



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 108 - Loi
modifiant le Code de la sécurité routière
et d'autres dispositions législatives (1)

Le mardi 11 décembre 1990 - No 60

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Table des matières

Mémoires déposés	CAE-3233
Remarques préliminaires	
M. Sam L. Elkas	CAE-3233
M. Jean Garon	CAE-3233
M. Réal Gauvin	CAE-3237
M. Francis Dufour	CAE-3238
Motion proposant d'entendre la Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec	CAE-3242
M. Jean Garon	CAE-3242
M. Sam L. Elkas	CAE-3249
M. Francis Dufour	CAE-3249
M. Michel Charbonneau	CAE-3251
Motion proposant d'entendre le Protecteur du citoyen et le président de la Commission des droits de la personne	CAE-3253
M. Francis Dufour	CAE-3253
M. Jean Garon	CAE-3258
Motion proposant d'entendre le coroner Marc-André Bouliane	CAE-3261
M. Jean Garon	CAE-3261
M. Sam L. Elkas	CAE-3266
M. Yves Blais	CAE-3268
M. Jean-Guy Bergeron	CAE-3270
M. Francis Dufour	CAE-3270
M. Michel Charbonneau	CAE-3271
Motion proposant d'entendre la Commission d'accès à l'information et le Vérificateur général	CAE-3273
M. Jean Garon	CAE-3274
M. Ghislain Maltais	CAE-3281
M. Francis Dufour	CAE-3285
Motion proposant d'étudier l'article 1	CAE-3287
M. Ghislain Maltais	CAE-3288
M. Jean Garon	CAE-3288
Étude détaillée	
Champ d'application et définitions	CAE-3293
Le véhicule expérimental Concept	CAE-3300
L'immatriculation des véhicules	CAE-3314
Obtention de l'immatriculation	CAE-3323
Conditions attachées à l'immatriculation	CAE-3326
Dispositions pénales	CAE-3343
Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire et permis de conduire	CAE-3344

Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente
M. Réal Gauvin, président suppléant
M. Michel Tremblay, président suppléant

M. Lewis Camden
M. Gérard R. Morin

- * M. Claude Gélinas, Société de l'assurance automobile du Québec
- * M. Jean-P. Vézina, idem
- * Mme Anne-Marie Bilodeau, ministère des Transports
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 11 décembre 1990

Étude détaillée du projet de loi 108

(Dix heures douze minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre! M. le ministre. La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. M. le secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

Le Secrétaire: Oui, Mme la Présidente. Mme Cardinal (Châteauguay) est remplacée par M. Bordeleau (Acadie), M. Maciocia (Viger) par M. Lafrance (Iberville), Mme Pelchat (Vachon) par M. Gobé (LaFontaine).

Mémoires déposés

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. Avant d'inviter le ministre à prendre la parole pour les remarques préliminaires, j'aimerais faire le dépôt de deux mémoires que nous avons reçus au secrétariat de la commission: un sur l'avis de la Commission d'accès à l'information sur le projet de loi 108 modifiant le Code de la sécurité routière et un autre de la Fraternité des constables du contrôle routier. M. le ministre, est-ce que vous avez des remarques préliminaires?

Remarques préliminaires

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Merci, Mme la Présidente. Merci, vous êtes bien aimable. Chers collègues, Mme la Présidente, tel que je l'ai affirmé dans mon discours en Chambre sur l'adoption principale de ce projet de loi, aucun gouvernement n'en a fait autant en matière de sécurité routière en si peu de temps. Nous avons initié l'adoption d'un nouveau Code de la sécurité routière dont le nom est révélateur de l'orientation qu'il prend. Nous avons appliqué, et ce, avant tout le monde, les normes canadiennes de sécurité pour les transporteurs routiers.

Nous avons révisé, en faveur des victimes de la route, le régime d'indemnisation des blessures corporelles. Tout récemment, nous avons alloué des sommes substantielles pour la réfection du réseau routier. Le présent projet de loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives est un exemple concret de notre détermination à continuer les réformes qui s'imposent pour mieux protéger les automobilistes québécois.

Tout y est axé sur la sécurité routière, que

ce soient les permis probatoires pour le nouveau conducteur, le contrôle routier dorénavant assumé par la Société de l'assurance automobile du Québec, la hausse de certaines amendes, le contrôle des véhicules reconstruits, la simplification des procédures en matière d'immatriculation et de délivrance de ces permis, etc.

Nous aurons des modifications à apporter lors de l'étude article par article sur ce projet de loi. Tel qu'il a été mentionné lors de mon allocution en Chambre, les mesures qui visaient à sortir le permis probatoire du taux d'alcoolémie de 0 % seront retirées, parce que la population nous demande de mettre de l'avant une mesure d'application plus générale qui concerne l'ensemble des conducteurs québécois et qui pourrait éventuellement toucher non seulement les questions d'alcool mais d'autres matières affectant le comportement de ces gens.

J'invite le député de Lévis à nous accorder sa collaboration pour mener à terme, dans l'harmonie d'une bonne entente, l'étude détaillée sur ce projet de loi. Je sais, Mme la Présidente, qu'on est peut-être un peu retardés dans ces travaux. Vous allez comprendre, question technique si vous voulez, mais le député de Lévis et moi, on ne comprend qu'une chose: C'est que bien servir notre clientèle est l'objectif de cet exercice. On veut s'assurer qu'on protège nos gens en plus de pouvoir mieux gérer ce qu'on appelle le ministère des Transports qui touche, d'ailleurs, la sécurité routière aussi gérée par la Société de l'assurance automobile du Québec. Je suis préoccupé par le fait qu'on soit toujours pris à la dernière minute pour passer des exercices semblables. Mais il me semble que, pour le bien de la société qu'on sert, on pourrait s'en sortir assez bien. Et je demande, comme je l'ai mentionné, la collaboration du député de Lévis. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, le ministre demande souvent la collaboration, mais le grand problème, c'est qu'il apporte rarement la sienne. Je regarde, par exemple... Le projet de loi a été déposé à la dernière minute, au dernier délai possible, le 15 novembre; ensuite, on a attendu que je sois en mission à l'étranger pour faire la deuxième lecture. Ce n'est pas très courageux. Je pense bien que le ministre ne **gagnera** pas la croix Victoria du courage politique en agissant de cette façon-là et, aujourd'hui, après ça, il demande la collaboration.

Ce matin, je reçois un téléphone du président de l'Association des taxis, M. Léveillé qui dit: Apparemment, vous êtes contre le projet de loi sur le taxi? J'ai dit: Non. Comment ça? Il dit: On me dit que le projet de loi ne pourra peut-être pas être adopté avant Noël, à cause de vous autres. J'ai dit: On n'a rien contre le projet de loi. Il dit: Comment ça se fait qu'on vous dit des choses comme ça, alors que c'est faux? D'ailleurs, les rachats de permis de taxi avaient été institués par le gouvernement du Parti québécois. Alors, je lui ai dit: Non, sauf que le gouvernement est maître de sa législation. On devait étudier le projet de loi hier matin et c'a été changé pour l'Outaouais. Je n'ai rien contre l'Outaouais, sauf que c'est l'incohérence totale de la part du bureau du leader du gouvernement. Il faut bien se rendre à l'évidence. C'est l'incohérence totale.

Et, aujourd'hui, on nous dit qu'on apporte ça à la dernière minute, que c'est un projet de loi important. Le ministre n'est pas sans savoir qu'il y a toutes sortes d'organismes actuellement qui demandent à être entendus et qu'il n'a manifesté aucune volonté de les entendre, comme si on vivait dans une république de bananes. On vit dans une société démocratique où la règle de droit, c'est la règle de base. Vous savez, vous avez eu des affaires avec les Indiens, cet été. Moi, je vais vous dire une chose: Vous allez connaître une crise en 1991. Un gouvernement qui ne respecte pas ses institutions ne mérite pas d'être respecté. Et c'est ça la leçon que vous allez apprendre au cours des prochains mois. Je regarde actuellement à Saint-Romuald: 3600 citoyens écrivent contre un projet de fusion. On agit exactement comme si personne n'avait écrit.

Voyez-vous, ce qui arrive, c'est qu'à un moment donné les citoyens ne respectent pas les institutions qui ne les respectent pas. C'est ça, la règle de base. Dans un régime démocratique, quand on veut d'abord que les citoyens respectent les institutions politiques, il faut d'abord que le gouvernement montre lui-même du respect envers les institutions. On ne vit pas dans une dictature. On est supposé vivre dans un régime démocratique. Regardons ce qui se passe même dans les pays de l'Europe de l'Est qui ont rejeté les dictatures, les institutions. Aujourd'hui, qu'est-ce qu'ils font? Ils essaient de manifester le plus possible publiquement leur opinion. Actuellement, ici, c'est un régime qui était démocratique. Mais on triture et on taponne tellement les institutions, qu'on devient devant une forme de parodie de la démocratie, alors qu'un Parlement, c'est fait pour faire des débats ouverts, pour entendre les citoyens.

Quand on est au gouvernement, quand on est élu, on n'obtient pas, par le fait même, la grâce d'état et le doctorat global. On n'est pas plus intelligents du jour au lendemain. Mais les gens qui nous entourent sont habituellement aussi

instruits que nous autres. Ils en savent autant que nous autres. Ils ont le droit d'avoir leur opinion. Là, on les "bulldoze"; on annonce des affaires à la dernière minute. On fait des budgets plein d'augmentations de taxes camouflées qu'il faut courir dans les annexes. Et après ça, comme le ministre, on annonce des augmentations de permis d'automobile et de droits d'immatriculation, à 17 h 15, le vendredi après-midi, alors que tous les journalistes sont partis, la veille de la fin de semaine de la Confédération. C'est ça, la démocratie? Non. Qu'est-ce que vous voulez, on va arriver dans des Beyrouth politiques avec des folies de même. Pourquoi? Parce que, quand on ne respecte pas les citoyens, les citoyens ne respectent pas les institutions qui les méprisent. Et c'est un mépris de la population que d'agir de cette façon-là.

Un débat, quand une loi est bonne, quand un projet est bon, quand ce qu'on veut faire est bon, il n'y a pas de danger et il n'y a pas de risque à mettre les choses sur la place publique et à agir en ouverture d'esprit avec la population. Vous savez, dans les mois qui vont venir, on va connaître une crise. Moi, je l'ai dit publiquement, ça fait un bon bout de temps: Ce n'est pas une crise qu'on va connaître, c'est une dépression économique comparable aux années trente. Tous ceux, même il y a six mois, qui ne voyaient rien, commencent à dire: Ops! Et aux États-Unis, vous voyez que, rendu à Boston, le chômage est rendu à 8,2 %. On vit une période très difficile sur le plan économique et, à mon avis, qui ne durera pas quelques mois, qui va durer quelques années. Une période de restructuration de l'économie. Le gouvernement va avoir besoin de beaucoup de compréhension des citoyens. Mais si le gouvernement agit comme il agit actuellement, en méprisant les citoyens et en les considérant comme des deux de pique qui ne connaissent rien, qu'on peut "bulldozer" en prenant des réformes, les gens vont se comporter vis-à-vis le gouvernement comme ça. Et c'est comme ça que les gouvernements se font botter le derrière quand les citoyens estiment que les gens ne les respectent pas, que le gouvernement ne les respecte pas. Ils ne respectent pas les institutions qui les méprisent.

Quand on regarde le débat, là, on est dans un projet de loi important, un des projets de loi sans doute le plus important. C'est peut-être le projet de loi qui touche le plus de vies humaines au Québec. Pourquoi faire ça, escamoter le débat? Pourquoi faire ça de cette façon-là? Là, on a des gens qui ont demandé à être entendus. Pas des deux de pique, des gens qui représentent la police. Vous avez été ministre de la Sécurité publique. Alors, les gens qui représentent la police, il me semble que... La Fraternité des constables demande d'être entendu. On retrouve aussi la Sûreté du Québec. On a vu également qu'il y a des opinions concernant la Commission d'accès à l'information. J'ai reçu un papier, hier

soir, du Protecteur du citoyen. Le Vérificateur général, avec son courage habituel, ne se prononce sur rien, toujours après coup. Il ne gagne pas assez cher pour se prononcer, lui. Il a les articles qu'il faut dans la loi, mais il aime mieux faire son rapport après. Des organismes de même, ce n'est pas de ça qu'on a le plus besoin. C'est bien mieux des gens qui se prononcent avant coup.

Mais il y a des gens qui demandent... Parce qu'il y a des principes importants en jeu dans ce projet de loi. Des policiers, dirigés par des fonctionnaires de cette façon-là, ça n'existe pas beaucoup ailleurs. Ça n'existe pas. Habituellement, les policiers sont responsables devant un ministre. Là, on fait un service policier... La Société de l'assurance automobile du Québec va avoir, va s'appeler la SAAQ; elle va faire le saccage, oui. Elle va être en charge du corps policier. Il n'y a pas beaucoup de gouvernement qui marche de même. Principe en cause important. L'accès à l'information: les gens vont être obligés de donner des renseignements à la Société de l'assurance automobile du Québec et après ça, tout le monde pourra pigrasser dans ces renseignements-là. Écoutez, la Commission d'accès à l'information, c'est ça qu'elle vous dit. Ce n'est pas normal ça. Les gens du corps policier demandent d'être entendus. Ils ont des choses à dire. Là, on fait ça, on va regarder ça tranquillement, la veille de Noël. Le Père Noël est en train d'attacher ses rennes pour se préparer à... Je n'ai pas l'impression qu'il va y avoir grand-chose dans son bandeau, cette année.

Là, on est là, en train de faire une affaire, rapidement, sans entendre les gens. Pas qu'on veuille procéder lentement: c'est qu'on aimerait que les gens soient entendus. Hier, on a fait la commission de l'Outaouais. Les gens de l'Outaouais ont été entendus. Ça n'a pas été très long. Au contraire, je pense que ça va permettre d'aller plus rapidement. Le député de Jonquière est ici à côté de moi, il était là... Ils ont posé des questions, le ministre a posé des questions et tout le monde était content de les avoir entendus. Mme la Présidente était présente également, il y a des députés aussi, qui sont du côté ministériel, qui étaient présents. Moi, je pense que c'a rendu service. Ça obligé les gens à se prononcer publiquement sur un projet de loi en disant leurs appuis et leurs réserves. Alors que, ici, le ministre, jamais il ne procède de cette façon-là.

Le projet de loi 108 modifie le Code de la sécurité routière, notamment en incluant au Code le contrôle routier des personnes et des marchandises, en créant une police de la route qui relèvera de la Société de l'assurance automobile, en augmentant le niveau des amendes des automobilistes, en introduisant des dispositions plus sévères pour les nouveaux conducteurs sur le plan de la délivrance des permis probatoires,

de l'alcool au volant et des points d'inaptitude. Apparemment, l'alcool c'a changé, il y a eu des pressions. Alors, le ministre a changé. Alors, quand avait-il raison? Parce qu'il était exigeant pour l'alcool, là, il cesse de l'être. Il va falloir qu'il nous explique quelles ont été ses motivations nouvelles qui font qu'il a l'intention de faire ces changements: en introduisant de nouvelles règles pour les véhicules hors normes et pour régir la reconstruction des véhicules accidentés, en modifiant le processus d'immatriculation et de délivrance des permis. Ce projet de loi reprend aussi les dispositions du projet de loi 74 Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives déposé à l'Assemblée nationale le 15 mai 1980.

La police de la route, sous le contrôle de la Société d'assurance automobile du Québec. Une décision douteuse. C'est une décision douteuse que le ministre prend actuellement. Le projet de loi 108 crée un nouveau corps policier au Québec. Le titre VIII. 2 du projet de loi, à la page 47, donne la compétence à la Société de l'assurance automobile du Québec pour exercer le contrôle du transport routier des personnes et des marchandises. Les contrôleurs routiers nommés par la SAAQ auront le statut d'agent de la paix et il y aura donc deux entités policières au Québec, soit la Sûreté du Québec et le policier relevant de la Société d'assurance automobile du Québec. Les contrôleurs routiers relèveront du conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec, et non directement du ministre du Transport. Il est inacceptable qu'un corps policier ne soit pas sous la responsabilité directe des autorités politiques. Ce n'est pas le rôle de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui est, avant tout, une société administrant un régime d'assurance - c'est un régime d'assurance qu'elle administre - de remplir le rôle d'un corps policier. Le gouvernement agit de cette façon parce qu'il veut utiliser encore une fois la caisse des assurés pour payer des dépenses courantes.

Rappelons que le Conseil du trésor refuse depuis trois ans d'accorder les crédits nécessaires pour mettre en place, au sein de la Sûreté du Québec, une équipe de contrôleurs routiers. En agissant ainsi, le gouvernement libéral détourne le rôle de la Société de l'assurance automobile du Québec qui, rappelons-le, est un fleuron du gouvernement du Parti québécois. Et là, on essaie de le dénaturer le plus possible. Le député de Rimouski fera les penchements, les hochements de la tête qu'il voudra, c'est un des fleurons... L'assurance automobile, les libéraux ont voté contre. C'est le Parti québécois qui a mis ça en place contre les libéraux qui ne voulaient pas, ils ne voulaient rien savoir. Alors, c'est la vérité. Et là, aujourd'hui, bien... Et je dois dire plus que ça. Le ministre aurait dû peut-être écouter davantage le ministre des Finances. Moi, je ne suis pas un défenseur du ministère des Finances,

au contraire, je suis très critique habituellement du ministre des Finances. Et quand le ministre des Finances, apparemment, d'après ce qu'on a vu dans les journaux, a passé la commande au ministre du Transport d'aller chercher des revenus additionnels avec des pénalités sur les dépassements de charges sur les routes, il avait raison.

Et c'est ça qui était la plus grande cause, une cause d'accidents. On dit que c'est une cause d'accidents. Je reviendrai là-dessus dans quelques minutes. Mais alors qu'on a préféré pénaliser des automobilistes... Quand on voit que même les camionneurs sont venus manifester devant le Parlement pour demander qu'on applique rigoureusement les pesanteurs de charges, pour qu'il y ait une concurrence loyale et le ministre... On a dit que le ministère des Transports, je ne sais pas si c'est vrai mais c'est loufoque si on a dit ça et les gens qui ont dit ça, je vais vous dire, je les retournerais faire un cours d'économie. On a dit que faire... On ne serait pas dans la concurrence si on faisait ça, pour la pesanteur des charges des camionneurs. Bien, vous remarquerez que la concurrence **principale nous** vient plutôt des États-Unis, avec New York, qui ont des charges beaucoup moins pesantes que les nôtres et Os les font respecter **eux**. Et les Charges ne sont pas divisibles. Il n'y a pas de tolérance pour augmenter les permis, pour augmenter le niveau des charges. D'ailleurs, **on voit à quel point...**

J'arrive justement d'avoir fait un grand bout la semaine passée dans l'état de New York. Je peux vous dire que les camions, ils **"fallignent"** sur les pesanteurs et je vais vous dire qu'ils se font peser. À tel point, à un endroit, je me demandais si le trafic était bloqué. Non, ce n'était pas le trafic qui était bloqué à un certain endroit où je passais, c'était le nombre de camions qui étaient arrêtés pour aller se faire peser. Il y en avait une barge. Ce n'est pas parce qu'il y en avait beaucoup qu'ils ont dit: Passez pareil, on "checkera" une autre fois. Ils arrêtaient et il fallait qu'ils soient pesés et il n'y avait pas de passe-droit. Ça, c'est un gouvernement.

ici, on fait de la politique avec la sécurité routière. Alors, on va se retrouver tantôt avec des dépassements de charges, avec des permis... Comme si le permis allégeait la charge. Et là, on va dénaturer la Société, la Régie de l'assurance automobile, en lui faisant faire des jobs que, normalement, si elle était libre de faire, elle les ferait différemment.

La réforme de l'assurance automobile du Québec, un fleuron du Parti québécois. La réforme de l'assurance automobile de 1977 a été le résultat de plusieurs années de réflexion au Québec. Et c'est suite aux recommandations du rapport Gauvin. Le Parti québécois, avant de prendre le pouvoir en 1976, a longtemps réclamé une telle réforme parce qu'il dénonçait...

Une voix: Ha, ha!

(10 h 30)

Une voix: Il est collé dans son habitude.

M. Garon: Je ne veux pas droguer personne. Le Parti québécois, avant de prendre le pouvoir en 1976, a longtemps réclamé une telle réforme parce qu'il dénonçait l'ancien régime dont les principales critiques étaient la formule d'indemnisation des victimes basée sur la responsabilité avec faute, les **coûts** de l'immatriculation du régime qui empêchaient les assurés de bénéficier pleinement des primes payées, **les** coûts engendrés par un mauvais bilan routier et les problèmes d'accessibilité à l'assurance.

Une fois au pouvoir, nous avons eu le courage d'entreprendre cette réforme qui est devenue une réussite et un fait marquant du régime du Parti québécois. Le régime d'assurance automobile du Québec est aujourd'hui cité en exemple dans plusieurs endroits du monde. Le gouvernement de l'**Ontario**, il y a quelques semaines, a déposé un nouveau projet d'assurance automobile devant l'Assemblée législative ontarienne qui s'inspire du régime québécois.

Une étude réalisée en 1986 par des économistes de l'Université de Montréal concluait: Le bilan de la réforme apparaît comme tout à fait positif. La protection globale a augmenté, des gains d'efficacité appréciables ont permis de diminuer le coût relatif de l'assurance, les aspects plus qualitatifs de procédure d'indemnisation ont aussi connu une amélioration certaine - dans le papier Assurance automobile du Québec, Bilan d'une réforme, à la page 22.

De 1978-1979 à 1989, les actifs de la Régie de l'assurance automobile du Québec sont passés de 401 000 000 \$ à 4 600 000 000 \$. Bref, en 10 ans, la Régie de l'assurance automobile a multiplié ses actifs par 13. Depuis sa création, la RAAQ a toujours connu des excédents de revenus sur ses dépenses, sauf en 1982-1983. En 1989, l'excédent de revenus sur les dépenses était de 283 000 000 \$.

L'évolution de la réserve de stabilisation, par rapport à la réserve actuarielle, montre que la Société de l'assurance automobile du Québec a des réserves de plus en plus importantes pour faire face à ses obligations envers les accidentés de la route. Cela veut dire que la Société d'assurance automobile pourrait diminuer substantiellement ses primes, augmenter les indemnités qu'elle verse aux victimes de la route ou faire les deux en même temps, parce que, dans le fond, c'est l'argent des assurés. Ce n'est pas l'argent du gouvernement, ce n'est pas l'argent du ministre des Finances parce qu'il n'y contribue pas en versant un seul sou. Aucun argent ne vient du ministre des Finances dans les fonds de la Régie de l'assurance automobile.

Les surplus importants, générés aujourd'hui par la Société d'assurance automobile, démontrent que le Parti québécois avait raison de faire cette

réforme envers et contre tous. C'est bien envers et contre tous parce qu'on était pas mal tout seuls là-dedans avec des citoyens individuels qui donnaient leur appui, mais les organismes représentatifs étaient plus **préoccupés** de faire une piastre que de défendre les citoyens. Ça arrive souvent d'ailleurs dans des sociétés démocratiques, où ceux qui ont de l'argent ont le pouvoir de faire connaître leur opinion, alors que les citoyens doivent s'organiser comme ils peuvent.

La réforme du Parti québécois de 1977 a démontré qu'il était possible de réduire les coûts des accidents d'automobile, d'améliorer le comportement des usagers ainsi que la sécurité routière et de rembourser adéquatement et rapidement les accidentés de la route.

Par le projet de loi 108, les libéraux ne respectent pas les objectifs de la réforme de 1977. L'énoncé de politique du gouvernement de 1977 résumait les défauts de l'ancien régime ainsi: Le problème central est donc le retour aux assurés sous forme de compensation des primes perçues. La réforme visait cinq objectifs. Premièrement, une indemnisation meilleure et rapide au plus bas coût possible; deuxièmement, réduire les coûts d'administration de l'assurance automobile et assurer que le coût global de l'assurance reflète le service que les Québécois en retirent; troisièmement, l'accessibilité de l'assurance à tous; quatrièmement, l'amélioration du bilan routier du Québec, par l'établissement de mesures de sécurité routière, afin de diminuer les coûts du régime; et enfin, cinquièmement, favoriser le développement des entreprises québécoises en canalisant vers le secteur public une partie des fonds générés par l'assurance automobile.

Les objectifs sont clairs. Le régime d'assurance automobile devait offrir aux assurés de l'assurance automobile les meilleures indemnités au meilleur prix possible. Dans le projet de loi 108, le gouvernement libéral refuse aux assurés de bénéficier des fruits d'un régime qui a réduit les coûts de l'assurance parce qu'il va utiliser les fonds de la Société de l'assurance automobile pour défrayer les coûts de la police de la route. Bref, le gouvernement utilise les primes d'assurance des automobilistes pour payer ses dépenses courantes.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. le député de Lévis.

M. Garon: J'ai...

La Présidente (Mme Bélanger): Vingt minutes.

M. Garon: Vingt minutes... Je vais revenir dans différents 20 minutes... Je ne peux pas le faire d'un coup sec et il va falloir présenter des motions pour pouvoir faire le discours que j'avais préparé.

Mme la Présidente, combien me reste-t-il de

temps?

La Présidente (Mme Bélanger): Trente secondes.

M. Garon: Alors, comme il me reste 30 secondes, je vais simplement dire que je vais présenter quelques motions pour faire entendre des gens devant cette commission, ce qui me donnera l'opportunité de présenter, en même temps, le texte que j'avais l'intention de présenter ce matin.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous gardez ces 30 secondes pour présenter les motions?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a d'autres intervenants?

Une voix: Oui, madame.

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

M. Réal Gauvin

M. Gauvin: Merci, Mme la Présidente. Le député de Montmagny-L'Islet. J'aimerais, à ce moment-ci, Mme la Présidente - j'écoutais l'intervention du député de Lévis - lui rappeler que je n'ai pas l'intention d'intervenir sur ses **commentaires** en rapport avec l'organisation des travaux. Je pense qu'on va laisser la responsabilité au leader, d'une part.

J'aimerais expliquer à cette commission que les camionneurs, en ce qui a trait au contrôle routier... Je pense que c'est une demande des camionneurs, de toutes les associations de camionneurs du Québec, une demande qui est faite constamment **au** ministre. Ces gens-là **s'attendent** à avoir un contrôle routier assumé par des contrôleurs routiers pour les camionneurs. Ils ne s'attendent pas à avoir une police qui apporte un suivi à l'opération du camionnage au Québec **constamment**. Ils veulent avoir un système qui va s'assurer que tout le camionnage au Québec fait respecter la loi avec des gens formés pour comprendre le camionnage au Québec, comprendre les camionneurs, la vie de tous les jours du camionnage et des camionneurs au Québec.

Je pense que toutes ces associations-là, depuis quelques mois, ont fait des revendications auprès des députés et auprès du ministre, justement, dans ce sens-là. C'est ce que le ministre s'appête à leur donner comme service. Ça répond exactement, ou à peu près, à ce que les camionneurs souhaitent avoir, s'attendent d'avoir, pour avoir une meilleure équité au niveau du transport routier au Québec.

Tantôt, le député de Lévis mentionnait que nous n'avons pas suffisamment de contrôle. Il a **peut-être** raison à ce **niveau-là** et c'est ce que le ministre se prépare à corriger. Il faisait référence à d'autres États américains ou d'autres provinces au Canada. Évidemment, c'est ce que les camionneurs souhaiteraient, pour s'assurer que les camionneurs étrangers puissent être traités de la même façon que les camionneurs québécois le sont dans d'autres provinces ou d'autres États américains. Pour ça, je pense qu'il faut permettre d'abord au ministre de mettre en place, par ce projet de loi là, le service tant souhaité par ces camionneurs-là. C'est cette précision-là que je voulais apporter.

Je sais que, M. le ministre, vous allez être en mesure de clarifier certains autres points qui ont été apportés par le député de Lévis et, à l'occasion, si vous me le permettez, Mme la Présidente, j'y reviendrai.

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

M. Francis Dufour

M. Dufour: Oui, Mme la Présidente, je veux juste intervenir quelque peu parce que, d'abord, c'est un projet de loi qui m'intéresse et qui intéresse sûrement la population du Québec. Ça me semble un projet de loi qui est plutôt répressif qu'éducatif. Pour nous qui avons été habitués au langage de légiférer moins et mieux, et faire de meilleures choses, à ce moment-là, je constate que, dans ce projet de loi, on passe presque à l'âge de la guerre ouverte envers certaines **catégories** de conducteurs. Je me demande jusqu'à quel point on va évoluer durant l'étude du projet de loi, mais à mes **yeux**, ça représente un handicap certain.

On parle beaucoup de la sécurité, mais toujours avec des moyens répressifs. L'éducation **comme** telle... Bien sûr, on aura beau faire les **campagnes** qu'on voudra, mais pour moi, il y a d'autres éléments qui **sont** oubliés dans le projet de loi. Je veux juste souligner, par exemple, la faible qualité de la construction de certaines automobiles qui se promènent sur la route, qui, effectivement, à chaque accident mineur, cause des **traumatismes** extraordinaires ou des pertes de vie. Moi, je veux juste... Je l'ai dénoncé un peu il n'y pas tellement longtemps, dans un discours à l'Assemblée nationale où je soulevais ce point-là. Il y a beaucoup d'automobiles qui circulent, qui n'ont aucun critère. Elles ne respectent pas les **critères** de sécurité. Personne ne s'en préoccupe. On dit toujours: C'est la faute de la vitesse; c'est la faute des gens qui prennent un verre; c'est la faute des jeunes. C'est la faute de tout le monde, à l'exception que, jamais, personne n'a le courage de dire que les constructeurs d'automobiles ne bâtissent pas ou ne

construisent pas d'automobiles avec des critères de sécurité certains. Et ça, on a beau démocratiser d'un côté, puis de l'autre côté, on passe à d'autres étapes et c'est ça qui me surprend un peu.

Quant au projet de loi lui-même, je suis surpris, toujours, quand il y a des demandes d'audition de la part de groupes avant l'étude de projets de loi article par article. Mon collègue l'a soulevé hier. Hier, nous avons eu à rencontrer quatre groupes différents concernant le projet de la Communauté urbaine de l'Outaouais. Je vous assure que c'était nécessaire de le faire et je pense que le ministre a bien agi, en acceptant les suggestions de l'Opposition, parce que **ça** empêché ce qu'on aurait fait, en règle générale. Parce que les groupes... **L'Opposition** ne possède pas les mêmes moyens de rencontrer puis d'étudier les dossiers que le gouvernement. Donc, ça nous permet, dans des auditions particulières, d'aller approfondir les dossiers d'une autre façon avec les intervenants.

Je suis convaincu que le ministre en tire autant profit que nous, parce que, pour nous qui avons moins à écouter les fonctionnaires autour, on a des yeux ou des oreilles neuves pour entendre. Et ça permet au ministre de faire son cheminement aussi. Je suis certain que la venue des groupes a sauvé du temps aux commissions, à la commission comme telle, parce que, définitivement, on aurait insisté. Et au lieu de prendre deux heures et demi, ça aurait pris certainement six à huit heures de mesures pour insister pour avoir les groupes, tout en ayant, probablement, qu'on ne les aurait pas obtenus. Parce que si on n'accepte pas d'auditions particulières du côté ministériel, volontairement, c'est presque évident qu'on ne les obtiendra pas par des propositions ou par des suggestions qu'on fera. Mais par contre, ça ne fait que cogner sur le clou pour dire que vous devriez, ou on devrait peut-être, lorsqu'il y a des demandes d'audition particulières, d'accepter de les faire. Ça sauve du temps, ça allège le climat, aussi, d'une commission parce que, quand le ministre est ouvert, ça peut amener l'Opposition aussi à travailler d'une façon un peu plus ouverte. Ça aussi, la collaboration, ça marche sur les deux côtés. Moi, je suis surpris que le ministre n'accepte pas, parce que, surtout connaissant...

M. Elkas: Vous n'avez pas fait la demande, excusez-moi, là. Vous m'arrivez avec la demande. Excusez, là, vous m'arrivez avec la demande.

M. Garon: Ça a été demandé par le leader adjoint de l'Opposition au moment du dépôt du projet de loi.

(10 h 45)

M. Dufour: Parce que, moi, je suis un peu surpris... En tout cas, je vais faire mon exposé, le ministre pourra nous répondre. Moi, je vous dis, je suis un peu surpris, parce que connaissant

la vocation certaine du ministre - parce qu'un maire, pour moi, il faut qu'il ait une certaine vocation - il est habitué à prendre des décisions en s'appuyant sur, d'abord, une bonne connaissance, puis aussi en même temps une écoute de tous les dossiers venant de la part de toutes sortes d'intervenants, ce qui permet de faire un meilleur tri de ces réflexions, puis en même temps une meilleure orientation de ses décisions. C'est vrai qu'on va amener dans ce projet de loi certains changements majeurs, dont la police de la route dont on parle. On n'a jamais été aussi "policiés", M. le ministre. Moi, je suis un peu surpris, on n'a jamais été aussi "policiés" qu'en 1990: police verte, police de la route, police de la langue... On est rendu dans un État qui, en fait, on va avoir les surveillants des surveillants. Je ne dis pas que ce n'est pas nécessaire. Mais le contrôle, est-ce qu'on n'est pas en frais de l'effriter un peu partout? Parce que, si les centres de décision sont un peu à la va-comme-je-te-pousse, ça me semble un peu qu'il n'y a pas de coordination pour ça. Parce que si on prend la police verte, par exemple, qui est la police de l'environnement, ce sont des anciens policiers de la Sûreté du Québec. Donc, ces gens-là viennent d'un peu partout. Puis quel sera leur rôle exactement? Est-ce que c'est une police répressive, une police éducative ou une police au service du citoyen? C'est un peu ça qu'il faut se demander. Il y a des éléments là-dedans qui sont troublants. Est-ce qu'on devra amener nos citoyens tellement "policiés" qu'on va en faire des gens antigangs ou antilois, dans le sens que trop c'est trop? Il y a peut-être des moyens de coordination. Est-ce qu'on ne fera pas non plus comme tous les Québécois font d'habitude. C'est d'en faire tellement qu'après ça, on est obligés de mettre de l'ordre. Faire des lois pour éclaircir les lois ou pour les mieux éclaircir. Ça peut arriver qu'on soit obligés de faire ça. Il y en a tellement, qu'on dit: Est-ce qu'on ne devra pas? Quant aux coûts qui seront imposés, qu'on pense que c'est des effets dissuasifs, bien, il y a des gens qui sont bien nantis qui vont pouvoir les payer, il y a les gens qui sont pauvres qui ne les paieront pas. C'est pour ça que je dis: Est-ce qu'on a vraiment la vraie image ou le vrai portrait? Est-ce que... Des amendes par rapport à l'éducation?

Moi, je sais, par exemple, que Nez rouge fait un travail extraordinaire. D'ailleurs, je prends à témoin le président de la Régie qui fait un beau travail. Ça a tendance à s'étendre dans tout le Québec, et bravo! Ça, c'est de l'éducation. Et je pense que Nez rouge fera plus pour la sécurité routière que toutes les lois qu'on aura pu passer. Ce sera un élément supplémentaire. Mais je pense que Nez rouge, dans son habitat, c'est rendu qu'on est en frais d'exporter ça en Europe. J'écoutais ce matin, c'est rendu en Europe. Que, eux, décident que Nez rouge, ça pourrait être bon pour eux autres, pas juste bon

pour les Québécois... Donc, c'est intéressant, une initiative extraordinaire que la Régie de l'Assurance a, et c'est dans sa mission de faire de l'éducation. Mais, quand je regarde actuellement ce qui se passe, ou avec les coûts qui sont donnés, est-ce que ça aura l'effet dissuasif qu'on a? Je lisais, voilà pas tellement longtemps, quelqu'un qui disait, ou qui écrivait justement, que, dans certains domaines, on a voulu légiférer ou voulu empêcher des choses. Quand ça vient trop, on fait des délinquants. Le juste milieu, là-dedans? Et, je n'ai pas la réponse exacte par rapport à ça. Je veux juste vous parler comme quelqu'un... J'appelle ça parler d'une façon de quelqu'un qui regarde passer les événements, qui les juge. Ce n'est pas un spécialiste... mais qui, tantôt, peut être touché. Ou, tantôt, on reçoit des feed-back ou des réactions de la part des gens qui sont touchés par rapport à ça. Il faudra bien qu'on trouve un jour un juste milieu. Une façon d'arriver à convaincre les gens de la nécessité de respecter les lois, bien sûr, mais aussi il faudra que, par éducation, on finisse par leur faire comprendre que c'est... L'éducation est encore plus valable. À moins que le ministère ne dise carrément que son but c'est d'aller chercher des fonds, puis être collecteur de fonds. Ça, c'est une autre histoire.

Si c'est pour améliorer la sécurité routière, si c'est améliorer le réseau routier, si c'est pour améliorer le comportement des conducteurs, si c'est pour forcer les fabricants d'automobiles ou de camions de les faire plus sécuritaires, ce sont tous des éléments, je pense, qui doivent s'ajouter. Mais, je dis: Attention, les polices qu'on veut créer un petit peu partout qui seront... Il n'y aura pas de coordination entre les polices ou qui ne seront pas sous la même responsabilité. Il y aura certainement, à la longue, un effritement à quelque part du pouvoir. Et pour le citoyen, il va peut-être devenir mélangé dans tout ça, parce qu'il ne saura pas, lui, à quoi ça sert la police. C'est-y à cause de ça? C'est-y l'autre? Il va falloir qu'on les... Il y a des endroits où ils ont deux sortes de police. Il y a la police nationale, puis il y a la police gendarmerie. C'est deux sortes de police. Bon, voilà, je vous dis une chose: Chez nous, on va en avoir quatre, cinq catégories: les agents de la paix, la police de la faune, la police verte, la police routière, la SQ, la GRC, pour encore un certain temps, on suppose. Le moins longtemps possible.

Une voix: On économise les inspecteurs alimentaires.

M. Dufour: Puis, il y a les inspecteurs, il y a un peu tout ça. Tout ça pour dire que, bien sûr, plus on va faire des lois, plus on va avoir besoin de contrôle. Mais par rapport à ce projet de loi, il y a définitivement... On aurait pu... Non seulement je dis que j'ai soulevé certains points qui me préoccupent, mais je dis que le ministre

aurait eu tout à gagner à avoir des audiences particulières, avant de commencer l'étude du projet de loi article par article. Ça aurait certainement permis d'aller un peu plus rapidement. Je sais que ce projet de loi vous y tenez à cœur. Il me semble que vous voulez l'avoir avant les fêtes. C'est un projet assez important. Il a plusieurs articles.

Le projet de loi, en principe, après son étude article par article devrait être bonifié, dans le sens qu'il devrait être encore plus près des citoyens parce qu'on ne légifère pas pour les anges. On légifère pour des gens. Mais toujours, avec les mesures qui permettent aux citoyens de mieux accepter les lois. Parce que les lois qui ne sont pas faites en fonction des citoyens, c'est des lois qui sont futiles et qui, au contraire d'améliorer les comportements, les agressent ces comportements-là.

Comme je vois souvent dans des municipalités qui mettent des arrêts un peu partout, sans aucune raison, si ce n'est que pour diminuer la vitesse, à ce moment-là, on serait peut-être mieux de bannir la circulation dans nos rues. Ça réglerait le problème, il n'y en aurait plus. Mais si on agresse les gens inutilement, pour moi, c'est attaquer l'intime des personnes et ça, on ne devrait jamais le faire. On devrait toujours faire des lois avec... Et peut-être parodier ce qu'on dit: C'est que même dans les lois, la modération a meilleur goût. Merci, Mme la Présidente.

