bien, ce n'est pas la première fois...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: Ce n'est pas la première fois que je lui pose la question dans le cadre de la présente commission pour ce projet de loi là. Je pense que la présidente du Conseil du trésor, là, elle est peut-être en train de s'en faire passer une, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: Alors... Puis ça doit bourdonner dans son bureau présentement. Mais, blague à part, il demeure qu'il y a une problématique là. Parce que je sais qu'à la déontologie policière il y a déjà beaucoup de travail et puis on accroît le fardeau. Alors, est-ce qu'on a prévu une augmentation des effectifs pour pallier, là, à ces nouvelles possibilités là?

M. Gauthier (Réjean): Si vous permettez.

La Présidente (Mme Harel): Me Gauthier. M. le ministre permet.

M. Marcoux: Si, vous, vous le permettez.

La Présidente (Mme Harel): Parce que c'est en son nom que vous parlez. Vous savez que c'est en son nom que vous parlez. Quand c'est enregistré, c'est enregistré au nom du ministre.

M. Gauthier (Réjean): Alors, M. Jutras pose un problème qui peut être réel en certaines circonstances. Nous, nos projections se basent sur un ratio, à savoir, pour 13 500 policiers à peu près au Québec, on a 13 350 plaintes. Pour donc un nombre conséquent de plaintes, là, par rapport au ratio du nombre de contrôleurs

routiers, assez paradoxalement, je pense que 50 plaintes représentent assez bien ce que nous projetons avoir de façon récurrente comme plaintes de la part de cette clientèle-là.

Ce que je peux par ailleurs vous assurer, compte tenu de la nature du travail des contrôleurs routiers, compte tenu de la nature des plaintes qui nous seront présentées — et je vous parle bien en connaissance de cause parce que, comme commissaire adjoint, mon travail se porte particulièrement sur cet aspect-là du processus, je suis celui qui fait les volumes en déontologie policière — je peux vous assurer qu'on est capables de pouvoir, sans augmentation d'effectifs, pouvoir amortir le choc d'une cinquantaine, une centaine de plaintes de plus par année, étant entendu que nous projetons qu'une bonne part de ces plaintes, si elles devaient être traitées de façon formelle en déontologie policière, le seraient dans un processus dit de conciliation, comme vous le savez. Et à cet égard-là notre personnel est capable de pouvoir suffire actuellement à la tâche. C'est sûr qu'on va leur demander plus, qu'on demande d'ailleurs toujours plus aux fonctionnaires, mais c'est le genre de défi que mon équipe est prête à relever.

M. Jutras: Vous avez dit que, pour...

La Présidente (Mme Harel): Je m'excuse, je vais faire une correction. Il semble que dorénavant, depuis quelques mois, je pense, hein, les interventions des hauts fonctionnaires ne soient plus attribuées au ministre mais assumées en leur nom propre.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Harel): D'où l'importance, n'est-ce pas, que vous vous identifiiez. Très bien. M. le député de Drummond.

M. Jutras: Vous nous avez dit, Me Gauthier, le ratio, là, pour 13 500 policiers...

M. Gauthier (Réjean): À peu près 1 350 plaintes.

M. Jutras: De l'ordre de 10 %, à peu près, là. O.K.

M. Gauthier (Réjean): De 10 %. Et il y a quoi, il y a...

M. Jutras: Et, pour les contrôleurs aussi, on en a combien présentement?

M. Côté (Louis): 368.

M. Jutras: 368, puis on a parlé d'une cinquantaine de plaintes.

M. Côté (Louis): C'est ça.

Une voix: C'est assez...

M. Jutras: Oui. Sauf que, là, si la déontologie s'appliquait seulement dans l'application du Code criminel, là, ça va être beaucoup plus large.

M. Côté (Louis): Louis Côté, Mme la Présidente. Les 50 plaintes, toutes plaintes confondues.

M. Jutras: Ah oui?

M. Côté (Louis): Oui.

M. Jutras: Ah! O.K. Ce n'est pas 50 plaintes qui se sont rendues à la déontologie policière, c'est toutes plaintes confondues.

M. Côté (Louis): Oui.

M. Jutras: O.K.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de LaFontaine.

M. Tomassi: Oui. Pour revenir au nombre de plaintes, vous nous dites 50 plaintes. Quel est le processus actuellement, là, pour déposer une plainte? Vous nous avez fait part qu'il y a au-dessus de 100 000 interventions que vous faites dans une année. Vous avez seulement 50 plaintes. Quelle est la procédure de plainte, là? Les gens appellent la SAAQ pour déposer une plainte, et c'est quoi, le processus? Les gens, vos inspecteurs ou vos contrôleurs sont convoqués pour la plainte? C'est quoi, le processus?

M. Côté (Louis): Oui. Louis Côté. C'est le processus que j'ai expliqué il y a quelques minutes. Les gens... Les plaintes originent de plusieurs endroits, comme je disais tout à l'heure, du bureau de... votre bureau, à vous, le bureau du ministre, un chef de service ou directement de mon bureau, du bureau du président ou du bureau des plaintes de la société. À partir de ce moment-là, nous accusons réception et nous faisons enquête sur la plainte avec notre Division des affaires internes ou bien directement par les gestionnaires, dépendamment du type de plainte qui est amenée. Par la suite, nous prenons une décision administrative en tenant compte des faits relatés dans l'enquête.

C'est parce qu'il faut penser qu'au moment où on se parle les contrôleurs routiers sont, comme tous les employés de l'État, assujettis au règlement des règles d'éthique de la fonction publique, et ces règles-là prévoient des sanctions, et nous appliquons ces sanctions-là en fonction de cette loi-là.

M. Tomassi: Oui, je vous comprends. Mon point, c'était: Est-ce qu'on incite les gens à déposer une plainte? Est-ce que le processus fait en sorte que les gens se sentent à l'aise à déposer une plainte?