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

M. Elkas: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais seulement faire une couple de points avant qu'on débute la lecture article par article. Je comprends bien ce que vient de dire le député de Jonquière. Il n'est pas dans mes intentions, je l'ai dit avant de débiter cette session, de politiser cet exercice. C'est malheureux qu'on va commencer à s'enligner à savoir qui a fait quoi, qui n'a pas fait... C'est la faute des libéraux, c'est la faute des péquistes... C'est le Canada, c'est ici.

Moi, ce qui m'intéresse le plus: je suis pour une bonne sécurité routière. On l'a identifié qu'on a un problème au Québec. Qu'on sorte du Québec et qu'on s'en aille en Ontario, au Vermont, à New York; vous le savez le comportement des Québécois, c'est clair, on a une tendance... Notre comportement a une tendance à être un peu dangereux. On arrive dans les autres provinces, dans les autres États, on ralentit. Pourquoi? Il y a des mesures qui se passent là-bas. Il y a des amendes qui sont assez importantes, qui reflètent les choses qui se font avec les illégaux dans ces régions-là.

Je n'ai pas à vous dire qu'on a un problème au niveau du nouveau conducteur. L'an passé, sur le nombre de permis détenus par des conducteurs

en bas de 25 ans, ils sont presque 600 000, il y en a 422 qui sont morts sur nos routes et il y en a 2500 qui ont été impliqués dans des accidents très graves. Il est important qu'on étudie cette situation-là et qu'on essaie de la corriger. C'est seulement ensemble qu'on va pouvoir le faire. Au niveau du nouveau conducteur, qu'il ait 65 ans - en passant j'aimerais souligner le fait que l'an passé on a émis 700 permis à des gens **au-dessus** de 65 ans - ceux qui sont dans leurs deux premières années de conduite, ce sont les plus vulnérables.

Ça, M. l'ancien maire, M. le député de Jonquière, vous êtes très au courant de ça. Ce n'est pas dans mes intentions, ni dans l'intention de la Société de l'assurance automobile du Québec ou du ministère des Transports d'essayer d'abaisser les gens et être répressifs. Ce n'est pas le cas. On veut d'ailleurs prendre une autre voie. C'est d'éduquer nos gens et les éduquer à un jeune âge en plus de ça. Si on pouvait commencer, même s'ils ne sont pas conducteurs, à penser comme on le fait au niveau de l'environnement, à l'âge de l'école primaire, si vous voulez, de commencer à changer notre idée, notre comportement vis-à-vis l'un de l'autre. C'est triste quand on pense qu'on a perdu 422 jeunes, l'an passé. On parle du problème de la dénatalité au Québec. Et voici 422 jeunes de morts.

Et c'est justement là qu'on veut s'assurer qu'on corrige la situation. Et vous faites des gestes qui sont importants, mais pas seulement pour les jeunes, mais pour tout l'ensemble des Québécois. Vous savez que le gars qui prend un coup, la dame qui prend un coup entre l'âge de 25 ans et 34 ans sont aussi dangereux. Alors, c'est le changement du comportement. On change de comportement et, après ça, on s'embarque sur les routes. Mais on veut s'assurer que les routes sont dans un état parfait pour ces gens-là. C'est inexcusable qu'on puisse partir de l'Ontario pour venir ici et dire: Coudon! où est-ce que je suis donc? Je suis allé dans le bout de Terre-Neuve, au Labrador, il y a deux, trois semaines. Je suis allé du côté de Terre-Neuve. Ça n'a pas de bon sens la différence entre le routier chez nous et le leur. On va en Ontario, on va au Vermont. Vous allez comprendre une chose: C'est qu'on a eu un manque sur le contrôle routier. Si c'est rien qu'une question de blâmer un ou l'autre... Mais en 1983-1984, l'argument qui a eu lieu entre l'ancien ministre Clair et M. Parizeau, votre chef, concernant le contrôle routier, vous le savez, ce que c'était. On n'a pas pu gérer, alors, ils ont dit: On va fermer les portes. On a réduit les effectifs à 68, 70 personnes. Qu'est-ce que ces gens-là peuvent faire, pour l'amour du bon Dieu, sur nos routes quant aux inspections? Alors, tout ce qu'on est en train de faire, c'est de reconstruire quelque chose où on a fermé nos portes. On essaie de mettre de l'ordre sur notre routier. Et ce n'est pas en attaquant l'industrie du camionnage, mais c'est en travaillant avec

eux. Et c'est vous, messieurs, qui donnez une mauvaise connotation au contrôle routier.

J'écoutais, l'autre jour, le député de Pointe-aux-Trembles dire: Vous avez une police d'assurance. Il trouve ça bien drôle, mais ce n'est pas une police. On recherche, nous, à l'intérieur de tout ça... Vous la trouvez drôle, mais, en effet, c'est ça qu'il a dit. Vous dites: Des polices de la route, des polices de... On ne veut pas "politiser", "policer". On ne veut pas rendre notre société, une société de police. Tout ce qu'on essaie de faire avec le contrôle routier, c'est de répondre à la demande. Comme a dit le député de Montmagny, c'est de s'assurer que les gens répondent à la demande de l'industrie des camionneurs. Vous le savez comme moi qu'ils en veulent, du contrôle routier. Et on l'a démontré dernièrement, en faisant des "blitz" dans les régions, comment, même ceux qui en veulent, sont illégaux. Dans 60 % et 70 % des cas où on a arrêté les gens pour faire des inspections, 70 % des gens étaient en erreur, si vous voulez.

Tout ça, pour vous dire qu'il y a une très bonne volonté de notre gouvernement de mettre sur pied un contrôle routier. Des gens qui vont instruire, informer l'industrie du camionnage et pas seulement prendre le camionneur qui est pris avec des charges lourdes, mais aussi "passer au batte", si vous me permettez l'expression, l'expéditeur qui est aussi responsable. Et c'est justement sur ces choses-là qu'on veut parler.

On parle des charges et dimensions. Le député de Lévis, je ne le sais pas, mais il aime donc ça induire les gens en erreur. Excusez-moi, mais permettez-moi de vous rappeler que vous dites toujours qu'il y a trop de permis spéciaux qui sont donnés: C'est sûr, parce qu'on contrôle. Autrefois, il n'y avait pas de demande pour des permis spéciaux parce qu'il n'y avait pas de contrôle. Maintenant, on contrôle, c'est pour ça que la demande a augmenté. On regarde des charges indivisibles. Est-ce que vous allez me dire qu'en Ontario ou à New York qu'ils ne font pas de transport de maisons? Est-ce qu'ils divisent la maison en quatre pour la transporter?

M. Garon: Des charges divisibles. Ce n'est pas ça que j'ai dit. Il n'y a pas de permis pour des...

M. Elkas: Des charges indivisibles. Ça traite de la question des charges indivisibles. C'est justement là. Il y a un nombre de demandes et on répond à la demande. On contrôle les charges, on contrôle les dimensions sur certaines de nos routes. Il me semble que c'est de la bonne gestion. Alors, Mme la Présidente, c'est un peu ça que j'aimerais soulever. Et en plus de ça, je voudrais simplement vous dire qu'il y a un manque à gagner aussi en argent, au niveau du contrôle routier. Quant aux amendes, on n'est pas pire qu'en Ontario. Et je vais vous montrer des exemples où on ne charge pas plus au niveau

des amendes, sur la vitesse sur les routes. Mais au niveau du contrôle routier, j'aimerais assurer la société québécoise qu'on ne va pas les faire contribuer pour le contrôle routier. Il y a un manque à gagner d'au-delà de 100 000 000 \$ par année. Et si on fait le calcul, depuis 1983, ça fait de l'argent: 25 000 000 \$ par année que ça nous coûte pour l'entretien des routes, reliés quasiment directement au manque de contrôle routier. Et ce n'est pas ce gouvernement-ci qui a mis un x, si vous voulez une croix, sur le contrôle routier, c'est le vôtre. Maintenant, j'espère qu'on va mettre la politique de côté et qu'on va aller de l'avant avec un contrôle routier souhaité par l'ensemble de notre société. Quant à votre demande, à savoir si on pourrait entendre des gens, les **contrôleurs** routiers nous ont fait une demande il y a à peu près une semaine. On est en train de négocier - pas négocier, mais de discuter - avec eux des récentes demandes qui ont été faites par d'autres ministères. Il me semble que ces demandes devraient être faites à leur ministre sectoriel. Avec ça, Mme la Présidente, on pourrait peut-être débiter ou...
(11 heures)

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

M. Garon: Je voudrais présenter une motion préliminaire dont j'ai fait parvenir copie. Je demanderais au secrétaire s'il veut la lire.

Une voix: Elle est partie à la photocopie.

La Présidente (Mme Bélanger): Elle est partie à la photocopie.

M. Dufour: J'aurais peut-être une demande à faire-

Une voix:...

La Présidente (Mme Bélanger): Elle est partie à la photocopie.

Une voix: ...la lire?

M. Dufour: Non, non, elle n'est pas prête.

M. Garon: Pouvez-vous ajourner, le temps qu'elle revienne?

La Présidente (Mme Bélanger): On va suspendre quelques instants.

À l'ordre, s'il vous plaît! M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Si vous répondez, M. le ministre, à la question que j'ai un peu élaborée concernant la qualité des véhicules qui circulent sur les routes. Est-ce que vous avez l'intention à un moment donné... Est-ce que vous avez des pouvoirs de réglementer? Est-ce que vous avez

fait des représentations? **Avez-vous** remarqué qu'il n'y a pas un accident avec des petites automobiles... Comment elles se font organiser sur la route? Quand tu frappes un poids lourd, c'est un peu normal, quel que soit le **véhicule**, mais la petite **automobile** qui va frapper un poteau de lumières ou autrement, qui casse en deux, le moteur d'un côté, les ailes d'un bord et la valise arrière d'un autre côté quand il y a une valise. Est-ce que, un jour, vous allez vous pencher sur ce **problème-là** ou si ce n'est pas une préoccupation?

M. Elkas: Mme la Présidente, ce n'était pas mon intention d'embarquer dans une période de questions. Il me semble que je vais pouvoir répondre à ces questions-là lorsqu'on fera l'exercice de l'étude détaillée article par article. J'aimerais simplement vous dire que la construction, la responsabilité de la construction de véhicules neufs, tombe sous la juridiction fédérale. La reconstruction, on va pouvoir en parler et c'est là qu'on amène des mesures assez importantes dans ce projet de loi.

M. Dufour. Est-ce que c'est votre intention de faire des représentations à Ottawa? C'est ça?

**Motion proposant d'entendre la Fraternité
des constables du contrôle routier
de la Sûreté du Québec**

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Alors, en vertu de l'article 244, le député de Lévis propose une motion qui se lit comme suit: "Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende la Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec."

Alors, M. le député de Lévis, vous avez... La motion est recevable, évidemment, et vous avez 30 minutes pour nous convaincre de la pertinence d'entendre la Fraternité des constables.

M. Jean Garon

M. Garon: ...inventer un autre.

M. Elkas: Une question, Mme la Présidente, avant qu'on débute.

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

M. Elkas: M. le député pourrait-il me dire si c'est seulement ce **groupe-là** qui veut être

entendu ou est-ce qu'on va avoir une autre demande plus tard, par...

M. Garon: Oui, il va y avoir trois ou quatre groupes.

M. Elkas: Pourquoi ne faites-vous pas la demande dans la même motion?

M. Garon: Hein?

Une voix:...

M. Garon: Parce que j'ai des choses à dire et que je n'aurais pas le temps, dans 30 minutes, de les dire.

M. Elkas: Give me a break!

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Give me a break! Tu joues à la mère.

M. Garon: Non, non. Je n'ai pas le temps de les dire. Ça fait que...

M. Elkas: Là, on commence à... Je trouve ça un peu dégueulasse...

Une voix: À l'ordre!

M. Elkas: ...Mme la Présidente, de penser que le député va commencer à nous jouer. Pourquoi ne le faites-vous pas? Vous les avez, les informations?

M. Garon: Non, mais j'ai des choses à dire et il faut que je prenne le temps pour les dire. Ça finit là. C'est de même que ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le ministre, c'est le droit de...

Une voix: Dites-leur.

M. Elkas: Oui, c'est comme ça que ça marche, mais vous êtes justement en train de faire ce qu'on ne devrait pas faire. On traite le bien, on cherche pour répondre au bien des citoyens du Québec, et on va jouer à la mère pendant des heures de temps.

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

M. Garon: Non, j'ai des remarques à faire sur le projet de loi. C'est un projet de loi de 75 pages. M. le ministre, on n'est pas dans une république de bananes, comprenez-vous? Plus que ça, même. Je vais vous dire que, dans des Parlements, une loi qui a été déposée ne peut pas être adoptée avant un an pour que le monde

ait le temps de la regarder et d'y réfléchir. Alors, ne vous imaginez pas que ça marche comme ça. Ce n'est pas un "rubber stamp", le Parlement.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, si vous voulez en venir à votre motion, vous avez 30 minutes.

M. Garon: Essentiellement, Mme la Présidente, je vais parler des constables. Tantôt, on a parlé du Protecteur du citoyen qui a envoyé une lettre de deux pages pour nous dire des affaires, des changements qu'il voudrait voir dans la loi. Il y a la Commission d'accès à l'information qui dit aussi qu'il y a des accès à l'information qui ne doivent pas avoir lieu, que ça devrait se faire différemment. Il y a des gens qui ont réagi par rapport à ce projet de loi. Il y a beaucoup de gens qui ont des choses à dire concernant ce projet de loi. On ne veut pas les entendre.

Moi, je regrette. Le ministre devrait regarder comment ça se passe dans un système démocratique. D'autant plus que, dans notre système routier, il s'agit qu'il se promène un peu. Moi, j'ai fait à peu près 30 000 kilomètres sur les routes des États-Unis depuis 2 ans. Je vais vous dire une chose: On a l'impression d'arriver en Afrique, quand on arrive au Québec. Pas rien que l'état des routes. L'état des routes est désastreux.

Une voix: C'est la faute de qui?

M. Garon: La détérioration s'est faite depuis les dernières années. Ne nous comptons pas d'histoires. Depuis les dernières années. La signalisation... Pas besoin d'inventer, dans la signalisation. Plusieurs fois, au ministère des Transports, ici, j'ai demandé, Mme la Présidente, au ministre qu'est-ce qu'on regarde? Est-ce qu'on compare aux États-Unis? On dit... Les fonctionnaires me disent: Non. Ils n'ont rien qu'à copier les États-Unis. La signalisation aux États-Unis est 100 fois meilleure que la nôtre. La nôtre, souvent, batêche... On marque les signaux pour prendre les routes une fois qu'on les a dépassées, tellement c'est mal fait. Il y a des limites. Ne nous demandons pas pourquoi on a un plus haut taux d'accidents qu'ailleurs. On fait les choses pire qu'ailleurs.

Deuxièmement, troisièmement, les automobilistes québécois paient plus d'argent que n'importe qui d'autres en Amérique du Nord pour l'état de leurs routes, alors qu'ils ont les plus mauvaises routes. Pourquoi? Parce qu'on prend l'argent pour le mettre ailleurs. Ça, vous ne le dites pas, hein? Arrêtez de faire les sépulchres blanchis. Commencez à regarder dans votre propre cour, comme il faut. Dans les lois américaines, je vais vous dire une chose, savez-vous ce qu'on fait? Pour être bien sûr que l'argent que les gens paient va aller pour les fins pour

lesquelles ils les ont payées, on met un "pot" à part. Et je vais vous dire une chose, si les Québécois, l'argent que les automobilistes paient pour leurs routes, allait vraiment pour les routes, il n'y en aurait pas de problèmes de routes, sacrifie! On ne manquerait pas de routes, on manquerait d'automobiles, tellement on en paie de l'argent. Les gens paient au-dessus de 3 000 000 000 \$ par année pour avoir, en termes d'entretien de construction de routes, 1 000 000 000 \$ qui leur revient. Il y a 2 000 000 000 \$ qui s'en vont ailleurs. Ne nous comptons pas d'histoires. C'est ça, la réalité.

Exactement, actuellement, le problème, c'est parce que le ministre des Transports, au cours des dernières années, n'a pas eu le poids politique suffisant pour faire en sorte qu'une plus grande partie de l'argent qui est payé par les automobilistes aille sur les routes du Québec. L'argent s'en va essentiellement ailleurs.

Je devrais vous dire une chose. On va aussi demander d'entendre le coroner Bouliane qui avait des choses à dire sur les accidents et qu'est-ce qui se passe dans les accidents. Quand on parle des véhicules lourds... Une des causes d'accidents, c'est justement les véhicules lourds. Quand vous passez à côté des véhicules en automobile, il s'agit d'avoir soi-même conduit une automobile et voir à passer à côté d'une vanne qui s'en va, comprenez-vous. Quel déplacement d'air! Votre automobile brasse de tous les côtés. Tous les gens, actuellement, admettent, en termes de sécurité, que c'est un des problèmes. J'aurais dû vous apporter une photographie, justement, de ce qui s'en vient en termes de train routier. On parle de deux vanes. Il y a deux vanes collées ensemble. On parle même d'en mettre trois vanes collées ensemble. Et on dit, aujourd'hui, que c'est une cause d'accidents, une cause d'accidents importante.

Là-dedans, le ministre, lui, il a l'air à être au-dessus de ses affaires. Alors, les policiers, la Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec a demandé à être entendue. Nous autres, on pense que c'est une bonne chose de les entendre. Pourquoi? Parce qu'ils ont des choses à dire et parce que le gouvernement, actuellement, est en train de changer la loi de l'assurance automobile. Ne nous comptons pas d'histoires. Il est en train de changer la loi de l'assurance automobile, sans faire semblant de rien. Il la change pour faire quoi? Pour faire de la loi une loi qui ne sera plus la loi de l'assurance automobile, qui va être un fouillis de toutes sortes de choses; où il va y avoir des taxes; où il va y avoir des primes d'assurances; il va y avoir des salaires de policiers. Il va y avoir toutes sortes de choses qui vont partir des primes, qui vont être versées par les automobilistes, prétendument pour de l'accident d'automobiles, alors que ça n'ira plus pour de l'accident d'automobiles.

Le projet de loi actuel, sans changer les

fins de la Régie, a pour but, au fond, de changer, de dénaturer complètement, les fonctions de la Régie. C'est quoi, les fonctions de la Régie? Et le ministre devrait écouter, au lieu de lire, ses conseillers qui... Je ne suis pas certain si c'est eux autres qui écoutent. Ils sont dans le problème, eux autres aussi. Alors, c'est quoi? Il serait mieux d'écouter le député de Lévis. Je vais attendre, Mme la Présidente, parce que je ne veux pas parier au mur, moi, là.

Une voix: Ils ont le temps de voir passer...

M. Garon: Non, non. Je comprends que vous avez deux oreilles, mais j'aimerais mieux que les deux écoutent. Parce que le but de la commission...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va.

M. Garon: ...c'est d'avoir des députés autour de la table et les conseillers étant assez loin qu'ils ne viennent pas déranger le ministre qui doit écouter ce qu'on dit. C'est son travail... S'il veut parler...

M. Gauvin: Les autres membres de la commission sont là pour vous entendre, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, mais tout le monde sait que les autres membres, ils ne feront pas grand-chose par rapport au projet de loi. Lui, il parle au nom du gouvernement. Les députés ne sont pas là au nom du gouvernement. Les députés devraient dire la même chose que moi, au fond. Parce que c'est ça que le public dit.

M. Gauvin: Ah, bien non!

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît.

M. Garon: La mission de la Régie, définie à l'article 2 de la Loi sur la Régie de l'assurance automobile, se lit ainsi - je vais la relire encore une fois. Je l'ai lue plusieurs fois; je vais la lire encore une fois. Vous vous rappelez **quand**, le printemps dernier, vous étiez obligés d'arriver et de demander de l'argent rétroactivement pour les ambulances? Mme la Présidente, vous, vous n'étiez pas là. Le président de la Régie était là. Ce n'était justement pas dans cette salle-ci, dans la salle **Papineau**, quand j'avais demandé: Êtes-vous bien sûrs que vous avez le droit de faire ça? Êtes-vous bien sûrs que vous avez le droit de prendre de l'argent pour des fins d'ambulance comme vous voulez le faire? Je me rappelle, à ce moment-là, que le président de la Régie ne savait pas s'il devait répondre. C'est le ministre qui a répondu. Moi, je regardais les deux et je voyais à quel point le président de la Régie regardait le ministre et il se demandait ce qu'il

dirait, sans doute, parce que... Je regardais. Et le ministre était très prudent, très prudent. Moi, je disais: Écoutez, là, je ne suis pas sûr que vous ayez le droit de faire ça. Je pense même que vous n'avez pas le droit de faire ça. Avec le décret que le gouvernement venait de passer pour faire verser de l'argent pour l'ambulance.

Bien, j'avais tellement raison que, le mois de juin dernier, on a fait verser de l'argent rétroactivement ou on a autorisé... Je ne sais pas si l'argent avait été versé ou s'il n'a pas été versé. Ou bien on a autorisé, on a essayé de légaliser rétroactivement l'argent qui avait été versé ou bien, comme on l'avait escompté dans les budgets, on a fait une loi rétroactive pour avoir l'argent qui n'avait pas été versé par la Régie. Je ne sais pas ce qui... Est-ce que l'argent avait été versé ou il n'avait pas été versé? Je ne le sais pas; mais je sais qu'on a fait une loi rétroactive pour aller chercher de l'argent de **1988**, de **1989** et de **1990**. Ça veut dire que j'avais raison, hein? On a senti qu'on n'avait pas le droit et je ne suis pas plus persuadé que la loi permettait de faire ça encore, la loi du mois de **juin**. Pourquoi? Bien, je vais vous le lire. Et vous avez remarqué que le Vérificateur général... Je vais l'entendre lui aussi. Regardez le Vérificateur général. **Il** ne prend pas son courage à deux mains et faire ses opinions quand c'est le temps, mais en bout d'année il l'a fait. Finalement, il a dit qu'il n'avait pas le droit de collecter de l'argent pour d'autres fins que les fins d'assurance. C'est quoi les fonctions? **Parce** que la loi...

On est dans un régime de droit. Dans un régime de droit, le gouvernement n'est pas au-dessus de la loi. Le gouvernement doit respecter la loi, comme les autres. La loi, ce n'est pas le gouvernement qui la fait, c'est l'Assemblée nationale. Le gouvernement fait des règlements en vertu d'un pouvoir réglementaire que lui a donné l'Assemblée nationale. Le gouvernement est obligé de respecter la loi, comme les autres. Même la Régie de l'assurance automobile, la Société de l'assurance automobile n'est pas au-dessus de la loi. La loi est votée par le Parlement et une fois qu'elle est votée, tout le monde y est assujéti. Les plus gros comme les plus petits, et le gouvernement comme le dernier des citoyens est assujéti à la loi. Ça, c'est une règle de base dans les sociétés qui sont régies par ce qu'on appelle en droit "the rule of law", la règle du droit, la règle de la loi qui est la base et le fondement d'une société démocratique, c'est ça. Ça veut dire qu'un gouvernement qui veut changer les choses, il faut qu'il revienne devant le Parlement **et** il doit demander aux élus du peuple de le faire, de changer les lois. Mais il ne peut pas aller **au-delà** des lois. **Il** ne peut pas interpréter des lois de n'importe quelle façon et il ne peut pas faire ce qu'il veut avec les lois qui ont été votées par le Parlement.

Qu'est-ce qu'elle dit la loi? Elle dit: La

Régie a pour fonction d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile. Voyez-vous? D'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels donc, donner de l'argent à ceux qui ont été victimes d'accidents d'automobile. Deuxièmement, regardez bien ce qu'elle dit: D'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le titre de la Loi sur l'assurance automobile. Donc, d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels. Troisièmement, d'appliquer le Code de la sécurité routière, mais remarquez bien en quoi, relativement à l'immatriculation des véhicules automobiles - pour immatriculer les véhicules - et à la délivrance des permis. Pas pour n'importe quoi, pour ça qu'elle applique le Code de la sécurité routière. Quatrièmement, de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait - écoutez bien, pas aux clôtures à neige, pas à l'asphalte, regardez bien - en ce qui a trait au comportement des usagers de la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés.

(11 h 15)

Quand vous dites, par exemple, vous voulez vérifier si une automobile accidentée a été réparée. Ah! est-ce que c'est dans les normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés? Possiblement. Mais l'asphalte, ce n'est pas là-dedans; les clôtures à neige, ce n'est pas là-dedans; les barres jaunes, ce n'est pas là-dedans. Ils ont dit, les normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés. Vérifier que les véhicules sont en bon état? Oui, ça c'est permis. Vérifier le comportement des usagers de la route, voir s'ils savent conduire? Oui. C'est justement dans le domaine où on le fait le moins. Les écoles de conduite, regardons ça. On va avoir du plaisir là-dedans, quand on va regarder le projet de loi. Vous remarquerez que le Protecteur du citoyen - je ne sais pas si vous avez reçu sa note - le Protecteur du citoyen se pose des questions drôlement par rapport à ce qu'on est en train de bousiller dans le système actuel. Ce serait bon de l'entendre. Ce n'est pas un deux de pique, le Protecteur du citoyen. Non seulement ça, mais les députés devraient dire la même chose que moi. Le Protecteur du citoyen est redevable à l'Assemblée nationale. Le Protecteur du citoyen, c'est notre employé à nous autres. Ce n'est pas l'employé du gouvernement, c'est l'employé de nous autres, qui est là pour voir si les lois sont appliquées correctement. C'est lui qui a beaucoup de cas quand les gens se plaignent par rapport à l'administration.

Le projet de loi 108 modifie de façon substantielle la mission de la Société de l'assurance automobile du Québec sans qu'il y ait de véritable débat. Écoutez bien: Sans qu'il y ait de véritable débat, puisqu'on introduit les dispositions législatives qui changent la loi constituant

la Société d'assurance automobile à l'intérieur d'un projet de loi modifiant le Code de la route dont l'objet principal est le renforcement des dispositions sur la sécurité routière. Ça, il faut le faire, hein? Il faut le faire. C'est comme si on était en train, comprenez-vous; de changer des matériaux de construction dans les maisons, à l'intérieur d'une loi sur les cure-dents. On va dire qu'on est dans le domaine du bois mais on n'est pas tout à fait dans les mêmes choses, dans les deux par quatre des maisons et les cure-dents. Mais là, c'est ça qu'on est en train de faire. On est en train de dénaturer complètement la Loi sur l'assurance automobile.

L'article 250, page 73 du projet de loi, c'est en vue de modifier considérablement les fonctions de la SAAQ, la Société d'assurance automobile du Québec. Selon nous, ce n'est pas le rôle de la Société d'assurance automobile d'assurer la surveillance et le contrôle sur les routes. Ce n'est pas la nature d'une société dont la mission principale est d'administrer un régime d'assurance. C'est clair. C'est un régime d'assurance. Mais, encore là, pour des tripotages budgétaires, là, on est en train de faire faire ces opérations-là parce que le ministre des Finances veut avoir de l'argent, davantage pour mettre la main sur la caisse des assurés.

Les policiers ont raison quand ils demandent à être entendus. Il y a des points majeurs qui sont en cause ici. On ne peut pas oublier que la loi, ici... Mais je disais une chose. Les policiers, on devrait les faire venir, quand même ce serait juste pour protéger le pot des assurés. Ce serait principalement leur fonction, ça. Actuellement, le ministre des Finances, par rapport à la caisse des assurés, se comporte comme un voleur. Il vole la caisse des assurés, comprenez-vous. Il n'a pas le droit de faire ça. Ce n'est pas à lui, cette caisse-là. On devrait appeler la police pour ça, pour dire: Protégez-nous contre le ministre des Finances, il est en train de nous voler. Ce n'est pas des petites sommes. Un siphonage de 762 000 000 \$ depuis 1986, auquel s'ajoutera un montant de près de 1 000 000 000 \$ d'ici 1994-1995. Ce n'est pas des petites sommes.

Entre 1986-1987 et 1990-1991, la Société d'assurance automobile a versé 762 000 000 \$ au fonds consolidé du revenu à même sa réserve de stabilisation, soit 328 000 000 \$ en vertu du projet de loi 39, sanctionné le 19 juin 1986; 200 000 000 \$ en vertu du projet de loi 62, sanctionné le 18 décembre 1987 - vous voyez, là, c'est en quelle année - et 233 800 000 \$ en vertu du projet de loi 50, sanctionné le 22 juin 1990. Entre 1991 et 1994-1995, le gouvernement libéral siphonnera un montant de 968 000 000 \$ en vertu de ces lois, montant qui proviendra également de la caisse des assurés, soit 109 000 000 \$ indexés, par année, pour l'assurance-maladie et le transport ambulancier et 475 000 000 \$, pour les travaux de voirie.

Écoutez, on est dans le fort. Regardez

dans... On n'a pas le droit de faire ça en vertu de la loi. Je regrette, on n'a pas le droit. Lorsque les lois sur l'assurance automobile et sur la Régie de l'assurance automobile ont été votées en 1977, l'objectif du gouvernement n'était pas de créer la Régie pour prélever des taxes pour la voirie, le transport ambulancier d'assurance-maladie. La Régie avait pour mandat principal d'administrer un régime d'assurance. C'est ça.

Actuellement, on siphonne la caisse. Et le ministre devrait être le gardien de la caisse des assurés. C'est sa job. Tantôt, on va lui reprocher. Remarquez bien que le premier ministre lui-même sera peut-être un de ceux qui lui reprocheront de ne pas avoir fait son travail. Il va dire: Écoutez, on vous avait mis là pour protéger les assurés. Le ministre des Finances... Je comprends, les ministres des Finances sont tous pareils: Ils veulent mettre la main sur le pot. Mais les ministres sectoriels, par exemple, sont là pour protéger ceux qu'ils doivent défendre. Le ministre de l'Agriculture, lui, doit défendre les agriculteurs; le ministre de l'assurance-maladie ou de la Santé doit protéger les malades d'abord. Le ministre de la Forêt doit protéger ceux qui travaillent dans le domaine forestier et ceux qui oeuvrent dans ce secteur-là. Le ministre, moi, je dis qu'il ne fait pas son travail quand il fait ça. Le gouvernement refuse également d'être plus sévère envers ceux qui brisent les routes et qui mettent en danger la sécurité des automobilistes. Le ministre m'a parlé de ça, les charges indivisibles. Les charges indivisibles, je comprends ça, sauf qu'il faut voir en quelle période; puis, il faut contrôler ça. Je comprends qu'un bulldozer qui est trop pesant, on ne démontera pas le bulldozer pour le transporter en morceaux, en plusieurs charges, puis après ça... Je comprends ça.

M. Elkas:...

M. Garon: Oui, mais il y a des charges divisibles. Il y a des charges divisibles. Puis, je vais vous dire une chose, quand les camionneurs eux-mêmes me disent... Écoutez bien, je vais vous dire une chose... Puis demandez-leur, à l'Association des camionneurs, quand vous avez des vannes qui partent de, par exemple, Charlevoix, avec des pesanteurs tellement fortes qu'on met ça dans une seule vanne. Puis, rendu pour entrer dans l'État de New York, N faut diviser la charge en deux vannes, parce qu'à New York, tu ne passes pas dans une vanne avec ces pesanteurs-là. Il faut que tu divises ça en deux vannes. On ne me fera pas coller que, dans l'État de New York, les routes sont moins fortes qu'ici. Pourquoi? Parce que, là-bas, ils respectent les pesanteurs! Puis des rouleaux de papier, ce sont des charges divisibles, ça. Puis, on ne les fait pas respecter plus que d'autre chose, au Québec.

Qu'on ne nous conte pas d'histoires, ce

sont les dirigeants de l'Association des camionneurs eux-mêmes qui me l'ont dit, pas les camionneurs artisans, des entreprises de camionnage. Pourquoi ils veulent avoir des règles égales pour tout le monde? On défonce nos routes. Regardez, des routes défoncées comme au Québec, il n'y en a pas nulle part ailleurs, des routes défoncées comme au Québec. On peut se promener n'importe où, il n'y en a pas à nulle part ailleurs. Pas parce que les gens ne paient pas, ils paient ici aussi, mais ils n'ont pas la marchandise. Le ministre, moi, je dis... Il va falloir en arriver à avoir une loi au Québec où l'argent que les automobilistes vont payer, ça va être mis dans un fonds à part pour être bien certain où il va aller, l'argent là, actuellement, l'argent s'en va n'importe où, s'en va au fonds consolidé, puis le ministre des Finances fait ce qu'il veut avec.

Ne nous trompons pas, les gens paient. Puis je vais faire les chiffres, je vais ressortir des chiffres. Pas tout de suite, dans le brouhaha de la session, mais en janvier, je vais sortir les chiffres. Quelles sont les sommes qui ont été payées en 1990 par les automobilistes pour les sommes qu'ils ont reçues? Quelles sont les sommes qu'on entrevoit de faire payer aux automobilistes en 1991, par rapport à ce qu'ils recevront? Je vais vous dire qu'on s'en va... Dans le temps du Parti québécois, c'était une piastre sur deux, entre 1981 puis 1985. Sur le temps des libéraux, c'est à peu près une piastre sur trois entre 1986 et 1990, puis je vous dis, en 1991, mon estimation, seulement au pif, c'est plutôt une piastre sur trois et demie, qu'on s'en va, en 1991, qu'on va verser aux automobilistes. On va payer trois et demie pour avoir une piastre qui va leur revenir en route, en construction puis en entretien.

M. le Président, le gouvernement refuse d'être plus sévère envers ceux qui brisent les routes et qui mettent en danger la sécurité des automobilistes. Le projet de loi 108 est très sévère envers les automobilistes, notamment en doublant les amendes pour excès de vitesse, mais H ne renforce pas les amendes concernant les véhicules qui dépassent les limites de charge. Le non-respect des limites de charge est la cause principale de la détérioration des routes au Québec et il contribue à augmenter, de façon importante, les dépenses du gouvernement en matière de construction et d'entretien de routes. Selon une expérience réalisée récemment en Abitibi, 70 % des transporteurs dérogent aux dispositions relatives aux limites de charge. En plus de représenter une menace à la sécurité routière, le non-respect des limites de charge constitue une concurrence déloyale pour les transporteurs qui respectent les lois et les règlements. Le gouvernement doit appliquer rigoureusement les dispositions sur les limites de charge de la même façon qu'il applique les règles sur les limites de vitesse.

Les motifs, avancés par le ministère des Transports de ne pas hausser les amendes pour les surcharges de camions en raison des difficultés de l'industrie du camionnage, ne résistent pas à l'analyse. Ceux qui vous ont fait des recommandations comme ça, vous devriez leur faire faire des cours d'économie. Or, les difficultés des entreprises de camionnage viennent en partie des transporteurs qui ne **respectent** pas les lois et les règlements sur le camionnage, créant ainsi une concurrence déloyale aux entreprises qui les respectent. D'ailleurs, une des principales demandes des associations de camionnage du Québec depuis 1987 est l'application des lois et des règlements en matière de camionnage. C'est fort, non? C'est eux-mêmes qui demandent, actuellement, de faire respecter les lois. Le gouvernement n'a pas, non plus, la volonté d'instaurer un véritable contrôle routier au Québec. En doublant les amendes pour les excès de vitesse et en refusant de hausser les pénalités pour les contrevenants aux limites de charge, le gouvernement libéral exprime clairement qu'il ne veut pas implanter un véritable contrôle routier au Québec. De plus, le 1er novembre dernier, le ministre a fièrement annoncé l'entrée en vigueur d'un nouveau règlement sur le permis spécial de circulation des véhicules hors normes, imaginez-vous. Le règlement prescrit des conditions d'application et d'émission des permis spéciaux des véhicules dont la charge ne respecte pas les prescriptions du règlement. Imaginez-vous. En agissant ainsi, le ministre encourage les transporteurs à ne pas respecter les dispositions du Code de la **sécurité** routière relatives aux limites de charge. Plutôt que d'instaurer un véritable contrôle routier au Québec et de pénaliser sévèrement ceux qui brisent les routes, le gouvernement libéral s'en prend à une seule catégorie d'utilisateurs: les automobilistes. Ce n'est pas les Renault qui brisent les routes. Ce n'est pas les motocyclettes qui brisent les routes. C'est les charges trop pesantes.

Également, le projet de loi 108 introduit des dispositions pour contrôler le transport des charges extra-lourdes par des escortes spéciales. Imaginez-vous! Le gouvernement passe complètement à côté du problème du non-respect des limites de charges. Les **charges** extra-lourdes qui devront dorénavant être escortées représentent environ 100 à 150 voyages par année au Québec. Il s'agit de charges indivisibles de 100 000 kilogrammes et plus qui obtiennent un permis spécial de circulation du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec parce qu'elles sont hors normes. Mais ce n'est pas le nombre de voyages, ils sont bien plus nombreux que ça. La Régie, l'an dernier, a autorisé 15 000 voyages pour dépasser les charges et le ministre a **autorisé** la Régie...

Une voix: 15 000 permis.

M. Garon: 15 000 permis, pardon, pour dépasser les charges; 15 000 émis par la Régie pour dépasser les charges. Et, ensuite, le ministre a donné 3500 autorisations de plus pour que la Régie aille au-delà des charges excédentaires autorisées par règlement. Imaginez-vous. On est loin des quelques voyages indivisibles; on est loin de ça. Soyons donc francs avec le public. On est en train de bourrer le monde à tour de bras, actuellement. Le ministre, au lieu d'être le gardien de **tout** ça, de la vérité, le gardien de la loi, le gardien de la réglementation, le protecteur des automobilistes, le protecteur de la caisse, le gardien de la caisse de l'assurance automobile, c'est le gars, au contraire, qui est à la porte et qui dit au ministre des Finances: Entre, dépêche-toi, prends-en. Alors que c'est lui qui devrait être là pour protéger les citoyens qui paient. Il y a des limites.

C'est pour ça que je vous ai dit, tantôt: Je vous mets en garde, comme député de Lévis - pas comme partisan, comme personne élue par ses concitoyens - que les gens ne respecteront pas dans les temps difficiles qu'on va vivre... Écoutez bien ce que je vous dis, c'est une parole de sage que je vous dis là. Ça fait longtemps que je suis au Parlement et, moi, je connais la fonction d'un député parce que, de la petite politique, vous ne me verrez pas faire de ça. Je vais vous dire une chose très vraie: Les citoyens ne respecteront pas les institutions qui les méprisent. C'est pourquoi les Indiens, quand ils se mettent au-dessus des institutions parce qu'ils considèrent que les institutions les méprisent, que les institutions en font des gens de deuxième zone. Ils considèrent **que** les institutions ne les ont pas respectés et ils ne se sentent pas le devoir de respecter les institutions.

Dans les mois difficiles que nous allons vivre, vous allez voir des masses de **citoyens** qui ne voudront pas respecter des institutions qui les **méprisent**. Et actuellement, les **automobilistes**, par les lois **que** le gouvernement adopte depuis trois ou quatre ans, ne respectent pas les automobilistes. Un service d'escorte, imaginez-vous, n'amointrira pas les charges. Quand on dit des charges trop pesantes... Un service d'escorte n'amointrira pas les charges des camions. Le système d'escorte que veut mettre en place le gouvernement et qui s'apparente à une police privée, puisque imaginez-vous, c'est l'entreprise privée qui offrira ce service d'escorte, est rendu nécessaire par le grand nombre de permis spéciaux de circulation émis par le ministère des Transports. Si le ministre n'émettait pas de permis spéciaux pour dépasser les charges et limites de charges, il **n'aurait** pas à escorter les véhicules routiers trop lourds. Est-ce le service d'**escorte** qui va rendre la charge moins pesante? Le service d'escorte ne sera pas là en dessous du camion pour le rendre moins pesant. Le camion va être aussi pesant, mais il va être escorté.

Imaginez-vous la trouaille! Ça, ce n'est pas la trouaille du siècle. Franchement, avoir pensé à ça, c'est franchement épouvantable. On a l'impression d'être dans une république de bananes quand on voit des choses comme ça.
(11 h 30)

La SAAQ et le ministère des Transports émettent trop de permis spéciaux pour dépasser des limites de charges. Écoutez bien ce que je dis. Je ne dis pas que, pour des charges indivisibles, H ne faut pas avoir une exception. Je ne parle pas de ça. Les limites de charges au Québec sont les plus élevées en Amérique du Nord. Écoutez bien ça: Les limites de charges du Québec sont les plus élevées en Amérique du Nord. Dans l'État de New York, dont le commerce avec le Québec est très important, la masse totale de charge permise est de 36 300 kilogrammes. Si vous voulez savoir comment ça pèse, multipliez par 2.2 en livres. Dans cet État, les permis spéciaux **sont** accordés uniquement pour des charges indivisibles. Au Québec, la masse totale en charge permise est de 57 500 kilos. Voyez-vous? 21 000 kilos de plus que l'État de New York. Par la délivrance d'un permis spécial, la Société de l'assurance automobile du Québec peut porter cette limite à 61 500 kilos, alors que l'État de New York, c'est 36 300. **Imaginez-vous.**

En 1989, la Société de l'assurance automobile du Québec a émis plus de 15 000 permis spéciaux de circulation pour dépasser les limites de charge en vertu des dispositions du règlement. En plus, le ministre des Transports, en vertu de la loi 633 du Code de sécurité routière, a autorisé l'émission de **3587** permis spéciaux de circulation pour dépasser les charges excédentaires que pouvait autoriser d'elle-même la Régie de l'assurance automobile.

Comment le gouvernement peut-il être **sérieux** avec son contrat d'escorte pour les charges lourdes, quand il émet autant de permis spéciaux pour dépasser des limites de charge? Ça n'a pas de bon sens! Ça n'a pas de bon sens! Quand on disait, par exemple... Je me rappelle, quand, à Ottawa, les députés avaient dit, à un moment donné que c'est comme si on mettait Dracula en charge de la banque de sang, je pense que c'est exactement ce que le ministre fait actuellement.

Une voix: Une banque de sang...

M. Garon: Hein? Ça va mal. On met Dracula en charge de la banque de sang. Ça n'a plus de bon sens, ça. Le ministre est rendu celui qui est le principal responsable du bris des routes au Québec. S'il faisait respecter les lois et pas de dépassement de charges, les routes seraient moins brisées, ici. C'est lui qui autorise à briser les routes. C'est lui qui permet d'autoriser les routes... Pour être bien certain, parce que maintenant qu'elles sont bien brisées, correcte-

ment, il va les faire escorter, les camions.

Imaginez-vous quel système de fous qu'on met en place. Alors que le ministre devrait interdire les charges trop pesantes comme on le **fait** dans l'État de New York. La compétition, c'est avec l'État de New York. On devrait faire, **peut-être** bien, une entente pour la première fois avec l'Ontario et qu'eux autres aussi fassent la même chose. Au lieu de s'entendre pour faire des dépassements. Quand il nous dit qu'il trouve ça beau, à Terre-Neuve, le ministre devrait voir comment le fédéral paie pour les routes de Terre-Neuve avec notre argent. On n'a même pas le moyen de se payer des routes **qu'il** nous dit, et on paie pour les routes de Terre-Neuve. On est des joyeux nonos. Hein? Dans ce système fédéraliste, où on paie des taxes à Ottawa pour faire faire des routes dans les provinces qui n'ont pas les moyens de s'en payer, alors que nous autres, après ça, on ne se paie pas les routes qu'on paie ailleurs.

Il faut être joliment nono, hein, d'aller défendre ce système-là. On bâtit des routes à Terre-Neuve. On va bâtir des routes au Nouveau-Brunswick. On bâtit des indemnités pour les chemins de fer qu'on enlève à Terre-Neuve alors que, nous autres, on ne s'en paie même pas. Et nous autres, on paie des taxes pour le fédéral pour en payer à Terre-Neuve, pour enlever leur chemin de fer. Nous autres, quand ils enlèvent les nôtres, on n'en paie pas. C'est quelque chose, que voulez-vous? Ça, c'est avec... Et le ministre, il trouve ça beau, lui. C'est un des plus grands défenseurs du régime fédéral, qu'il nous dit. **Il** a l'air d'être fier de ça. Et bonne mère! Je vous dis qu'ils ont des beaux... Mais je n'emploierai pas le langage que je prends.

Il y a des gens qui emploient un langage vert. Loin de moi d'employer le langage vert. **Il** y a un mot de quatre lettres, qui est employé pour définir cette hypothétique... Comprenez-vous, d'avoir l'air heureux de se faire organiser et de contribuer à organiser des citoyens. C'est l'anarchie actuellement dans l'industrie du camionnage parce que le gouvernement ne fait pas respecter les lois qu'il a adoptées. On est rendu, au Québec, à avoir des manifestations de camionneurs pour que les lois soient respectées. On n'a jamais vu ça. Les camionneurs font des manifestations pour faire respecter les lois.

Dans le transport en général, les propriétaires de camion-remorque ont bloqué les routes. Leur principale revendication: le contrôle routier. Dans le camionnage en vrac, une des principales revendications des camionneurs en vrac, c'est le meilleur contrôle routier pour que cesse le transport des illégaux. Ils n'ont pas dit les amendes d'excès de vitesse. Ils ont dit: Respecter les charges. C'est ça que ça veut dire, en grande partie. Et respecter les heures et faire en sorte... Oui, M. le Président. Le président de l'Association du camionnage du Québec déclarait dans **Le Soleil** du 7 mars 1990: "C'est une véritable

anarchie qui règne dans le transport routier au Québec." Il me semble que le ministre devrait écouter ces gens-là. Et c'est pourquoi nous voulons demander de faire venir devant nous les gens de l'Association qui nous ont demandé... La Fraternité des constables de contrôle routier de la Sûreté du Québec, qui ont des choses à nous dire.

Ce sont des gens qui ont de l'expertise et des choses à nous dire. Et on voudrait les entendre pour demander leur opinion.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, votre temps est presque écoulé.

M. Garon: Il me reste combien de temps?

Le Président (M. Gauvin): 30 secondes.

M. Garon: Alors, je dis tout simplement: Le ministre, il a deux oreilles. Je ne veux pas seulement qu'il entende mais qu'il comprenne. Et, c'est pour ça qu'on va essayer de le convaincre. On ne le convaincra pas pendant un mois de temps. On va essayer. Donc, on a essayé pour cette association-là. Je vais voir qu'est-ce qu'il va répondre. Mais, après ça, on va lui demander d'autre chose, puis, on va lui dire pourquoi. Il y a des raisons majeures.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, votre temps est écoulé. Je reconnais, M. le ministre.

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: M. le Président, je ne veux pas reprendre tous les points qu'on a soulevés. Dieu sait qu'on a bien identifié le manque... J'aimerais autant que le député de Lévis nous écoute quand on lui parle, M. le Président.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre demande l'attention du député de Lévis.

M. Garon: Je vais lui donner mon attention.

M. Elkas: Simplement, lui souligner que, oui, on a identifié qu'on avait un problème dans la province de Québec au niveau de la condition de nos routes. Puis je veux lui rappeler encore qu'on a mis fin au contrôle routier lorsqu'eux étaient au pouvoir. Tout ce qu'on essaie de faire, ici, aujourd'hui... puis on a démontré clairement lors de mon arrivée, qu'on veut mettre sur pied un contrôle routier. Ça a été fait. On est en voie de le faire, on a fait des "blitz" dans les régions. On a démontré clairement qu'on est sérieux puis, tout ce qu'on cherche, c'est votre collaboration. Tant qu'aux contrôleurs routiers qui veulent se faire entendre, ces gens-là, on est en communication avec eux, à quasiment tous les jours. Moi, je ne vois aucune raison pour

laquelle on devrait les entendre, M. le Président. On est déjà en contact avec eux. Ils vont nous dire quoi? C'est qu'on essaie tout simplement d'acheter du temps, puis, je ne sais pas pour quelle raison? Je ne sais pas pour quelle raison on veut continuer à encourir des délais dans l'introduction de cette loi qui est très, très importante. Ils veulent qu'on agisse mais, là, ils mettent des bâtons dans les roues. Alors, tout simplement, M. le Président, je ne suis pas d'accord avec la motion du député de Lévis.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce qu'il y a d'autres membres qui veulent intervenir? Le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Gauvin): Pour dix minutes.

M. Francis Dufour

M. Dufour: Merci, M. le Président. Bien sûr que ce projet de loi, une des principales dispositions repose sur les contrôles routiers qu'on veut établir. On pourra bien se dire, entre nous, que c'est la faute du gouvernement précédent qui a enlevé les contrôles routiers. Ça ne règle pas le problème. C'est un constat. Ça fait cinq ans que le gouvernement en face de nous exerce le pouvoir. Il aurait pu avoir d'autres temps pour établir ces contrôles-là. On l'a annoncé à grand renfort de publicité qu'il y aura des contrôles routiers à l'avenir. Ces contrôles-là, c'est pour empêcher qu'il y ait de la détérioration de notre réseau routier parce qu'il y a des gens qui font de l'abus. C'est évident qu'on ne sait pas, actuellement... Dans l'état actuel des choses, est-ce que c'est 300, 400, 500 contrôleurs dont on aura besoin? Bien, là, l'avenir va nous le dire, comment on va le faire, puis comment... Ça va aller probablement avec les amendes qu'on va imposer. Plus on va collecter d'argent, plus on va pouvoir mettre de contrôleurs. C'est à peu près ça où on va. Ça va aller en relation directe.

Mais, pourquoi ces gens-là demandent d'être entendus? Bien, le ministre nous dit: Moi, je suis en contact tous les jours avec eux, qu'ils viennent nous dire ce qu'il en est. Moi, je ne suis pas au courant nécessairement de ce qui se passe entre les parties. Ce qu'on sait, c'est que c'est un changement de cap majeur par rapport à ce qu'on connaît. Et les élus ou les députés ont tout intérêt à écouter les principaux concernés. Je pense aussi qu'il y a des échanges qui pourraient, ou qu'il y aurait lieu entre les parties, qui permettraient peut-être de chercher avec eux des solutions logiques. Des solutions qui permettraient de meilleures applications, permettraient à ces gens-là, probablement, de mieux se situer par rapport à ce qu'on est en frais de faire. C'est entendu que si on fait des lois pour nous autres, par nous autres, sans tenir compte

des gens qui vont les appliquer, ça pourrait faire des cassures; et on a tout intérêt à impliquer plus de monde dans le coup. Ça fait aussi partie de l'évaluation. Ça **fait** partie aussi de l'éducation parce qu'une police de la route qui va relever de la Société d'assurance automobile, ça, c'est nouveau. Ce n'était pas sur notre temps... **Il** n'y avait pas... Ce n'est pas la Régie de l'assurance automobile qui réglait la police de la route. C'était sous le contrôle du ministère des Transports comme tel. La Société ou la Régie de l'assurance automobile, la Société de l'assurance automobile parce qu'on a changé de nom, c'est un organisme qui collecte de l'argent, qui sert pour nous apporter de l'argent pour pouvoir améliorer les routes ou pour d'autres raisons, pour remplir les coffres du président du Conseil du trésor. Ça, à ce moment-là, on n'a plus la même mainmise. Que le contrôle de la police tombe sous la Société de l'assurance automobile du Québec, c'est vraiment un changement majeur dans l'opération de cette police-là.

Avant, c'était le ministère des Transports qui avait la mainmise **là-dessus**, qui pouvait donner des ordres, qui pouvait contrôler, mais sa **principale** raison, c'était la protection des routes. Je ne pense pas que c'était de collecter de l'argent. Ce n'était pas pour mettre les gens à l'amende, nécessairement. Mais là, ça va aller aussi avec des augmentations de revenus ou des augmentations d'amendes. Donc, ces gens-là ont certainement des éléments à apporter ou à nous démontrer. Moi, j'ai regardé leurs représentations. Ils semblent assez raisonnables. Je ne pense pas qu'ils veuillent parler sur l'ensemble du projet de loi. Ils veulent parler, surtout, de ce qui les affecte comme tel.

C'est de nature à bonifier le projet de loi. **Peut-être** qu'on peut le faire sans qu'ils viennent ici. Mais ça aurait peut-être été plus facile. Parce qu'en dehors de ce qu'ils nous disent, ils ont **peut-être** d'autres éléments qu'ils voudraient ajouter. Ce sont des gens qui travaillent actuellement, qui sont au service de d'autres. Donc, ils ne veulent pas toujours dire tout ce qu'ils pensent ou tout ce qu'ils ont dans l'idée, par une demande de rencontre. Mais, pour nous, ça pourrait apporter ça.

Il est évident que nos routes ont été brisées ou sont en mauvais état. Par la faute de tout le monde. Mais seulement ça peut être empiré. Ce n'est pas le premier coup d'épingle qui tue quelqu'un. C'est à force d'en donner. C'est le premier ou c'est le dernier, on pourrait dire que c'est tout ce qui s'est fait. Le réseau routier s'est détérioré avec le temps parce qu'il y a moins d'entretien. Mais ce manque d'entretien-là, à mon point de vue, a été accéléré dans les dernières années. Dans les dernières années, on a mis moins d'argent en montants constants, ou en valeur d'argent constant, il y a eu moins d'entretien sur le réseau routier, à mon point de vue.

Il s'agit de prendre l'an passé. Moi, je n'ai pas vu de grands travaux en dehors de la région de Montréal. L'entretien, quand je parle du **parc** des Laurentides, c'est 84 milles de long. On a mis 1 000 000 \$ pour faire de l'entretien. Ce n'est pas grand-chose et ce n'est pas une route facile. C'est la seule route qui nous relie. J'étais curieux d'entendre dans un discours le ministre des Affaires municipales, actuellement, le nouveau ministre des Affaires municipales qui disait: **Il** n'y a pas d'autoroute pour la région de l'Outaouais. **Il** n'y en a pas plus dans la région du Saguenay vers Québec.

Donc, à ce moment-là, on pourrait dire qu'on est aussi des orphelins. Est-ce que la police de la route va être suffisante pour amener toute cette amélioration du réseau routier? Sûrement pas. Mais ça va amener un meilleur... Ça devrait... Ce serait susceptible d'amener une meilleure surveillance. Mais la surveillance, s'il n'y a pas une volonté d'ajouter des sommes d'argent importantes pour l'améliorer, on va continuer à rouler. Le fait qu'on sait qu'il y a des gens qui transgressent la loi, le fait qu'on sait qu'il y a des gens qui brisent notre réseau routier et qu'il y a des gens qui paient des amendes, ça ne corrige pas le réseau routier comme tel.

(11 h 45)

Il va falloir qu'il y ait une volonté à démontrer. Ce qui est encore à démontrer, à mon point de vue, pour qu'on puisse améliorer le réseau routier. Je n'ai aucune garantie. On n'a pas de garantie non plus que, même si ce contrôle routier est mieux fait... On n'a aucune garantie que le réseau routier va être mieux entretenu et en meilleure condition. Moi, j'ai vu pendant cinq ans, ou pendant quatre ans, le ministre des Transports. **Il** nous a fait des beaux discours. **Il** nous a dit: On va faire plus avec moins. Mais je n'ai rien vu. Et: Attendez, vous allez voir. Et j'attends encore. Je suis encore à essayer de trouver ce qui a été fait de plus. **Peut-être** que quelques comtés ont profité de la manne, mais je vous dis que le réseau routier du Québec, quand on se promène, les comtés qui ont profité de la manne, ils sont rares. Ça ne pourra peut-être pas jouer contre vous autres. On pourra dire: Ce sont juste les comtés libéraux qui ont eu des sommes d'argent faramineuses pour améliorer le réseau routier, comme le réseau de Mme la Présidente, le réseau routier de son coin. Elle a peut-être eu des sommes un peu spéciales. Mais si je regarde dans l'ensemble du Québec, et on voyage au Québec...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Jonquière, ce sont des affirmations gratuites.

M. Dufour: On voyage beaucoup. Moi, je suis obligé de dire que je vous ai entendue, à quelques reprises, remercier le ministre des Transports pour tous les bienfaits ou tous les

montants d'argent qui ont été investis dans le comté de Mégantic-Compton.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça ne se peut pas de mentir de même.

M. Dufour: Il y en a peut-être quelques-uns qui ont réussi à se tirer d'affaire. Mais dans l'ensemble, on peut dire que la mission a été incomplète. Ça a été une mission de paroles, de propagation de bonnes nouvelles. Mais la foi sans les oeuvres, ça ne va pas loin. Pour nous autres, pour moi, en tout cas...

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. le député de Jonquière.

M. Dufour:... je trouve que le réseau routier est tombé en débandade. Et je n'ai pas cette assurance qu'avec ces constables-là, on va faire mieux. Mais ça aurait peut-être été intéressant de les amener devant nous pour qu'on puisse les écouter. Comme vous me dites que mon temps est terminé, Mme la Présidente, j'aurais aimé présenter une motion...

M. Garon: Après. Il faut prendre le vote sur celle-là, avant.

M. Dufour: Oui? C'est parce que je veux me garder un peu de temps pour présenter la motion.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'il y a d'autres intervenants sur cette motion? Non?

M. Charbonneau: Mme la Présidente, juste un instant. Quand vous dites "sur cette motion", c'est quelle motion?

La Présidente (Mme Bélanger): La motion qui a été déposée...

M. Dufour: L'autorité des constables.

La Présidente (Mme Bélanger):... par le député de Lévis.

M. Charbonneau: Oui. Si vous permettez, est-ce que je dispose de quelques minutes?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 10 minutes.

M. Michel Charbonneau

M. Charbonneau: Si vous me le permettez, Mme la Présidente. J'ai eu l'occasion, le printemps dernier, lors des problèmes qu'on a eus dans l'industrie du camionnage, le camionnage longue distance, semi-remorque, de participer à un comité de travail mis sur pied par le ministre

des Transports. Ce comité-là avait pour but, entre autres, d'étudier la problématique du transport routier des marchandises longue distance, au Québec.

M. Elkas: Si vous voulez me permettre. Le député de Lévis est toujours en train de nous mettre à l'ordre, qu'on n'écoute jamais quand il parle. Il me semble qu'il aurait la gentillesse d'écouter le député...

M. Garon: C'est vous qui devez répondre aux questions.

M. Elkas: C'est important parce qu'on répond à des allégations que vous faites. "Listen".

M. Charbonneau: Non, M. le député...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Jean.

M. Charbonneau: Je disais simplement que, le printemps dernier, j'ai eu l'occasion de travailler trois mois en consultation avec les gens de l'industrie du camionnage. Évidemment, on a produit aussi un rapport à cet effet-là. J'aimerais simplement, M. le député de Lévis, vous rappeler que, premièrement, il est tout à fait inexact de dire que le ministre n'est pas à l'écoute des gens de l'industrie du camionnage. Je pense que les gens ont été consultés. On a reçu plusieurs groupes à travers le Québec au cours du mois de juin et on a terminé à la mi-juillet.

Je pense que tous les intervenants qu'on a reçus des quatre coins du Québec... Vous avez mentionné tantôt des gens de l'Abitibi. On les a reçus, des transporteurs de bois; alors, on les a reçus, ces gens-là. On a reçu des gens du Bas-du-Fleuve; on a reçu des gens du sud-ouest, des compagnies frontalières. J'aimerais juste vous rappeler que, ce que tous ces gens-là nous ont dit, c'était: On n'est plus compétitifs. On a besoin d'une équité pour survivre et cette équité-là, vous devez... vous vous devez de mettre sur pied ce qu'on appelle, aujourd'hui, le contrôle routier. Ce que moi, je me répète à dire, une brigade économique. Et ça, je l'ai dit aux gens de l'industrie. Il y a trois semaines, j'étais au souper des gens de l'industrie. Il y avait 600 personnes dans la salle. Et les gens se sont rappelés à me dire: Effectivement, c'est ça qu'on veut et c'est ça qu'on a besoin. Alors, à partir de ça, M. le député de Lévis, les gens nous ont dit: On veut que ces gens-là... Ce n'est pas d'une police qu'on a besoin. C'est des gens qui sont au courant du milieu du camionnage, des gens qui savent qu'est-ce que c'est un permis. Des gens qui savent qu'est-ce que c'est la taxe sur les carburants. Des gens qui savent que beaucoup de transporteurs, autant ontariens

qu'américains, circulent partout au Québec, **n'achètent** pas un litre de carburant ou très peu. Entre autres, là, je parle de la taxe sur les carburants. Ils se promènent; ils viennent jusque dans le **Bas-du-Fleuve**. Parce que vous savez qu'avec les réservoirs dont les camions sont dotés, aujourd'hui, ce n'est pas un problème. Alors, on circule au Québec et on s'en retourne. Je n'ai pas besoin de vous dire les dizaines de millions de dollars qui sont actuellement en suspens.

Alors, ces gens-là ont besoin d'une formation spéciale et, pour nous, la meilleure façon, c'est de l'incorporer à la Société de l'assurance automobile. On a eu l'assentiment - on a eu des réunions, d'ailleurs - des gens de l'industrie du camionnage avec les dirigeants de la SAAQ aussi, et ces gens-là sont tous bien satisfaits du travail qui a été fait. Alors, de là à dire que ces gens-là n'ont pas été consultés et qu'ils ne sont pas venus donner leur avis, en commençant par l'Association des transporteurs, c'est tout à fait inexact.

Vous avez parlé des limites de poids aussi, le fameux 80 000 livres aux États-Unis, parce que, là-bas, c'est en livres encore. On parle de cinq essieux tout le temps aux États-Unis: deux essieux sur le "trailer" et trois essieux sur le tracteur. Vous en avez certainement vu, M. le député de Lévis, quand vous êtes allé aux États-Unis, la semaine passée. On **parle** de cinq essieux. Ici, au Québec et en Ontario, vous avez vu aussi des trailers", des remorques, qui ont trois, quatre et même cinq essieux sur la remorque. Vous avez vu, ça, aussi, évidemment. Vous **parliez** tantôt de 55 000 kilos. Il faudrait aussi rattacher à ça le nombre d'essieux. Ça aussi, c'est important de le mentionner. Parce que, 55 000 kilos sur cinq essieux, comme ils ont aux États-Unis, et 55 000 sur sept ou huit essieux, la charge est quand même beaucoup plus répartie. Ça aussi, il faut le mentionner. C'est important.

Aux États-Unis, ils travaillent à cinq essieux. Beaucoup de camionneurs québécois, de plus en plus, ont tendance aussi à penser à diminuer les charges. Il n'y a pas de cachette, là. On nous en fait mention régulièrement. Dans mon rapport, **d'ailleurs**, j'en ai fait mention de ça. J'aimerais juste... Également, dans les gens qu'on a rencontrés, M. le député de Lévis, on a rencontré en comité de travail, entre autres, la Fraternité des contrôleurs routiers; on les a revus lors des deux jours sur le vrac aussi. Évidemment, je leur parle régulièrement et ils sont en contact régulier, aussi, avec les gens de la SAAQ. Je pense que M. **Vézina**, ici, évidemment, leur parle régulièrement. Alors, j'aimerais simplement apporter certaines corrections. En disant qu'on n'a pas été à l'écoute de notre monde, je pense que c'est une grave erreur qui a été mentionnée tantôt et j'aimerais, Mme la Présidente, simplement rectifier. Alors, c'est ce que j'avais à dire pour le moment, Mme la

Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saint-Jean. Alors, est-ce que la motion du député de Lévis est adoptée?

M. Garon: Vote enregistré, s'il vous plaît!

La Présidente (Mme Bélanger): M. le secrétaire, est-ce que vous voulez appeler le vote?

Le Secrétaire: M. Elkas (Robert-Baldwin)?

M. Elkas: Contre.

M. Garon: Pourriez-vous lire la résolution avant, pour que les gens sachent sur quoi...

La Présidente (Mme Bélanger): La motion, c'est: "Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure, la commission permanente de l'aménagement et des équipements tiennne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende la Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec." M. le secrétaire.

Le Secrétaire: M. Elkas (Robert-Baldwin)?

M. Elkas: Non.

Le Secrétaire: Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

Mme Bélanger: Contre.

Le Secrétaire: M. Charbonneau (Saint-Jean)?

M. Charbonneau: Contre.

Le Secrétaire: M. Bergeron (Deux-Montagnes)?

M. Bergeron: Contre.

Le Secrétaire: M. Garon (Lévis)?

M. Garon: Pour.

Le Secrétaire: M. Dufour (Jonquière)?

M. Dufour: Pour.

Le Secrétaire: Deux pour, quatre contre, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors la motion est rejetée. M. le député de Jonquière...

M. Dufour: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): ...vous avez fait la proposition d'une motion...

Motion proposant d'entendre le Protecteur du citoyen et le président de la Commission des droits de la personne

M. Dufour: Je voudrais proposer cette motion: "Qu'il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure, la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende le Protecteur du citoyen et le président de la Commission des droits de la personne".

La Présidente (Mme Bélanger): Si vous voulez déposer votre motion. Alors, la motion est redevable. M. le député de Jonquière, vous avez 30 minutes.

M. Francis Dufour

M. Dufour: Oui, Mme la Présidente. On a eu justement une lettre, datée du 10 décembre, du Protecteur du citoyen qui donnait son avis sur certains aspects du projet de loi qu'on a à étudier, le projet de loi 108, concernant la sécurité routière. Ces remarques, à leur face même, nous semblent très pertinentes et tiennent compte aussi du vécu, ou des problèmes, que le Protecteur du citoyen rencontre chaque jour avec l'ensemble des citoyens. Il faut bien comprendre que le Protecteur du citoyen n'est pas au service des députés, ni du gouvernement, il est au service des citoyens. Donc, il est redevable de ses actions à l'Assemblée nationale et cette responsabilité-là lui permet de dire, tout haut, ce que beaucoup de monde pense tout bas.

On ne peut pas mettre de côté un avis aussi éclairé et aussi valable. D'abord, dans son préambule de lettre, il nous parle que l'examen - et c'est juste un examen pas exhaustif, c'est un examen très large des principes et des principales recommandations, des suppositions de la loi - et il nous dit que c'est susceptible de léser les citoyens et citoyennes. Donc, il en ressort clairement que, s'il voit des possibilités de léser les citoyens et citoyennes, il faut en tenir compte. Sans ça, l'Assemblée nationale donnerait ou aurait créé un poste dont elle ne tient pas compte, si ce n'est que lorsqu'on est mal pris complètement. Ce n'est pas juste le ministère des plaintes. Il faudrait que ce soit vraiment... Et on devrait l'aider à enlever des irritants ou à améliorer des lois pour qu'il y ait de moins en moins de plaintes.

Ce n'est pas parce qu'on dit qu'on a un Protecteur du citoyen que le gouvernement a prouvé sa grande compréhension et sa grande commisération vis-à-vis les citoyens parce qu'il y aurait moins de plaintes. Bravo! Ça voudrait dire, à ce moment-là, qu'on s'est bien comporté et qu'effectivement, il se prononce sur des cas particuliers. Il ne faudrait pas que tout le monde passe par le Protecteur du citoyen pour se protéger. Donc, dans sa lettre, il nous soulève des points aussi très intéressants. Je pense que les points qui lèsent les citoyens, c'est un ensemble d'articles dans la loi. Mais ce qu'il nous dit, par exemple... Il nous parle beaucoup des permis temporaires pour les apprentis conducteurs.

(12 heures)

Dans l'état actuel des choses, l'apprenti conducteur n'a pas besoin d'avoir réussi aucun examen. Il s'agit juste de vérifier sa connaissance sur les règles de la sécurité routière. À l'article 28, on impose comme condition à l'obtention d'un permis probatoire le fait d'avoir suivi avec succès un cours de conduite approprié et approuvé. Moi, je suis favorable à ce qu'on suive des cours de conduite, mais je me demande si, avec le temps - parce que si on en fait et on en crée une obligation - on ne devrait pas, et ça, ça me traverse l'esprit de temps en temps... Si le gouvernement ne sera pas obligé de faire ses propres écoles de conduite et donner des cours avec des coûts le moins élevé possible. Parce que si on en fait une obligation, c'est-à-dire... On peut bien dire que tout le monde est égal devant la loi, on pourra dire ça que tout le monde est égal devant la loi, mais les cours de conduite commencent à être dispendieux, commencent à être un coût assez important... Et on ne démocratise pas la connaissance quand on fait ça. On dit: Pour les uns, vous pouvez aller prendre des cours de conduite, ça coûtera ce que ça vaudra. Mais pour quelqu'un qui ne sait même pas s'il va être capable de les passer ses cours... Et, aujourd'hui, de plus en plus les gens qui se présentent sont obligés de passer deux fois avec une pénalité à chaque fois, bien, il faudra peut-être penser de faire des écoles de conduite permanentes pour que les gens puissent aller à des écoles comme on fait pour aller à l'école élémentaire et à l'école secondaire. C'est ça qu'on appellerait de la démocratisation des cours. On va peut-être être obligé de penser à ça parce qu'on cause un problème.

Il faut que la personne, avant d'avoir un permis, suive avec succès un cours de conduite. On n'est pas là pour faire le succès des écoles de conduite, on est là pour améliorer les connaissances des citoyens et la sécurité routière comme telle. Donc, en même temps qu'on dit ça, bien là, on lui impose encore une autre contrainte. Parce qu'on dit que le permis qui va être donné ne sera accessible qu'après deux ans de permis probatoire. Et là, après ça, on fait passer

un examen. **Donc**, ça suppose et ça démontre clairement qu'il y a un grand nombre de conducteurs qui vont circuler sur nos routes sans avoir subi ni réussi l'examen de compétence de la Société de l'assurance automobile. Donc, ceux qui sont sur les routes actuellement vont voir vite qu'il y a beaucoup de monde sur les routes qui n'auront pas leur permis permanent. Ils auront des cours, ils auront suivi des cours. C'est ça qu'on dit. Les apprentis conducteurs, on leur met des barrières de plus en plus grandes avant d'obtenir leur permis de conduire de façon permanente. En tout cas, on pourra prétendre le contraire. Mais j'espère que vous avez en main, aussi, la lettre du Protecteur du citoyen - d'ailleurs tous ceux qui m'écoutent, je veux faire un rappel parce que, souvent, on reçoit des communiqués et on ne prend pas la peine de les lire au complet - il nous dit bien qu'il en a transmis copie au leader du gouvernement à l'Opposition officielle ainsi qu'au chef du Parti Égalité, et ça c'est démocratique.

Je ne sais pas si le ministre... J'espère qu'il a pu en permettre une copie aussi, bien sûr, au président de la Société de l'assurance **automobile**. C'était la moindre des choses. Et voilà un jugement de valeur à mon point de vue lorsqu'il dit que: "**A** des fins de sécurité routière, la logique ne **voudrait-elle** pas que, dans un premier temps, le permis d'apprenti conducteur ne soit délivré qu'à une personne qui a subi avec succès des cours théoriques visant le cas des éléments de mécanique automobile." Par la suite, sur la SAAQ, "...crois devoir déléguer aux écoles de conduite le contrôle de la compétence des apprentis conducteurs, ne devrait-elle pas se réserver l'autorité d'établir des critères de ce contrôle et non seulement la matière du cours?" Moi, je pense que ça se peut qu'il y ait des gens autour qui ne l'aient pas lue la lettre. Mais, moi, je trouve que le Protecteur du citoyen, il fait oeuvre utile quand il nous dit, et nous avertit avant d'aller plus en profondeur ou avant d'accepter des lois: Vous devriez peut-être regarder ça d'un autre oeil. Parce que la relation, et nous autres on l'a régulièrement comme députés, on le fait régulièrement... **Il** y a des fois qu'on est démunis devant des problèmes qui nous sont soulevés par des citoyens. Le seul recours qui nous reste en dehors du droit et de la loi et, en même temps, quand on sait actuellement que la justice est devenue à des coûts inabordables... Toute l'application de la justice, elle, n'est pas faite pour le citoyen. La justice, elle, est faite contre le citoyen; elle est faite pour ceux-là qui ont de l'argent.

Une voix: C'est ça.

M. Dufour: Donc, le citoyen, ce n'est pas nécessairement lui qui a de l'argent. On parle de justice. Les gens n'en peuvent plus. Combien de fois je demande à des... même à des ministres,

bien... Qu'ils prennent la loi: La loi ça coûte une fortune. **Il** n'y a plus personne qui veut la faire. Les cours sont engorgés mais, en plus, à part d'être sur le bien-être social ou d'avoir les moyens, pour le monde ordinaire, la loi, oubliez ça. À moins que ce soit la face sur une main. Tout le monde règle leurs problèmes, mais pas avec la loi. Ils peuvent se sentir lésés, mais ils sont **poignés**.

Il nous reste quoi comme recours vis-à-vis du gouvernement? C'est d'aller devant le Protecteur du citoyen qui, à ce moment-là, par conviction... Peut-être aussi que ça gêne certains ministres de dire non au Protecteur du citoyen parce que ça répond de ses actes à l'Assemblée nationale. C'est de la conciliation. Ils finissent par dire oui. C'est la raison, et heureusement qu'on l'a, pour que certains citoyens puissent avoir accès à une certaine forme de justice. Peut-être pas la meilleure, mais une certaine forme de justice. Et ça permet à des ministères d'être un peu plus humains et de répondre à des besoins.

L'article 71 du projet de loi aussi, c'est toujours dans ses mots, semble avoir omis le cas des titulaires d'un permis probatoire ou de la personne susceptible d'en faire la demande. Le permis probatoire, c'est un autre élément qui est nouveau. Parce qu'on dit au conducteur: Avant de l'avoir, bien, tu vas avoir à passer une étape - que j'ai expliquée tout à l'heure - qui va lui permettre de jouir d'un permis, mais pas de permanence. Donc, c'est comme une épée de **Damoclès** qu'il va avoir sur la tête. S'il faut qu'il fasse des mauvais coups, qu'il fasse une erreur en cours de route, la personne qui a un permis probatoire, je ne sais pas comment il va faire pour passer son concours.

On pourrait et on sait que... Est-ce qu'il y aura de la discrimination ou pas? Je ne le sais pas, moi, mais ce sera facile en tout cas de lui poser des embûches ou lui créer problèmes qui vont l'empêcher d'avoir un problème permanent. En tout cas, moi, je m'interroge. Je vois souvent les écoles de conduite - on ne portera pas de jugement de valeur par rapport à ça. Est-ce qu'elles ont toutes la même qualité? Est-ce qu'elles donnent toutes le même niveau de connaissances? Le contenu est là, mais au point de vue pratique, je ne le sais pas. On a intérêt, il semblerait, à multiplier ces écoles-là pour qu'elles fassent des cours bien intéressants. Mais, dans le fond, si c'est aussi intéressant et si les écoles privées ont tellement d'intérêts à donner ces cours-là, peut-être que la Régie ou la Société d'assurance automobile va pouvoir s'impliquer un peu plus, mais peut-être même prendre le contrôle complètement, ce qu'on ne fait pas, qu'à moitié.

En tout cas, le permis probatoire, par rapport à ce qui existe actuellement, dure tellement longtemps qu'en cours de route je me demande si la personne ne pourra pas se sentir

lésée, à quelque part, si en bout de course elle n'a pas réponse à ses attentes et à sa demande.

Il semblerait aussi que les articles 97 imposent certaines obligations nouvelles en matière d'équipements automobile. Ce n'est pas la première fois qu'on le voit. Il y a des équipements automobile qui sont rajoutés d'année en année, soit pour une plus grande sécurité, soit aussi pour une meilleure facilité de conduite. Mais les automobiles sur la route n'ont pas toutes le même âge. Donc, il y en a des plus jeunes, puis il y en a des plus vieilles puis il y en a qui apportent des coûts plus grands. Il ne semble pas que les dispositions suffisantes permettent ce changement-là, d'un équipement à un autre. S'il ne semble pas que c'est contenu dans le projet de loi, peut-être que le ministre vous apportera des points entre-temps, mais la meilleure personne qui pourrait nous parler de ça, c'est certainement quelqu'un qui a l'avantage d'être en contact régulièrement avec des gens qui sont toujours en difficulté avec les différents ministères.

On parle du port de ceinture obligatoire. Ce n'est pas une mesure qui a été facile à faire accepter. Je peux dire qu'elle n'est pas encore acceptée à 100 %. Les gens se font prendre. Ils paient l'amende avec ça, c'est bien sûr. Mais, malgré ça, là, on parle du port de la ceinture de sécurité. On est rendus que même les gens qui s'assoient en arrière de l'automobile sont obligés de porter la ceinture de sécurité. Mais il y a des gens qui ne peuvent pas en porter pour des raisons bien simples, des raisons de santé. Il y a des gens qui... On sait que les chauffeurs de taxi ne sont pas obligés, n'étaient pas obligés. Je ne sais pas si on les oblige actuellement. Mais, il y a des personnes dont l'état physique ne permettait pas... ou étaient allergiques au port de la ceinture de sécurité, et il semble que c'était accepté. Il y a peut-être aussi des gens qui, pour une raison ou pour une autre, c'est une question de principe, ne veulent pas en porter. Donc, ils ont obtenu des certificats médicaux, qui disent: ils ne peuvent pas la porter. Ils sont dispensés du port de la ceinture de sécurité. Il y a peut-être moyen de contrôler, ça mais qu'est-ce qu'on fait des gens qui, effectivement, ne peuvent pas en porter, de ceinture de sécurité?

Il faudra peut-être qu'on regarde, par rapport à ça. Mais l'article 159, qui parle des articles 398 à 400 du Code en matière de sécurité, en matière de certificat médical, il me semble que c'est aboli. Si on les abolit, il faudra bien qu'on regarde des mesures compensatoires. Moi, je ne vois pas une loi qui oblige... Parce que, là, la personne est lésée dans son intégrité. Si le médecin... puis elle est capable de le démontrer hors de tout doute qu'elle ne peut pas la porter, puis on peut le contrôler, pourquoi, nous, on va l'obliger à la porter, cette ceinture-là? Je pense que c'est un point qui est soulevé par le Protecteur du citoyen qui demande qu'on s'y arrête,

qu'on apporte des réponses. C'est évident que, s'il était ici, on pourrait lui poser les questions. Il n'est pas ici.

Il y a aussi un point qui a fait l'objet de discussions, puis qui est même rendu en Cour suprême: La question de faire des barrages routiers pour pouvoir immobiliser les véhicules puis, en même temps, qu'on puisse soit organiser des fouilles, soit regarder ou surveiller s'il y a de la boisson ou autre. Ça aussi, c'est un pouvoir qui me semble très grand. Même si la Cour suprême l'a accordé, ça pose toujours un certain nombre d'interrogations, puis ces interrogations-là sont toujours à l'effet: est-ce qu'il y a un danger d'abus? Est-ce qu'il y a un danger d'abus de la part de la police, de lever des barrages de sécurité routière pour pouvoir faire des inspections? Parce que le citoyen qui se comporte normalement, qui n'a pas d'attitude contraire aux bonnes règles de sécurité, qui est arrêté sans aucune raison valable, peut se sentir lésé dans ses droits. Je pense que c'est naturel.

Je trouve ça curieux, quand on voyage dans des pays, un peu à l'extérieur... On trouve que c'est embarrassant. Je me souviens, la première fois que je suis allé en Italie, j'étais en train. Je pense, ils m'ont demandé cinq fois ou six fois mon passeport. Je ne savais pas pourquoi, ils demandaient le passeport. Le train était arrêté, puis passeport.