M. Côté (Louis): Nous disons toujours... Louis Côté, toujours. Nous disons toujours aux gens de porter plainte. Et je dois même vous dire qu'une association a même préparé pour tous ses membres un formulaire informatisé pour les aider à porter plainte, et le formulaire de l'association... C'est l'Association du camionnage du Québec, l'ACQ. Et, malgré l'initiative de l'ACQ, avec laquelle nous étions entièrement d'accord, ça n'a pas augmenté le nombre de plaintes.

La Présidente (Mme Harel): Ça répond à votre question. M. le député de Montmagny-L'Islet?

M. Tomassi: Oui, oui. Merci.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Oui. Si j'ai bien compris, Mme la Présidente, ils ont parlé d'une demi-journée de formation pour la déontologie. Est-ce que c'est bien ça?

M. Côté (Louis): Exact.

• *(17 h 20)* •

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Est-ce que vous trouvez que c'est assez comme formation?

M. Côté (Louis): Bien, il faut penser que nos gens sont déjà un peu sensibilisés à toutes ces choses-là, puis une demi-journée présentement... La formation n'a pas été dispensée par nous, elle était dispensée par un spécialiste dans le domaine, et ça a été jusqu'à date suffisant en termes de formation. Advenant le cas où il y aurait besoin supplémentaire de formation dans ce domaine-là, on le fera, mais, pour le moment, ça s'est avéré suffisant.

La Présidente (Mme Harel): Oui, excusez-moi. Alors, M. le député de Drummond.

M. Jutras: On n'est pas rendus à cet article-là, mais c'est pertinent de poser la question à ce stade-ci. Quand je regarde l'article 79, je constate que, entre autres, cet article-là, 53, va entrer en vigueur à la date ou aux dates fixées par le gouvernement. Alors, la question que je me pose donc, Mme la Présidente, c'est: Pour quelle raison on ne prévoit pas l'entrée en vigueur de cet article-là au moment de son adoption? Parce que, coudon, on l'adopte, pourquoi ça ne rentre pas en vigueur au moment de l'adoption? Et je me demande, Mme la Présidente, si ce n'est pas ici que se rattrape la présidente du Conseil du trésor, dans le sens suivant...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Jutras: ...dans le sens suivant: le ministre des Transports défend le principe, défend les articles, mais la présidente du Conseil du trésor, quand elle aura l'argent, elle mettra ça en vigueur.

La Présidente (Mme Harel): M. le ministre. C'est une question pour le ministre, ça.

M. Marcoux: Oui. Écoutez, Mme la Présidente, dans le cadre de la mise en vigueur, je pense qu'il y a certains articles où on a indiqué qu'il y avait certaines dispositions à prendre avant de faire entrer les articles en vigueur, que nous en avons vu un certain nombre. Et, dans ce cas-ci, là, ce n'est pas une des considérations. Je pense que c'est davantage de pouvoir l'expliquer avant de le mettre en oeuvre. Ce n'est pas... Parce que, comme disait Me Gauthier, là, compte tenu du nombre relativement minime de plaintes, compte tenu du nombre de plaintes pour les policiers, dans le cas des policiers, je pense que ce n'est pas un fardeau qui nécessiterait du personnel additionnel.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Masson.

M. Jutras: Pour le moment.

La Présidente (Mme Harel): Ah, je m'excuse.

M. Jutras: Pour le moment. Mais là, vu ce que la présidente du Conseil du trésor met de l'avant, à un moment donné, si ça représente une augmentation considérable du volume, j'ai l'impression que, à la déontologie policière, il va falloir qu'ils prennent ça sur leurs bras, comme on dit.

M. Marcoux: Mme la Présidente, je pense qu'on verra l'évolution, là. Depuis deux ans, le nombre de plaintes est à peu près de 50; on verra s'il y a une augmentation. Ce que je crois comprendre, le pourcentage est à peu près le même que ce qui s'applique dans le cas des policiers et qui existe depuis un certain nombre d'années.

La Présidente (Mme Harel): Alors, nous en sommes...

M. Jutras: Qui vivra verra.

M. Marcoux: C'est ça.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Masson.

M. Thériault: À la lumière de la question du collègue de Montmagny-L'Islet — c'est ça? — je voulais... Je pense que vous l'avez compris dans mon intervention précédente, mais je voulais juste m'assurer que c'est très, très clair et très explicite que, je pense, si on veut réduire le nombre de plaintes... Quoiqu'il y a toujours, j'imagine, un nombre de plaintes structurellement impossible à réduire. Il y aura toujours des gens qui seront mécontents, là, indépendamment de savoir si la plainte est fondée ou pas.

Il reste que, si on veut limiter ça, je vous suggère fortement, eu égard au fait que vous avez une demi-journée, là, de faire de la formation continue par analyse de cas, ce qu'on appelle la casuistique, là. Et je pense que ça pourrait être proactif et permettre, à ce moment-là, effectivement de s'assurer, là, qu'il y a vraiment une dimension, là, éthique respectée dans tout ça. Parce que, je le répète, il y a un danger, c'est de s'asseoir sur le socle de la plainte et du juridique et de la déontologie. Et, vous savez, il y a des citoyens qui, devant l'obligation d'aller se plaindre devant une instance, etc., c'est des fois un peu trop pour eux. Alors, mieux vaut prévenir que guérir. Et je voulais m'assurer que cette idée soit explicitement verbalisée et inscrite au procès-verbal.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Pour mon information, lorsqu'il y a une entente entre deux ministères, par exemple, là, on parle du code de déontologie qui va être appliqué, je

crois que c'est par la Sécurité publique, ça, vous relevez de la Sécurité publique, le ministère de la Sécurité publique, donc, lorsqu'il y a une entente comme ça, l'entente, j'imagine, doit s'effectuer entre les deux ministères. Est-ce que l'entente est faite, est entérinée par un document ou c'est strictement lors d'une discussion entre deux ministres à ce sujet-là d'une façon précise?