M. Garon: Il y avait de la mafia.

M. Dufour: Bien oui, mais moi, je ne savais plus. Peut-être que oui, j'avais l'air d'un mafioso...

M. Garon: T'avais l'air d'un Sicilien.

M. Dufour:... mais je ne pense pas que c'était ça. Tout le monde y passait, là-dedans. Je ne sais pas s'il y avait eu quelque chose qui s'était passé, mais je trouvais que c'était un abus. En six heures ou en sept heures de train, ils ont, au moins, demandé six à sept fois le passeport. À tout bout de champ, puis c'était tout le monde. Maintenant, si ça avait été juste pour moi, je me serais senti... J'aurais dit: Il y a probablement une raison quelconque. Mais tout le monde dans le train.

(12 h 15)

Donc, ça devient une contrainte supplémentaire puis, aussi, ça empêche la libre circulation. On a beau dire qu'on a le droit de circuler, mais si on se ramasse avec des barrages routiers qui pourraient se faire à temps et à contretemps, il y a des gens qui vont se sentir lésés. Puis, est-ce qu'on ne devrait pas mieux baliser, un peu, cette question-là? L'abus est suffisamment et facilement, difficilement peut-être, contrôlable. Mais l'abus peut arriver en n'importe quel temps, parce que ce sera le corps policier qui pourra agir dans ce sens-là. Comme on n'est pas

toujours là pour expliquer leurs gestes, puis on ne leur dit pas dans quelles **conditions** ils doivent le faire, il s'agira que quelqu'un soit de bien bonne humeur dans la police, et il va dire: On fait un barrage. On va en faire un peu partout: à la sortie des hôtels, à l'entrée des hôtels, avant, après, durant... Il peut y avoir un abus et, à ce **moment-là**... Bien **sûr**, vous pouvez toujours me répondre: Bien non, ça n'arrivera pas... Parce que ce n'est pas fait pour ça et tous les gens sont bien corrects. Tous les gens sont bien intentionnés. Jamais les policiers ne vont abuser des contrôles... Mais, si on est obligé de légiférer et de baliser autant les lois, c'est parce que, justement, il faut tenir compte de l'aspect humain des gens qui, tantôt, pourraient poser des gestes excessifs et en faire une attitude déraisonnable, s'il y a un abus de la situation.

Donc, c'est un point important que le Protecteur du citoyen soulève parce que ce sont des mesures qui touchent le citoyen de très près, même s'il n'y a aucune raison, s'il n'est pas coupable. Je ne sais pas, vous devez avoir subi ça, à un moment donné. Vous voyez un contrôle routier sur le bord de la route et il vous arrête systématiquement. C'est arrivé dans le **parc** des Laurentides. Il y avait eu un vol, je ne sais pas trop; ils arrêtaient toutes les automobiles. À un moment donné, ils faisaient un signe. Je suppose qu'il y avait une couleur. Ils disaient: toi, tu passes, toi, tu ne passes pas, sans aucune raison. Ça, ça va, il y avait une raison correcte pour pouvoir faire un contrôle comme ça. Mais s'il n'y a rien qui se pose et si ça circule d'une façon normale, comment le citoyen **va-t-il** pouvoir se défendre par rapport à ça? Moi, je ne veux pas être arrêté à toutes les cinq minutes. Je ne veux pas que les gens me mettent des contraintes puis je n'en ai pas. Une société civilisée... Je me contrôle, je me dis: Si l'asphalte va bien et qu'il n'y a pas de... Si je ne fais rien de contraire à la loi, pourquoi les gens m'arrêteraient-ils? Sous quel principe les gens vont entrer dans ma vie privée pour venir voir ce que j'ai et ce que je n'ai pas? Moi, mon véhicule ou ma maison, c'est mon chez-moi. Quand je circule normalement et que je respecte tout, je ne vois pas pourquoi quelqu'un vient me voir pour savoir, au cas où. S'il le fait, au cas, il faudra...

Une voix: Oka?

M. Dufour: Au cas que... Il faudra que... Ha!

Une voix: Il faudra qu'il y ait des contrôles.

M. Dufour: Bien oui. Il faudra que l'agent nous dise pourquoi.

En fait, un des autres points qui me semble intéressant, c'est la communication des renseignements confidentiels, qui est prévue à l'article 222 du projet de loi. Ça a été dénoncé par la

Commission d'accès à l'information. Bien sûr, le président de la Commission d'accès à l'information... Je me souviens, c'est un de nos ex-collègues qui était venu faire un petit sabbat en commission parlementaire pour dire que c'était important que les renseignements confidentiels soient protégés. C'est tellement important que votre collègue, qui est dans l'éducation, veut aller un peu fouiller dans les renseignements concernant l'accessibilité des jeunes. Les commissions scolaires, qu'est-ce qu'elles font avec les jeunes qui ont des difficultés d'apprentissage? Et il a toutes les difficultés du monde à se sortir de ce guépier-là parce que, encore là, il touche des questions fondamentales qui sont les renseignements qui appartiennent aux citoyens.

Donc, si la Commission d'accès à l'information n'a pas le droit de contrôle sur la possession des renseignements personnels, le Protecteur du citoyen nous dit: "Le Parlement ne devrait **autoriser** en leur faveur aucune brèche, même pour des objectifs supérieurs - il n'y va pas avec le dos de la cuiller, le Protecteur du citoyen, il dit: On ne devrait jamais, même pour des objectifs supérieurs - à la confidentialité des renseignements que les citoyens et citoyennes sont tenus de fournir à l'État." Donc, il faut qu'il y ait un contrôle et, avant que ça se fasse, même si c'est pour un intérêt supérieur, le Protecteur du citoyen dit: Ne faites pas ça, ce n'est pas correct, si vous faites ça, et soyez jaloux de ce qui appartient aux citoyens. Le droit fondamental au respect de la vie privée ne devrait jamais diminuer sans motif tout à fait exceptionnel et selon des règles qui protègent au plus haut point les suites de la dérogation.

Voilà des éléments qui auraient pu enrichir notre commission parlementaire; qui auraient pu l'enrichir, dans le fond, parce qu'il nous aurait donné une information plus grande, qui aurait pu nous donner un vécu. Puis, moi je vous le dis, je ne m'en cache pas. Le Protecteur du citoyen, j'ai beaucoup de respect pour la personne et l'institution parce que, jusqu'à maintenant, **ç'a** été le rempart des citoyens par rapport au gouvernement et à des ministères.

Parce que, comment répond-on à du monde, quand on est un peu... Moi, je ne sais pas, je ne peux pas payer un avocat à quelqu'un quand toutes les mesures sont terminées. Il y a le Protecteur du citoyen, des fois, qui peut ouvrir un peu une porte et qui peut rendre service parce qu'il peut humaniser un peu les rapports des citoyens par rapport à un gouvernement. Parce qu'un gouvernement, par rapport à un citoyen, c'est inhumain. C'est une machine contre un individu. Nous, on a une grande responsabilité quand on fait des lois. Il faut s'assurer que le Protecteur du citoyen ne soit pas **toujours** débordé par des actes ou des actions qu'on pose parce que ça aura pour effet de toucher le citoyen dans son intégrité.

Moi, je crois à ça, le respect du citoyen.

Mon collègue, tout à l'heure, le député de Lévis soulevait un cas. Moi, je le donnais dans mes mots, peut-être un peu moins savants. Mais je disais: N'agressons pas le citoyen parce que le citoyen, si on ne le respecte pas, il va devenir... On va en faire de mauvais citoyens. L'abus de droit, l'abus de pouvoir va créer des gens qui vont être contre l'État. C'est pour ça des fois que la seule façon que des gens ont de se comporter, quand l'État ne comprend plus, ça descend dans les rues. Ce n'est pas pour rien qu'il y a des révolutions, des fois.

C'est que les gens disent: On ne peut pas vivre dans un pays qui nous brime dans tous nos droits. Et plutôt que d'essayer de changer les choses, ils les combattent parce que heureusement, la démocratie, ça devrait nous permettre au moins un cheminement qui nous permette de faire varier des lois, de faire changer des lois par des pressions. Je comprenais aussi, au début de la commission parlementaire, un peu l'impatience du ministre qui dit: Bien oui, mais ne me dites pas que vous allez nous retarder dans nos travaux parce que si on demande d'écouter l'un et d'écouter l'autre, c'est évident que ça peut retarder les travaux sur le départ. Mais, il y a des faits et il y a des prises de position qui doivent être faites. La démocratie exige ça.

Parce que, quand le citoyen ne dira pas tout ce qu'il pense, n'aura pas le droit de dire réellement ses attentes vis-à-vis des projets de loi, le citoyen va se sentir brimé dans ses droits. Et à force de le brimer, on l'obligera à descendre dans la rue et à faire des contestations. Ce n'est pas ça qu'on veut. On veut des citoyens responsables et une des façons de les responsabiliser, c'est de leur demander leur avis. C'est de discuter avec eux: C'est de les faire participer par leurs connaissances, par leur jugement, par leur valeur à la bonification et à l'amélioration des lois. Je pense que, de ce côté-là, le Protecteur du citoyen a fait des suggestions intéressantes. Et comme ça a été déjà fait le 10 décembre - cette lettre-là a été envoyée le 10 décembre - bien, il a certainement eu le temps encore, même de ça, d'approfondir plus le projet de loi. Ce qui veut dire qu'il aurait pu venir nous dire... C'est ça qu'il faut bien constater, que je veux faire comprendre.

Il aurait pu venir nous dire: Ajoutez d'autres éléments de réflexion. Il aurait pu amener d'autres suggestions et il aurait pu nous dire dans des mots, parce qu'on comprend que des lettres qui nous sont adressées ne contiennent pas l'a, b, c, d de toute sa réflexion. Il nous dit en gros: Ça pourrait être telle chose et telle autre. Il n'a pas eu le temps de préparer une brique aussi grosse que le projet de loi. J'ai déjà vu des avis aussi volumineux que les projets qu'on avait devant nous. Mais dans le cas du Protecteur du citoyen, il soulève cinq points intéressants par rapport à ce projet-là, qui auraient pu nous amener une bonification.

Je ne sais pas si on pourrait en dire contre. Il ne semble pas que nos propos vont convaincre le ministre d'accorder préséance ou d'accepter que le Protecteur du citoyen vienne nous parler. Mais, je pense que, de plus en plus, le Protecteur du citoyen donne ses avis sur des projets de loi et on ne donne pas souvent raison à cet homme ou à cet individu, à cet organisme, de venir faire valoir son point de vue en commission parlementaire. Ça serait souhaitable qu'on prenne l'habitude, dans des projets de loi qui touchent aussi fortement, qui vont amener des changements d'attitude ou de comportement aussi forts, parce que ce sont des changements de comportement très forts qu'on est en frais d'amener et des changements majeurs dans la loi.

Je me souviens qu'on a fait un projet de loi il y a quelques années de 750 articles. Le Protecteur du citoyen, à ce moment-là, n'avait pas fait connaître son avis. Il ne l'avait pas demandé, il ne l'avait pas fait connaître. C'était un projet de loi qui était supposé régler à peu près tous les problèmes et après quelques années, on revient devant nous...

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

M. Dufour: ...avec un autre projet de loi assez volumineux, qui va amener des changements profonds qui touchent la vie de l'individu et l'intégrité des gens, et même malgré sa demande, on ne lui accorde pas cette préséance-là, qu'il aurait pu venir nous parler de ces problèmes-là. Mme la Présidente, j'espère qu'il est encore temps, que le ministre va accepter qu'on entende le Protecteur du citoyen et des droits de la personne pour venir nous parler du projet de loi pour qu'on puisse le bonifier et qu'on le mette au niveau des gens.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je vous remercie, M. le député de Jonquière. Alors, M. le ministre, vous voulez suspendre pour deux minutes?

M. Elkas: Deux minutes.

Une voix: Je reviens.

(Suspension de la séance à 12 h 25)

(Reprise à 12 h 29)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît! La commission reprend ses travaux. M. le ministre, est-ce que vous avez des commentaires sur...

M. Elkas: Non. Je prends au sérieux ce qui a été dit par le député de Jonquière. Vous allez conclure aussi que le Protecteur ne demande pas

à comparaître. Ce qu'il veut, c'est qu'on regarde les points qui ont été soulevés et ils seront discutés en cours de route. C'est ça qui est l'intention de notre groupe, d'ailleurs contraire aux préoccupations du député de Jonquière. Mais je ne vois aucune raison pour laquelle on devrait accepter cette motion, vu que le Protecteur lui-même ne demande pas à comparaître.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. Alors, étant donné l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die. Étant donné que nous n'avons pas d'ordre de la Chambre, nous aurons l'ordre à l'avis des travaux cet après-midi. La commission ajourne ses travaux.

(Suspension de la séance à 12 h 30).

(Reprise à 15 h 22)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements débute ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives.

Au moment de l'ajournement, le député de Jonquière avait terminé son intervention et c'était le ministre qui avait la parole.

M. Elkas: J'ai répondu.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez répondu. C'était fini. Alors M. le député de Lévis, vous avez 10 minutes sur la motion du député de Jonquière.

M. Jean Garon

M. Garon: Je vais essayer de réussir ce que le député de Jonquière n'a pas réussi, de convaincre le ministre. Mais vous savez que moi, j'ai pris comme devise, il y a très longtemps, que le succès est le fruit du dernier essai; et que le possible est déjà fait, mais l'impossible se fera.

Alors, je ne désespère jamais. Et, comme je suis à moitié Irlandais, j'ai comme couleur préférée le vert, couleur de l'espérance. L'espoir. Les différentes formes de vert, différentes couleurs de vert, mais toujours dans le sens d'un espoir plus grand. Alors, je me dis toujours que je vais convaincre le ministre. Et comme je viens du comté de Lévis et suis à moitié Irlandais... D'ailleurs, c'est mon côté dominant.

Vous remarquerez que je suis plus déterminé qu'un descendant de Normand et ça, c'est le sang irlandais qui fait qu'un Irlandais, c'est beaucoup plus déterminé qu'un Normand qui dit: Peut-être bien que oui, peut-être bien que non. C'est pour ça que comme ancien, comme personne qui connaît les Irlandais, vous devriez vous dire: Le député de Lévis, quand il a quelque

chose dans la tête, il ne l'a pas dans les pieds puis il va essayer de me convaincre au maximum de ses capacités. Je dois manquer de talent parce que je ne réussis pas souvent à convaincre les ministres.

Mais, ceci étant dit, le Protecteur du citoyen, c'est un des personnages, à mon avis, qui serait le plus intéressant à faire venir à cette commission. Pourquoi? Parce qu'il y a quatre organismes qui dépendent de l'Assemblée nationale, qui surveillent l'application des lois et qui peuvent donner des bons avis concernant une loi, indépendamment des partis politiques, sans parti pris. Et un de ces organismes, c'est le bureau du Protecteur du citoyen. Il y a aussi la Commission des droits de la personne. Pourquoi? Parce que dans nos lois au fond, le but d'une loi sera toujours de protéger normalement le citoyen ou la personne. Et on devrait être assez ouverts.

Aujourd'hui, je vais essayer de vous convaincre. J'ai essayé de vous convaincre ce matin; je vais essayer de vous convaincre cet après-midi. Et si vous aviez dit oui au point de départ, au fond, ça vous aurait pris moins de temps que le temps que je vais prendre pour essayer de vous convaincre, possiblement sans succès. Si vous aviez dit oui au point de départ, on se serait entendus pour dire: Une heure, le Protecteur du citoyen, une heure, la Commission des droits de la personne, une heure, le Vérificateur général, une heure, peut-être un coroner, le coroner Bouliane et la Commission d'accès à l'information; et à 18 heures on aurait eu fini. On aurait commencé l'étude du projet de loi et on aurait eu des avis favorables sur plusieurs articles et des réticences sur certains autres articles, avec des propositions de modifications - il y avait aussi la Fraternité des constables pour le contrôle routier, à la Sûreté du Québec - et après ça, on procède à l'étude du projet de loi et ça va beaucoup plus rapidement. On a eu des opinions publiques. Donner une opinion en privé, c'est une affaire. Mais quand il faut la donner en public, souvent, on est obligé de la circonscrire beaucoup plus parce que les gens vont pouvoir l'évaluer, cette opinion-là.

C'est pour ça que moi, je pense que le ministre n'aurait rien à perdre à accepter que des organismes... Pas des organismes partisans, des organismes qui sont, par essence, par définition, des organismes non partisans. Le Protecteur du citoyen, c'est un personnage qui est là pour protéger les citoyens dans l'application de la loi et avoir un peu un caractère préventif, c'est-à-dire: Si vous adoptez telle disposition, ça pourra avoir un effet négatif dans son application. Et s'il n'y en a pas, il va nous dire: Il n'y en a pas. Il pourrait dire: En autant que je suis touché, dans ce projet de loi, l'ensemble des articles sont corrects mais il y a quelques dispositions qui devraient être rédigées différemment.

Il nous a écrit une lettre pour nous dire qu'il y avait certains cas où il n'était pas certain que les dispositions devraient être adoptées telles quelles. Au contraire, il faisait même des suggestions concernant des modifications qui devraient être apportées à ce projet de loi. Alors, le ministre, à mon avis, devrait être ouvert. Je comprends que le bureau du leader doit lui dire: Ne dis pas oui, ne fais pas ci et ne fais pas ça. Mais un ministre, ce n'est pas un servent de messe. Il n'est pas là pour se faire dire: Passe-moi la burette et mets-en un peu plus, mets-en un peu moins. Il est là, au fond, pour protéger les organismes, il est là pour étudier les affaires, pour étudier le projet de loi dans la perspective de protéger les citoyens. Ça m'inquiète, moi, que le ministre soit aussi rébarbatif à entendre les organismes de protection des citoyens. Ça m'inquiète parce que je me dis que quelqu'un qui n'a rien à cacher, il n'a pas peur, il n'a pas peur d'entendre des organismes qui vont venir dire ce qu'ils pensent du projet de loi. Normalement, le ministre n'est pas là pour protéger des intérêts particuliers, il est là pour protéger l'ensemble de la population. Il n'a rien à perdre à dire: On est prêts à entendre les citoyens. Il me semble que ce serait beaucoup mieux. Après ça, il y a beaucoup d'articles qui pourraient être adoptés beaucoup plus rapidement.

Au lieu de se poser des questions, de poser un paquet d'interrogations au ministre concernant l'interprétation de cet article-là, il y aurait des avis pour plusieurs articles, des avis favorables et, dans certains cas, des suggestions, des propositions de modifications pour rencontrer mieux, sans doute, les objectifs visés par le projet de loi. C'est pourquoi, Mme la Présidente, je ne comprends pas trop l'attitude du ministre. C'est pour ça que je dis souvent qu'il devrait peut-être prendre un peu plus modèle sur l'ancien ministre des Transports, le député de Charlesbourg, qui, au fond, avait l'habitude de donner beaucoup de renseignements.

Une voix: Sauf sur les "ligno".

M. Garon: Oui, sur les lignosulfonates, il était plus réticent. On a vu qu'après ça, il était réticent. Mais on a vu après ça que Mme Bacon, lorsqu'elle est devenue ministre de l'Environnement, la première chose qu'elle a faite, ça a été de les interdire...

Une voix: Le moratoire.

M. Garon:... le moratoire pour étudier la question des lignosulfonates. Voyez-vous, c'est sur sujet sur lequel le ministre des Transports était très réticent. Donc, il avait un petit peu quelque chose à cacher, s'il était réticent. Tandis que, quand le ministre n'est pas réticent, il dit: Dans le fond, moi, je n'ai rien à cacher et les

gens peuvent faire valoir les points de vue qu'ils voudront. Je les analyserai en toute connaissance de cause, dans un esprit ouvert. C'est pour ça que je ne comprends pas trop le ministre. Quand on parle avec lui en-dehors des commissions parlementaires, il est plutôt gentil, il est plutôt aimable et plutôt du type qu'on appelle jovialiste. Mais, quand on arrive en commission parlementaire, ça n'a plus de bon sens. C'est comme si c'était de la schizophrénie politique. Là, il devient intraitable et on a l'impression que le bureau des leaders l'a mis sur le pilote automatique, qu'il a pesé sur un piton et lui a dit: Là, tu es comme un enfant de deux ans; tu dis non tout le temps. C'est la façon d'exister.

Un enfant de deux ans, vous savez... Vous avez remarqué ça, un enfant, à deux ans, ça dit non. Pourquoi? C'est sa façon de montrer que ça existe, un enfant. Il dit: Non! En disant non, il dit: Tu vois, je suis différent de toi. Tu voudrais oui, puis moi, je dis non. Alors, il affirme son existence, l'enfant. Le ministre, qui doit avoir autour d'une cinquantaine d'années, a sûrement dépassé ce stade-là. Il ne devrait pas écouter le bureau du leader ou son leader du gouvernement qui, lui, est peut-être encore à cet âge-là. Mais, lui, pourrait dire: Bon, bien, moi, je n'ai aucune objection. Vous voulez avoir ces renseignements-là. Ça me fera plaisir et, s'il arrive quelque chose, en entendant le Protecteur du citoyen qui ne semble pas correct, ça ne fera rien de le corriger. Moi, je pense que ça devrait être ça, l'attitude.

C'est comme pour la Commission des droits de la personne. La Commission des droits de la personne n'est pas là pour faire mal au monde. Elle est là pour voir si les droits des gens sont protégés. Vous venez d'annoncer un communiqué pour nommer, au Tribunal des droits de la personne, Me Michèle Rivest, que je connais très bien; c'est une excellente personne qui était d'ailleurs ma voisine de bureau quand j'étais professeur de droit. On avait des bureaux l'un à côté de l'autre. Je ne l'ai pas dit avant parce que vous auriez peut-être dit: Aïe! Elle était dans le bureau à côté de Garon. Peut-être qu'il faudrait faire attention. Mais c'est une excellente nomination. Me Rivest est une excellente juriste pour présider le Tribunal des droits de la personne. Après ça, d'autres personnes sont nommées là-dessus et sont là pour faire en sorte que les droits des citoyens soient protégés. On vient d'avoir un communiqué. Je lisais ça pendant la période de questions. Je lisais qu'il y avait le Tribunal des droits de la personne. Là, aujourd'hui, si on demande que la Commission des droits de la personne puisse dire d'avance: Est-ce que le projet de loi rencontre, en termes de droits de la personne, tous les droits des personnes ou s'il y a des dangers, dans le libellé du projet de loi ou dans les objectifs qui sont visés, normalement, le ministre devrait dire oui. Le Protecteur du citoyen la même chose.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. le député de Lévis.
(15 h 30)

M. Garon: Alors, Mme la Présidente... D'ailleurs, vous-même, si vous pouviez prendre la parole, vous seriez la première à insister. Pourquoi? Parce que, à la Régie de l'assurance automobile, les deux principaux groupes qui ont critiqué le projet de loi dans le passé, ce sont les femmes, les représentantes des femmes et les représentantes des personnes âgées, parce que c'étaient deux des secteurs dans lesquels les gens se sentaient justement "squeezeés"; comment dirais-je?

M. Elkas: "Squeezeés".

M. Garon: Purjutés.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ou serrés, coincés par le gouvernement qui voulait économiser sur leur dos. Alors, je suis persuadé que vous-même, comme représentante de la gent féminine... Moi, je suis un peu aussi le représentant des femmes - pas parce que j'en suis une; je n'en suis pas une - mais, comme père de trois filles, je me dis...

Une voix:...

M. Garon: Je remercie le député de Montmagny qui s'en est rendu compte. Mais on dit, comprenez-vous, qu'une intelligence masculine bien développée est à 50 % féminine. Alors, quelqu'un qui, en politique, veut réussir un peu, il faut qu'il ait l'intuition d'une femme. Parce que, s'il a un esprit...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est bien gentil, ce que vous dites, M. le député de Lévis, mais là, votre temps est écoulé.

M. Garon: Alors, je vous remercie et j'espère avoir convaincu le ministre d'utiliser l'aspect féminin de ses intuitions pour accéder à notre demande.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui veulent intervenir sur cette motion? M. le ministre, non?

M. Elkas: Je voudrais tout simplement vous aviser, Mme la Présidente et M. le député de Lévis, qu'on parle des gens que l'Opposition aimerait appeler pour présenter des mémoires sur leurs préoccupations mais ces choses-là ont été étudiées par nos spécialistes, de très près. Ces demandes et préoccupations qui ont été soulevées par les gens que le député de Lévis a mentionnés ont été regardées de très près par nos spécialis-

tes. Il y a eu des discussions entre eux. Il me semble que, si on peut arriver à l'étude article par article, on va vous démontrer clairement ce qu'on a pu faire pour répondre aux préoccupations des gens qui sont intervenus - pas les gens qui veulent comparaître ici, là - simplement ceux qui nous ont avisés qu'il y a peut-être des problèmes avec le projet de loi et demandé si on pouvait prendre tout ça en considération. C'est justement ce qu'on a fait. Alors, on va le démontrer clairement une fois qu'on aura fait l'étude article par article. Et je suis prêt à revoir, peut-être la première journée, les demandes qui ont été faites par le député de Lévis, à savoir si on pouvait demander à des gens de venir faire part de leurs préoccupations. Mme la Présidente, je ne vois aucune raison pour répondre à cette motion à ce moment-ci.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Est-ce que la motion présentée par le député de Jonquière est adoptée?

M. Garon: Vote enregistré.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le secrétaire, si vous voulez appeler le vote sur la motion du député de Jonquière.

Le Secrétaire: M. Elkas (Robert-Baldwin)?

M. Elkas: Contre.

Le Secrétaire: Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

Mme Bélanger: Abstention.

Le Secrétaire: M. Bergeron (Deux-Montagnes)?

M. Bergeron: Contre.

Le Secrétaire: M. Camden (Lotbinière)?

M. Camden: Contre.

Le Secrétaire: M. Charbonneau (Saint-Jean)?

M. Charbonneau: Contre

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

M. Gauvin: Contre.

Le Secrétaire: M. Garon (Lévis)?

M. Garon: Pour.

Le Secrétaire: M. Morin (Dubuc)?

M. Morin: Pour.

Le Secrétaire: M. Dufour (Jonquière)?

M. Dufour: Pour.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est assez serré, hein, étant donné que vous êtes arrivé pendant le vote. On aurait pu refuser votre droit de vote. Étant donné que la majorité...

Le Secrétaire: Cinq contre, trois pour, Mme la Présidente.

Motion proposant d'entendre le coroner Marc-André Bouliane

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la motion est rejetée. Il y a une nouvelle motion présentée par le député de Lévis. "Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure, la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende le coroner Marc-André Bouliane."

M. le député de Lévis, vous avez 30 minutes pour convaincre le ministre qu'on doit recevoir le coroner Marc-André Bouliane.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai senti, lors de la prise du vote, que le ministre commençait à faiblir. J'ai senti que certains députés aussi avaient moins de vigueur et commençaient à être atteints et que, possiblement, on pourrait les convaincre. Je pense qu'il ne faut jamais se décourager. Tantôt, vous vous rappelez que le député de Jonquière nous disait qu'on passait le temps à lui demander son passeport en Italie; c'est parce qu'il a un peu l'air d'un Italien. Vous savez que les Italiens, ce sont des gens déterminés également - civilisation millénaire - et que les Irlandais ont ça en commun, aussi, d'avoir une détermination farouche du fait qu'ils ont eu leur indépendance après des centaines d'années de luttes. Même si le premier président de l'Irlande était aveugle, c'était un homme qui voyait clair. On se rend compte qu'il a quand même dirigé son peuple sur la voie de la souveraineté politique sans se décourager.

Je vous dis ça parce que le ministre nous disait ce matin à quel point il trouvait que les routes étaient belles à Terre-Neuve. Mais je trouve ça triste, moi, quand je vois qu'on paie des taxes à Ottawa pour bâtir des routes à Terre-Neuve, quand on n'est même pas capables de se payer des belles routes nous autres mêmes; et lui-même disait que les routes de Terre-Neuve faisaient son envie quand il voyait jusqu'à quel point il y avait des belles routes à Terre-Neuve

et qu'il y avait des routes terribles au Québec. On est un peuple riche, nous autres; on ne se paie pas les routes qu'on contribue à offrir aux autres. On ne peut pas dire que c'est parce qu'il n'y a pas de trafic ici. Il y a du trafic, il manque de routes.

Le coroner Bouliane, au fond, qu'est-ce qu'il a dit? Il a parlé de la sécurité routière. C'est un de ceux qui se tiennent debout, qui donnent leur opinion sur les sujets. Il a produit deux rapports sur la sécurité routière au cours des derniers mois, dans lesquels il est très sévère envers le gouvernement et, en particulier, envers le ministère des Transports. Moi, je vais vous dire: Plus je suis critique en matière de transports, plus je me rends compte que ce ministère-là a besoin d'être brassé un peu. Quand vous regardez l'affichage sur les routes, c'est pitoyable. Je vais vous dire une chose, c'est pitoyable. On n'a pas besoin d'innover; on n'aurait qu'à imiter les Américains et dire: On va appliquer les règles des Américains telles quelles, en français plutôt qu'en anglais, mais telles quelles. On pourrait au moins savoir où sont les places et on le saurait avant de dépasser l'endroit. Quand vous arrivez de la Beauce, pour montrer comme on s'obstine sur des niaiseries au ministère des Transports, on vous indique que vous pouvez prendre la route de Montréal, la route de Québec et la route de Rivière-du-Loup. Sauf que la plus grosse ville entre le pont de Québec et Gaspé, c'est Lévis; mais on ne veut pas l'annoncer. Le ministère ne veut pas, c'est contre ses principes. Il y a des gnochns qui ont peut-être besoin d'être ajustés dans ce ministère-là. Je pèse mes mots quand je dis ça. Il y a des gnochns qui ont besoin d'être ajustés.

Vous arrivez de la Beauce, comprenez-vous, et on a le droit de vous dire où est Québec et où est Rivière-du-Loup, qui est à peu près à 130 milles; mais Lévis, qui est à peu près à 10 milles, ça, il n'a pas le droit de l'annoncer. Quand vous arrivez de Montréal, c'est la même chose. On peut vous dire où est Saint-Georges de Beauce, où est Rivière-du-Loup et où est Québec, mais vous n'avez pas le droit de savoir où est Lévis, au pont de Québec. Il y a des limites à l'insignifiance. Là, je pense qu'au ministère des Transports, dans le domaine de la signalisation, l'insignifiance a atteint son comble. À certains endroits, vous avez dépassé l'intersection et là, on vous annonce quel bord vous auriez dû prendre. Ça aurait été une bonne idée de l'annoncer avant. Là, j'ai l'intention de devenir très sévère pour ce ministère-là qui, dans certains domaines, a l'incurie comme marque de commerce. Je pèse mes mots quand je dis ça. Je vais donner de plus en plus des faits; j'en ai donné un.

Le coroner Bouliane est un de ceux qui mettent le doigt sur les vrais problèmes. Je trouve ça beau quand on parle des routes, mais il y a des routes où il y a 30 000, 40 000

voitures qui passent. On est dans le niaisage, dans le taponnage, dans des représentations pendant des années pour écrire des lettres pour des évidences. Les gens ne font pas leur job à ce ministère-là et il est temps qu'on leur brasse un peu la carcasse. Pourquoi? Parce que, au bout du compte, il y a des vies humaines. Quand vous arrivez à l'autoroute de la Beauce, quand vous prenez la route... La vanne qui est entrée dans le restaurant à la sortie, je pense, 112, je vais vous dire que le gars qui a planifié ce secteur-là, je lui ferais repasser ses examens. C'est insignifiant! C'est insignifiant parce que c'est une côte qui, comprenez-vous, descend à pic; c'est la sortie de l'autoroute puis elle rejoint la route en bas. Quand H fait de la glace ou qu'il y a une bruine puis des affaires de même, bien on passe tout droit. Puis c'est évident, ça. Alors je ne sais pas que con a pensé à faire une sortie comme ça, là, mais c'est lui qui est responsable. Il est temps qu'on...

Une voix:...

M. Garon:... peu importe, peu importe. Je n'essaierai pas de faire de la partisanerie et dire c'est en quelle année, et puis tout ça. Mais il y a des gens qui ont le temps... Il est temps, à votre ministère, qu'on brasse ça parce que je pense qu'il y a des gens qui ne font pas leur travail.
(15 h 45)

Alors, le coroner Bouliane, moi, je trouve qu'il a des choses à dire. Dans son rapport sur les décès routiers survenus dans la région de Granby, le coroner Bouliane affirme, sur la direction de la sécurité routière du ministère des Transports, écoutez bien: "L'apparition de cette direction voudrait traduire l'importance que la sécurité routière occupe au sein de ce ministère. Pourtant, en février 1990, soit près de 10 mois après la création de cette direction, cette dernière n'apparaît pas encore sur l'organigramme des principales étapes de préparation des projets routiers majeurs". Ha, ha, ha! C'est quelque chose. "Du témoignage même de son directeur, M. Claude Beupré, son service n'a aucune autorité sur les autres services du ministère. De plus, l'effectif actuel est insuffisant. Rapport d'enquête du coroner concernant 26 décès survenus à Granby, Cowansville, Lac-Brome, Saint-Jean-Baptiste et Saint-Sébastien, 11 juin 1990, à la page 231.

Qu'on s'interroge sur les routes à faire et les routes à corriger en fonction du taux d'accidents, H me semble que c'est l'enfance de l'art. On devrait même rendre publics les taux d'accidents à certains endroits, pour qu'on fasse les corrections appropriées. Moi, j'ai écrit à quelques reprises concernant Saint-Henri, à Lévis. C'est évident que c'est un endroit dangereux, Saint-Henri. J'ai l'impression, comprenez-vous, de parler de neige en enfer, quand je parie de

choses qui devraient aller de soi, hein! Quand vous arrivez par le pont, je regarde dans le jour... Je ne cherche pas bien loin, c'est le viaduc, sur la route Kennedy. Allez le voir, simplement, vous n'avez pas besoin d'être un expert. Sauf qu'on a réussi, sur une route où il passe à peu près 30 000 véhicules, à faire qu'au lieu d'avoir deux voies, on en a une d'un côté. Pourquoi? Parce qu'on a fait monter la bretelle directement sur le pont. Mais il passe 30 000 véhicules! Ce qu'on a, c'est une route de campagne; il y a des limites! Et celui qui l'a faite, il devrait repasser son examen. Il y a des corporations professionnelles - c'est là pour des projets publics - qui devraient faire leur job. Si l'ingénieur laisse planifier des affaires de même, je vais vous dire qu'il y a des gens qui ne font pas leur job. Il y a des limites - sacrifice! - à planifier des affaires qui n'ont pas de bon sens. Ou bien, il y a eu des directives pour économiser de l'argent sur le dos des citoyens. Et je ne vais pas bien loin quand je vais là; c'est des affaires qui n'ont pas de bon sens.

Sur l'entretien des chemins d'hiver, le rapport Bouliane indique: "Il est clair que, pour effectuer le développement et le déglacage plus rapidement et de façon plus efficace que présentement, il faille augmenter le personnel, la machinerie et les matériaux." Rapport d'enquête du coroner concernant 26 décès survenus encore à Granby, Cowansville, Lac-Brome, Saint-Sébastien, 11 juin 1990, page 235.

Moi, je me rappelle toujours de la personne qui est venue dans mon comté, à un moment donné; un père de famille, sa petite fille avait été frappée sur un scooter, un genre de petite mobylette. Pourquoi? C'est un camion, apparemment; on n'a pas fait une enquête, mais il me disait que c'est parce que le camion n'avait pas de freins. Et quand il est venu pour freiner rapidement, il n'a pas freiné et H est passé sur le corps de son enfant. Alors, c'est là-dessus que la Régie de l'assurance automobile devrait faire des enquêtes; c'est là-dessus qu'elle devrait vérifier. Qu'ils en mettent, des barrages, à la planche! Là je vais vous dire: Jamais vous ne verrez protester contre le fait de mettre des barrages pour voir si les véhicules ont les freins qu'il faut, les camions, surtout. S'ils ne sont pas capables de freiner dans la distance où ils devraient, au garage! Comprenez-vous? Parce que c'est des dangers publics quand les gens ne sont pas capables de freiner sur les routes. Si on veut protéger le public, il va falloir faire en sorte qu'on le protège, le public. Protéger le public, ça veut dire que les voitures ou les camions ont des freins, que les gens sont équipés pour circuler.

Et ça, c'est dans le mandat de la Régie. Comment ça se fait qu'on dit qu'autant de camions ne rencontrent pas les normes de la sécurité? C'est quoi, la Régie? Est-ce qu'elle fait sa job? J'ai remarqué que les gens de la Régie ne sont pas là aujourd'hui, ils ne sont pas là

actuellement. Pourtant, un des mandats de la Régie - je lisais ça ce matin; c'est là-dessus qu'elle devrait mettre son argent - ce n'est pas de faire la job de la police. C'est la fonction 5: Promouvoir la sécurité routière; c'est l'article 2, paragraphe 5; en ce qui a trait au comportement des usagers de la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés. Ils pourraient voir à ce que les véhicules utilisés rencontrent les normes qu'il faut quand ils se promènent sur les routes; pas de vieilles minoues qui se promènent sur les routes; pas d'automobiles défectueuses, mais qui ont les normes de sécurité. Prends un camion, c'est pire que l'automobile. Une automobile, c'est léger, mais un camion avec une charge, et qui s'en va à 50 milles à l'heure, ça prend des freins qui marchent si le camion est chargé parce que, avec tout le poids, il y a une force; il n'y a pas de force d'inertie mais une force d'accélération qui rend les freins encore plus nécessaires. Autrement, le camion ne serait pas capable d'arrêter.

De même, je pense que la conduite en état d'ébriété, il ne doit pas y avoir de tolérance là-dessus, il faut protéger la vie des citoyens. Moi, ça s'adonne qu'il y a des gens qui sont venus me voir au cours des dernières années, comme député, il y en a, par exemple, qui ont perdu leur enfant - que je connais - parce qu'il a été frappé par un conducteur en état d'ébriété. J'ai de la sympathie car je me dis que ça pourrait m'arriver. Ça pourrait être un de mes enfants. Il a vingt ans puis, à un moment donné, il se fait frapper par quelqu'un qui est en état d'ébriété. À ce moment-là, moi, je pense que la sympathie doit aller à la personne décédée, d'abord, et à la famille de la personne décédée. Je comprends qu'il peut y avoir des causes pour que les gens prennent un verre. Il peut y avoir des causes; ça, je comprends ça aussi. Excepté qu'il faut avoir la sympathie dans le cas de l'automobile. L'automobile c'est pas une taverne et il faudrait le plus possible faire en sorte que les gens qui ont pris un coup ne conduisent pas leur automobile.

Et là-dessus, moi, je pense vous remarquerez que je ne blâme pas le ministre et je suis un de ceux qui pensent que, dans ces questions de sécurité, on est peut-être mieux d'être un peu plus sévères que moins sévères s'il y a un excès à faire, c'est pas dans l'excès de mollesse, c'est peut-être d'être un peu plus rigoureux. C'est dans ce sens-là que je pense, personnellement. Et, par ailleurs, il faut être rigoureux vis-à-vis des organismes aussi, les organismes qui doivent appliquer la loi.

Et quand je vous parlais des roulières, je suis passé proche de prendre le clos deux ou trois fois quand je suis entré dans ces batêches de roulières-là. J'en fais beaucoup de route. Mon automobile a 100 000 kilomètres. Elle a deux ans et demi. J'en fais de la route, un peu. Je ne suis pas un voyageur de commerce pourtant, mais

je dois avoir 110 000 kilomètres. Mon automobile, je l'ai depuis la fin d'avril 1988. C'est pas pire pour un député qui reste à Lévis, hein? Et je m'en vais en face. Je me promène. Je circule en automobile. Parce que je me dis que, si je me promène seulement en avion, je suis loin des vrais problèmes du monde. Mais c'est pour ça aussi que je vois l'état de la situation.

Les roulières, on ne voyait pas ça, des roulières. Je vais vous dire bien franchement, on ne voyait pas ça, des roulières. On en voit de plus en plus. Pourquoi? C'est dangereux, des roulières. Quand on rentre là-dedans, on fait un moyen saut. Et il y en a qui sont profondes pas mal. Quand on sort de la roulière, c'est aussi dangereux. On passe proche de prendre le clos. Quand il y a un camion, il faut bouger vite. On est poignés dans la roulière. Je vais vous dire que c'est dangereux. Il ne doit pas y avoir de tolérance pour les roulières et je n'en fais pas. une question de politique ou d'affaire de même. Il ne doit pas y avoir de tolérance. C'est pas une question de parti politique, c'est pour la protection des citoyens.

Le coroner Bouliane a également, le 5 novembre 1990 déposé son rapport concernant les décès de sept personnes, consécutifs à cinq accidents routiers impliquant des camions, des poids lourds; et le rapport dit ceci: "Il faut bien se rendre compte que les accidents impliquant les camions lourds représentent 25 % du total des accidents mortels au Québec en 1989, 400 sur 1032. Ça fait plus que 25 % ça... En tout cas, ce sont les chiffres du rapport. C'est énorme. Il faut bien se rendre compte que les accidents impliquant les camions lourds représentent 25 % du total des accidents mortels du Québec en 1989, 400 sur 1032. Il faut bien se rendre compte également - et ça, ce sont les paroles du rapport de l'enquête du coroner, c'est encore - qu'il existe une mentalité de conduite reliée à la conduite des poids lourds. La loi du plus gros.

Il n'en demeure pas moins qu'une... En parlant des mesures sur la sécurité routière que l'on doit appliquer de façon encore plus urgente en ce qui concerne la circulation des camions, c'est la surveillance policière, dit le rapport du coroner du 5 novembre 1990. Et on se rend compte que, là-dedans, le gouvernement se traîne les pieds en matière de sécurité routière depuis 1986. Par l'absence de contrôle routier sur la détérioration du réseau routier, le gouvernement a fait preuve d'inertie depuis 1986 dans le domaine de la sécurité routière. On se rend compte que le gouvernement ne fait pas tout le travail qu'il devrait faire dans ce secteur-là. Là-dessus, moi, je ne veux pas essayer - vous avez remarqué - de faire de politique, mais je dis que, de plus en plus, il faut remettre aux automobilistes une partie plus grande de l'argent qu'ils versent au gouvernement sous forme de taxes et de droits de toutes sortes, de pénalités de toutes sortes. Il y a des sommes d'argent

considérables qui sont payées. Quand je vous disais que c'est plus de 3 000 000 000 \$ qui est **payé** puis qu'on remet 1 000 000 000 \$ sur les routes, en termes de sécurité routière, d'entretien ou de construction, bien ce n'est rien que 1 \$ sur 3 \$.

Tantôt, quelqu'un me parlait puis, il me disait: Oui, mais, la protection de l'environnement? Je suis pour la protection de l'environnement, moi aussi. Que l'automobiliste puis les automobiles doivent respecter davantage l'environnement. Puis, d'une certaine façon, le fait que le prix de la gazoline ait augmenté va forcer les gouvernements de l'Amérique du Nord, comme du monde, à avoir une plus grande efficacité des automobiles. Mais, là, l'automobiliste, ce n'est pas sa faute, ça; ce sont les **manufacturiers**. Qui peut agir par rapport aux manufacturiers? Ce sont les gouvernements. Pour rendre les automobiles plus efficaces, pour rendre les camions plus efficaces, pour faire en sorte qu'il y ait une meilleure protection de l'environnement par l'automobile.

Par ailleurs, si on veut faire des alternatives à l'automobile, il va falloir avoir des alternatives qui ont du bon sens. Vous savez, le système de trains qu'on a actuellement, c'est 90 milles à l'heure: 30 milles par en avant, 30 milles de côté puis 30 milles par en haut, hein? On **"shake"** de 30 milles de chaque bord, ça fait qu'il **fait** 90 milles à l'heure, là, tu sais? Mais si on veut avoir des trains qui concurrencent l'automobile et l'avion, il va falloir parler de trains à grande vitesse. Commençons par Québec vers Montréal. La partie la plus rentable, c'est Québec-Montréal. Pas Montréal-Toronto. C'est Québec-Montréal. Pourquoi on ne commenterait pas par le bout qui nous concerne? Ah, bien, j'ai rencontré le comité; c'est M. Bujold **lui-même** qui me disait que la partie la plus rentable, c'est la partie Québec-Montréal. Comme je faisais partie des gens qui voulaient avancer... Je me demande s'il n'y avait pas le député de Deux-Montagnes qui était là, la journée où on l'a rencontré. Il y avait un député libéral qui était là...

Une voix: Gautrin, Gautrin.

M. Garon: **Gautrin!** Non, pardon, c'est le député Gautrin qui était là. Et il me disait que la partie la plus rentable pour le TGV, c'est la partie Québec-Montréal. Pourquoi ne pas faire ce bout-là? Mais... TGV. Mais, là, si on veut que les gens soulagent les routes et prennent moins les routes, il va falloir leur offrir des méthodes alternatives qui fonctionnent? Quand on arrive, des fois... Ou bien, dans la région de Québec, je regarde ça: Les sens uniques sur les ponts, tout ça. Si on avait un bon tunnel de centre à centre, Québec-Lévis, qui marche, ça prendrait moins de cinq minutes pour traverser! Le monde le prendrait. Mais si on veut **parler** des systèmes de

transport en commun qui sont lents comme dans le temps des Ford à pédales, bien là... Qu'est-ce que vous voulez? Ne nous demandons pas pour quoi le monde ne prend pas le transport en commun. Le transport en commun, il faut que ça marche! On est dans l'ère moderne des communications, il faut que ça marche! Puis, là, l'Amérique du Nord traîne de la patte dans le domaine des communications par trains, traîne de la patte dans le domaine des communications sur des longues distances par des transports en commun. Et là, il y a des conséquences à ça.

Quand on regarde, par exemple, pour nos routes, actuellement, nos normes au Québec, à mon avis, traînent de la patte. Et un de ceux qui pourraient - parce qu'on parle de la sécurité routière - et qui a le plus parlé de la sécurité routière au cours des dernières années, c'est le coroner Bouliane, hein? Il y en a qui disent qu'il est raide. Bien, c'est mieux d'avoir quelqu'un qui est raide que quelqu'un qui est "slack" ou un peu trop élastique, ou dont l'élastique est trop mou. Parce que, dans le domaine de la sécurité routière, moi, je pense qu'il faut actuellement aller beaucoup plus dans la **perspective** de la protection des citoyens et dans le respect des normes de la sécurité. C'est pour ça que je remarque que, dans le projet de loi, j'aimerais ça avoir l'avis des autres, l'avis du coroner, l'avis... Lui, c'est le spécialiste qui est allé examiner les endroits puis faire des enquêtes. Puis après ça, il a fait des comptes rendus pour donner les causes des enquêtes.

(16 heures)

Moi, je me rappelle, il y a quelques années, la commission scolaire **Chaudières-Appalaches** voulait économiser de l'argent sur le transport des élèves, voulait les faire marcher. Je me rappelle que les parents se sont soulevés. J'ai assisté à des réunions; pas à toutes, mais à quelques unes. Puis, celles où je ne pouvais pas aller, j'avais demandé à mon épouse d'y aller parce que je voulais savoir ce qui se passait; parce que je me dis: Les enfants sont un peu seuls, puis ils vont avoir besoin de gens qui les défendent. Quand ils se promènent le long des routes, ils peuvent se faire happer par une automobile. Ce qui m'avait frappé, c'est qu'il y avait certaines routes, certains points sur lesquels les parents ne voulaient rien savoir. Ils voulaient que ça soit le transport scolaire qui intervienne. Moi, j'écoutais parce que je ne fréquente pas toutes les routes. Même si on est député d'un comté, on ne connaît pas toutes les routes parfaitement. On connaît les routes, mais le degré de circulation à l'heure où passent les enfants... J'écoutais les parents et je me rappelle que, quelques mois plus tard, la commission scolaire a accédé dans certains cas puis, dans certains autres cas, elle n'a pas accédé à la demande des parents.

Ce qui m'avait frappé, c'est que les parents n'avaient pas des revendications pour toutes les

routes; si ma mémoire est bonne, c'est dans sept cas. Et le Département de santé communautaire de l'Hôtel Dieu de Lévis avait fait une étude sur les points dangereux de trafic, de circulation, puis ils m'avaient présenté leur document. J'avais lu le document, un document assez élaboré. Et ce qui m'avait frappé, savez-vous ce que c'est? C'est que les points dangereux, après l'analyse des accidents, étaient exactement les mêmes points pour lesquels les parents demandaient que les autobus scolaires circulent pour leurs enfants, parce qu'ils trouvaient que ces sections de routes-là étaient dangereuses. C'est l'intuition des parents qui voulaient protéger leurs enfants. Ils demandaient, sans étude, tel point.

Et le Département de santé communautaire, qui faisait une analyse des accidents des années passées, arrivait - et puis, ils ne faisaient pas ça dans le but de corroborer les témoignages des parents, mais ils faisaient une analyse des points dangereux dans un territoire donné de mon comté - et ils arrivaient aux mêmes points, exactement, auxquels était arrivée l'intuition des parents qui demandaient le transport scolaire pour leurs enfants.

C'est pour ça que je dis que le coroner **Bouliane**, au fond, c'est quelqu'un qui a analysé les causes. Moi, j'aimerais ça, par exemple, que la Régie de l'assurance automobile, si elle remplissait son mandat à 100 % - remarquez bien ce que je vais **vous** dire; je vais être un peu plus dur là - au lieu de se faire la complice de l'incurie du ministère des Transports dans la réfection des routes, je pèse mes mots quand je dis ça, si elle sortait les points d'accidents, les points chauds sur lesquels il y a trop d'accidents. Pourquoi y a-t-il des accidents à tel endroit? On peut dire: Oui, c'est quelqu'un qui avait pris un coup; c'est quelqu'un qui était distrait. Mais, des fois, il y a d'autres causes au-delà de ça. Il y a des accidents, des fois, qui sont **causes** par la route qui est en mauvais état.

Je n'en fais **pas** une question de parti, hein. Je n'essaie pas de dire, dans le temps du PQ ou dans le temps des Libéraux; je prends les routes telles qu'elles sont à l'heure actuelle, où on est aujourd'hui, et il me semble que la Régie devrait dire dans son rapport - j'ai déjà demandé ce rapport-là et je n'ai jamais pu l'avoir - les taux d'accidents. La Régie a tous les accidents d'automobiles qui impliquent un dommage corporel. Pourquoi la Régie ne ferait pas une publication annuelle et la compilation des années, des endroits où il y a des accidents pour que les gens puissent évaluer si ce sont ces endroits-là qui, prioritairement, devraient être corrigés **dans** une perspective de protection des citoyens.

Puis, encore là, je n'essaie pas de dire que vous êtes responsables de toutes les routes puis que le Parti québécois était responsable de toutes les routes. Souvent, il y a un héritage qui vient de loin, hein. Quand on regarde, **par** exemple, des routes qui ont été faites il y a 30

puis 40 ans, on ne peut pas les refaire toutes d'un coup sec. **Il** y a des routes qui ont été faites puis, des fois, on a exproprié des gens pour des raisons politiques, parce qu'on voulait donner de l'argent à quelqu'un, etc. Et puis, on est pris avec des routes croches parce qu'elles ont été faites comme ça dans ce temps-là. Mais ce que je veux dire, par exemple, c'est qu'il y a des endroits qui sont plus dangereux que d'autres puis qu'on devrait en tenir compte dans une perspective de sécurité routière.

C'est pour ça que, dans l'analyse du projet de loi, il y aurait intérêt à rencontrer le coroner Bouliane pour lui demander son opinion. S'il y en a qui ne sont pas d'accord avec lui, ils pourraient lui dire: On n'est pas d'accord pour telle raison, puis essayer de lui faire justifier d'avantage les affirmations **qu'il** a faites. Mais en attendant, je pense qu'il faut être éclairés. La commission parlementaire a le droit d'être éclairée sur un projet de loi qui est un projet de loi majeur.

Puis, il faut aussi que les gens qui s'occupent de l'entretien et de la construction des routes sachent que les députés vont être plus exigeants, que les organismes vont être plus exigeants, qu'on va donner des tribunes à ceux qui devraient en avoir. Je n'essaierai pas de dire que le ministre est responsable de toutes les routes; il vient d'arriver. **Il** est encore mieux placé; il vient d'arriver là depuis l'automne dernier. Sauf que son rôle, ce n'est pas d'essayer de défendre le passé. Moi, le passé, je vais vous dire une chose que j'ai apprise, c'est que c'est difficile à refaire. Le slogan "**Maîtrisez l'avenir**", c'est un slogan qui m'a toujours plu. Et une fois qu'une personne est en fonction, il ne faut pas que son slogan devienne "**Oublions l'avenir, défendons le passé**". **Il** faut, au contraire, à mon avis, essayer de maîtriser l'avenir. Pour maîtriser l'avenir, il faut essayer de corriger les erreurs du passé sans essayer nécessairement d'attribuer la paternité des erreurs à tel ou **untel**. Mais il y a des choses qui ont été mal faites et qu'il faut corriger. Moi, je pense, dans cet esprit-là, qu'un de ceux qui peuvent nous aider, c'est le coroner Bouliane. C'est pourquoi j'ai demandé qu'on l'entende. **Il** me semble que **si** le ministre acceptait... Tout le temps qu'on essaie de prendre pour le convaincre, **s'il** avait accepté dès le départ... Ce matin, il a fait allusion au fait qu'on n'en avait pas entendu parler. Je regrette; dès le dépôt du projet de loi, le leader adjoint du gouvernement, le député de d'Abitibi-Ouest - à ma suggestion d'ailleurs - avait demandé: Est-ce qu'on va pouvoir entendre des gens pour réagir par rapport au projet de loi? **Il** me semble que c'est une protection pour le ministre; il a rien de mauvais pour le ministre à faire en sorte... Regardez, M. Ryan, hier, le député d'Argenteuil, qui est ministre des...

Une voix: Les affaires municipales.

M. Garon:... des affaires municipales, a accepté d'entendre les gens de l'Outaouais. Ils ne disaient pas tous la même chose. Il y en a qui disaient telle chose, il y en a qui disaient d'autres choses; il y a des points sur lesquels ils disaient qu'ils étaient d'accord, d'autres sur lesquels ils étaient en désaccord. Et il prenait des notes, et il disait: Bon, on va voir quand on va utiliser l'étude des projets de loi. J'ai remarqué que le député de Jonquière... Il a fait mettre des articles en suspens, de lui-même. Ensuite, il en a mis un certain nombre d'autres en suspens à la suite des remarques que lui faisait le député de Jonquière, parce qu'il a dit: Oui, je regarde le projet de loi. Une fois, il a même eu une phrase dure pour ceux qui avaient fait la loi. Quels termes a-t-il employés, si le député de Jonquière s'en rappelle? Quand il a employé des termes pour dire que, à toutes fins pratiques, telles dispositions, ça ne l'impressionnait pas? C'est ça que ça voulait dire; ça ne l'impressionnait pas. Et de lui-même, il a proposé de mettre l'article en suspens pour qu'on continue à le regarder et, possiblement, avoir un amendement.

Le but de l'étude en commission parlementaire, c'est de faire l'étude des projets de loi pour qu'à la fin, le projet de loi soit le meilleur possible. On peut ne pas être d'accord sur certains éléments d'orientation. Ça, c'est une affaire au niveau du principe. Après ça, quand on étudie le projet de loi article par article, c'est pour essayer de bonifier le projet de loi dans l'analyse de chacun de ses articles. Notre rôle, c'est d'indiquer ce qu'on pense qui n'est pas bon dans le projet de loi. Mais la commission, dans son ensemble, a le droit d'être éclairée avant de commencer les travaux, puis de demander l'opinion des citoyens, de gens éminents dans ce secteur-là; et le but de l'argumentation aujourd'hui, c'est d'entendre des personnes qui sont susceptibles de nous aider dans l'analyse du projet de loi.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. le député de Lévis...

M. Garon: C'est pourquoi je propose, Mme la Présidente, que le coroner Marc-André Bouliane puisse venir nous éclairer pour nous donner son opinion sur le projet de loi, en tenant compte de toutes les analyses, les enquêtes qu'il a faites concernant les accidents qui se sont passés sur les routes du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis. M. le ministre, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Sam L. Elkas

M. Elkas: Oui, une couple de commentaires. Si je comprends bien, on devrait faire venir plusieurs gens ici avant qu'on puisse débiter le

projet de loi et passer à l'étude article par article. Mais je me demande où ça va arrêter, tout ce beau monde qui va venir? S'il va y en avoir... Je pense que la dernière fois qu'on a siégé en commission parlementaire, on avait quasiment demandé le club de hockey des Nordiques pour venir ici témoigner et présenter des mémoires. Moi, vous savez, je partage avec vous aussi, peu importe le passé, ce qu'on regarde, c'est l'avenir. J'ai ouvert le Code de sécurité routière deux fois depuis mon arrivée. Ça démontre complètement mon sérieux. Je veux absolument voir ce projet de loi passer, il est très important. Si on ne le passe pas, je me demande si l'ensemble de cette commission peut dire: On rentre dans la nouvelle année sans amendement au Code de sécurité routière, plus de pertes de vie encore. On est là et on regarde passer la parade. Alors, ce sont des gestes très concrets, donc, que je veux poser. M. Bouliane a fait ses recommandations. On a répondu aux recommandations au point même que, à la page 10 de son rapport, il dit qu'il est vrai que la Régie d'assurance automobile du Québec se voit maintenant confier les responsabilités des contrôleurs routiers existants - c'est des 72 dont on parle - mais que leur nombre est nettement insuffisant. C'est insuffisant, et ça nous en prend au-delà de 300 pour être vraiment efficace sur nos routes. C'est une chose qu'on recherche. Si on ne peut pas passer ce projet de loi, vous allez comprendre qu'on ne pourra pas faire l'embauche de contrôleurs routiers additionnels.

De plus, les policiers continueront à appliquer le Code de sécurité routière. Or, non seulement les unités mobiles de la Sûreté du Québec se déplaceront sur le territoire, permettant ainsi un meilleur contrôle, mais elles pourraient également être prêtées aux différents corps policiers municipaux, ce qui augmenterait d'autant l'efficacité du contrôle routier.

Puis, j'aimerais que le député de Lévis écoute bien ça, là. "C'est pourquoi il m'apparaît que la Régie de l'assurance automobile du Québec devrait s'occuper du contrôle du poids et de la dimension des véhicules hors normes, des entreprises de transport, bref de tout ce qui concerne l'autorisation de circuler sur les routes. La Sûreté du Québec, avec les unités mobiles, s'occuperait de la circulation des véhicules, et plus particulièrement de l'état des véhicules autorisés à circuler sur les routes." Alors, on démontre clairement...

M. Garon: Est-ce que le ministre pourrait nous dire de quel document il s'agit? S'il pouvait nous en faire une...

M. Elkas: C'est le rapport d'enquête du coroner concernant un accident à North Hatley, qui a eu lieu le 4 septembre 1988.

Une voix: À quelle heure?

M. Garon: C'est un autre, différent de celui... Est-ce qu'on peut en avoir une copie?

M. Elkas: Bien, ça nous fera plaisir de vous en faire une. Mais on démontre clairement qu'il y a une bonne volonté du gouvernement de mettre sur pied un contrôle routier. Il est très important qu'on ait l'appui de nos opposants. Mais ça a tout l'air que, de la façon dont on marche, on ne l'aura pas. Parce que, là, on va traîner ça jusqu'au mois de décembre, la semaine prochaine, puis on n'aura pas le temps de le passer. J'aimerais que les gens de cette commission comprennent que c'est le 15 novembre que j'ai déposé ce projet de loi. Il y avait énormément de temps pour en faire l'étude.

J'aimerais aussi soulever le point, Mme la Présidente, que la Régie de l'assurance automobile du Québec est très près du bureau du coroner parce qu'ils reçoivent tous les rapports d'accidents, en font l'analyse, et c'est de cette façon qu'on peut conduire nos campagnes de publicité.

Je remarque aussi que Me Claude Gélinas, qui est assis à ma droite, va accompagner M. Bouliane lors d'une sortie opération Nez rouge cette semaine.

Mme la Présidente, quand on parle du contrôle routier, il est important qu'on ait des lois qui protégeront notre routier, nos routes. Quand je pense qu'on est partis de 12 postes de pesée puis qu'on est rendus à 25! D'ici 1993, on va en avoir 30 en plus des 15 postes manuels qui servent en période de dégel. Je pense que ce sont des gestes que ce gouvernement a faits et qu'il cherche à améliorer tout ce qui traite de la sécurité routière.

Alors, Mme la Présidente, encore, je ne peux pas accepter la motion déposée par le député de Lévis. Comme je l'ai mentionné, je serais prêt... Si on pouvait au moins débiter l'étude article par article, on verra après une couple de jours où on est rendus, et puis si on voit qu'il y a un grand besoin d'avoir M. Bouliane ou un autre, et s'ils sont disponibles, ça me fera plaisir de les appeler. Mais je n'attendrai pas qu'on ait l'approbation de tout ce beau monde là parce que, rejoindre cinq ou six personnes et leur demander d'être ici aujourd'hui, des gens qui viennent de Montréal, vous savez, c'est quasiment impossible. Alors, il me semble que si on pouvait au moins débiter...

M. Garon: Commençons par ceux qui viennent de Québec.

M. Elkas: Commençons par l'étude article par article et puis, de là, on pourra voir s'il y a des points auxquels on ne peut pas répondre, au niveau des spécialistes. Parce que, qu'on cesse de me... Au risque de me répéter, ces gens-là ont rencontré tout ce beau monde-là. Puis ils avaient des choses à dire; là, on fera l'étude article par

article. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. Est-ce qu'il y a d'autres membres qui veulent prendre la parole. M. le député de...

M. Blais: Masson.

(16 h 15)

La Présidente (Mme Bélanger): Masson; étant donné que vous n'êtes pas membre, ça prend le consentement des membres pour que vous preniez la parole.

M. Blais: Ah? Je n'ai pas le droit de vote mais j'ai le droit de parole.

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Blais: Est-ce qu'il y aurait consentement?

La Présidente (Mme Bélanger): Aux engagements financiers et aux crédits, vous avez le droit de prendre la parole. M. le député de Montmagny-L'Islet?

M. Gauvin: Mme la Présidente, question d'information. Le député de Masson demande la parole pour combien de temps?

La Présidente (Mme Bélanger): Il a droit à 10 minutes parce que c'est la motion pour le député de Lévis qui a droit à 30 minutes et les autres intervenants ont droit à 10 minutes chacun. Il y a consentement?

M. Gauvin: Consentement pour 5 minutes.

La Présidente (Mme Bélanger): Il a droit à 10 minutes. Si on consent...

M. Gauvin: Il peut se limiter à 5 minutes ou il n'a pas de consentement. Coudon, on n'est pas pour rester ici toute la soirée à avoir...

M. Blais: C'est ça qui va arriver. De toute façon, à l'heure où on est là, vous allez rester toute la soirée pareil.

M. Gauvin: Mais là vous êtes... Non, vous vous engagez à vous assurer que ce projet de loi ne passe pas.

M. Blais: Non, non.

M. Gauvin: Non, non, mais c'est ça que vous êtes en train de me dire.

M. Blais: Non, non.

M. Garon: Pas du tout. Le monde va attendre des heures. On est plus vite; on vous dit que ça va aller plus vite.

M. Gauvin: Oui? Vous avez une garantie? Donnez-moi des garanties.

M. Garon: Oui, mais si les gens nous disent qu'ils sont d'accord pour un certain nombre d'articles, il n'y aura pas de critiques sur des articles.

Une voix: 259 articles.

M. Blais: On est prêts à voter tout de suite. Qu'ils viennent. On les fait venir et ça va passer.

M. Gauvin: Mme la Présidente, question d'information, toujours. Si on déroge aux règles pour entendre le député de Masson, est-ce qu'il serait possible de déroger à la règle habituelle et de l'entendre 5 minutes?

La Présidente (Mme Bélanger): Voici, M. le député de Masson, est-ce que vous consentez à parler 5 minutes?

M. Blais: Non, c'est tout simplement un point de règlement. J'ai droit à 10 minutes ou rien et je ne prendrai que 10 minutes ou rien du tout. Mais je tiens à vous dire que vu que je n'ai pas le droit de parler, vu que je ne suis pas membre, on ne m'a pas remplacé ce matin. Ce sont des règles parlementaires et je tiens à vous dire, Mme la Présidente, que j'ai toujours été un type qui a voulu respecter les règles et la pertinence; je venais absolument ici pour aider le responsable du dossier afin de recevoir tout simplement le...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Masson...

M. Blais:... coroner. C'est juste ça que je voulais faire comme intervention mais vu qu'il n'y a pas consentement-

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a consentement.

M. Blais:... je m'abstiendrai tout simplement.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a consentement. Si vous voulez faire votre 10 minutes.

M. Blais: Ah! Bien, je vous remercie beaucoup. Je ne sais pas quoi dire mais, en tout cas...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Yves Blais

M. Blais: Merci beaucoup. Mme la Présidente, il m'est excessivement agréable de venir ici pour essayer, avant que nous procédions à

l'étude de l'article 1 du projet de loi numéro 108, de venir appuyer une réclamation, une motion qui voudrait absolument que M. Marc-André Bouliane vienne ici pour nous expliquer les causes réelles des nombreux accidents qu'il y a à travers le Québec. M. le ministre disait: Si vous êtes d'accord, si vous sentez le besoin de faire venir ce monsieur, si je me rends compte que c'est nécessaire, eh bien, je le ferai venir; on le consultera et on pourra continuer la loi après. C'est évident que, si vous votez en faveur de cette motion-là, nous, on va le faire venir, on va discuter et, après, on procédera à l'étude de l'article 1. Mais il semble qu'il faut qu'on défende notre point de vue devant plusieurs personnes.

Vous savez, la sécurité routière... Le coroner Bouliane est un fin connaisseur des causes les plus fréquentes d'accidents et, quand on parcourt son rapport, c'est assez facile de voir les causes réelles. Ce n'est pas toujours le conducteur qui est en cause. La plupart du temps, c'est l'état des routes, et 25 % des accidents sont produits par des véhicules lourds. Et, dans cette loi 108, les véhicules lourds et leur charge, on les laisse encore à un degré beaucoup trop haut comparativement à d'autres États nord-américains. C'est le double de New York, entre autres. Il y a, dit le coroner... Moi, il y a une chose que je veux dire d'abord, au départ. Ce n'est pas le ministre lui-même que je vais blâmer dans mes propos. Il est, comme chacun d'entre nous, obligé de défendre la politique du parti dont il fait partie. Bon. Et on a vu dans le journal *La Presse* du 8 novembre - ce n'est pas très loin - "Sécurité routière: Le coroner Bouliane s'en prend à l'incurie de Québec et réclame 200 policiers." Et j'insiste sur le titre: 200 policiers. M. Bouliane, qui est un spécialiste de la sécurité routière, dit que ça prend des policiers. Avec ce projet de loi-là, nous n'avons pas 200 policiers. Nous avons une sorte de policiers qui ne dépendront d'aucun corps policier et le président, M. Claude Vézina de la SAAQ, devient un nouveau chef de police; il portera deux titres. Il sera président de la SAAQ et il sera... Je l'en félicite; moi, je ne voudrais pas que ça existe, mais par cette loi, le gouvernement le nomme chef de police. Je ne sais pas de quelle façon il sera doublement rémunéré pour ça, mais ça, on s'oppose à ça et le coroner s'oppose à ça. Il veut que ce soit un groupe de policiers qui dépendent directement d'un code de police pour la sécurité de la route, dépendant d'un ministre, en fait, et non pas d'un haut fonctionnaire. Dans aucun pays du monde, dans aucune province au Canada, un corps de police de quelque nature que ce soit ne dépend d'un haut fonctionnaire. Il faut toujours que les policiers, par principe, relèvent du pouvoir politique.

Le coroner nous dit, à nous, dans son rapport, et il l'a dit à différentes places, qu'il

faut absolument que ce soit des vrais policiers. Ce n'est pas ce qu'on aura. Ce n'est pas la même chose que ce qu'on appelle les "aubergines" qui donnent des tickets de stationnement à Montréal ou dans les grandes villes européennes. On a ce qu'on appelle des agents de tickets - je les appellerais comme ça - le terme exact, c'est des "aubergines". On les appelle comme ça à Paris. Et on en a à Montréal aujourd'hui. Ce sont des gens qui se promènent et si le parcomètre est censé être en violation, ils donnent un ticket; ça, ça va. Ils donnent un ticket, une contravention. Ça, ça va. Ça ne prend pas des policiers réels pour faire ça. Mais sur la route, avec toutes les lois routières, ça prend quelqu'un qui a l'autorité d'un policier et non pas d'un inspecteur. Dans la loi, ce n'est pas des inspecteurs ou, si c'est des vrais policiers, le chef Vézina de la SAAQ devient un nouveau chef de police. Dans un cas vous avez raison ou, dans l'autre cas, vous avez tort. On ne peut pas avoir raison sur les deux paliers. Non, non, mais c'est ça.

Une voix:...

M. Blais: C'est ça. Je ne le sais pas. Je regarde M. le ministre avec de très bonnes intentions. Quand je dis: **Ça** ne sera pas des vrais policiers, vous me dites: Oui, ça va être des policiers. Quand je vous dis que le chef de la SAAQ, M. Vézina, devient un nouveau chef de police, vous me faites encore signe que non.

Une voix: Justement.

M. Blais: Quand je dis: Ce sont des agents de sécurité, ce qui n'est pas normal, des inspecteurs comme les aubergines en ville, vous me faites encore signe que non. Il doit y avoir un oui quelque part. Ça va être des êtres humains qui vont avoir un titre **quelconque**, qui vont avoir une responsabilité quelconque. Mais c'est très ambigu. Le rapport du **coroner** qui scrute à la loupe tous les accidents que nous avons, autant sur les chemins ruraux que sur les chemins urbains ou même en ville... Il arrive aussi beaucoup d'accidents dans nos grandes villes.

Une voix: Ah! oui.

M. Blais: Eh bien, nous soutenons que, pour ce faire, ça prend quelqu'un qui est nanti d'un **pouvoir** réel. Et s'il a un pouvoir réel s'approchant d'un pouvoir policier, il se doit, de par ce qui existe, de par la rationalisation du Code pénal lui-même, de dépendre d'un ministre de la Justice et, partant, du Parlement et du ministre. Il faut qu'il en soit ainsi. On ne peut pas avoir un chef de police qui ne dépende de personne, qui soit le dernier jalon où l'on puisse **aller**. C'est impensable. Le président de la SAAQ ne

peut pas être un chef de police, c'est impossible. De toute **façon**, qu'il soit nommé chef de police en plus de président de la SAAQ ou pas, le fait que ce soit la SAAQ qui paierait ces gens-là va contre le principe même de la loi constitutive de la SAAQ. La loi de la SAAQ, c'est une...

La Présidente (Mme Bélanger): Vous suivez la pertinence de la motion?

M. Blais: Oui, oui. C'est ce que le coroner dit. Ah! J'ai toujours été pertinent et je tiendrais à vous dire: Si jamais, je deviens impertinent... Avec qui que ce soit autour de la table qui ne serait pas pertinent, je serais le premier à dire: Ne vous éloignez pas de la motion, parce que ce qu'il y a de plus extraordinaire dans notre rôle de parlementaires, c'est de demeurer pertinents quand on a à parler d'un sujet. Mme la Présidente, ce n'est certainement pas à moi que vous direz ça. Ça fait des années que vous me voyez dans les commissions parlementaires et jamais je ne suis en dehors de la pertinence. Et je me battrais, comme parlementaire, jusqu'à la dernière minute pour que la pertinence soit là.

L'article 211, je le respecte et je veux qu'il soit respecté. Je vous jure que, si vous me voyez impertinent, ne serait ce que quelques secondes, **rappelez-moi** à l'ordre. Je suis le type qui sera toujours **pertinent** durant toutes mes 10 minutes. Je vous le jure, du début à la fin, je tiendrai la pertinence du débat **parce** que, si on n'est pas pertinents, comment voulez-vous que nous étudions des lois? C'est le fondement même de notre législation qui est fait ainsi. La pertinence, vous savez comment c'est important. M. le ministre le sait. La pertinence, c'est la loi obligatoire de toute discussion que nous avons entre nous, d'abord la pertinence et la sincérité du débat. Ce sont deux grandes choses. Alors, vous faites bien de me dire de faire attention et de m'en tenir à la pertinence.

Mais nous parlons de faire venir le coroner parce que, à cause de son rapport, nous voulons qu'il vienne donner des explications parce que nous croyons que, dans le projet de loi 108, il y a des choses qui ne **reflètent** pas ce qu'il demande dans son rapport. Aussi, les 200 policiers, inspecteurs ou "aubergins" - parce que, normalement, ce sont des femmes qui font ça en ville et on les appelle les aubergines; alors, si c'est des gars sur la route, les "aubergins" - qui se promèneront, il faudrait qu'ils soient nantis de certains pouvoirs.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. le député de Masson.

M. Blais: Alors, nous aimerions beaucoup que le coroner vienne ici pour nous expliquer les failles de projet de loi 108 afin que nous apportions les correctifs voulus pour le mieux-être de l'ensemble du Parlement et des citoyens et

citoyennes du Québec. Mme la Présidente, je vous remercie et je sais pertinemment que j'ai été pertinent durant mon interprétation. Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Masson. M. le député de Deux-Montagnes.

M. Jean-Guy Bergeron

M. Bergeron: Pour commencer, je voudrais remercier le député de Masson pour l'exposé qu'il nous a fait sur la pertinence et non pas sur le projet de loi 108. Mais c'est le député de Lévis... Moi, ce qui me surprend du député de Lévis, c'est qu'il y a deux énoncés qu'il a faits tout à l'heure quand il a **parlé**, et je pense que le premier devoir d'un député, c'est d'être conséquent avec ses dires. Tout à l'heure, le député de Lévis a dit, et je le cite textuellement: "Notre rôle de députés, c'est d'étudier la loi et d'indiquer ce qui est bon et ce qui n'est pas bon dans la loi". Ça, c'est textuellement ce que le député de Lévis a dit tout à l'heure.

Le deuxième point que le député de Lévis a mentionné tout à l'heure, c'est, et encore textuellement: "Le projet de loi 108 que l'on a devant nous autres depuis ce matin à 10 heures, c'est un projet majeur". Alors, **il** me semble que si c'est notre rôle d'étudier le projet de loi 108 item par item et, **deuxièmement**, si c'est un projet de loi majeur, il est clair comme de l'eau de roche que ce qu'on veut, nous autres, aujourd'hui, c'est étudier le projet de loi 108. Je pense que le député de Lévis, s'il veut être conséquent avec ses dires, devrait accepter qu'on commence à étudier le plus rapidement possible, item par item, le projet de loi 108. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Deux-Montagnes. M. le député de Jonquière.
(16 h 30)

M. Francis Dufour

M. Dufour: Oui, Mme la Présidente. Je vous remercie. Je veux aussi joindre ma voix à celles de mes collègues pour insister auprès du ministre des Transports pour qu'il accepte d'entendre le coroner Bouliane à cette commission parlementaire. D'abord, il y a des raisons importantes. Je pense aussi que, si j'étais ministre des Transports, je n'aimerais pas toujours non plus les conclusions du coroner Bouliane concernant les accidents routiers, qu'ils soient mortels ou autres, parce que le coroner nous réveille avec son franc parler et il brasse un peu la dynamique du ministère pour lui dire que, s'il y a des accidents, ce n'est pas seulement dû... Il y a des causes mais les causes sont multiples. Donc, si les causes sont multiples, les remèdes doivent

aussi faire appel à un certain nombre d'éléments si on veut qu'il y ait des correctifs apportés.

Effectivement, dans le projet de loi, il y a des parties, des conclusions de différentes enquêtes qui sont dans le rapport du coroner et qui nous permettent de dire que, oui, dans certains cas, on tient compte d'un certain nombre d'éléments du rapport d'enquête du coroner Bouliane ou des coroners en général.

Donc, oui, il y en a. Mais il y a d'autres éléments dont on ne tient pas compte, et, à ce **moment-là**, je ne sais pas jusqu'à quel point on peut parier d'un projet de loi qui va donner satisfaction pour appliquer des **règles** de sécurité routière. C'est évident qu'il y a des systèmes. Ce matin, j'avais l'occasion de soulever la question des véhicules comme tels. Le ministre m'a répondu en disant que la condition des véhicules ou la façon dont ils sont **fabriqués**, ça, ça dépend d'Ottawa. Jusqu'à quel point on va se laisser donner des diktats ou se laisser conduire, se laisser diriger par Ottawa dans ce système-là? Si c'est juste des gens d'Ottawa qui se font tuer, ils s'arrangeront avec leurs troubles, si c'est ça qui est leur volonté, au fédéral. Mais moi, je parie des gens du Québec qui sont obligés de se plier à des règles, à des contrôles qui viennent d'Ottawa et qui permettent de continuer à faire de nos routes un cimetière. C'est ça qu'il faut se dire.

Les conditions du véhicule reviennent à plusieurs endroits dans les rapports d'accident. On n'en parie pas beaucoup, mais dans les rapports d'accident, le coroner soulève ça régulièrement. Je ne pense pas que le projet de loi réponde à ces critères-là tellement fort; pas tellement fort pour les conditions des véhicules. Quand je parie, par exemple, des instruments de sécurité comme tels, on peut bien parier du système de freins antiblocage, par exemple. Ils en **parlent** là-dedans. Ils parlent des conditions du véhicule, des conditions de signalisation, des conditions d'entretien du véhicule. Tout ça fait partie de cette dynamique-là. Est-ce qu'on répond vraiment à tout ça? Je suis loin d'en être sûr.

Il y a aussi des éléments qui nous permettent de croire qu'il y a beaucoup d'éléments. On parie de surveillance policière mais on parle aussi, dans notre projet de loi, on parie surtout de surveillance par une police qui est autre, une police de la route qui n'est pas nécessairement la Sûreté du Québec. Donc, à ce moment-là, la surveillance policière, est-ce qu'elle va contrôler juste les camions ou si elle va faire aussi de la surveillance pour les autres véhicules? Ça aussi, c'est des conditions assez importantes, où il faut tenir compte de ce qui se passe dans la réalité. Si la police de ta route a pour fonction principale de surveiller la pesanteur - et c'est important parce que ça dégrade notre réseau routier - ça ne donne pas toutes les conclusions, toutes les raisons pour lesquelles on pourrait

diminuer le nombre d'accidents. C'était un élément parmi d'autres.