M. Marcoux: Mme la Présidente, écoutez, en fait, le mémoire au Conseil des ministres et le projet de loi a été présenté, a été discuté à travers tous les comités du Conseil des ministres. Et, dans ces cas-là, comme vous le savez, le mémoire est envoyé à tous les ministères concernés avec leurs commentaires. Et celui-là n'a pas causé de problème en tout cas du côté du ministère de la Sécurité publique, à ce que je sache. Donc, chaque ministère fait les commentaires lorsqu'ils sont concernés, un ministère est concerné par un élément d'un projet de loi.

M. Pinard: Donc, à ce stade-ci, M. le ministre... Mme la Présidente, on peut considérer que vous avez fait des commentaires positifs à l'effet d'avoir, par exemple, le groupe de déontologie policière du ministère de la Sécurité publique pour l'application, et il n'y a pas eu, si vous voulez, de levée de boucliers de la part de la Sécurité publique. C'est bien ça qu'on doit comprendre?

M. Marcoux: C'est exactement ça. Et d'ailleurs, vous savez, les discussions se sont poursuivies entre la Société de l'assurance automobile du Québec et les gens du Commissaire à la déontologie. Alors, ce n'est pas arrivé, là, il y a deux jours, ça fait quand même un bout de temps que ça se discute. Et, avant de le proposer dans un projet de loi, il y a eu des discussions au préalable entre la société et le Commissaire à la déontologie.

M. Pinard: Et, lorsque vous avez préparé vos mémoires, possiblement que vous avez dû mentionner le nombre de cas que vous avez eus dans le passé, soit à peu près une cinquantaine, et j'imagine que ça a dû être ratifié aussi par la Sécurité publique.

Mais prenons l'hypothèse où, suite au fait que ce soit connu de la part des justiciables du Québec, prenons pour acquis que ces gens-là, de plus en plus, prennent action en déontologie. À ce moment-là, j'imagine que vous allez devoir... la Sécurité publique ne vous aidera pas à... Supposons qu'on doublerait les plaintes, à ce moment-là, vous devez sûrement avoir une entente avec la Sécurité publique pour un certain nombre de cas qui devra être discuté et travaillé par les officiers de la Sécurité publique. À ce moment-là, comment ça va se passer en cours d'année?

Supposons que vous avez établi ensemble que le nombre de cas serait aux environs de 50 à 75 et qu'il y en a 150. Alors, il va y avoir un excédent de travail qui va être imposé aux officiers du ministère de la Sécurité publique. Et, à ce moment-là, est-ce qu'il n'y a pas là un engagement quelconque qui devrait apparaître quelque part dans les crédits ou je ne sais pas où qui va faire en sorte que vous allez devoir contribuer d'une certaine façon?

La Présidente (Mme Harel): Oui.

M. Marcoux: Mme la Présidente, Me Gauthier ajoutera un commentaire. Je voudrais simplement vous souligner, là... Je comprends qu'on peut faire des hypothèses pour plusieurs années. Réalistement, ce que vous avez entendu tout à l'heure, c'est que le nombre, le pourcentage de plaintes du côté des policiers est à peu près le même que celui qui existe dans le cas des contrôleurs routiers, et ce n'est pas d'hier que ça existe, le système de plaintes, pour ce qui est des policiers. Je pense qu'on peut très bien, de façon réaliste, comprendre que ça va jouer à peu près dans le même pourcentage. Si jamais, écoutez, il y avait un changement majeur...

M. Pinard: ...

M. Marcoux: Bien, écoutez, on verra, là. Mais je pense qu'on ne peut pas faire des hypothèses pour 10 ans à venir là-dessus, là, en tout respect.

La Présidente (Mme Harel): Oui. M. le député de Drummond.

● *(17 h 30)* ●

M. Jutras: J'aurais une dernière question — bien, si des collègues en ont d'autres, ils en auront d'autres, mais, quant à moi, là... — parce que ça m'apparaît important cette question-là, à savoir comment c'est accueilli par les contrôleurs routiers.

M. Côté en a parlé tantôt, a dit: Oui, c'est bien accueilli. Et je le comprends, là, dans le sens que c'est une reconnaissance, parce que le contrôleur routier peut dire: Bien, moi, je vais pouvoir me défendre, puis, si tel citoyen veut porter une plainte contre moi, qu'il la porte, mais, moi, je vais me défendre, puis j'ai des droits, et la vérité va jaillir, et on va voir qui a raison par rapport à telle situation. Alors, je comprends un contrôleur routier qui accueille ça d'une bonne façon, d'une façon favorable, parce qu'il se dit: Je vais pouvoir me défendre et je vais pouvoir faire valoir mes droits.

Mais par contre, dans la déontologie, il y en a qui trouvent ça lourd, les règles de déontologie — et je vois Me Gauthier qui fait signe que oui — parce que, effectivement, tu te dis: Bon, bien là il y a un processus de plainte, puis, si, à un moment donné, le contrôleur est allé un peu trop loin, bien là il va faire face au système, puis il va avoir à se défendre, puis là bien le résultat peut être différent, là, il peut être déclaré en infraction. Il y a ce volet-là donc aussi qui est important.

Alors, moi, je repose la question à M. Côté par le biais de la présidente: Alors, est-ce que, effectivement, quand on regarde, là, les deux facettes, c'est bien accueilli par les contrôleurs routiers que dorénavant d'être assujettis au Code de déontologie policière?