La direction de la sécurité routière, ils nous en parlent dans le système. Le coroner en parle. Ça devrait être confié au ministère des Transports. Et on devrait lui donner du personnel et les moyens de le faire. Ça aussi, c'est des éléments qui sont importants et moi, j'aurais été intéressé à poser des questions au coroner pour savoir pourquoi il dit ça. Pourquoi il dit telle chose et qu'il ne dit pas d'autres choses. Il pourrait bien parce qu'il n'est pas en dehors de la réalité. Il a tellement de connaissances ou il a fait tellement d'enquêtes dans sa vie, le coroner, qu'il pourrait certainement nous donner des orientations par rapport à ça. Si ce n'était que pour nous confirmer que le ministre a raison, ça serait déjà quelque chose qu'il vienne nous dire ça. Si le coroner pouvait venir nous dire que, oui, le ministre a raison, il a bien fait ses devoirs, ce serait déjà une bonne assurance pour l'Opposition. Mais pourquoi le ministre a-t-il peur de le faire venir? Il me semble que, dans ses prises de position publiques qui ne sont pas toujours des plus faciles, il pourrait bien faire des recommandations; comme certaines personnes, pour enterrer les résultats de son enquête. Combien on voit de résultats d'enquête qui ne vont nulle part, dont on n'entend pas parler parce qu'on ferme le couvert? Encore ce midi, à l'Assemblée nationale, il y a un rapport qui a été déposé. C'est une étude d'une cinquantaine de pages et il y a trois ou quatre pages de conclusions. Là, ça a l'air qu'il va falloir faire une analyse extraordinaire de tout ça. Il y a beaucoup de personnes qui ont intérêt... Ou qui ne veulent pas se donner la peine parce qu'ils veulent qu'on ne parle de rien. Il faut penser que les camions lourds, bien sûr, la charge excessive brise le réseau. Mais il y a aussi - il ne faut pas l'oublier - toute la mécanique de ça. Est-ce qu'on a suffisamment d'études là-dessus? Est-ce qu'on va surveiller suffisamment ce qui va se passer? Le coroner parle de 400 accidents sur 1032 qui sont dus à des camions lourds.

Pour celui qui vous parle, lorsqu'on traverse le parc des Laurentides, c'est quelque chose, les camions lourds. Je ne sais pas, moi, s'il y a une nouvelle technique développée. Les camions lourds qui se promènent actuellement dans le parc des Laurentides - et j'imagine que c'est un peu partout pareil - ils circulent à peu près, j'ai constaté ça, à trois, l'un en arrière de l'autre. Ça veut dire que lorsqu'ils embarrassent le chemin - parce que, quand ils montent les côtes, etc. - il faut que le conducteur automobile s'apprête à en dépasser trois. Comme ce sont des longueurs excessives, ça veut dire qu'il dépasse 8 à 10 ou 15 automobiles quand il en passe trois.

J'ai déjà vu jusqu'à 8 camions lourds qui se suivaient l'un en arrière de l'autre. J'ai vu ça, moi. Et ces gens-là sont embarrassants. Mais ils sont embarrassants parce qu'ils font une atteinte

à... Parce qu'on est obligés de les dépasser; et souvent, quand on les rencontre, c'est aussi un danger. Donc, il y a des éléments de risque importants à travers tout ça et il va falloir qu'on trouve le moyen de civiliser ça un peu. Est-ce que le ministère est prêt à faire tout ça?

Il y a aussi des perceptions d'amendes qui sont prévues et proposées pour des infractions, etc., mais ça devrait être sur des faits spécifiques. Autrement dit, est-ce que le ministère a considéré que l'argent qui est perçu des automobilistes devrait être réinvesti dans l'amélioration du réseau routier pour une meilleure signalisation? Je pense que mon collègue a insisté suffisamment là-dessus, mais est-ce qu'on s'est engagé à ce que les sommes qu'on perçoit, que ce soient des sommes pour les permis ou les amendes, soient retournées aux gens qui circulent dans le réseau routier pour des raisons de sécurité routière?

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

M. Dufour: Pas déjà, Mme la Présidente? Moi, je voulais rappeler au ministre que l'éducation, on n'en fait pas suffisamment. Il y a eu longtemps un système de sécurité routière, dans toutes les régions, qui parlait de sécurité routière à l'année longue. Il y avait des gens qui vendaient ça dans chaque région. Là, on a Nez rouge; mais c'est dans le temps de Nez rouge, là. Mais, dans toutes les régions du Québec, il y avait des gens qui parlaient de sécurité routière et ils faisaient fonctionner ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Mme la Présidente, j'espère qu'on va convaincre le ministre. Si on ne le fait pas tout de suite, on essaiera de le faire un peu plus tard. On va essayer d'insister.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jonquière. M. le député de Saint-Jean.

M. Michel Charbonneau

M. Charbonneau: Merci, Mme la Présidente. J'aimerais revenir aux propos de tantôt, du député de Lévis, qui mettait beaucoup d'emphasis sur la sécurité de nos véhicules lourds sur les routes du Québec. Il disait que la Régie ne faisait pas son devoir, ou qu'elle n'avait pas les outils pour faire son devoir, ou que les véhicules n'étaient pas sécuritaires et qu'il y avait beaucoup d'améliorations à apporter à notre système. Si vous le permettez, moi, j'aimerais quand même souligner au député de Lévis qu'en 1987, j'ai participé à l'entreprise d'un projet-pilote à l'échelle du Québec, qui a quand même donné naissance à l'auto-inspection des véhicules.

Et ça, je pense que les firmes de camionnage, actuellement, en sont bien contentes de telle sorte que beaucoup d'entreprises sont devenues leurs propres inspecteurs. Ce n'est pas toutes les flottes, mais quelques flottes. De telle sorte que le processus a été enclenché à ce moment-là. Pour renouveler ton immatriculation, tu devais avoir ton certificat de sécurité. Alors, c'est important. Ce **processus-là** a été enclenché en 1987 et depuis ce temps-là, évidemment, beaucoup de véhicules ont **été** mis au rancart à chaque année.

Et quand on dit que la Régie de l'assurance automobile du temps, qui est devenue aujourd'hui la SAAQ, n'a pas fait son travail, je pense que c'est aller un peu loin. Aujourd'hui, l'industrie du camionnage nous dit: Vous devez aller encore plus loin et vous devez resserrer encore plus. Alors, à ce moment-là, c'est sûr que ce dont l'industrie a besoin, ce n'est pas d'un corps policier. Je **l'ai** dit ce matin et je reviens encore là-dessus, c'est d'un corps de personnes spécialisées en camionnage. Quand on dit **"spécialisées"** en camionnage, on touche à tous les points du camionnage, autant au niveau des permis et des différentes taxes à percevoir que de la sécurité des véhicules. Alors, ces gens-là sont formés en fonction de ça. C'est important de revenir souvent là-dessus, Mme la Présidente, et la SAAQ, de concert avec l'industrie, continue dans cette même ligne de pensée. C'est pourquoi, nous, aujourd'hui... Le projet de loi 108 va dans cette ligne de pensée là et l'industrie, je le répète encore une fois, je l'ai dit ce matin, est tout à fait d'accord et nous supporte dans cette direction; et la sécurité des véhicules, évidemment, va s'en ressentir encore plus.

Moi, Mme la Présidente, j'ai été bien heureux de participer, en 1987, à ce projet-pilote qui s'est développé à l'échelle du Québec et qui, aujourd'hui, fait que si tu veux immatriculer ton véhicule, ça te prend ton "sticker" d'inspection mécanique. De là, évidemment, a découlé un filtrage de véhicules qui n'étaient pas conformes; pour être conformes, évidemment, on devait changer les bandes, changer les ressorts et ainsi de suite.

Actuellement, je pense que c'est important de dire que, vraiment, la Régie de l'assurance automobile du temps, qui est devenue la SAAQ, je le dis encore une fois, a vraiment mis sur pied ce dont l'industrie avait besoin. Je répète encore que ce n'est pas d'un corps policier dont on a besoin, mais bien des gens formés pour l'industrie du camionnage; ce sont ces gens-là qui se doivent d'être sur nos routes. Mme la Présidente, c'étaient les détails que je voulais apporter à ce moment-ci du débat.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saint-Jean. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants?

Une voix: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que la motion du député de Lévis est adoptée?

Une voix: Rejetée.

Une voix: Non.

M. Garon: Vote enregistré.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le secrétaire, est-ce que vous voulez appeler le vote?

M. Garon: Il serait bon de lire la résolution avant pour que les gens sachent sur quoi ils votent.

La Présidente (Mme Bélanger): "Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure, la commission permanente de l'aménagement et des équipements **tienne**, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende le coroner Marc-André **Bouliane**." M. le secrétaire.

Le Secrétaire: M. Elkas (Robert-Baldwin)?

M. Elkas: Contre.

Le Secrétaire: Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

Le Secrétaire: M. Bergeron (Deux-Montagnes)?

M. Bergeron: Contre.

Le Secrétaire: M. Charbonneau (Saint-Jean)?

M. Charbonneau: Contre.

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

M. Gauvin: Contre.

Le Secrétaire: M. Maltais (Saguenay)?

M. Maltais: Contre.

Le Secrétaire: M. Tremblay (Rimouski)?

M. Tremblay (Rimouski): Contre.

Le Secrétaire: M. Dufour (Jonquière)?

M. Dufour: Pour.

Le Secrétaire: M. Garon (Lévis)?

M. Garon: Pour.

Le Secrétaire: 2 voix pour et 6 voix contre.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la motion est rejetée.

M. Garon: J'aurais une autre proposition, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Avant de faire une autre proposition, M. le député de Lévis, est-ce que vous permettez qu'on suspende quelques instants pour des besoins bien naturels?

M. Garon: Certainement.

(Suspension de la séance à 16 h 45)

(Reprise à 16 h 50)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission reprend ses travaux. Au moment de la suspension, le député de Lévis s'appêtait à déposer une motion...

M. Garon: Une motion.

**Motion proposant d'entendre la
Commission d'accès à l'information et
le Vérificateur général**

La Présidente (Mme Bélanger): ...qui se lit comme suit: "Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende la Commission d'accès à l'information et le Vérificateur général.

M. le député de Lévis, vous avez 30 minutes. M. le député de Saguenay?

M. Maltais: Vous déclarez la motion recevable?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. La motion est recevable.

M. Maltais: Écoutez, moi, j'aimerais qu'on débattenne du fond de la recevabilité de la motion, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien écoutez, M. le député de Saguenay, on n'a pas à discuter

du fond de la recevabilité; je dis qu'elle est recevable. Alors!

M. Maltais: Je ne conteste pas mais je pense que, lorsqu'on dépose une motion, il faut d'abord s'assurer que la motion est recevable. Et vous l'avez lue, vous n'avez pas... Vous vous prononcez ipso facto. Alors moi, je me demande ce que le Vérificateur général vient faire dans un projet de loi concernant les transports. Et j'aimerais ça que vous me donniez l'argumentation qui vous invite à recevoir cette motion.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce que, là, c'est le fond de la motion, ça. Alors ...

M. Maltais: Non, non, je veux avoir l'objet de la motion. Il y a un fond et il y a un objet. Puis je veux voir l'objet de la motion.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais vous avez l'objet et le fond de la motion.

M. Maltais: Bon, vous allez me dire, qu'est-ce que le Vérificateur général... Normalement, le député de Lévis aurait dû vous faire connaître les principes qui vous incitent à recevoir le Vérificateur général. C'est normal.

Parce que normalement, Mme la Présidente - même si vous ne m'écoutez pas - j'essaie de vous éclairer. Je prêche dans le désert.

Au pays des aveugles, les borgnes sont rois, d'après ce que je peux voir.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saguenay, en vertu de l'article 244, "La commission saisie étudie chaque article du projet de loi et les débats portent sur les détails dudit projet de loi. Les amendements doivent se rapporter à son objet et être conformes à son esprit et à la fin qu'il vise."

M. Maltais: Exact.

La Présidente (Mme Bélanger): "Avant d'entreprendre l'étude détaillée, la commission peut décider de tenir des consultations particulières dans le cadre de son mandat."

M. Maltais: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Et, à ce moment-ci, nous sommes à la quatrième motion, je crois, et j'ai jugé que, d'après l'article 244, ces motions étaient recevables. Je ne vois pas la pertinence de discuter du fond de la motion.

M. Maltais: Bien, je regrette, Mme la Présidente, mais les parlementaires ont quand même des droits. Et, je m'en excuse, je ne conteste pas votre décision.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien là, je

pense, M. le député de Saguenay, que c'est une contestation de la décision de la présidente.

M. Maltais: Non, je veux un éclairage, Mme la Présidente. Si vous me laissez la parole, je vais vous donner l'éclairage et puis, après, vous rendrez votre sanction. C'est de même que je pense que ça se passe dans une commission parlementaire.

Moi, je veux savoir, Mme la Présidente, la pertinence d'entendre le Vérificateur général sur ce projet de loi. Je veux bien qu'on me fasse comprendre pourquoi il est impératif, pour l'éclairage des membres de la commission, de recevoir le Vérificateur général. Dans ce contexte-là, Mme la Présidente, on pourrait aussi bien recevoir la présidente de l'AFEAS, on pourrait aussi bien recevoir la présidente des Lacordaire, on pourrait aussi bien recevoir la présidente des **Jeanne-d'Arc**, on pourrait aussi bien recevoir la présidente de... N'importe quel président, n'importe quelle personne!

Quand on sait de quelle façon le Vérificateur général fait son travail au Québec, Mme la Présidente, je me demande ce qu'il va venir éclairer ici. Je me demande ce qu'il va venir faire. Il va venir nous éclairer aussi. Moi, je demande que vous statuiez. S'il faut ajourner; ajournez, mais vous allez statuer sur la pertinence d'entendre le Vérificateur général sur ce projet de loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Saguenay, en vertu de l'article 244, nous avons le droit de présenter des motions et je pense que c'est à celui qui présente la motion que revient la tâche de prouver la pertinence d'avoir le Vérificateur général en audience ici, à cette commission, afin d'avoir l'éclairage du Vérificateur sur la motion présentée.

Je regrette, M. le député de Saguenay, la décision de la...

M. Maltais: Ne vous fâchez pas, Mme la Présidente. On n'est plus capables de poser une question de fond ici sans que vous montiez sur vos grands chevaux.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que je vous ai donné assez d'arguments pour vous dire que la motion du député de Lévis...

M. Maltais: Ils ne sont pas valables.

La Présidente (Mme Bélanger): ...est recevable et que c'est au député de Lévis de faire la preuve de la pertinence de recevoir la Commission d'accès à l'information et le Vérificateur général.

M. Maltais: Je regrette, Mme la Présidente, on est plusieurs membres de la commission. Ce n'est pas à un député de faire la preuve si on

doit recevoir le Vérificateur général. C'est à l'ensemble des membres de prendre la décision.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 10 minutes ensuite pour... Ou même vous pouvez prendre le 30 minutes du ministre pour prouver au député de Lévis qu'il n'a pas raison d'avoir le Vérificateur général ici. Mais, avant, il faut entendre les arguments du député de Lévis et, après, vous aurez...

M. Maltais: Voyez-vous, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): ...le loisir...

M. Maltais: Je me soumetts à vos ordres. Alors, qu'on entende le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous aurez le loisir de contester, de réfuter les allégations du député de Lévis...

M. Maltais: Ce n'est pas ceux du député de Lévis que je contestais, ce sont les vôtres, remarquez bien. Maintenant...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ce dont je me suis rendu compte...

M. Maltais: ...je me soumetts...

La Présidente (Mme Bélanger): ...mais je viens de décider, M. le député de Saguenay...

M. Maltais: ...je suis un homme docile...

La Présidente (Mme Bélanger): ...que, M. le député de Lévis, vous pouvez commencer à convaincre les **membres** de cette commission que la présence du Vérificateur général est pertinente avant l'étude de ce projet de loi là. M. le député de Lévis.

M. Jean Garon

M. Garon: Je vous remercie, Mme la Présidente. Je me rappelle que ce matin le député de **Saint-Jean** disait, par exemple, que les camionneurs ne sont plus compétitifs. Eux-mêmes disent qu'ils ne sont plus compétitifs. Mais il a oublié de dire pourquoi. Les camionneurs ont dit qu'ils n'étaient pas compétitifs au printemps lors des manifestations mais pour les raisons suivantes, principalement. Que le prix de la gasoline est plus cher au Québec qu'aux États-Unis; ça, c'est à cause des gouvernements. Deuxièmement, que les assurances sont plus chères au Québec et au Canada qu'aux États-Unis. Et, troisièmement, que les taux d'intérêt pour le financement de leurs camions sont plus élevés au Canada qu'aux États-Unis; c'est à cause de la politique du gouvernement fédéral. Donc, les **principaux** responsables

de la concurrence moins forte des camionneurs canadiens ou québécois par rapport aux Américains, ce sont les gouvernements et, principalement, le gouvernement fédéral lui-même.

C'est pourquoi il faut faire attention quand on dit: Il y a des causes et il faut... Quand on veut corriger une situation, bien analyser les causes, bien déterminer les causes, une des causes, à mon avis, c'est que l'assurance est trop chère. Une des causes qui fait que l'assurance est trop chère ici, c'est que la RAAQ se fait siphonner sa caisse. La SAAQ, la RAAQ, a été mise à sac. Et, au fond, elle s'est fait siphonner sa caisse. Et le Vérificateur général - et c'est là l'objet de la demande de le rencontrer - dans son dernier rapport qui vient d'être déposé l'automne dernier, affirme que la SAAQ n'a pu collecter des primes d'assurance que pour ses propres besoins.

Dans une lettre que j'adressais au Vérificateur général le 25 mai 1990, dans laquelle je demandais son avis concernant l'utilisation des sommes de la caisse des assurés de la Société de l'assurance automobile à des fins autres que l'assurance automobile, je lui disais, te! quel: "Cette lettre a pour but de vous demander si, de façon générale, les versements de la Régie au fonds consolidé du revenu qui proviennent des surplus dégagés par l'application du régime d'assurance automobile du Québec respectent les principes et les règles de fonctionnement d'un régime d'assurance, en particulier de celui constitué et régi par les lois du Québec.

"Le gouvernement, par ses diverses interventions visant à utiliser la réserve de stabilisation pour financer ses dépenses courantes, est-il en train de transformer et de modifier le principe et les objectifs mêmes du régime d'assurance administré par la Régie de l'assurance automobile du Québec?"

Sans répondre à toutes les questions contenues dans cette lettre du 25 mai 1990, le Vérificateur général a étudié la question des versements de la Société de l'assurance automobile au fonds consolidé du revenu. Le Vérificateur énonce à ce sujet que - et là je cite le rapport du Vérificateur général du Québec pour l'année financière terminée le 31 mars 1990, à la page 186 - "La Société - il parle de la Société de l'assurance automobile à l'obligation légale, en vertu de la loi, de ne percevoir des contributions auprès de sa clientèle que pour ses besoins. En conséquence, elle doit se pourvoir de normes précises en ce sens pour la guider lorsqu'elle décide de constituer une réserve de stabilisation et l'alimenter au moyen des contributions d'assurance qu'elle est autorisée à percevoir. La Société doit voir à ce que ses contributions n'excèdent pas ses besoins financiers."

Le rapport du Vérificateur général affirme clairement que la Société de l'assurance automobile a le droit de percevoir des contributions d'assurance afin de répondre à ses besoins qui

découlent de l'administration de la Loi sur l'assurance automobile du Québec et de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec. Le Vérificateur ajoute même que c'est la Société, et non le gouvernement, qui doit établir les paramètres d'utilisation des sommes versées à sa réserve de stabilisation et il fait des recommandations précises en ce sens dans son rapport.

Selon les dispositions des lois régissant le régime de l'assurance automobile du Québec et les conclusions du rapport du Vérificateur, il est inadmissible et inacceptable que les gouvernements et les deux ministres qui se sont succédé au ministère des Transports depuis 1986 puissent avoir fait adopter les lois 19, 62 et 50 sans avoir demandé et reçu des avis juridiques à ce sujet. C'est incroyable, qu'on fasse des lois concernant des millions, des centaines de millions de dollars sans faire ressortir des avis juridiques sur la légalité de ces lois-là. Le ministre des Transports et le ministre de la Justice aussi, qui est normalement le gardien des lois du Parlement, a dû avoir une opinion juridique pour voir si c'est légal ou si ce n'est pas légal. Ça n'a pas de bon sens. Je comprends qu'il est pressé de signer des cartes de Noël et des cartes de bonnes fêtes parce qu'il se prépare un congrès à la chefferie mais il se prépare bien mal. Le député de Charlesbourg est bien plus habile lorsqu'il fait un gros show dans son comté avec des haut-parleurs, des micros, en manches de chemise, et qu'il fait un bon discours devant 1000 partisans 1000 personnes à Charlesbourg.

(17 heures)

Une voix:...

M. Garon: Ça varie, il y en a qui disent 1000, 2000; il y en a même qui ont dit 3000. Peu importe. Je veux dire essentiellement que je le trouve plus habile qu'en envoyant des cartes des fêtes. Au moins, il montre qu'il est capable de concevoir une réforme; peu importe si on est d'accord à 100 % avec la réforme, je pense qu'il y a des bons éléments dans sa réforme. Il y en a d'autres sur lesquels les gens ont des réserves. Mais, au moins, il montre qu'il est capable de concevoir une question dans son ensemble. Le ministre de la Justice ne fait même pas appliquer les lois par le gouvernement. Les pauvres citoyens, eux autres, sont obligés... Il signe des cartes de bonnes fêtes. Il veut se rendre sympathique en envoyant des cartes de bonnes fêtes au monde. Un ministre, ce n'est pas un "signeux" de cartes de bonnes fêtes; il a d'autres choses à faire que ça. Je ne dis pas qu'il ne doit pas envoyer de vœux de bonnes fêtes à des citoyens mais que ce soit sa principale préoccupation, de souhaiter bonnes fêtes aux organisateurs politiques, là, franchement, je vais vous dire une chose: On est dans le nec plus ultra de l'insignifiance politique.

M. Maltais: Mme la Présidente.

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, est-ce qu'il y a moyen de rappeler le député de Lévis à la pertinence du débat?

M. Garon: Certainement, ça me fera plaisir.

M. Tremblay (Rimouski): Oui, mais ça n'a pas de bon sens, madame, vous le laissez errer, là. Alors, ramenez-le à la pertinence du débat, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Très bien, M. le député de Rimouski.

M. Maltais: Non, non.

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

M. Maltais: Question de règlement, Mme la Présidente. Je pense que le député de Lévis vient de dire des paroles qui sont antiparlementaires. Il a traité un ministre d'insignifiant. Je pense que ça ne se fait pas.

M. Garon: Non, non, je n'ai pas traité le ministre...

M. Maltais: Écoutez, on va sortir les galées. On va ajourner et on va sortir les galées.

M. Garon: Je n'ai pas dit te ministre...

M. Maltais: Bien oui, bien oui; c'est ça que vous avez dit.

M. Garon: Bien non, je n'ai pas dit qu'il était...

M. Maltais: C'est le comble de l'insignifiance, ses agissements.

M. Garon: Ah! C'est une autre affaire, un acte.

M. Maltais: C'est antiparlementaire.

M. Garon: J'ai dit qu'un acte, c'est vrai...

M. Maltais: Je lui demande de retirer ses paroles, Mme la Présidente.

M. Garon: Je n'ai pas dit que le ministre était insignifiant. J'ai dit que d'avoir comme préoccupation principale de faire des cartes de Noël ou des cartes de bonnes fêtes, ce n'est pas la principale préoccupation d'un ministre. Ça, j'ai dit que c'était insignifiant sur le plan politique.

M. Maltais: Vous avez dit: Ses agissements sont le comble de l'insignifiance. Et je demande à la présidente...

M. Garon: C'était cet agissement-là.

M. Maltais: Mme la Présidente, je demande qu'il retire ses paroles.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saguenay, je pense que le député de Lévis a bien expliqué...

M. Maltais: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger):... qu'il n'a pas traité le ministre d'insignifiant...

M. Maltais: O. K.

M. Garon: Pas du tout.

M. Maltais: Ça va.

M. Garon: Mais que le geste d'écrire des lettres...

M. Maltais: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger):... pour un ministre...

M. Maltais: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger):... c'est peut-être un geste insignifiant, le geste d'écrire des lettres...

M. Maltais: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger):... pour un ministre, c'est peut-être un geste insignifiant.

M. Maltais: Ça va.

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

Une voix: Mme la Présidente....

M. Garon: Jamais...

M. Maltais: J'imagine...

Une voix: Est-ce que je peux demander quel ministre il vise?

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

M. Elkas: Quel ministre visez-vous?

M. Garon: Voyez à quel point les...

M. Elkas: Non, non.

M. Garon:... même le ministre, collègue du

ministre de la Justice, ne sait pas de quel ministre je parle. Alors...

M. Elkas: Là, vous partez... Dieu sait ce que vous dites.

M. Garon: Ce que je veux dire essentiellement, c'est que le gardien des lois, de l'application des lois, c'est le ministre de la Justice. C'est à lui que revient cette fonction-là. Or, le Vérificateur général est en train de dénoncer un organisme qui collecte des fonds au-delà de son mandat et, dans son rapport annuel, je me dis... En plus, le ministre de la Justice est responsable de la protection du consommateur. Ça devrait être une préoccupation et ça semble être le dernier de ses soucis. Alors, j'ai constaté qu'il y en a qui ont réagi vigoureusement. Je pense bien qu'ils n'ont pas aimé que je dise que le député de Charlesbourg était plus habile dans une perspective de préparation pour la chefferie que le député de Jean-Talon. Mais je pense bien...

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, ça n'a aucun rapport avec la pertinence du débat. On parle du bien-fondé d'avoir le Vérificateur général et non pas du député de Charlesbourg ou du ministre. Si vous voulez le ramener, s'il vous plaît, dans la bonne "track" pour qu'on puisse avancer dans le débat, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, si vous voulez tenter de garder la pertinence, s'il vous plaît!

M. Garon: Oui. Je suis content quand même de voir les réactions. Ça me permet de comprendre ce qui se passe.

Mais, essentiellement, ce que je veux dire, c'est que pour les projets de loi 19, 62 et 50 il y a sûrement eu des avis juridiques. En tout cas, le Vérificateur général, semble-t-il, en a demandé et il s'est rendu compte que la Régie n'a pas le droit de collecter de l'argent qui n'est pas pour ses besoins d'assurance. J'imagine qu'il y en a d'autres. Le ministre de la Justice a dû demander des opinions juridiques. C'est pourquoi il est important de faire venir le Vérificateur général. Le conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec n'est pas autorisé à verser des fonds de la caisse des assurés au fonds consolidé du revenu sans avoir reçu la certitude juridique qu'il pouvait le faire. Vous remarquerez que les gens de la Régie, qui étaient ici ce matin, ne sont plus là. Je sais bien que ça les fatigue parce qu'il a dû y avoir des opinions juridiques là-dessus.

J'ai déjà posé ces questions et je me rappelle qu'on m'avait répondu que la Régie s'était donné le mandat. La Régie ne se donne pas de mandat. C'est la loi qui lui donne son mandat. Il faut aussi s'interroger profondément, Mme la Présidente, sur le comportement des

membres du conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec qui ont la responsabilité d'administrer le régime d'assurance automobile en fonction des lois qui le régissent. Les lois, c'est ça qui doit... Ce n'est pas le voeu du ministre ni le voeu du gouvernement mais la volonté des lois et le mandat des lois confié aux organismes par l'Assemblée nationale. Une société a son mandat de la loi votée par l'Assemblée nationale.

L'attitude du ministre de la Justice et responsable de la Loi sur la protection du consommateur est étonnante puisqu'il n'a pas jugé bon d'intervenir dans ce dossier. Le ministre de la Justice ne peut demeurer silencieux lorsque le gouvernement propose et adopte des lois qui sont de nature à modifier les principes et les règles du régime d'assurance automobile constitué et régi par les lois du Québec. De plus, en tant que responsable de la Loi sur la protection du consommateur, le ministre de la Justice a le devoir de protéger le consommateur et l'automobiliste - c'est un consommateur - et d'intervenir lorsque des primes versées à des fins d'assurance à la Société de l'assurance automobile du Québec sont utilisées à d'autres fins que l'assurance automobile.

Vous comprenez que c'est sérieux. Il ne s'agit pas d'une petite somme, il s'agit de 1 700 000 000 \$ entre 1986 et 1995. Le ministre des Transports doit prendre les mesures nécessaires afin que les contributions d'assurance payées en trop par les assurés - et qui ont été versées ou qui sont en voie de l'être au fonds consolidé du revenu - retournent aux assurés. Le gouvernement... Voyez-vous, le ministre de l'Agriculture vient de constater une erreur du gouvernement dans les prêts agricoles. Qu'est-ce qu'il a fait? Il va demander un budget supplémentaire et il va rembourser rétroactivement les sommes, le 1, 85 % qui a été chargé pour des fins d'assurance agricole. Il s'est rendu compte que le gouvernement avait erré et il revient exactement à la position de l'ancien gouvernement parce qu'il dit: Maintenant, la prime d'assurance-prêts agricoles sera payée par le gouvernement. Il revient exactement à la loi que j'avais fait adopter moi-même par l'Assemblée nationale. Mais je sais gré au nouveau ministre de l'Agriculture d'avoir corrigé les erreurs des deux ministres qui l'ont précédé, le député de Portneuf et... C'est qui l'autre?

Une voix: C'est le seul.

M. Garon: Bien oui, c'est le seul. Dans le fond, il y en avait deux, un autre ministre pour...

Une voix: Délégué.

M. Garon: Ça fait deux ministres. Mais le nouveau ministre est revenu à la position de

l'ancien gouvernement, que le député de Lévis avait fait adopter en cette Chambre. Il s'est rendu compte que c'était une erreur. Un ministre peut... Vous savez, il y a des effaces au bout des crayons. Tant qu'il y aura des effaces au bout des crayons, je pense qu'on va pouvoir considérer que les gens peuvent effacer. Quand on considérera que les gens ne se trompent jamais, H n'y aura plus d'effaces au bout des crayons. Autrement, c'est un gaspillage; pollution! C'est taxer l'environnement inutilement. Il y a encore des effaces au bout des crayons.

Alors, je dis au ministre actuellement qu'il y a une erreur qui est faite. Vous n'avez pas le droit de faire ça. **Corrigez-la.** N'essayez pas de vous enfoncer dans l'erreur. N'essayez pas de plonger profondément dans l'erreur, de ramer en profondeur vers l'erreur. Au contraire, levez la tête. Fier comme Artaban, corrigez une erreur. C'est ça que devrait être votre "moto", le "moto" du ministre. Le gouvernement et le ministre des Transports doivent démontrer plus de respect pour les institutions parlementaires et cesser de bafouer continuellement les droits des parlementaires et des citoyens du Québec en se mettant au-dessus des lois et en siphonnant l'argent de la Régie de l'assurance automobile qui n'a pas été collecté pour d'autres fins que pour des régimes d'assurances.

En fait, les libéraux s'approprient injustement les fruits d'une réforme qu'ils ont combattue avec acharnement. Ils ne peuvent pas traverser ainsi le rôle de la Régie. La Régie, ce n'est pas un ministère du Revenu. C'est une Régie de l'assurance automobile. Les libéraux s'approprient injustement les fruits d'une réforme qu'ils ont combattue avec acharnement. En effet, le Parti libéral a combattu avec acharnement la réforme de l'assurance automobile en 1977. Il a tout fait pour empêcher l'adoption de la Loi sur l'assurance automobile. Aujourd'hui, j'aimerais que le ministre, ce soir, fasse sortir tous les débats qui ont eu lieu sur l'assurance automobile pour voir à quel point nous sommes gentils avec le gouvernement, comparé aux guerres de tranchées... La guerre de 1914-1918, comme guerre de tranchées, ce n'était quasiment rien comparé à la guerre terrible qu'ont faite les députés libéraux en 1977 pour empêcher l'adoption de la loi en plein mois de juillet et août, en pleine canicule, en faisant sortir tout ce qu'il y avait de monde dans le domaine de l'assurance.

Et aujourd'hui que la loi est un succès, ils font tout... Le Parti libéral a tout fait pour empêcher l'adoption de la Loi sur l'assurance automobile et, aujourd'hui, il s'approprie les surplus de la caisse de la Régie de l'assurance automobile pour financer les dépenses courantes du gouvernement plutôt que de retourner ces surplus aux assurés, à ceux à qui ils appartiennent, que ce soit sous forme de baisse des primes ou de hausse des indemnités. Au fond, la Régie de l'assurance automobile, c'est une forme

de mutuelle des assurés du Québec, de tous les conducteurs d'automobiles du Québec. C'est une forme de mutuelle. C'est à eux autres, l'argent. Ce n'est pas au gouvernement, pas au ministre des Finances.

Les libéraux refusent cela aux assurés et ils n'ont pas le courage et la candeur de reconnaître leur erreur et de faire bénéficier les assurés des effets positifs de la réforme de 1977 dans l'assurance automobile. Plusieurs interrogations devraient être soulevées sur le comportement du gouvernement libéral vis-à-vis de la gestion de notre régime d'assurance depuis 1986. Lors de l'adoption du projet de loi 92, pourquoi le gouvernement libéral n'a-t-il pas consenti aux victimes de la route des indemnités plus généreuses dès 1990, comme il l'avait promis en commission parlementaire lors de la consultation du projet de loi sur l'assurance automobile? Personne ne lui avait demandé de reporter les avantages à plus tard. Pourtant, il l'a fait. Pourquoi a-t-il reporté au 1er janvier 1992 la hausse d'indemnité pour dommages non pécuniaires de 125 000 \$ inscrite à l'article 73 de la loi 92 alors que, dans l'avant-projet de loi déposé en 1987, la hausse d'indemnité prenait effet dès l'adoption de la loi?

Il y avait de l'argent en masse dans la caisse pour le faire mais le gouvernement a voulu prendre l'argent au détriment de tous ceux qui ont été maganés, de tous ceux qui ont eu des accidents, de tous ceux qui ont été estropiés, handicapés par les accidents. Le gouvernement a décidé de prendre l'argent qui leur appartenait pour se l'approprier. C'est un des hold-up les plus méprisables de l'histoire politique du Québec parce qu'on prend l'argent de la caisse de l'assurance automobile sur le dos de victimes, de blessés, de jambes maganées, de familles hypothéquées, de gens qui n'auront pas le même revenu. On va siphonner la caisse, caisse qui leur appartenait et qui aurait dû leur payer les sommes auxquelles ils avaient droit, pour lesquelles on avait fait des consultations; et personne n'avait demandé de reporter ça.

(17 h 15)

Pourquoi n'a-t-il pas consenti d'indemnités plus généreuses à la femme au foyer plutôt que de couper les prestations comme il l'a fait en adoptant le projet de loi 92? On a coupé les femmes à la maison comme si elles ne faisaient rien. Hein? On a dit: Non, la loi est trop généreuse. Coupons les femmes! Pourquoi n'a-t-il pas augmenté ou seulement maintenu les prestations des personnes âgées plutôt que de couper aussi leurs prestations?

Pourquoi le gouvernement refuse-t-il aux usagers de la route de profiter de l'amélioration du bilan routier? On attaque les plus faibles. Ça ne prend pas un grand courage; on attaque quoi? Les personnes âgées, les femmes à la maison. On attaque les plus faibles. Ceux qui adoptent un

comportement plus sécuritaire, qui contribuent à l'amélioration du bilan routier et à faire diminuer les paiements de la Régie de l'assurance automobile ne devraient-ils pas recevoir entièrement les bénéfices engendrés? Ça leur appartient, la caisse. C'est eux autres qui devraient bénéficier de ces avantages-là plutôt que de voir le ministre se les approprier. Pourquoi le gouvernement empêche-t-il le bon et le sain fonctionnement de notre régime d'assurance automobile? Le gouvernement libéral taxe les contribuables indirectement en utilisant la Société de l'assurance automobile du Québec. Quand le gouvernement a adopté le projet de loi 62 en 1987, il disait vouloir investir 200 000 000 \$ additionnels en travaux de voirie, soit 100 000 000 \$ en 1988-1989 et en 1989-1990. Or, le budget de construction, d'entretien et de conservation du réseau routier n'a jamais été augmenté de ces montants. Si le gouvernement libéral avait ajouté 100 000 000 \$ par année en 1988-1989 et 1989-1990 au budget indexé de 1985-1986, le budget pour les routes en 1988-1989 et en 1989-1990 aurait été de 2 135 000 000 \$, soit 1 040 000 000 \$ en 1988-1989 et 1 100 000 000 \$ en 1989-1990.

En réalité, le budget pour les routes pour 1988-1989 et 1989-1990 a été de 1 900 000 000 \$, soit 913 000 000 \$ en 1988-1989 et 1 020 000 000 \$ en 1989-1990. C'est 202 000 000 \$ de moins que le budget indexé de 1985-1986. Lors du dernier budget, le ministre des Finances a annoncé un prétendu plan quinquennal de 1 700 000 000 \$ dont 625 000 000 \$ proviendraient de la caisse des assurés. Or, dans ce prétendu plan quinquennal, les investissements additionnels ne dépasseront pas 104 000 000 \$ sur cinq ans par rapport au budget de 1989-1990.

Avec le projet de loi 108, le gouvernement, encore une fois, taxe les contribuables de façon indirecte. La surveillance policière sur les routes sera payée à même les primes d'assurance des automobilistes. Le gouvernement libéral siphonne la caisse de l'assuré à des fins de voirie, dit-il, mais il y a moins de travaux routiers que sous le gouvernement du Parti québécois. Bref, le gouvernement libéral utilise la caisse de la Société de l'assurance automobile du Québec pour financer les dépenses courantes. Il transforme les primes d'assurance en taxes indirectes. Il n'y a qu'un mot pour qualifier le geste du gouvernement, c'est de l'imposture, Mme la Présidente. On n'a pas le droit de faire ça. C'est de l'argent du monde. On n'a pas le droit de prendre leur argent.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): M. le député de Lévis, je vous ferai remarquer que c'est un président qui est là maintenant. Ce n'est pas une présidente.

M. Garon: M. le Président, je regardais mes papiers, je n'ai pas vu le changement.

Le Président (M. Tremblay, Rimouski): Je vais vous pardonner.

M. Garon: Les libéraux considèrent également normal le non-respect des limites de charges. Je disais ce matin, et c'est encore... Le ministère des Finances avait demandé de l'argent. Il avait demandé de l'argent au ministère des Transports. Il avait une excellente occasion d'augmenter les pénalités sur les charges excédentaires. Mais non! Là encore, le ministre va donner des permis. Robert Thérien, adjoint parlementaire au ministre des Transports, ne déclara-t-il pas à l'Assemblée nationale le 9 mai 1990 que des permis spéciaux... Vous savez que la plupart des permis spéciaux... Il faut savoir s'adapter un petit peu à la nouvelle machinerie; on n'a pas le choix. Si on veut s'adapter, il faut qu'il y ait des permis spéciaux qui ne sont pas, fort probablement, adaptés. C'est vrai que ça brise les routes. C'est bête. Ça, c'est un adjoint parlementaire qui admettait que les charges en trop, ça brise les routes mais qu'il faut s'adapter. Voyons donc!

S'adapter à quoi? À faire briser nos routes? Je n'ai jamais vu des propos aussi incohérents tenus par un adjoint parlementaire. Je comprends...

Une voix: Au ministre des Transports.

M. Garon: Au ministre des Transports. C'est l'adjoint parlementaire au ministre des Transports, remarquez bien, qui disait: Il faut s'adapter. C'est vrai que ça brise les routes; que voulez-vous? Il faut donner des permis pour briser les routes. Il faut le faire, M. le Président. Par ailleurs, on regarde l'incohérence du ministère; l'article 2, paragraphe 5^e et l'article 98 du projet de loi. Ces articles empêchent-ils le développement au Québec d'une motocyclette à trois roues? Encore là, j'aurai l'occasion de revenir, dans les propos que je tiendrai concernant l'affaire de la motocyclette parce que les gens aimeraient pouvoir utiliser une motocyclette à trois roues qui est développée au Québec; mais non! Le gouvernement fait des chinoiseries pour empêcher l'utilisation de cette motocyclette qui a été développée au Québec. La SAAQ devrait démontrer, lors de l'étude du projet de loi, que le véhicule en question est plus dangereux qu'une motocyclette ou qu'un autre véhicule circulant sur les routes du Québec. C'est à eux autres de faire la preuve de ça parce que c'est un produit qui, semble-t-il, ne serait pas plus dangereux qu'un autre à utiliser dans des conditions normales. Mais, encore là, il semble que ce n'est pas beaucoup la préoccupation du ministre des Transports.