M. Côté (Louis): Louis Côté, Mme la Présidente. Il faut penser que, lorsque nous avons regardé l'option d'étendre à 100 % du travail des contrôleurs routiers de la déontologie policière, j'ai contacté personnellement M. Leduc, président de la Fraternité des contrôleurs routiers. M. Leduc m'a mentionné: Je consulte mon exécutif syndical et je vous reviens rapidement. Bien, il a été le premier à revenir, dans tous les partenaires

consultés, pour nous dire: Oui, on adhère à ce projet-là, pour plusieurs... pour les raisons que vous avez mentionnées tout à l'heure, que la lumière sera faite, je vais avoir le droit de me défendre, bon, et ce sera impartial pour tout le monde et aussi parce que.. Il faut penser aussi que, pour des gens qui croient en leur mandat comme eux, qui croient en leur travail comme eux et qui à notre avis font un bon travail, ils trouvent excessivement difficile des fois ce qui peut être colporté sans avoir le droit de réplique, et en même temps cette façon de faire leur donne aussi le droit de réplique par une instance indépendante et totalement transparente.

Et c'est les commentaires que nous avons... que nous avions en mai, et c'est les commentaires que nous avons encore présentement. Les gens, je vous dis... Je ne vous dirai pas qu'ils n'ont pas des points d'interrogation par rapport à... Mais par contre, je vous dis, ils y vont d'emblée, sachant que, pour eux, c'est un avantage, peu importe ce qui pourrait arriver, c'est un avantage pour eux par rapport à la transparence que ça amène sur la qualité de leur travail.

M. Jutras: Alors, moi, à la lumière de ça, Mme la Présidente, tenant compte de la façon avec laquelle c'est accueilli par les contrôleurs routiers, et d'un autre côté on parle aussi, quand on parle de déontologie, on parle aussi de protection du public et de services au public, bien, à ce moment-là, moi, je suis prêt à procéder à l'adoption de cet article.

La Présidente (Mme Harel): Alors donc nous allons procéder d'abord au vote sur l'amendement.

M. Marcoux: Oui, Mme la Présidente. Donc, l'amendement étend à toute personne qui a autorité sur les contrôleurs routiers l'application, là, du code de déontologie, donc: «Les règles de déontologie policière s'appliquent au contrôleur routier de même qu'à toute personne ayant autorité sur lui, ainsi qu'il en résulte de l'article 126 de la Loi sur la police.»

La Présidente (Mme Harel): Alors, est-ce que l'amendement est adopté?

M. Jutras: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. L'article 53, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Pinard: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Et nous en sommes à l'article 54.

M. Marcoux: Oui, Mme la Présidente. Alors, l'article 54 modifie l'article 519.72. Et il se lirait comme suit une fois modifié: «Sur demande, un inspecteur ou un contrôleur doit s'identifier et exhiber un certificat délivré par la société, attestant sa qualité.» Peut-être demander...

(Consultation)

M. Marcoux: Donc... Excusez.

La Présidente (Mme Harel): Oui.

M. Marcoux: «Sur demande, [...] un contrôleur — parce qu'on ajoute un contrôleur routier — devrait s'identifier et exhiber un certificat délivré par la société», ce que la société devra faire cependant, leur délivrer des certificats et non pas seulement, comme on peut dire, par une badge, là.

M. Jutras: Mais un inspecteur, c'est qui? Est-ce que c'est... Oui, allez-y donc.

M. Marcoux: Bien, un inspecteur, c'est une personne désignée par la société, là, on l'a vu tout à l'heure, par exemple, pour aller dans une entreprise...

M. Jutras: 519 point quelque, là, qu'on a vu, là?

M. Marcoux: Oui, c'est ça.

M. Jutras: O.K. Ça va.

Vérification mécanique des véhicules et programme d'entretien préventif

La Présidente (Mme Harel): Alors, l'article 54 est adopté. Nous en sommes à l'article 55.

M. Marcoux: Donc, l'article 55, c'est de modifier l'intitulé du titre IX du Code de sécurité pour ajouter, après le mot «mécanique», les mots «et photométrique».

Ça touche, là... Nous nous rappellerons une discussion que nous avons eue sur les vitres teintées et puis le pouvoir que peut avoir un agent de la paix d'aller demander de faire inspecter, d'aller chez un mandataire. Alors, c'est pour... ça touche donc la vérification mécanique, mais aussi le programme d'entretien préventif, mais aussi la demande de vérification photométrique.

Dispositions générales (suite)

La Présidente (Mme Harel): L'article 55 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. L'article 56. Il y a un amendement à l'article 56.

M. Marcoux: Donc, l'article 56 demande d'insérer, après l'article 520.1 du code actuel, un autre article qui prévoit que «la société a compétence pour effectuer la vérification photométrique des vitres des véhicules routiers et [a compétence exclusive] pour délivrer des attestations de vérification photométrique. À cette fin, elle peut, aux conditions qu'elle établit, nommer des personnes autorisées à effectuer, pour son compte, la vérification photométrique des vitres des véhicules routiers et autoriser ces personnes à délivrer à l'égard de ces véhicules des attestations de vérification photométrique.

«Les personnes ainsi nommées doivent acquitter les frais exigés par règlement.»

Alors, on se rappellera que nous avons introduit, là, l'obligation... en fait, la possibilité de demander une vérification, et c'est subséquemment donc à un article, là, qui, par analogie, est à peu près de la même substance que dans le cas de vérification mécanique.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Bon, on dit que «la société a compétence exclusive».

M. Marcoux: C'est-à-dire, il y a une modification pour enlever le mot «exclusive». Donc, a compétence mais cependant a compétence exclusive pour délivrer des attestations. C'est une précision par rapport... Pardon?

Une voix: ...