Mme la Présidente, j'ai essayé de convaincre le ministre, encore une fois. L'histoire va juger très sévèrement cette phase de dilapidation des fonds de la Régie de l'assurance automobile

parce qu'on n'a pas le droit, le gouvernement n'a pas le droit de se placer dans la situation d'être au-dessus des lois. Le Vérificateur général, vous savez, aurait pu le dire en temps utile mais il l'a dit dans son rapport. Il était mieux de le dire que de ne rien dire mais j'aurais voulu qu'il le dise au moment de la présentation du projet de loi. Mais il a choisi de ne pas intervenir, même s'il y a un article qui le permet expressément dans sa Loi sur le vérificateur général. Il l'a écrit dans son rapport en disant que la Régie de l'assurance automobile n'a pas le droit de collecter des fonds à d'autres fins que de l'assurance. Là, on veut lui faire payer la police, on veut lui faire payer des barres jaunes, des barres blanches sur les routes, des clôtures à neige, de l'asphalte, toutes sortes de choses qui ne sont pas du ressort de la Régie de l'assurance automobile.

Le Vérificateur général dit qu'il y a des opinions juridiques puisqu'il dit qu'elle a l'obligation légale de ne percevoir de l'argent que pour ses besoins d'assurances, qu'elle n'a pas d'affaire à se créer des caisses plus fortes que nécessaire, que l'argent, au fond, devrait être remis aux assurés. Ce n'est pas une mince opinion; c'est le Vérificateur général. Imaginez-vous que, basés sur cette opinion, les gens aillent devant les tribunaux. Moi, je pense qu'il va arriver la même chose au gouvernement que ce qui est arrivé à Bell Canada lorsqu'elle a voulu s'approprier de l'argent qui ne lui... Et je donne un bon exemple avec Bell Canada. Le ministre connaît ça, Bell Canada. Qu'est-ce qu'elle a été obligée de faire? Donner un crédit aux citoyens pour leur remettre l'argent qui leur appartenait parce que Bell Canada ne pouvait pas garder de l'argent qui appartenait aux citoyens; et le tribunal a obligé Bell Canada à remettre l'argent aux citoyens. Bien là, Mme la Présidente, c'est la même chose. Là, c'est le Vérificateur général qui dit: Vous avez l'obligation de collecter de l'argent uniquement pour vos besoins, pas au-delà de vos besoins; donc, vous avez perçu de l'argent sans droit. Et ce n'est pas parce que la Régie a perçu de l'argent sans droit que le ministre des Finances peut se l'approprier. Le ministre n'a aucun droit là-dessus à moins qu'il fasse une loi de nationalisation des fonds de la Régie de l'assurance automobile.

Vous savez que ça va plus loin que ça. Le conseil d'administration doit protéger la caisse des assurés. Le conseil d'administration peut-il verser des sommes d'argent? Le Vérificateur général - je me réfère, Mme la Présidente, aux propos du député de Saguenay - dit que même la Régie de l'assurance automobile doit se donner des lignes directrices concernant l'utilisation des fonds de la réserve et la perception des fonds de la réserve pour ne pas avoir une réserve pour ses paiements d'indemnités aux assurés plus forte que celle dont elle a besoin. Il ne dit pas que le gouvernement doit lui fournir des lignes directri-

ces mais qu'elle-même doit se donner des lignes directrices pour ne pas collecter des citoyens plus d'argent qu'il n'est nécessaire de le faire. Mais en plus, quand on voit que c'est le ministre des Finances qui s'approprie de l'argent, on est estomaqués. On est estomaqués de voir que c'est le gouvernement qui siphonne l'argent des citoyens.

Mme la Présidente, je sais que vous écoutez ces propos et... Dans votre position, vous ne pouvez pas intervenir mais je sens que vous êtes heureuse de ne pas avoir à intervenir...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...parce que je suis persuadé que tout député, même ministériel... Vous savez, quand les gens se présentent au gouvernement, qu'ils sont dans l'Opposition et veulent venir au pouvoir, ils se présentent et disent: Nous autres, on va **faire** ça. Là, actuellement, vous êtes en train de forcer les bureaucrates, les fonctionnaires, à faire des choses illégales, à faire des choses irrégulières. Le Vérificateur général le dit dans son rapport. Il n'a pas pu le dire sans opinion juridique. Quand il dit: Vos obligations légales, voici ce qu'elles sont, il a dû avoir des opinions juridiques. Là, on veut entendre le Vérificateur général. Je sens que le député de Saguenay fatigue. Je pense qu'au contraire, si le gouvernement n'a rien à se reprocher, s'il sent qu'il est blanc comme neige, il va dire: Certainement, ça nous fait plaisir. Amenez-le, le Vérificateur général; qu'il vienne nous dire ce qu'il en pense parce que, nous, on est blancs comme neige. Et si vous avez d'autres opinions **juridiques** qui vont à rencontre de celles du Vérificateur général, vous dites: On va les déposer, si vous en avez qui disent, au contraire, que le geste est légal.

Rappelez-vous, Mme la Présidente, que lorsque le ministre des Transports du temps est venu avec le président de la Régie et qu'ils voulaient collecter de l'argent des ambulances, demander à la Régie de l'assurance automobile de verser de l'argent pour les ambulances, j'avais dit: Je ne suis pas un expert dans ces matières mais, comme juriste, comme ancien professeur de droit, moi, mon sentiment personnel, mon opinion, c'est que vous n'avez pas le droit de faire ça. Non seulement j'avais raison mais on a fait une loi rétroactive, au mois de juin dernier, pour aller chercher de l'argent rétroactivement ou légaliser de l'argent qu'on s'était approprié illégalement.

La Présidente (Mme Bélanger): En conclusion, M. le député de Lévis.

M. Garon: Mme la Présidente, vous comprendrez qu'un gouvernement ne peut pas agir comme ça. Je l'ai dit ce matin, je vais terminer **là-dessus**. On voit les Indiens qui ont agi vis-à-

vis du gouvernement; pourquoi? Parce que le gouvernement... Les Indiens ont dit: On en a assez de ne pas être entendus. Quand les citoyens se rendent compte que les institutions politiques et publiques ne les respectent pas, ils cessent de les respecter. Et, quand le gouvernement s'approprie de l'argent qui ne lui appartient pas et qu'il pige dans la caisse des assurés de l'assurance automobile au détriment des victimes d'accidents, des personnes âgées ou des femmes à la maison, je dis que le gouvernement agit pour ne pas être respecté et qu'il va payer un prix très lourd dans les mois qui viennent pour cet irrespect des citoyens du Québec.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lévis.

M. Camden: Mme la Présidente, j'aurais peut-être une question pour le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Lotbinière.

M. Camden: Si le député de Lévis le permet?

M. Garon: Oui.

Une voix: Il va répondre.

M. Camden: Oui, excellent. Je voudrais savoir du député de Lévis si, au début des années quatre-vingts, lorsque le ministère des Transports a transféré 1200 fonctionnaires à la Régie de l'assurance automobile de l'époque, s'il avait obtenu un avis du Vérificateur général préalable à ce transfert et à combien il a chiffré ce transfert de 1200 fonctionnaires qui contrôlaient les permis de conduire et d'immatriculation? Mme la Présidente, je constate de visu, pour le bénéfice du Journal des débats, qu'il feint ne pas avoir compris. Alors, cessez de lui parler et permettez-nous de lui adresser la parole.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, est-ce que vous voulez répondre à la question du député de Lotbinière?

M. Garon: C'est régulier. Les transferts de fonctionnaires, ça se fait.

M. Camden: Oui, mais c'est un transfert de responsabilités de fonctionnaires qui n'avait aucun égard à l'assurance automobile.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça. Je dis qu'un fonctionnaire qui est dans un organisme et qui part dans un autre organisme, il ne continue pas à administrer la loi de l'ancien organisme. Il administre la loi du nouvel organisme. Il n'y a rien d'irrégulier là-dedans. Ça se fait couram-

ment.

M. Camden: Mme la Présidente, je dois vous indiquer, pour votre information, que c'est 1200 fonctionnaires du ministère des Transports qui ont été transférés avec leurs responsabilités, comme ça, très allègrement, à la Régie de l'assurance automobile avec les mandats qu'ils avaient assumés, qui n'avaient rien à voir avec l'assurance automobile.

M. Garon: Le mandat que vous avez assumé...

M. Camden: Pourtant, Mme la Présidente, il n'y a pas eu d'audience. Je dois vous l'indiquer, à ce que je sache, il n'y a pas eu d'audiences publiques non plus de la part du Vérificateur général.

M. Garon: Non, mais quand... Ce n'est pas ça, là. Mme la Présidente, c'est simple. Quand un fonctionnaire travaille pour le ministère des Transports, il est assujéti à la Loi sur le ministère des Transports dans ses mandats. Et, quand il ne travaille plus pour le ministère des Transports, qu'il travaille à la Régie, il est assujéti à la Régie de l'assurance automobile dans son travail. Et si, à un moment donné, il est transféré à l'assurance-maladie, bien, il est assujéti à la Loi sur l'assurance-maladie lorsqu'il travaille là. S'il va à l'Environnement, il est assujéti à la loi de l'Environnement quand il travaille. Il n'y a rien d'incohérent là-dedans. C'est comme ça que ça marche.

M. Camden: Non, il y a manifestement...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça répond à votre question?
(17 h 30)

M. Camden: Vous permettrez, en terminant; il y a manifestement incohérence puisque, à l'époque, on a transféré la charge financière des fonctionnaires à la Régie. Cependant, on a oublié de transférer aussi les revenus. On a continué à les laisser entrer chez le ministre des Finances. Je pense que c'est une nuance importante. On a créé une charge financière et administrative sans laisser à la Régie les revenus, à l'époque.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Lotbinière. M. le député de Saguenay.

M. Ghislain Maltais

M. Maltais: Mme la Présidente, je vais revenir à la motion présentée par le député de Lévis, motion qui visait à entendre le Vérificateur général. J'aimerais ça qu'il m'écoute, par exemple.

M. Garon: Pardon?

M. Maltais: J'aimerais ça qu'il m'écoute. Je l'ai écouté religieusement.

M. Garon: Oui, oui, je vous écoute.

M. Maltais: Dans la demi-heure qu'il a prise, Mme la Présidente, le député de Lévis n'a pas amené un argument valable pour qu'on puisse se permettre d'entendre le Vérificateur général. Le Vérificateur général est là pour faire des constats. Il n'est pas là pour donner des avis juridiques. Ce n'est pas le consul général, le vice-consul, ce n'est pas le ministre de la Justice. Le Vérificateur général est là pour donner des constats et donner des conseils au gouvernement. Le Vérificateur général, quand H voudra être au-dessus du gouvernement du Québec, H commencera par aller se faire élire quelque part. S'il veut jouer son rôle de vérificateur, il le jouera comme il faut. Faire des constats, donner des conseils au gouvernement, c'est sa job. C'est pour ça qu'on l'engage à 112 000 \$ par année.

La deuxième chose, s'il veut faire de la politique, il viendra dans l'arène et il en fera. Le ministre de la Justice a, bien sûr, des responsabilités au niveau de l'Office de la protection du consommateur. Et, comme ministre de la Justice, il doit s'assurer que tous les citoyens sont égaux devant la loi. Le ministre de la Justice et les procureurs du ministère n'ont trouvé, dans le projet de loi, rien de répréhensible parce que ça passe d'abord au Conseil des ministres, au comité législatif; et le ministre de la Justice est là, au Comité de législation. Je suis convaincu que les avocats du ministère, s'il y avait eu quelque chose de répréhensible dans la loi, auraient informé le ministre de la Justice qui, lui, aurait informé son collègue des Transports. Et c'est de même que ça fonctionne. Le député de Lévis doit savoir ça, malgré que le ministre de la Justice envoie des cartes de bonnes fêtes. Moi, je trouve ça gentil de sa part. Mes collègues m'en envoient de temps en temps, des cartes de bonnes fêtes. Il y en a qui l'oublent. Le ministre des Transports a la mémoire courte. Mais je trouve ça fin.

Je me souviens, Mme la Présidente, il était un temps où c'était le député de Lévis qui envoyait des cartes de bonnes fêtes. Il envoyait des cartes de bonnes fêtes à tout le monde, même aux députés de l'Opposition. Il envoyait des cartes de bonnes fêtes dans tous nos comtés parce que, le député de Lévis, à un moment donné, il a trouvé ça quand il y a eu un leadership dans son propre parti...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais:... et il n'était pas trop populaire. Il a décidé d'envoyer des cartes.

Une voix: Il n'a jamais été populaire.

M. Maltais: Il n'était pas capable d'envoyer des cartes de membres, il n'en vendait pas. Son organisation n'en avait pas vendu. Je sais, j'ai connu bien de ses organisateurs. L'ancien candidat libéral dans Duplessis était un de ses organisateurs. Il essayait de vendre des cartes et ça ne marchait pas. Le député de Lévis a la mémoire courte mais je suis convaincu que cette demi-heure va lui rappeler de bons vieux souvenirs. Finalement, le leadership est arrivé et le député de Lévis est arrivé troisième. Bien sûr, il était fâché. Je me rappelle. On faisait tes crédits au mois d'août, après le leadership. Fâché, tu dis! Il était de l'autre bord, dans l'ancienne salle, et H voulait me manger. Ce n'est pas à moi qu'il en voulait mais c'est à ses membres. Les cartes n'avaient pas été rendues au Parti à temps et, en tout cas, il y avait eu toute une histoire. Finalement, il était arrivé troisième.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: C'est pour vous dire que les ministres qui sont en fonction, des fois, ont le droit d'envoyer des cartes de bonnes fêtes. Peut-être bien que s'il en avait envoyé plus, autant que le ministre de la Justice, autant que le président du Conseil du trésor, autant que d'autres personnes qui ne sont pas dans cette Assemblée, peut-être bien qu'il aurait gagné le leadership. Peut-être bien aussi qu'il aurait compris une chose. C'est qu'à ce moment-là il aurait dû avoir un bon vérificateur général dans son organisation parce que, s'il avait compté les membres avant, peut-être bien qu'il ne se serait pas présenté non plus. Alors, tout ça pour vous dire que son argument sur le Vérificateur général n'est pas ce qu'il y a de plus fort.

Il y a une chose aussi qu'il a dite et qui m'a frappé. Et ça, je pense que c'est du domaine professionnel. Pour un professeur de droit, ça m'a frappé. Il a dit: La Régie de l'assurance, la SAAQ, c'est comme une mutuelle. Bien, moi, j'aimerais bien qu'un professeur de droit me donne la différence entre une régie d'État, une société d'État et une mutuelle. Une mutuelle, ça, M. le Président - ça ne prend pas un professeur de droit - c'est des gens de bonne foi qui décident de mettre en commun des biens en cas de perte mais ils ne sont pas obligés, de par la loi. Il y a des mutuelles de paroisse. Dans la paroisse, il y en a peut-être 300 qui sont membres de la mutuelle et il y en a 300 qui ne sont pas membres. Ils ne sont pas obligés. Ceux qui ne se sont pas prévalus de la mutuelle, en cas de perte, s'ils ne se sont pas assurés ailleurs, c'est eux autres qui paient la facture. Mais la Régie et une société d'État, ce n'est pas pareil. Les gens sont obligés d'être membres de la Régie parce que, pour avoir le petit "ticket" bleu à la licence, sur le véhicule, ils sont obligés; c'est une obligation. C'est très élémentaire. Le député de Lévis devrait savoir ça. Il l'a

oublié, je suis convaincu qu'il le sait. Pour un éminent professeur de droit, comme il le dit si bien, c'est une erreur qu'il a faite. Je respecte et j'admets son erreur mais de là à comparer une mutuelle avec une régie et une société d'État, ce n'est pas pareil du tout.

Mme la Présidente, lorsqu'on compare une régie... La meilleure façon pour une société d'État de rembourser ses clients, c'est d'améliorer le réseau routier, n'est-ce pas? C'est juste parce que tout le monde prend la route d'une façon ou d'une autre. Si on veut être juste envers tout le monde, lorsqu'on répartit un trop-perçu dans une mutuelle - comme le député de Lévis le disait - la mutuelle retourne l'argent à ses assurés. C'est son rôle et c'est son obligation de par la loi, en plus. Parce qu'une mutuelle n'a pas droit de faire des bénéfices de plus de tant. Sa charte est à tel montant et elle doit s'en tenir à ça ou, si elle veut prendre de l'expansion, ça prend le consentement des assurés. C'est la différence avec une régie et une société d'État.

Or, la SAAQ, elle, a l'obligation de couvrir les assurés en cas de perte mais aussi de redistribuer d'une façon équitable les trop-perçus ou son "trop-avoir" en banque. Et la meilleure façon de le faire, celle qui est la plus équitable aux yeux de tous ses assurés qui sont les Québécois, c'est des routes meilleures, une meilleure sécurité, une meilleure signalisation, des meilleures barres blanches, du meilleur asphalte. C'est une façon très équitable et très juste de retourner...

Et j'aimerais ça en débattre avec le Vérificateur général. Le député de Lévis nous a lu, pendant une demi-heure, une lettre qu'il a envoyée au Vérificateur général et il nous a lu un petit passage de ce que le Vérificateur général lui a dit. Il ne l'a jamais rendue publique, sa réponse du Vérificateur. Jamais. Parce que le Vérificateur lui a dit des choses qu'il n'a pas aimées. Le Vérificateur général, lorsqu'on compare... Tout à l'heure, le député de Lévis disait: Il s'interroge sur la façon des administrateurs de la SAAQ de disposer de l'argent. Moi, je m'interroge sur le discours qu'il tient. Depuis le printemps 1990, il tient le même discours. Il l'a tenu pendant la dernière session et il le tient encore. A chaque fois que va arriver un projet de loi du ministère des Transports, on va avoir droit au même discours. Je me souviens, moi... Je lui en tiendrai un qui va lui rappeler les souvenirs, je lui dis ça tout bonnement. Je ne sais s'il se rappelle des cercueils flottants qu'il avait fait faire à un moment donné. Te rappelles-tu les bateaux qui avaient tous coulé, là? Tes "chums" à Tilly, là? Les petits bateaux de pêche obligatoires? Bien oui, tu les avais fait faire en 1982 et le premier exemplaire qu'ils ont mis... On avait essayé ça à Sept-Îles et ils ont tous coulé...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: On appelait ça des cercueils flottants parce que le ministre du temps avait ordonné aux architectes, qui avaient conçu des bateaux pour la Norvège, pour la haute mer... Les architectes du ministère des Pêcheries et les propriétaires du chantier de Tilly avaient modifié le plan architectural du bateau et ça a eu comme effet de déséquilibrer le bateau...

Une voix:...

M. Maltais: Bien oui, oui. C'est ça.

M. Garon: Ça n'est jamais arrivé avec les bateaux de Tilly.

M. Maltais: Ils en avaient fait un exemplaire financé par SOQUIA et ils l'avaient envoyé à Sept-Îles. Tant qu'il a fait beau, O.K., il n'y a pas eu de problème. Bien, oui, tant qu'il a fait beau, Mme la Présidente, ça allait bien. À un moment donné, le pêcheur a dit: Oup! Ce matin, il faut que je gagne ma vie. Il s'est piqué le nez vers le large avec ça, il a fait 100 pieds et il a coulé au pied du quai. Et c'est bien pire que ça; il y en avait une douzaine en commande. Ils ont été obligés de tous les "scraper" parce que c'étaient des cercueils flottants. L'équipage à bord était en meilleure sécurité dans un canot d'indien au large du Golfe que dans ces bateaux-là qui avaient coûté, à l'époque, 350 000 \$. Il a la mémoire courte. Je vais sortir le dossier, on l'a encore. Et on appelait ça des cercueils flottants. C'est pour vous dire que quand des gens étrangers, des gens de l'extérieur viennent donner des conseils au monde... Ce n'est pas la faute du député de Lévis; ce n'est pas lui qui avait dit aux architectes de faire ça mais c'était sous sa surveillance. Et il avait oublié de surveiller ça parce qu'il se préparait pour le leadership, comme je disais tantôt...

M. Garon: De quels bateaux parlez-vous?

M. Maltais: Ce sont des petits bateaux de pêche...

M. Garon: En quoi?

M. Maltais: ...des côtiers, en fibre de verre, que vous aviez faits. Et il y avait un mauvais ballast dessus parce que vous aviez raccourci la longueur du bateau pour vous rendre à 35,9 pieds...

M. Garon: Ce n'est pas vrai.

M. Maltais: Tout le monde se rappelle, sauf vous. Moi, je me rappelle fort bien.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas vrai, ça.

M. Maltais: Mes pêcheurs ont manqué se

noyer avec ça.

M. Garon: Oui, mais ce que vous dites là, ce n'est pas exact.

M. Maltais: Vous n'avez pas de mémoire; j'en ai, moi. Il y en a qui se rappellent, autour de la table ici, ces cercueils flottants. Les pêcheurs se rappellent, je vais vous le dire. Tout ça, ça fait que, quand des gens de l'extérieur viennent se fourrer le nez dans les affaires des autres, ça ne marche pas; ça fait un désastre. C'a en avait fait un dans le cas des cercueils flottants. Le Vérificateur général qui s'en vient se substituer au législateur, ça fait un désastre aussi.

Or, Mme la Présidente, l'argumentation et la motion du député de Lévis... C'est très vrai; M. le député de Lévis n'a pas de mémoire mais on va lui sortir le dossier tantôt et on va tout lui...

M. Garon: Oui.

M. Maltais:... rappeler ça.

M. Garon: Sortez le dossier n'importe quand.

M. Maltais: Je peux vous dire ce que vous avez répondu là-dessus à part ça. Vous avez dit que c'était une erreur d'architecture. Bien oui, vous avez dit ça en Chambre. C'est une erreur d'architecte; ce n'est pas ma faute, ce n'est pas moi qui suis architecte. Je suis le ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. On le sait bien, mais les pêcheurs qui avaient acheté le bateau qui a coulé au pied du quai des Sept-îles n'étaient pas de bonne humeur là-dedans. Ils ont eu une perte. Tout ça, c'est pour vous dire que...

Une voix: Ça a nui au leadership, ça.

M. Maltais: Bien sûr, les pêcheurs ont tous voté contre lui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: Tout ça pour vous dire, Mme la Présidente, que lorsque des gens de l'extérieur s'en viennent donner des leçons comme le député de Lévis nous dit au niveau du Vérificateur général, moi, je ne suis pas sûr que la meilleure personne pour faire la législation ici, c'est le député. Si on se trompe, nous autres, il nous reste une place où la population peut nous juger, c'est lors d'élections. Mais lorsque le Vérificateur général vient... Lui, il ne peut pas, il donne de grands conseils aux autres. Avez-vous de quoi à dire là-dessus, vous? Je vous ai écouté, moi.

M. Garon: Des entreprises de pêche ont

fermé sous votre gouvernement.

M. Maltais: Bien oui, il n'y a plus de poissons; vous l'avez tout laissé prendre par les pêcheurs de l'extérieur.

M. Garon: Les usines sont fermées.

M. Maltais: Vous aviez des gros bateaux, le Kristina Logos et le Lumaak, qui prenaient des crevettes sur les bancs de Sept-îles et qui allaient les vendre à Terre-Neuve quand le député de Lévis était ministre. Vous ne vous rappelez pas, vous autres; je me rappelle, moi.

M. Garon: Ils ne pêchaient pas à Sept-îles, ils pêchaient au Labrador.

M. Maltais: Bien, non. Ils n'ont jamais été sur les côtes du Labrador; ils n'ont jamais eu de permis, tu ne te rappelles pas? Courte mémoire!

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! S'il vous plaît!

M. Maltais: Courte mémoire! Courte mémoire! De Bané n'a jamais voulu vous donner de permis, vous vous rappelez?

M. Garon:...

M. Maltais: Ils ont pourri au quai avant de partir.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, M. le député de Lévis. M. le député de Saguenay.

M. Maltais: Le scandale du siècle! Or, Mme la Présidente, tout ça pour vous dire que la motion du député de Lévis pour entendre le Vérificateur général, c'est une pure perte de temps. Moi, ça ne me fait rien. On peut "toffer" le temps, la brise, toutes les motions - il y en a peut-être 25 à présenter - ça ne me fait rien du tout. On va les présenter. Mais s'il y a des personnes au Québec qui ont hâte que le projet de loi soit adopté, qu'on commence à l'étudier, ce sont les citoyens. On est ici pour travailler pour le plus grand bien des citoyens. On va passer toutes les mesures dilatoires, l'une en arrière de l'autre. Écoutez, il n'y a rien de nouveau là-dedans; moi, je l'ai fait pendant quatre ans de l'autre côté. Il n'y a rien de nouveau dans ces méthodes-là sauf que je lui annonce au départ qu'on va faire la bataille sur toute la ligne et que le projet de loi va passer pareil. Il n'y a pas de problème là, Mme la Présidente, et merci beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saguenay. M. le député de Jonquière.

M. Francis Dufour

M. Dufour: Oui, Mme la Présidente. J'ai bien compris que l'intervention qui m'a précédé est allée un peu partout dans le paysage. Moi, je voulais juste rappeler que, pour la bonne suite des choses, la bonne connaissance, il faudrait peut-être rappeler la mission de la Régie parce que ça a un rapport avec la motion qui est sur la table; on a dit tout à l'heure que la Régie avait la mission de réparer, d'investir de l'argent, etc. etc. Je voudrais vous rappeler la loi habilitante, celle qui l'a mise sur pied, la Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec du 1er septembre 1987. Et, nulle part je ne vois que la Régie a pour mandat d'aller chercher des sommes d'argent chez les assurés pour fournir, pour donner un "cash" ou une caisse supplémentaire au gouvernement du Québec. Nulle part je ne vois ça. Je ne vois pas non plus que la Régie qui était mise sur pied avait pour mission d'administrer une police routière. Je vous invite à examiner cette loi-là; elle doit appliquer le régime d'indemnisation des victimes, appliquer le régime de compensation des dommages, promouvoir la sécurité routière...

Une voix:... promouvoir la sécurité routière?

M. Dufour: Oui, en ce qui a trait aux...

M. Elkas: Un moment, s'il vous plaît.

(17 h 45)

M. Dufour: Promouvoir la sécurité routière, ça va bien plus avec sa mission de publicité et de renseignement. Promouvoir ne veut pas dire nécessairement investir, prendre de l'argent du monde pour investir. Et ils disent: "Aux fins prévues au paragraphe 1, mener des études des moyens de favoriser la réadaptation; acquitter, dans la mesure prévue par la Loi sur l'assurance automobile, les demandes d'indemnité; recouvrer les indemnités; intervenir dans toute action résultant d'un accident; transiger ou faire des compromis - toujours sur les questions d'indemnité - enquêter par une personne ou par elle-même; percevoir des honoraires ou contributions d'assurance exigibles lors de l'immatriculation d'un véhicule ou la délivrance d'un permis".

Si je regarde la mission, les pouvoirs et la fonction, je ne pense pas que ce soit si clair que ça que la Régie, qui est devenue la Société, avait ou a le pouvoir de percevoir de l'argent des bénéficiaires pour le mettre ailleurs. En plus de ça, on n'a même pas la garantie que les sommes perçues par la Régie de l'assurance automobile ou par la Société vont être versées dans le réseau routier. On n'a pas cette garantie-là parce que, depuis quelque temps, on a vidé la caisse; depuis trois ans, on va chercher des sommes importantes et on n'a aucune garantie que ça a été investi dans le réseau routier. Au contraire. Ça a servi pour balancer des comptes

et ça, à nos yeux, ça semble une anomalie.

C'est clair que, quand on regarde le rapport à l'Assemblée nationale du Vérificateur général, quand on regarde ce qu'il nous dit, bien, il dit: Ça semble anormal, ce qui se passe. C'est clair qu'aller chercher de l'argent... Quelle aurait été la mission? Le gouvernement a le droit de taxer. Pourquoi ne taxe-t-il pas? Il n'a pas le courage de taxer. Pourquoi va-t-il chercher ça par des moyens détournés, par des moyens indirects? On atteint les mêmes fins.

C'est drôle, nous autres, on passait pour des "taxeux" parce qu'on avait le courage des actions qu'on menait et on taxait directement les gens. A la Régie de l'assurance automobile, l'argent, on l'a pris et on l'a consacré aux fins pour lesquelles on l'avait perçu. Donc, c'était pour des bénéfices aux assurés. Il fallait créer une cagnotte, il fallait créer une caisse. On l'a fait. Puis là, on va le chercher et on fait autre chose. Bien oui! Même si M. le ministre opine du bonnet négativement, on peut toujours dire pareil, et ce n'est pas moi qui le dis, que cette loi adoptée en 1990... prévoit que la Société versera au fonds consolidé du revenu au cours des cinq prochaines années une redevance qui totalisera 625 000 000 \$. C'est de l'argent qu'on va chercher. Et on est allé en chercher avant. On est allé en chercher pour...

C'est sûr qu'on a fait une bataille sur la question des ambulances. Il y a des montants importants qui ont été soutirés, aussi, pour les ambulances. La bataille était correcte; elle avait du sens et on était correcte dans ce qu'on disait sauf que c'était bien trop d'argent pour arriver à ça parce qu'on va être obligés de corriger. On va être obligés de faire des lois réparatrices à tout bout de champ et là, c'est une loi dévastatrice. Il y a des lois réparatrices qui réparent des choses et là, on fait une loi qui a pour effet de dégrader. Et, quand les montants, les réserves, ne seront pas suffisants, la Régie de l'assurance automobile dira: Il faudrait bien augmenter les cotisations. D'ailleurs, on n'a pas besoin de ça pour le faire, on a commencé à le faire.

Pourquoi la Régie, qui a des montants raisonnables pour faire son travail, sent-elle le besoin d'augmenter les charges des automobilistes? C'est une bonne question, ça. On augmente les charges des automobilistes et il y a de l'argent suffisamment parce qu'on en soutire et on vide la caisse. Donc, c'est évident. C'est comme un bain, ça. Si vous ôtez le bouchon, il va se vider. Si vous ne le remplissez pas, il va finir par en manquer. Mais là, même si les réserves sont suffisantes, on décide d'aller chercher de l'argent ailleurs. Donc, c'est pour ça qu'il est important de parler du Vérificateur.

Le Vérificateur, lui, son travail consiste à aller voir si l'argent est bien dépensé, si les missions des ministères sont bien accomplies, et c'est ce qu'il vient nous dire à chaque année. Il

vient nous dire: Est-ce que les missions ont été bien faites? Est-ce que l'argent a été bien employé, bien utilisé? Ce n'est pas tout à fait ce qu'il nous dit parce que, même en 1990, il nous dit que la Société devrait se doter d'une politique précisant les fins et les paramètres de sa réserve de stabilisation, ce qu'on fait avec. Si on a trop d'argent, pourquoi on ne baisse pas les coûts des permis? Parce que ça coûte plus cher. Si c'est vrai, prenons tous les montants qu'on va chercher chez les automobilistes et chez les transporteurs - 3 000 000 000 \$ - et mettons-les sur les routes. Faisons-le exactement pour les fins pour lesquelles on le prend. Vous allez voir que vous n'aurez plus de problème, M. le ministre; vous n'aurez plus de casse-tête. Là, je vous le dis, vous allez voir; et je vous donne ça hors de tout doute. Moi, j'ai eu connaissance qu'un ministre ait dit: Attendez, vous allez voir, M. le député Jonquière, vous allez voir ce qu'on va faire avec ça. Je l'ai vu. On l'a mis ailleurs. On ne l'a pas mis sur les routes. Et nous autres, qui avons le pouvoir, on nous accuse de tous les péchés capitaux: on a dilapidé, selon les dires, les biens publics, on a donné des contrats à nos **"chums"**. Mais quand on vous écoute parler, on n'a pas de **"chums"** dans ces gens-là. Ça fait qu'on ne peut pas les avoir **"pognés"**. Et comme il n'y en a pas eu de **"pognés"**, on n'a pas été capables de faire d'enquête pour leur prouver qu'il y avait eu des sommes d'argent détournées de leurs fins. Bien, on l'a mis quelque part. On l'a mis sur les routes, on l'a mis ailleurs. Ce n'est pas vrai qu'on peut parler des deux coins de la bouche en même temps et nous accuser d'avoir dilapidé l'argent quand on ne s'est pas créé d'amis nulle part. Et je l'ai dit dans mon discours. Les gens d'affaires, normalement, ont de la mémoire. Eux autres, c'est des gens qui sont reconnaissants, même trop. Ils sont même dangereux. **Il** faut se protéger contre eux autres.

Si on leur avait fait des faveurs aussi grandes et aussi nombreuses qu'on le dit, on se serait gardé quelques amis dans la gang et, comme on n'en a pas... **Il** paraît, selon ce que vous dites, qu'on n'a pas beaucoup d'amis chez les gens d'affaires. Donc, ça voudrait dire qu'on a agi en gens d'affaires avec eux. Donnant, donnant. Si tu nous fais un bon travail, on va te payer; si tu n'en fais pas, tu n'es pas notre **"chum"** pour ça. C'était ça, la politique qu'on avait et je pense qu'on l'a bien observée.

Et, de ce **côté-là**, je vous dis que s'il y a trop d'argent à la Société d'assurance automobile, bien, baissions les primes ou disons carrément que tous les montants d'argent qu'on aura été chercher par l'intermédiaire de la société d'État, on les investira pour le réseau routier; et ça, ça va faire la promotion. Mais, par exemple, disons-nous une chose: Changeons cette mission-là, **disons-le** clairement. Ça me semble élémentaire. La transparence d'un gouvernement, c'est

de bien dire ce qu'il fait. Ce qu'on fait quand on va chercher l'argent, ce qu'on fait avec. Ça, un égale un. Tout le monde va être sur la même longueur d'onde. Personne ne **va** critiquer ça ou, en tout cas, on va être les bons défenseurs de la cause.

Mais ce n'est pas ça qu'on fait. On dit: Nous autres, on est des bons administrateurs et, nous autres, on fait ça différemment. Bien oui. On fait ça hypocritement, disons-le carrément, parce que ce n'est pas vrai qu'on y va allègrement. On pose des actes et on les fait payer six mois plus tard. Personne n'a le temps de voir ce qu'il vient faire. Mais, ne vous en faites pas, le monde va être de plus en plus critique et, de plus en plus, le monde va vous interroger par rapport à ça.

Je vous le dis, j'aurais aimé écouter le Vérificateur général pour nous dire si la mission... Comme comptable, pas comme gardien des fonds. J'aurais aimé ça qu'il vienne nous dire en commission, devant nous autres, si c'est correct ou pas correct ce que vous avez fait. Si ce n'est pas correct, c'est toujours le temps de s'amender. C'est toujours le temps de corriger le tir. À ce moment-là, on serait **peut-être** d'accord pour réparer et remettre les choses dans leur juste perspective et améliorer vraiment le réseau routier.

Dans le fond, ce qu'on veut, c'est améliorer la sécurité routière, mais pas de n'importe quelle façon.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Merci, Mme la Présidente. Vous êtes bien aimable. J'apprécie votre compréhension.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'il y a d'autres intervenants? M. le secrétaire.

Le Secrétaire: M. Elkas (Robert-Baldwin)?

M. Elkas: Contre.

Une voix:...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le vote est demandé sur la motion. **Il** est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la **sécurité** routière et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entend la Commission d'accès à l'information et le Vérificateur général.

M. le secrétaire, si vous voulez appeler le vote.

Le Secrétaire: Je reprends. M. Elkas (Robert-Baldwin)?

M. Elkas: Contre.

Le Secrétaire: Mme Bélanger (Mégantic-Compton)?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

Le Secrétaire: M. Bergeron (Deux-Montagnes)?

M. Bergeron: Contre.

Le Secrétaire: M. Camden (Lotbinière)?

M. Camden: Contre.

Le Secrétaire: M. Charbonneau (Saint-Jean)?

M. Charbonneau: Contre.

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

M. Gauvin: Contre.

Le Secrétaire: M. Maltais (Saguenay)?

M. Maltais: Contre.

Le Secrétaire: M. Dufour (Jonquière)?

M. Dufour: Pour.

Le Secrétaire: M. Garon (Lévis)?

M. Garon: Pour.

Le Secrétaire: Six contre, deux pour.

La Présidente (Mme Bélanger): Et une abstention.

M. Maltais: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Saguenay.

M. Maltais: J'aurais une motion à présenter, moi aussi, immédiatement. Je voudrais vous en faire part. Je vais vous l'apporter.

Motion proposant d'étudier l'article 1

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député.

La motion du député de Saguenay, c'est que la commission commence l'étude détaillée du projet de loi, l'article 1. Alors...

M. Garon: Est-ce qu'on pourrait avoir des

copies de la proposition?

La Présidente (Mme Bélanger): Il faudrait qu'elle soit mieux écrite que ça.

M. Maltais: On n'a pas de dossier et on n'a pas de secrétaire mais vous pouvez en avoir une copie.

M. Garon: On peut attendre parce qu'il va falloir...

M. Maltais: On peut ajourner...

M. Garon: C'est ça.

M. Maltais:... suspendre les travaux, la faire "typer" par une "typist" et en faire des photocopies...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, ça n'est pas nécessaire. Elle peut être manuscrite, là...

M. Maltais:... et la remettre au député de Lévis. Pas de problème. La transparence, ça nous, connaît.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va suspendre quelques minutes, le temps d'écrire la motion du député de Saguenay.

(Suspension de la séance à 17 h 56)

(Reprise à 18 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

La commission reprend ses travaux. Alors, la suspension, c'était pour écrire la motion du député de Saguenay: "Que la commission commence l'étude de l'article 1 du projet de loi 108."

M. Garon: Sur la recevabilité, Mme la Présidente, j'aimerais ça vous entendre parce qu'il y a des règlements qui donnent le droit de faire des motions préliminaires, et là on n'est pas dans le cas d'une motion préliminaire. Alors, cette motion a pour effet d'empêcher la présentation d'autres motions.

La Présidente (Mme Bélanger): Effectivement, il y a déjà eu des décisions rendues: en décembre 1984 par Luc Tremblay, député ministériel à ce moment-là, et le 11 juin 1986 par Robert Thérien, député de Rousseau qui était, à ce moment-là, président de séance. La décision rendue est: "Cette motion est recevable et ne vise pas à clore le débat mais propose plutôt de passer à une autre étape de l'étude détaillée du projet de loi. Il appartient aux membres qui s'opposent à cette motion de convaincre leurs collègues qu'il n'est pas opportun de commencer

immédiatement l'étude de l'article 1. Considérant que l'**Opposition** a eu l'occasion de présenter plusieurs motions préliminaires, la motion du député ministériel proposant de passer à une autre étape est **recevable**."

Alors, évidemment qu'on peut la débattre, là. Et le député de Saguenay a 30 minutes pour démontrer que sa motion est recevable. Et vous avez 30 minutes pour démontrer qu'elle n'est pas recevable, qu'il y a autre chose à faire. On passe au vote **et**, si la motion est battue, on continue d'autres **motions**. Si elle est adoptée, on commence l'article 1 du projet de loi.

M. Ghislain Maltais

M. Maltais: Mme la Présidente, si je prenais 30 minutes pour débattre du bien-fondé de la motion, ça friserait l'indécence. Et je qualifierais chacun de mes collègues qui prendrait plus de trois minutes pour débattre de cette motion d'indécent, Mme la Présidente. C'est l'évidence même. Alors, si quelqu'un ici prenait plus que deux ou trois minutes pour débattre du bien-fondé de la motion, il pourrait être qualifié par l'ensemble des parlementaires et la population d'indécent. Je ne voudrais pas avoir ce qualificatif, Mme la Présidente; j'ai trop de respect pour mes électeurs.