M. Marcoux: Bien, c'est parce que, pour effectuer la vérification, là, ce sont les policiers qui vont demander, par exemple, à un conducteur d'aller faire vérifier ses vitres s'ils jugent, là, que l'opacité est trop grande.

(Consultation)

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

M. Marcoux: Oui. On me rappelle que, Mme la Présidente, il y a des policiers qui ont un photomètre également. Alors, ils peuvent la faire immédiatement, la vérification. D'ailleurs, on avait un photomètre. Je ne sais pas où il est rendu, là. Parce que j'avais demandé d'avoir un exemple. On peut peut-être faire un test ici.

Mme St-Cyr (Johanne): Mais on ne pourrait pas... C'est Mme Hélène qui avait le photomètre...

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, merci. En fait, je vais faire la description à défaut de l'avoir en main propre, là. Je vais redonner mes dimensions de l'autre fois, ça a vraiment cette taille-là. Comme je l'illustrais...

M. Jutras: ...

Mme St-Cyr (Johanne): Non, c'est ça. Je suis toujours pas bonne, ça le prendrait vraiment.

Une voix: Six pouces par six pouces.

M. Jutras: Six pouces par six pouces?

Mme St-Cyr (Johanne): Oui. Et puis on l'insère à l'intérieur d'une fenêtre et on a la lecture, là, du degré de transmission de la lumière. Madame Hélène, avez-vous le photomètre?

M. Marcoux: Est-ce que vous pouvez le faire fonctionner?

Mme Bédard (Hélène): Oui. Il a gelé ce matin, par exemple. Disons, le principe est bon, là, mais l'affichage pose problème.

M. Pinard: ...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pinard: On a enregistré les paroles, là?

• *(17 h 40)* •

Mme St-Cyr (Johanne): Alors, est-ce que mes dimensions, Mme la Présidente... J'indiquais, là...

Mme Bédard (Hélène): Ça, c'est un côté de fenêtre, et puis tu l'insères tout simplement. Puis, quand ça n'a pas gelé, ça donne une lecture en pourcentage de lumière...

M. Marcoux: Mais là on ne voit rien, là.

Mme Bédard (Hélène): C'est ça, il y a quelque chose...

Mme St-Cyr (Johanne): Mais normalement, effectivement, Mme la présidente, il y a des conditions climatiques, là, pour faire ça. On ne peut pas faire ça à moins 24 °C. On peut faire du ski, mais pas utiliser le photomètre. Et il y a donc des conditions d'utilisation, là, qui sont établies par les manufacturiers. Mais normalement on doit toujours s'assurer, avec une vitre témoin en quelque sorte, que la lecture est adéquate et par la suite on fait la lecture, on la pose, là, sur la vitre du véhicule et on peut lire le degré de transmission de lumière.

M. Tomassi: C'est fait en Californie...

Une voix: Il y a plusieurs fournisseurs.

Mme St-Cyr (Johanne): Il y a plusieurs fournisseurs, effectivement. Ce modèle-là cependant, je le mentionnais l'autre jour, là, le Tint Meter Enforcer TM100, est celui qui est le plus utilisé par les forces policières qui l'utilisent au Québec, là. C'est ce qu'on nous avait relaté.

Mme Bédard (Hélène): Ça, ce sont deux vitres calibrées déjà à 24 puis à 78. Ça fait que ça permet de s'assurer que l'appareil est en bon état de marche.

Une voix: Celle-ci est à 78 degrés de transmission.

Mme Bédard (Hélène): C'est ça, et l'autre à 24.

M. Marcoux: Il y a une bonne différence.

M. Pinard: ...

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: ...le pare-brise. Ça, ce n'est pas les vitres latérales, ça?

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Mme la Présidente, sur le pare-brise, on ne peut apposer quoi que ce soit, là, si ce n'est une petite bande de 5 mm. Donc, on n'a pas... il y a vraiment interdiction d'apposer quoi que ce soit sur le pare-brise avant. Le 70, c'est pour les vitres latérales avant.

M. Jutras: Alors, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: Ça veut dire que c'est interdit, ce qu'on voyait il y a quelques années, là — puis justement c'est peut-être pour ça qu'on ne le voit plus — on avait comme un 6 pouces en haut du «windshield», comme on dit, là, du pare-brise avant, là, du pare-brise. Alors, ça, maintenant, c'est complètement interdit.

Mme St-Cyr (Johanne): On a le droit, Mme la Présidente, à 15 centimètres.

M. Jutras: 15 centimètres? Ah, bien c'est à peu près... O.K. Alors, ça, c'est encore permis, donc. O.K. Alors donc, là, le texte va se lire... Comment il va se lire, là? On dit: On enlève que la société a compétence exclusive. Alors, «la société a compétence pour effectuer la vérification photométrique des vitres des véhicules routiers [...] pour délivrer des attestations...»

Des voix: Et a compétence...

M. Marcoux: «Et a compétence exclusive pour délivrer des attestations de vérification...»

M. Pinard: C'est le mandataire.

M. Marcoux: Ça, c'est par le mandataire.

M. Jutras: Puis on dit: «À cette fin, elle peut, aux conditions qu'elle établit, nommer des personnes autorisées à effectuer, pour son compte...» Alors, les personnes autorisées à effectuer pour son compte, c'est les mandataires, ça?

M. Marcoux: Ce sont les mandataires.

M. Jutras: Et ça n'enlève rien à la compétence des corps policiers eux-mêmes, là, de vérifier ça puis d'effectuer ces vérifications-là. C'est pour ça qu'on a enlevé le mot «exclusive», c'est pour ne pas enlever la compétence aux corps policiers. Alors, c'est...

M. Pinard: Surtout à la Sûreté du Québec.

M. Marcoux: Non, c'est principalement des corps municipaux.

M. Pinard: C'est pour ça je l'ai mentionné.

La Présidente (Mme Harel): Alors, est-ce que l'amendement à l'article 56 est adopté?

M. Jutras: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Nous en sommes donc à l'article... L'article 56, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Jutras: Oui.

M. Marcoux: Adopté.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Et nous commençons l'examen de l'article 57.

M. Marcoux: L'article 57, Mme la Présidente, qui modifie l'article 521, et c'est une modification de concordance. Dans le paragraphe 5°, nous enlevons «tracteurs de ferme» parce que le paragraphe 5° couvre les machines agricoles, et, par une modification au début du projet de loi n° 29, «tracteurs de ferme» est compris dans la définition de «machine agricole». Alors, ce n'est plus nécessaire de l'avoir là...

M. Jutras: Adopté.

M. Marcoux: ...comme la loi ne parle pas pour rien dire.

La Présidente (Mme Harel): Adopté. Article 58.

M. Marcoux: L'article 58 modifie l'article 522 du code par la suppression... L'article 522 se lit comme suit: «La vérification mécanique s'effectue, à l'égard des différents véhicules routiers, selon la fréquence, les normes et les modalités établies par règlement et, dans le cas d'un véhicule visé au paragraphe 10° de l'article 521, dans le délai déterminé par l'agent de la paix.»

En faisant cette modification-là, c'est pour prévoir que le minibus qui peut être utilisé comme véhicule familial par une famille nombreuse d'au moins neuf personnes pourra être exempté de l'obligation de vérification mécanique périodique. Parce que normalement il doit l'être, donc ça permet... Je pense qu'il y a quelques autorisations qui ont été données par la société, à venir jusqu'à maintenant, même s'il n'y avait pas d'autorisation législative comme telle. Peut-être, Mme St-Cyr, pourriez-vous nous dire, Mme la Présidente, combien vous en avez émis d'autorisations?

Mme St-Cyr (Johanne): 15 dérogations, en quelque sorte, là, que nous avons données pour des minibus à vocation familiale, Mme la Présidente.

Une voix: ...les féliciter...

M. Jutras: Bon, adopté.

M. Marcoux: Adopté. L'article 59, nous en avions discuté. Je me demande s'il n'était pas adopté, parce que nous avions d'ailleurs...

M. Soucy: Adopté, avec amendement.

M. Marcoux: ...accepté une suggestion faite par le député de Drummond ou le député de Saint-Maurice.

La Présidente (Mme Harel): Alors donc nous en sommes à l'article 60.

M. Marcoux: Oui.

Une voix: Il a été adopté.

La Présidente (Mme Harel): Il a été adopté à une séance précédente avec amendement.

M. Pinard: Tout l'article 59?

La Présidente (Mme Harel): C'est ce que m'indique le secrétaire de la commission.

M. Marcoux: Bien, il semble, Mme la Présidente. D'ailleurs, on se rappellera que nous avions supprimé 539.2.

M. Pinard: C'est ça. O.K.

M. Marcoux: O.K. Et puis évidemment sujet à une renumérotation.

La Présidente (Mme Harel): ...pas beaucoup pour qu'on finisse. Alors, nous en sommes à l'article 60.

M. Marcoux: Donc, l'article 60, c'est... on modifie l'article 543.2, l'article 543.2 qui se lit actuellement: «Le propriétaire d'un véhicule routier soumis à la vérification mécanique périodique en vertu de [...] 521 peut demander à la société de reconnaître son programme d'entretien préventif pour que ce dernier tienne lieu de vérification mécanique, si ce programme répond aux normes minimales prévues par règlement.»

Et la modification proposée est la suivante, et l'article se lirait: «Le propriétaire d'un véhicule routier soumis à la vérification mécanique périodique en vertu d'un règlement pris en vertu du paragraphe 29° de l'article 621 peut demander à la société de reconnaître son programme d'entretien préventif pour que ce dernier tienne lieu de vérification mécanique, si ce programme répond aux normes minimales prévues par règlement.»

Parce que c'est le règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers qui soumet, suivant une certaine fréquence, des véhicules à une vérification mécanique et non pas l'article 521 du code. Alors, c'est pour apporter, là, une cohérence, une concordance.

M. Jutras: C'est quoi, là? Je ne comprends pas, là. C'est quoi, ça, là, ici, là?

M. Marcoux: Expliquez-le donc parce que, là...

M. Bergeron (Claude): Claude Bergeron, Société de l'assurance automobile. On a vu qu'on a supprimé le mot «la fréquence» précédemment dans un autre article. Dorénavant, avec le pouvoir qu'on va donner à la société de permettre... d'obliger la vérification mécanique lors de l'acquisition d'un véhicule appartenant à une famille nombreuse, ça va introduire, à ce moment-là, le principe que les vérifications mécaniques ne sont pas toutes à des fréquences. Parce que, actuellement, toutes les vérifications mécaniques se font à des fréquences. Par exemple, à tous les ans, ce sont les motocyclettes, les véhicules d'urgence, les dépanneuses de plus 3 000 kilos. À tous les six mois, on a les véhicules utilisés pour l'enseignement par une école de conduite, les taxis, les véhicules affectés au transport d'écoliers. Donc, les vérifications mécaniques étaient déjà... il y avait déjà des fréquences.

● *(17 h 50)* ●

Là, on introduit le principe qu'à l'égard des véhicules acquis par des familles nombreuses ça va être seulement une fois, lors de l'acquisition du véhicule. Alors, il faut, à ce moment-là, défaire un peu le... il faut enlever la référence à 521 puis plutôt faire une référence au règlement pris en vertu de l'article 29, là, c'est-à-dire le règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers, à l'intérieur duquel on va retrouver les fréquences pour les motocyclettes, les fréquences pour les taxis. Mais les fréquences ne seront pas... C'est pour ça que... C'est pour établir que la fréquence est dorénavant dans le règlement et non pas automatiquement, là, suivant 521, parce que 521 faisait la liste de tous les véhicules soumis à la vérification mécanique.

M. Pinard: Mais là, dans le... Claude Pinard, Saint-Maurice.

La Présidente (Mme Harel): Oui. M. le député de Saint-Maurice.

M. Pinard: Là, maintenant, dans le règlement, est-ce qu'on va l'établir pour les véhicules... Famille nombreuse, là...

M. Bergeron (Claude): On va établir... On va éventuellement avoir un règlement qui va établir que, pour ce genre de véhicule là, la vérification mécanique doit se faire lors de l'acquisition du véhicule.

M. Pinard: Bon. Encore une fois, on parle d'un règlement à venir, alors que, là, actuellement on est obligé à une fréquence.

M. Jutras: Je l'ai dit, le ministre est gourmand.

M. Pinard: M. le ministre, troisième reprise.

M. Marcoux: Mme la Présidente...

M. Pinard: Non, c'est parce qu'on parle d'une fréquence concernant les véhicules. Et rappelez-vous ce qui s'est passé dans le comté de Nicolet, où il y a eu une série d'enfants qui sortaient d'une garderie, là... d'un véhicule, nombreux, et il y a eu une hécatombe. Et là on est en train de supprimer l'obligation de fréquence, en nous disant: Bien, ça va apparaître éventuellement dans un règlement. Dans un règlement que les membres de la commission ne verront pas, ne sont pas encore une fois habilités à dire si effectivement ça nous paraît convenable ou pas, et on est là pour la protection des citoyens et des citoyennes du Québec. Moi, je trouve, là, qu'on est d'une largesse qui ferait en sorte qu'on pourrait être taxés de ne pas remplir nos obligations. Et, là on parle d'un cas, là, qui a été vécu en Mauricie, au Centre-du-Québec, c'est un cas. C'est un cas.

M. Marcoux: Bien, madame...

M. Pinard: Excusez-moi...

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

M. Marcoux: Oui, Mme la Présidente, nous avons vu tout à l'heure, là, qu'on voulait exempter de la vérification mécanique obligatoire un minibus utilisé comme véhicule familial. Donc, ça, d'une part. Cependant, les autres minibus vont continuer d'être soumis aux vérifications mécaniques, comme ils le sont actuellement. Maintenant, est-ce qu'on doit le mettre dans la loi, là? Écoutez, moi, je n'ai pas d'objection. Cependant...

Mme St-Cyr (Johanne): Le règlement prévoit déjà...

M. Marcoux: C'est parce que le... Simplement, je vais vous dire — et je demanderais à Me Bergeron — c'est que le règlement prévoit déjà la fréquence, là. Vous savez, l'article 521 stipule: «Les véhicules routiers suivants [...] sont soumis à la vérification mécanique.» Et là on donne une série de véhicules, mais la fréquence est déterminée déjà dans un règlement, et le règlement qui s'intitule...

M. Bergeron (Claude): Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers.

La Présidente (Mme Harel): Me Bergeron.

M. Bergeron (Claude): Donc, pour reprendre un peu l'explication, la référence à 521 n'était pas assez précise parce que même actuellement la fréquence, c'est par règlement. Mais on faisait un renvoi à 521, alors que, si on avait été plus précis, on aurait même dû le faire au règlement parce que, actuellement, les fréquences sont... Tantôt, j'ai lu les articles 6 et 7 du règlement sur les normes de sécurité, la fréquence est établie par règlement. Mais là il y avait un renvoi à 521. Alors, étant donné que... On veut être plus précis cette fois-ci parce que, là, on introduit... d'autant plus qu'on introduit maintenant un exemple où il n'y aura pas de fréquence du tout à l'égard des véhicules acquis par des familles nombreuses. Alors, il était temps de changer le renvoi par un renvoi au règlement. Mais ça ne change pas qu'actuellement les fréquences étaient établies en vertu du règlement sur les normes des véhicules routiers. La nuance, c'est qu'on ne sera plus obligé, à l'égard de tous les véhicules soumis à la vérification mécanique, de leur établir une fréquence.

M. Marcoux: Est-ce que je puis peut-être, Mme la Présidente, ajouter ceci? C'est que, si on prend l'article 621 du Code de la sécurité routière, le paragraphe 29°: «Le gouvernement peut, par règlement [...] établir la fréquence, les normes et les modalités de la vérification mécanique et de l'expertise technique, à l'égard des différents véhicules routiers qui y sont soumis.» Donc, il y a un pouvoir réglementaire qui existe déjà pour établir la fréquence, à l'article 621, paragraphe 29°.

M. Pinard: Les véhicules qui sont soumis sont détaillés à quel article?

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Saint-Maurice. M. le ministre.

M. Jutras: 521.

M. Marcoux: 521, Mme la Présidente.

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

M. Marcoux: Oui, c'est prévu à 521, les véhicules qui sont soumis à la vérification mécanique et dont la fréquence et les normes sont déterminées par règlement en vertu de 621, paragraphe 29°.

(Consultation)

M. Jutras: Moi, il y a une chose dont je veux m'assurer...

La Présidente (Mme Harel): M. le député de Drummond.

M. Jutras: ...c'est que, quand on a fait, il y a quelques minutes, une exception pour la fréquence et qu'on a parlé des familles nombreuses, est-ce que l'exception qu'on a faite est seulement pour ces cas-là? Autrement dit, c'est, bon, le père de famille ou la mère de famille, elle qui a un minibus parce qu'elle a plusieurs enfants, c'est seulement dans ces cas-là, que cette exception-là ne s'applique pas dans le cas d'une école élémentaire qui aurait un minibus, ça ne s'applique pas dans le cas d'une garderie, ça ne s'applique pas dans le cas d'un centre de loisirs, un CPE. C'est vraiment, l'exception qu'on a faite, c'est seulement pour une décision familiale finalement, à l'intérieur d'une famille où il y a plusieurs enfants.

M. Pinard: Et ça, on peut retrouver ça où?

La Présidente (Mme Harel): Mme St-Cyr.

Mme St-Cyr (Johanne): Je faisais signe oui de tête, là, je cherchais mon article. C'était vraiment ce qui était visé, Mme la Présidente. Je voulais revoir la façon de le dire.

M. Marcoux: C'est un changement, une modification, ça, qui... C'est l'article 58 qui modifie l'article 522, et l'article 522 prévoit: «La vérification mécanique s'effectue, à l'égard des différents véhicules routiers, selon la fréquence, les normes et les modalités établies par règlement.» Là, pour permettre une exception pour les minibus utilisés comme véhicule familial — il y a eu 15 autorisations de données par la société jusqu'à maintenant — ce qui est proposé, c'est d'éliminer «selon la fréquence».

Donc, l'article se lirait: «La vérification mécanique s'effectue, à l'égard des différents véhicules routiers, selon les normes et les modalités établies par règlement.» Maintenant...

M. Pinard: C'est 58, ça.

M. Marcoux: Ça, c'est l'article 58.

M. Jutras: Oui, mais ça veut dire que l'exception que l'on veut faire pour les familles nombreuses, je comprends donc que ça va apparaître dans le règlement. Dans le règlement, on va prévoir la fréquence d'inspection des minibus puis probablement qu'on aura un alinéa à la fin qui dira: Quand un minibus est utilisé par une famille nombreuse, la fréquence n'est plus la même ou... C'est ça, ça va apparaître dans le règlement, donc.

M. Pinard: Donc, on va définir une famille nombreuse. C'est quoi, une famille nombreuse?

M. Marcoux: Bien, écoutez, là, ce qui a été autorisé jusqu'à maintenant, selon la pratique, c'est pour une famille nombreuse d'au moins neuf personnes. Donc, si c'est huit, là, ce n'est pas accepté. Donc, d'au moins neuf personnes. Et il y a des demandes qui ont déjà été faites, là, je pense, pour ces...

(Consultation)

M. Marcoux: Mme la Présidente, à neuf enfants, c'est difficile de pouvoir placer tout ce monde-là dans un véhicule de promenade ordinaire.

M. Jutras: Mais là on ne parle pas de neuf enfants, on parle de neuf personnes. C'est donc sept enfants.

M. Marcoux: Non, non. Bien, neuf, au moins neuf personnes. Sept enfants, mais au moins neuf personnes. Ça peut être des... En fait, ça peut être aussi des adolescents, c'est bien sûr, là.

M. Jutras: Sept enfants, je suis d'accord que c'est une famille nombreuse.

M. Marcoux: Oui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Pinard: Bien, si tu as le grand-père puis la grand-mère...

La Présidente (Mme Harel): Alors, sur ces hautes considérations philosophiques, nous allons suspendre... en fait, ajourner plutôt, excusez-moi, ajourner sine die nos travaux. Mais, juste avant d'ajourner, est-ce qu'il y a des.. Je ne sais pas si vous voulez faire des interventions avant la fin de nos travaux.

● *(18 heures)* ●

M. Marcoux: Bien, Mme la Présidente, je pense qu'on convenait qu'il serait peut-être souhaitable de pouvoir essayer de terminer l'examen en commission parlementaire au cours de la présente semaine. Je comprends qu'il y a des contraintes, là, du côté du député de Drummond et de celui de Saint-Maurice; ce n'est pas du côté des membres du gouvernement, ici. Une des suggestions qui est faite, c'est de pouvoir continuer vendredi matin. Je ne sais pas si vendredi matin, ça peut convenir, là, parce qu'on n'en a pas parlé aux membres de la commission. Évidemment, moi, je peux m'organiser, là, j'aurai des changements à faire. Comment on peut fonctionner? Est-ce qu'on...

M. Jutras: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Harel): Oui, M. le député de Drummond.

M. Jutras: ...tantôt, quand on s'est parlé, le ministre et moi, là, c'est moi qui avais dit: Oui, essayons de finir ça avant la reprise de la session. Et, vu qu'on est en caucus, notre formation, de ce côté-ci, mercredi, jeudi, bien, moi, je disais — puis j'en avais parlé à mon collègue de Saint-Maurice — vendredi matin, puis je pense que vendredi matin, là, à moins que le ciel nous tombe sur la tête, on finit ça, là. Alors, on serait disponibles, de notre côté.

La Présidente (Mme Harel): Évidemment, il va falloir être convoqué par le leader du gouvernement.

M. Marcoux: Oui. Bien, ce sera sujet à l'approbation des leaders, là.

La Présidente (Mme Harel): C'est ça.

M. Marcoux: Je comprends très, très bien ça, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Harel): Très bien. Alors...

M. Jutras: Quitte à ce qu'on... pour qu'on commence à 9 heures au lieu de 9 heures et demie, et puis, moi, je pense bien que, jusqu'à 12 h 30, là, on va finir ça, là.

M. Marcoux: Ce qui reste, ce n'est pas... Ce n'est pas très contentieux, ce qui reste.

La Présidente (Mme Harel): Alors, je comprends que nous allons ici terminer nos travaux pour la journée. Et M. le ministre?

M. Marcoux: Et, sujet, Mme la Présidente, à l'approbation des leaders, hypothétiquement, ça pourrait être vendredi, vendredi matin.

La Présidente (Mme Harel): À 9 heures.

M. Marcoux: À 9 heures.

La Présidente (Mme Harel): Alors, la séance est donc ajournée sine die.

(Fin de la séance à 18 h 2)