Et je pense qu'avec toute l'argumentation qu'on a pu mettre autour des motions depuis x heures que la commission siège on est rendus à un débat de fond; et ce débat de fond, c'est d'appeler l'article 1. L'Opposition, tous ceux de mes collègues qui ont des choses à améliorer, à apporter, à dire, auront l'occasion de le dire à chacun des **articles**. Ça fait quatre heures et demie qu'on débat du **bla-bla** et du **bla-bla**. Alors, Mme la Présidente, moi, je suggère fortement qu'on passe à l'article 1. Je conseille même au député de l'Opposition, s'il veut véritablement enclencher un débat, de commencer d'abord par ouvrir la page du projet de loi et tomber à l'article 1. Voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le député de Saguenay. M. le député de Lévis.

M. Garon: Je ne sais pas s'il y a d'autres députés qui veulent...

Une voix: Il nous a convaincus.

M. Jean Garon

M. Garon: Mme la Présidente, l'autre député ministériel n'a pas voulu prendre la parole. Je ne suis pas certain qu'ils sont convaincus. Alors, je vais essayer de les convaincre moi aussi parce que je ne suis pas en désaccord avec l'étude article par article du projet de loi 108. Et j'ai présenté des motions. Le ministre m'a demandé ce matin combien j'avais de motions. J'ai dit,

trois ou quatre. Il y en a eu quatre de présentées. J'ai même regroupé les gens pour ne pas faire trop de motions.

Vous avez remarqué que le Protecteur du citoyen et le président de la Commission des droits de la personne, c'était fait en une motion. J'en ai présenté également d'autres, le Vérificateur général et la Commission d'accès à l'information, pour faire un total de quatre motions. Au fond, pourquoi? Parce que les groupes que je veux entendre, c'étaient ces groupes-là. Et, si on avait accepté dès le point de départ, on les aurait entendus ce matin et cet après-midi. Et on n'aurait retardé d'aucune façon le projet de loi. Au contraire, le ministre serait plus avancé.

Là, actuellement, comme on a dû prendre toutes ces heures-là pour essayer de convaincre le ministre - et on ne l'a pas convaincu - au fond, qu'est-ce qui va arriver? Il va arriver que les questions auxquelles auraient pu répondre les organismes en question, qui sont chargés justement de voir ces choses-là... Il y a eu quand même des mémos qui ont été présentés par la Commission d'accès à l'information. Il y a eu un avis du Vérificateur général; au fond, dans son dernier rapport annuel qu'il a présenté cet automne. Il y a eu également un mot du Protecteur du citoyen, qui nous est arrivé hier. Il y a eu également des enquêtes du coroner Bouliane. On aurait été bien mieux d'entendre ces organismes-là qui auraient pu venir nous dire ce qu'ils pensaient du projet de loi. Sans doute que, sur plusieurs articles, l'ensemble des intervenants aurait été d'accord et, par ailleurs, il y aurait eu des réserves et des propositions d'amendement sur d'autres.

Moi, je pense que le ministre aurait été davantage éclairé, toute la commission aurait été davantage éclairée et on aurait pu procéder beaucoup plus rapidement. Moi, je l'ai dit de bonne foi. J'ai dit au ministre, au fond, le but - il n'y a pas de "filibuster" et il n'y a pas d'intention de bloquer le projet de loi, aucunement - c'était de le convaincre qu'il y a des réserves; et comme on a constaté que les avis qui ont été donnés par certains organismes allaient dans le même sens que les réserves qu'on avait, c'était d'entendre les organismes pour, au contraire, avoir un débat moins partisan pour que ceux qui viennent exprimer leurs réserves... Ce sont des organismes qui relèvent de l'Assemblée nationale. Ils ne relèvent pas du Parti québécois, ils ne relèvent pas du Parti libéral, ils relèvent de l'Assemblée nationale dans son ensemble. Moi, je pensais, plutôt qu'exprimer moi-même ces réserves-là, pouvoir faire venir les organismes qui les avaient soulevées dans leur avis, après le dépôt du projet de loi, et pour que le ministre puisse faire des amendements appropriés en tenant compte de ces réserves qui ont été présentées par ces organismes-là qui, à mon avis, **m'apparaissent** des réserves fondées.

Qu'est-ce qui va arriver? Sur chacun des

articles, on va être obligés de revenir et de faire état des réserves qui ont été présentées par les policiers, qui ont demandé à être entendus, par la Commission d'accès à l'information et par les différents organismes qui ont soulevé des réserves concernant des articles précis du projet de loi. Moi, je suis convaincu que le ministre aurait sauvé beaucoup de temps en acceptant de les entendre puisqu'à 18 h 30 on aurait eu fini, en tenant compte du débat de ce matin et de cet après-midi. Si on avait commencé, ce matin, à entendre les organismes, cet après-midi à 18 h 30, ça aurait été fini. On aurait pu procéder et on aurait fait un déblayage considérable au cours de la journée - qu'on va être obligés de faire maintenant - dans l'étude article par article; et le ministre va être pris pour répondre. Il n'est pas un spécialiste de ces questions-là. Lui-même, il ne sera pas sûr de la glace sur laquelle il va patiner alors qu'il aurait pu poser, comme chacun des membres de la commission, des questions qui sont des questions de fond.

Quand la Commission d'accès à l'information dit, par exemple: Tel renseignement... C'est possible que la Société de l'assurance automobile ait besoin de ces renseignements mais elle doit les garder pour elle-même, elle ne doit pas les fournir à d'autres. Alors, on aurait eu cet avis-là et on aurait pu en débattre pendant la période de temps dévolue à la Commission d'accès à l'information. Elle n'est pas là pour faire des coups au gouvernement; elle est là, au contraire, pour protéger les individus. Elle n'est pas là pour empêcher les mesures du gouvernement mais pour les rendre possibles avec les balises nécessaires. Moi, je ne comprends pas trop pourquoi. Ce n'étaient pas des bandits qu'on demandait à faire comparaître, là. Ce ne sont pas des gens qui sont des ennemis du gouvernement. La plupart de ces gens-là ont été nommés par le gouvernement lui-même.

Le président de la Commission d'accès à l'information, c'est le gouvernement lui-même qui l'a nommé. Il voulait tellement le nommer qu'il s'y est pris à deux fois. Je suis même un de ceux qui n'ont pas voté pour sa nomination. Vous remarquerez, vous ne verrez pas mon nom dans les votes pour sa nomination. Je suis un de ceux qui n'ont pas voté. Je vous demande de faire venir quelqu'un que vous avez vous mêmes nommé, que vous avez tellement voulu nommer que vous avez dû revenir à deux fois devant l'Assemblée nationale parce qu'il n'y avait pas assez de votes la première fois. Vous ne pensez toujours pas que cette personne-là est là pour vous organiser. Elle est là pour agir de bonne foi, j'imagine.

Le Protecteur du citoyen, je ne me rappelle pas s'il a été nommé de nouveau ou non après que vous ayez été au pouvoir. En quelle année a-t-il été nommé? Je ne me rappelle pas. Me Jacoby est un juriste reconnu qui, avant d'être dans ces fonctions-là, a été sous-ministre à la

Justice, a été au Barreau, et a toujours eu son franc-parler. Moi, je me rappelle, quand j'étais au Barreau. J'ai connu Me Jacoby à ce moment-là, quand j'allais corriger les examens du Barreau; il était là. C'était un juriste qui était reconnu pour son franc-parler. Aujourd'hui, je pense que Me Jacoby est encore reconnu comme quelqu'un qui a son franc-parler, et on l'aurait fait venir pour lui dire: Bien voici, on vous demande votre opinion sur un certain nombre d'affaires sur lesquelles vous avez donné votre opinion et on veut préciser davantage ce que vous dites.

Le président de la Commission des droits de la personne a été nommé par votre gouvernement. Vous avez dû le nommer parce que vous avez confiance en lui. Et là, aujourd'hui, toutes ces personnes que vous avez nommées, vous ne voulez pas les entendre. Elles ont été nommées pour quoi, au fond? Dans des fonctions qui relèvent... Et c'est grâce à votre majorité, grâce aux députés ministériels, parce que seulement les députés de l'Opposition n'auraient pas pu faire nommer ces personnes-là.

Le Vérificateur général, on ne peut pas considérer que c'est un ami du député de Lévis. Au contraire, je trouve qu'il ne donne pas assez souvent son opinion. Il est là, il l'a donnée l'automne dernier; et puis je lui avais demandé de la donner lors de l'adoption du projet de loi. Il ne l'a pas donnée à ce moment-là. Je m'étais même référé à l'article qui lui permettait de le faire; si ma mémoire est bonne, il me semble que c'est l'article 45, en tout cas, dans ce coin-là. Mais, dans son rapport annuel, il met en garde le gouvernement, il met en garde la Régie, il émet un certain nombre de réserves qui sont majeures.

Quand je vous dis que j'aimerais qu'on entende ces gens-là, il ne s'agit pas d'ennemis du gouvernement. Le constable, comment il s'appelle le constable... que je ne connais pas personnellement, qui a demandé à être entendu? Lui, il a écrit une lettre; on a tous dû recevoir la même lettre. Qu'est-ce qu'il nous dit, au fond, dans sa lettre? Il écrit au secrétaire de la commission: "M. le secrétaire, par la présente, M. Guy Lalumière, président de la Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec, 25 novembre 1990, " il n'a pas perdu son temps, il dit: "Par la présente, M. le secrétaire, nous demandons à la commission de nous recevoir et d'entendre nos représentations sur le sujet en titre. Après consultation auprès des substituts du Procureur général, de professeurs de droit et de nos procureurs, nous croyons que l'exécution de la loi par les constables du contrôle routier serait rendue plus difficile. " Bien, c'est quand même quelque chose. Il dit: "La protection des droits des citoyens et de nos membres serait amoindrie et l'intérêt de l'État québécois paraît défavorisé. " C'est lui qui dit ça. Il dit ça, remarquez bien: "Après consultation auprès des

substituts du Procureur général... " C'est lui qui dit ça, là, le président de la Fraternité des constables du contrôle routier de la Sûreté du Québec: "Après consultation auprès des substituts du Procureur général, de professeurs de droit et de nos procureurs, nous croyons que l'exécution de la loi par les constables du contrôle routier serait rendue plus difficile, la protection des droits des citoyens et de nos membres serait amoindrie et l'intérêt de l'État québécois serait défavorisé. Le but de cette intervention est de permettre à nos constables de tirer une plus grande satisfaction de leur travail en fournissant un contrôle routier de qualité, avec des outils légaux sans faille."

Ce n'est pas rien, ce qu'il dit. Ce n'est pas un ennemi. Il dit: J'ai consulté les avocats du gouvernement, les professeurs de droit et puis nos avocats, puis il demande à être entendu, sans doute par la suite. Et puis il envoie un certain nombre de documents pour indiquer les réserves qu'il peut avoir concernant le projet de loi.

Pourquoi ne pas vouloir entendre ces gens-là? Moi, je ne comprends pas trop. Le ministre ne se rend pas service. On n'est pas contre l'étude du projet de loi sauf que les réserves exprimées, on va être obligés, à chacun des articles, de les soulever, toutes les réserves qui ont été exprimées. On devra les poser, toutes ces questions-là, et puis c'est notre travail comme Opposition. Ce qu'on voulait, c'était de donner aux organismes un temps limité, 45 minutes ou une heure, pour venir le faire, chacun leur tour. En cinq ou six heures, on aurait fini tout ça; et puis on aurait fini à six heures et demie, on serait passé à travers tout ça. Le ministre n'a pas gagné une minute. Au contraire, beaucoup de temps aura été perdu parce qu'on n'a pas procédé de cette façon-là. Ce n'est pas moi qui leur ai dit quoi écrire à ces gens-là.

Pensez-vous que, moi, je suis capable de dire aux gens de la police, là, écrivez ça? C'est eux-mêmes qui ont dit ça. Je ne l'attendais même pas, la lettre. Elle est arrivée d'elle-même.

M. Elkas: Vous avez fait ça avec les camionneurs; vous les avez invités à venir sur la colline.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Mais...

M. Garon: Non, non, mais les policiers, là... Écoutez, demandez donc à M. Lalumière. Je ne lui ai jamais parlé à M. Lalumière, entre vous et moi. Mais H a envoyé la lettre au secrétaire et il nous a envoyé une copie. Je n'ai jamais parlé à M. Lalumière, comprenez-vous? J'ai demandé qu'on l'entende parce qu'il a demandé à être entendu par la commission.

Et Me Jacoby, concernant le projet de loi, je ne lui ai jamais parlé. Je lui ai écrit une

lettre pour lui demander son opinion sur le projet de loi. J'aimerais ça, avoir son opinion.

M. Elkas: Il ne veut pas comparaître...

M. Garon: Quoi?
(18 h 15)

M. Elkas: Il n'a pas demandé à comparaître.

M. Garon: Bien non, il n'a pas demandé à comparaître mais il a des réserves concernant le projet de loi. Vous êtes plus ou moins d'accord que ça aurait été bon de vider cette question-là? Autrement, on va faire un débat plus long sur ces articles-là que s'il était venu. S'il était venu et qu'après les questions vous aviez dit: Je ne suis pas d'accord... Il y a eu des réticences quand il a été question de soulever ces points-là; vous auriez pu, à ce moment-là, poser des questions. On aurait tous pu poser des questions au Protecteur du citoyen et possiblement qu'à la fin on serait arrivé à un consensus. Et ça aurait été beaucoup plus vite après ça pour procéder à l'étude du projet de loi. On n'est pas contre le projet de loi sur la sécurité routière ni sur l'objectif visé mais il y a des réserves sur des articles qui sont des réserves importantes.

Quand on regarde la Commission d'accès à l'information, quand elle vous dit: Les renseignements que vous avez... C'est très grave. Par exemple, le ministre de la Santé dit: On va mettre sur une feuille la carte des gens, la même chose que les renseignements concernant les gens. Tantôt, les employeurs demanderont à avoir ces cartes-là avant de donner un emploi aux gens. Pourquoi? Vous allez voir. Quand on demande des renseignements, il y a des renseignements qui sont privés et il y a des renseignements qui ne sont pas privés. Je connais quelqu'un qui m'appelle actuellement - je vais vous donner un cas - qui a la sclérose en plaques. La sclérose en plaques, ça peut prendre 20 ans sans sortir, sans se manifester d'aucune façon. Ça fait deux fois qu'elle perd sa job à cause de ça. Pourquoi? Parce qu'il y a quelqu'un qui a eu le malheur de savoir ça et, après ça, il lui a fait perdre sa job. Sauf que peut-être bien qu'elle va passer sa vie, cette personne-là, sans avoir aucun effet de la sclérose en plaques. Il y a des conséquences à ces gestes-là.

Quand on dit que le gouvernement a le droit d'avoir des renseignements, il a droit à des renseignements pour les fins de l'administration de ses lois mais pas pour les diffuser. Il y a des responsabilités comme ça. Moi, je me dis qu'il y a des gens qui ont des réserves par rapport au projet de loi qui ne sont pas des réserves partisans. Ce n'est pas partisan, cette question-là. Je suis certain qu'il a autant de gens de votre côté qu'il y en a du nôtre qui ont des réserves par rapport à ces points-là. C'est des points en dehors des partis politiques, qui concernent les citoyens individuellement. Il n'y a

pas de politique là-dedans. Je ne comprends pas pourquoi vous refusez ça. Je comprends que le bureau du leader fonctionne comme ça, c'est sa façon. Mais ce n'est pas une bonne façon et vous ne vous rendez pas service **là-dedans**.

Sur le projet de loi sur la sécurité routière, jamais vous n'aurez des objections de notre bord; il y a même des objections que vous n'aurez pas parce que j'ai dit non. **Moi**, là-dedans, je calcule qu'on doit aller pour une plus grande sécurité routière. Même si on ne savait qu'un mort, deux morts dans l'année, je calcule que ça vaut la **peine**. Vous avez un collaborateur en ma personne sur ces affaires-là sauf qu'il y a des points, quand on met ça en place, sur lesquels il ne faut pas mettre ça de telle façon que la protection doit devenir un danger pour les gens. Alors, les gens qu'on a mentionnés là, ce n'est pas des ennemis du gouvernement. Ce n'est pas des partisans sur le plan politique. Ils ont des opinions; on devrait les entendre pour les écouter ensemble. Après ça, on peut procéder à l'étude du projet de loi plus rapidement.

Si, moi, mon projet, c'était de vous bloquer, je vous bloquerais. Je suis capable de vous bloquer avec le projet de loi de 75 articles. Je suis capable de vous bloquer tout seul; je n'ai même pas besoin d'aide. Mais ce n'est pas mon but. Je vous demande **d'entendre** ça, pourquoi? Je me dis que si tout le monde arrive et qu'on réussit à faire des consensus sur des articles et à dire: Cet article-là devrait être rédigé de telle façon, il devrait avoir telle balise puis, après ça, tout le monde est protégé, bien, on procède et on continue. Là, on va faire des débats où vous allez bloquer devant un article alors que le but de l'article peut être bon sauf que la manière de le faire peut être moins bonne. C'est là-dessus que les gens ont des réserves.

Regardez les réserves qui sont mentionnées. La Commission d'accès à l'information, elle ne vous dit pas qu'elle est contre le fait que vous ayez des renseignements. Elle dit qu'elle est contre le fait que vous les donniez à d'autres. C'est ça qu'elle dit, essentiellement. Ceux qui ont des réserves sur le projet de loi, ils ne sont pas contre le fond. Ils veulent améliorer le projet de loi et c'est dans ce sens-là qu'on a fait les arguments d'aujourd'hui. Si j'avais voulu bloquer le projet de loi, vous l'auriez su directement, au contraire. **Vous** avez même fait une erreur. Vous auriez dû attendre que je sois revenu pour faire la deuxième lecture. Vous auriez été surpris. Mais là, qu'est-ce que vous voulez? **Vous** avez préféré vous dire: Garon, il va être contre. Je ne suis pas automatiquement contre un projet de loi. Mais vous avez préféré aller rapidement. Pourquoi? Parce qu'on présume. Sauf qu'il y a des points importants, dans ce projet de loi, qui doivent être analysés.

Et c'est drôle, dans les commissions parlementaires... **Moi**, je ne **peux** pas être contre la motion du député de Saguenay. Je ne suis pas

contre du tout, au contraire. Mais je pense qu'on aurait mieux fait d'agir en recevant les gens. Il n'est pas trop tard. **Moi**, je pense que si le **ministre** nous arrivait, après l'heure du souper, et nous disait, à **20** heures ce soir: Je suis d'accord pour les entendre, on prendra tant de temps **demain** ou après-demain...

Je vais dire au ministre, à part ça, il veut m'en dire un mot? **Moi**, je pense qu'on aurait dû commencer par le taxi. Le taxi, c'est un projet de loi moins long dont les gens ont besoin avant Noël et là, le projet reste là. J'ai même eu un téléphone ce matin. J'ai dit: Non, on n'est pas contre le projet de loi mais on ne peut pas l'étudier s'il n'est pas amené. Je trouve que c'est une mauvaise stratégie de dire: On va faire passer le plus difficile d'abord, en mettant le revolver sur la tempe et en disant: Les autres, on va les tenir en otage. Ça ne marche pas, cette affaire-là. Ce n'est pas une bonne façon.

Il va falloir passer les lois pour les gens de l'Outaouais. Apparemment, ils ont aussi besoin de ça avant Noël. Sauf que ceux qui ont assisté à l'étude du projet de loi hier se sont rendu compte, au fond, qu'autant le ministre que le député de Jonquière... **Moi**, je présidais la commission et j'écoutais ça objectivement. Le président d'une commission doit faire que les choses marchent le mieux possible. Je me rendais compte qu'autant le ministre que le député de Jonquière avaient des points vis-à-vis la rédaction de certains articles et c'est le **ministre** lui-même qui me demandait de les mettre en suspens parce que, quand il lisait ça, il disait: Oui; je ne suis pas **sûr** que ça n'aurait pas pu être dit plus simplement. Pourquoi? Parce que le but, si le projet de loi... Les gens sont contre le projet de loi... Les gens ne sont pas contre le projet de loi de l'Outaouais. Il s'agit de faire le meilleur projet de loi pour que les gens ne se chicanent pas après **et** qu'ils ne soient pas pris avec des mesures à moitié faites. C'est ça, le but de la commission parlementaire.

Et là vous arrivez. Il y a le projet de loi sur le taxi, le projet de loi de l'Outaouais et le Code de la sécurité routière. Ils ne sont pas également gros mais le projet de loi de l'Outaouais, c'est un gros projet. La sécurité routière, c'est un gros projet également et le taxi, ce n'est pas un aussi gros projet; mais, pour ceux qu'il touche, c'est aussi un gros projet. Alors, moi, je ne le sais pas mais j'ai le sentiment qu'on aurait dû procéder d'abord par le taxi. Ça serait liquidé, passé, fait. Et, après ça, vous dites: Lequel on va faire étudier correctement? Mais ça arrive trop à la dernière minute, ces projets de loi là. Ça arrive trop à la dernière minute et le temps est limité.

On a eu des avis aujourd'hui pour étudier un projet de loi le 19, des bills privés. Je ne me **rappelle** pas si c'est le 19 ou le 20. En tout cas, il y a deux groupes. Je ne me rappelle pas. Je sais **que** le 19 c'est la ville de Montréal et

une autre ville après ça. On n'a pas trop le choix, le 19 aussi. Mais ça va être tant de temps là-dessus. Moi, je suis certain que je suis en commission parlementaire le matin, l'après-midi et le soir jusqu'à minuit, jusqu'à la fin de la session. Je le sais. Je ne suis pas contre ça. J'aime ça, faire des commissions parlementaires. Il faut qu'on étudie les projets de loi pour essayer de les rendre les meilleurs possible.

Quand je suis contre un projet à mort, je le dis et vous vous en apercevez. Mais là je ne suis pas contre ce projet de loi là sauf qu'il y a des dispositions **là-dedans** qui ne sont pas correctes. On disait même pour le rendre plus simple - je ne sais pas si vous avez eu le message, j'étais parti en mission avant - si on le scindait en deux parties; il y a une partie qui concerne la sécurité routière et l'autre qui concerne la police. **Ça** irait... Pardon? Mais oui, la police, le contrôle routier. Alors, j'ai dit: Il y a deux aspects là-dedans. Ça aurait pu faire l'objet de deux projets de loi parce que ça touche... Il y en a un qui change le rôle de la Régie et l'autre ne change pas le rôle de la Régie. On dit: Bon, ça aurait été plus simple de faire deux projets de loi et de procéder là-dedans, d'autant plus que le gouvernement, ça ne l'empêchait pas d'opérer dans l'intervalle. Je ne sais pas pourquoi mais le bureau du leader, quand on lui fait des propositions... J'espère qu'il a eu les propositions. J'avais dit ça avant de partir. Si vous voulez nous faire des propositions, ce n'est pas moi qui les fait...

Alors, pourquoi ne pas procéder? Moi, je pense que, dans le projet de loi sur la sécurité routière, la partie concernant la sécurité routière est importante. Le projet sur le contrôle routier, il y a différentes façons de faire ça qui supposent un débat qui peut être plus long. Il y a des balises qui sont différentes. Et, à ce moment-là, comme on les met tous les deux dans le même paquet, le débat qu'on va faire sur l'un va retarder l'autre. Et c'est pour ça que je disais au ministre... Et là, sachant qu'il y a deux autres projets de loi qui sont importants pour le gouvernement, je me dis: De quelle façon ça va fonctionner?

Là, je ne comprends pas trop la manière actuelle de marcher. On en a commencé un hier. Il reste là, en plan. On embarque avec un autre. Comment **ça** va marcher? Je ne le sais pas. Moi, je pense que le ministre, il n'a pas l'air de le savoir lui-même, Mme la Présidente, parce qu'il me demande mon opinion. Je pense qu'il est de bonne foi, à part ça. Je ne fais pas partie des gens qui présumement que les gens sont de mauvaise foi. Je pense qu'il est de bonne foi mais il n'a pas l'air de le savoir. Moi non plus, je ne le sais pas parce que ce n'est pas nous autres, ce n'est pas moi qui décide et ça n'est sans doute pas **lui**; c'est le bureau du leader.

Moi, je pense qu'il serait bon qu'à l'heure du souper il voie son leader et qu'il dise: Écoute,

on ne peut pas jouer au fou. Moi, j'aimerais ça passer le taxi. Il va dire: Le taxi, il y a 30 articles. Ça ne prend pas une semaine. Et puis, après ça, que le gouvernement décide s'il commence par l'Outaouais ou s'il passe la sécurité routière. Mais **c'est** difficile de savoir d'avance comment on va prendre... Moi, je ne sais pas l'état d'esprit du ministre. Il y a 75 pages dans ce projet de loi là; l'autre a 60 pages. 135 pages. C'est du stock! Et ce n'est pas parce qu'on veut bloquer le projet de projet de loi. Je vous le dis encore: Le but n'est pas de bloquer le projet de loi mais on est obligés de faire une étude du projet de loi qui ait du bon sens. Les projets de loi que j'ai faits dans ma vie - j'en ai fait une soixantaine, comme ministre - il n'y a pas un article qui a sauté, il n'y a pas une virgule qui a sauté. Je les avais faits comme il faut, par exemple.

M. Elkas: Vous n'étiez pas flexible.

M. Garon: Non, non, on prenait le temps qu'il fallait pour les étudier avant et, des fois, je me suis fait envoyer en consultation. Le plus grand service que M. Lévesque m'a rendu, c'est quand il m'a demandé... Déjà, dans le projet de loi sur la protection du territoire agricole, j'avais demandé une commission parlementaire. Il m'avait dit... Je vous donne un peu un secret du Conseil des ministres mais, en tout cas, ce n'est pas un secret d'État de la guerre. C'est un projet de loi dont tout le monde avait peur, le zonage agricole. On m'avait demandé d'aller dans tout le Québec. Je n'avais pas pensé à demander ça. J'ai écouté ça et j'ai dit: Ça a du bon sens, ce qu'il demande là. Dans le fond, ça va m'aider à vendre l'idée en même temps. Quand le Conseil des ministres me l'a demandé, j'ai dit: Parfait.

Je suis allé dans tout le Québec et, savez-vous, c'est le plus grand service qu'on m'a rendu quand on m'a demandé ça. Je n'aurais pas osé demander ça. Je n'avais même pas pensé à ça. Je pensais que la façon normale, c'était devant une commission parlementaire. On m'a dit: Non, il va y avoir beaucoup de monde, pourquoi n'allez-vous pas dans le milieu? Parfait. Je suis allé faire le tour. C'est le plus grand service qu'on m'a rendu. Pourquoi? Parce que je pense qu'en écoutant les gens, souvent, on a beaucoup de leçons des gens qui ne connaissent pas toutes les spécialités et tout ce qu'il y a **là-dedans** mais qui vont souvent à l'essentiel, qui demandent des choses essentielles. Là, on a des gens dont c'est le rôle de protéger les citoyens, de protéger l'Assemblée nationale et ils ont fait des recommandations concernant ce projet de loi.

Mme la Présidente, **moi**, je n'ai rien contre; on va même voter pour l'étude du projet de loi. La motion du député de Saguenay, je vais même voter en faveur. C'est pour vous dire que je ne suis pas contre parce que je n'avais pas l'intention de demander d'autres organismes; c'étaient

ces organismes-là. Mais je pense encore que ce serait une bonne chose de les entendre avant d'étudier le projet de loi et je pense que ça nous permettrait d'aller plus vite dans l'étude du projet de loi, tout le groupe ensemble.

Je ne veux pas être plus long, Mme la Présidente, concernant les remarques sur la motion du député de Saguenay.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui veulent parler sur la motion? Non.

M. Elkas: J'aimerais en parler tout simplement parce qu'on m'a fait une offre, puis je la trouve assez intéressante. C'est concernant le projet du taxi. Je serais prêt à revenir ici à 20 heures et à aller de 20 heures à minuit sur le taxi. Si j'ai la garantie qu'on aura...

La Présidente (Mme Bélanger): Je regrette, M. le ministre, c'est un ordre de la Chambre; alors, on doit revenir sur le projet de loi.

M. Garon: Demain?

Une voix: Avec l'accord du président?

M. Garon: Non, pas là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, c'est un ordre de la Chambre; on ne peut absolument pas...

M. Maltais: Il faut attendre après les affaires courantes de demain, s'il y a un changement.

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

M. Elkas: Alors, je retire mon offre.

La Présidente (Mme Bélanger): À moins que, M. le ministre, vous parliez au leader et qu'il y ait une entente entre les deux leaders à 20 heures, puis qu'on donne un ordre de la Chambre à 20 heures.

M. Elkas: Si on a l'entente, est-ce que vous seriez prêts à accepter notre offre?

M. Garon: Certainement, je viens de vous proposer qu'on commence par le taxi.

M. Elkas: Qu'on aille de 20 heures à minuit et qu'on clôture à minuit?

M. Garon: Je ne suis pas contre le projet de loi sur le taxi. Je ne sais pas combien de temps ça va prendre et je ne peux pas dire si c'est à 22 heures, 23 heures, à minuit ou demain matin, mais je ne suis pas contre le projet de loi sur le taxi. Pourquoi on ne commence pas par

ça?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le ministre, vous pouvez parler au leader du gouvernement et, s'il y a entente entre les deux leaders et qu'ils en font un nouvel ordre de la Chambre, on peut le faire. M. le député de Saguenay.

M. Gauvin: Dans un premier temps, est-ce qu'on pourrait disposer de cette motion-là?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, la motion du député de Saguenay est-elle adoptée?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté.

M. Maltais: Qu'on appelle l'article 1, M. le ministre.

Étude détaillée

Champ d'application et définitions

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que ça ne vaut pas la peine, M. le député.

M. Maltais: Il faut que vous commenciez par l'appeler.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 1. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, cet article a pour but d'enlever la délimitation du champ d'application du code au moyen d'un règlement qui avait été introduit par une disposition du chapitre 94 des lois de 1987, laquelle n'a jamais été mise en vigueur.

Le nouvel article élargit la portée de l'actuel deuxième alinéa pour viser, notamment, les permis d'écoles de conduite et les licences des commerçants et des recycleurs ainsi que des dispositions trop spécifiques pour entrer dans les catégories énumérées à l'article 1 mais qui se rattachent directement à la sécurité routière.

Il tient également compte des nouvelles dispositions touchant le contrôle routier.

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le ministre. La commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 30)

(Reprise à 20 h 22)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre,

s'il vous plaît. La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Au moment de la suspension des travaux à 18 h 30, nous en étions à l'article 1. Je pense que le ministre était en train de donner des explications sur l'article 1.

M. Elkas: J'en avais fait la lecture, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous aviez fait la lecture des explications. Alors, M. le député de Lévis. L'article 1.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Je voudrais introduire, Mme la Présidente, Me Claude Gélinas de la Société de l'assurance automobile du Québec et son président, M. Jean Vézina.

La Présidente (Mme Bélanger): Bienvenue. Alors, M. le député de Lévis, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Garon: Le but de votre article, c'est d'ajouter quoi par rapport à l'ancien article?

M. Gélinas (Claude): Essentiellement, c'est de préciser le champ d'application du Code en y ajoutant...

La Présidente (Mme Bélanger): Excusez-moi, monsieur, pour le bénéfice du **Journal des débats**, Me Claude Gélinas.

M. Gélinas: Si vous regardez le texte actuel, il se lit comme suit: "Le Code de la sécurité routière régit l'utilisation des véhicules et la circulation des piétons sur les chemins publics.

"Il établit les règles relatives à l'immatriculation des véhicules routiers et aux permis autorisant leur conduite dont l'application relève de la Régie de l'assurance automobile du Québec." Dans les Lois refondues du Québec, on n'a pas encore fait le changement du mot "Régie" pour le mot "Société". C'est pour ça que, puisqu'on doit utiliser les Lois refondues du Québec, vous allez revoir dans le texte actuel tout le temps le mot "Régie" au lieu du mot "Société".

M. Garon: Mais ce n'est pas rien que ça?

M. Gélinas: Non, non. Ce qu'on change en plus, c'est qu'on ajoute dans le deuxième alinéa: "Il établit les règles relatives à la sécurité routière - qui est un terme générique - à l'immatriculation des véhicules routiers - c'était déjà là - et aux permis - on ajoute le mot "licences" - dont l'administration relève de la

Société de l'assurance automobile..." Le mot "licences", c'est pour couvrir, entre autres, les licences de commerçant recycleur. "...ainsi qu'au contrôle du transport routier des personnes et des marchandises." C'est un nouveau mandat que nous donne le projet de loi 108. Donc, c'est pour vraiment que l'article 1, qui traite du champ d'application du Code, soit le plus complet possible et touche l'ensemble des mesures qui sont touchées par le Code.

M. Garon: Bien là, c'est le Code de la sécurité routière qui est changé ici.

M. Gélinas: Toujours.

M. Garon: Ce n'est pas la Loi sur l'assurance automobile?

M. Gélinas: Non, non, non, le Code de la sécurité routière.

M. Garon: Ça ne la touche pas, hein?

M. Gélinas: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 1 est-il adopté?

M. Garon: Je ne comprends pas trop votre cahier d'explications. C'est ça qui me mélange un peu. C'est écrit: texte du projet de loi, texte actuel, texte sanctionné et non en vigueur...

M. Gélinas: La raison pour laquelle on a mis le texte "sanctionné et non vigueur", c'est parce que, par le biais du projet de loi 73, je crois, en 1987 ou 1988, quand on a introduit les normes canadiennes de sécurité routière, on avait à l'époque modifié le Code pour essayer d'élargir le champ d'application par le biais d'une disposition réglementaire. Cette disposition-là s'est avérée impraticable, non souhaitable et c'est pour ça qu'on est revenu à la charge pour adopter une attitude qui est plus réaliste à ce niveau-là.

M. Morin: On n'a pas de document.

M. Garon: Hein?

M. Morin: On n'a pas de document.

M. Garon: Est-ce qu'il pourrait l'avoir? Il aimerait ça avoir un cahier, est-ce possible?

M. Gélinas: Ils sont dans le local RC-24...

M. Garon: Il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 1?

M. Garon: L'article 1 est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 2. M. le ministre.

M. Elkas: De plus en plus, les autobus sont aménagés pour le transport des personnes handicapées et non seulement les minibus. La définition d'"autobus", à l'instar de celle de "minibus", doit traduire cette réalité sous peine de voir ces véhicules ainsi aménagés échapper aux diverses règles du code.

Autrefois, seulement les minibus étaient équipés pour accepter les fauteuils roulants, là, c'est l'ensemble des autobus.

M. Garon: Ça, c'est dans le premier paragraphe ou bien si c'est dans l'article au complet?

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Paragraphe 1, 1°.

M. Garon: Oui, pas de problème là non plus. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): 1° est adopté. 2°.

M. Elkas: Cet ajout à la définition de "chemin public" est nécessaire afin de couvrir adéquatement l'étendue des responsabilités de la personne responsable de l'entretien d'un chemin public, particulièrement lorsqu'une voie cyclable est aménagée en bordure d'un chemin public et à l'intérieur de son emprise. De plus, l'introduction du vocable "voie cyclable" permet de remplacer les mots "piste et bande cyclables" que l'on retrouve actuellement dans le code.

Aujourd'hui, on a des pistes cyclables qui sont à l'extérieur de la voie comme telle...

Une voix: De la chaussée.

M. Elkas: Là, on reconnaît qu'elles font partie du chemin public.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, 2°?

M. Garon: Juste un instant. Mais ça vous donne quoi de faire ça?

M. Elkas: Me Anne-Marie Bilodeau.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Anne-Marie Bilodeau.

Mme Bilodeau (Anne-Marie): En fait, c'est simplement pour couvrir la réalité des voies cyclables. D'abord, le code employait l'expression "piste et bande cyclables". Alors, la piste cyclable était toujours dans l'emprise, mais à l'extrême droite de la chaussée et vous aviez la bande cyclable qui pouvait être à l'extrémité, de

l'autre côté de la chaussée, qui pouvait être séparée, par exemple, par une espèce de terre-plein. En fait, la réalité, c'est de couvrir la voie cyclable et de ne viser que cette réalité-là et, aussi, que ça soit compris dans le chemin public. Un chemin public, comme vous le savez, ça va jusqu'à... Ça couvre toute l'emprise. Comme on dit, c'est aménagé d'une ou de plusieurs chaussées, mais la voie cyclable, elle, elle est à l'extérieur de la chaussée, elle est à l'extrême droite. Alors, c'est pour cette raison-là: elle fait partie du chemin public et on doit à ce moment-là l'entrer dans la définition de "chemin public".

(20 h 30)

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

M. Dufour: Est-ce que c'est juste en fonction du ministère ou bien si, dans les municipalités et tout ça, c'est exact aussi? Il y a des voies cyclables aussi à l'intérieur des municipalités.

M. Elkas: Les deux aussi.

Mme Bilodeau: Ça s'applique également sur le territoire d'une municipalité. Comme on le dit, on ne change pas la définition actuelle, c'est "la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes". Je vous donne un exemple, la ville de Montréal. Vous avez deux types de voies cyclables, comme je l'expliquais tantôt: vous en avez une à l'extrême droite de la chaussée et une autre, par exemple, comme sur la rue Christophe-Colomb à Montréal, qui est séparée par une espèce de bordure gazonnée.

M. Dufour: Mais est-ce que ça change quelque chose à la double vocation que, des fois, les pistes cyclables jouent? Des fois, elles sont pistes cyclables et elles servent aussi à la circulation piétonnière...

Mme Bilodeau: Oui?

M. Dufour: ...sans qu'il n'y ait aucune démarcation. Est-ce que ça, ça affecte?

Mme Bilodeau: Quand on parle... Oui...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour 2°?

M. Morin: Ah bien! Je voudrais quand même. On n'a pas répondu tout à fait, si vous me le permettez, au collègue parce que, évidemment, on sait qu'il y a des pistes cyclables qui sont titrées comme telles, mais on sait qu'elles sont tout autant utilisées pour la randonnée pédestre. Alors, à ce moment-là, sur le plan de la sécurité routière, c'est quoi? Est-ce que ça couvre les

deux? Est-ce que ça peut avoir un impact? Est-ce que c'est exclusif à la bicyclette comme telle? Parce que ça couvre, évidemment, toute la dimension des...

Une voix: Madame...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. Vézina.

M. Vézina (Jean-P.): Concrètement, à l'heure actuelle, quand une piste cyclable est en bordure de la route, elle était déjà couverte. Mais, quand elle est séparée complètement de la route, on ne savait plus trop si ça entrait dans le Code ou si ça n'entrait pas dans le Code. Autrement dit, il y a des voies cyclables qui sont aménagées en bordure des routes, mais vraiment avec une séparation complète. Alors là, ça les inclut pour qu'il n'y ait pas de problèmes à dire: Ça aussi, c'est le chemin public, c'est considéré aussi comme étant sur le chemin public. C'est tout. C'est juste ça. Ce n'était pas clair là que ça entrait dans le Code, c'est tout.

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

M. Morin: Mais, quant à leur utilisation, j'imagine que c'est le milieu qui la définit, à savoir si c'est exclusivement pour les cyclistes ou...

M. Elkas: Qui va décider, ça?

M. Morin: C'est ça.

Mme Bilodeau: C'est la personne qui en a l'entretien, à savoir la municipalité ou le gouvernement, qui va décider de l'exclusivité ou non.

M. Morin: Bon. Une autre question. J'imagine que ça ne peut pas avoir d'impact au point d'amener le ministère des Transports à considérer les pistes cyclables de sa responsabilité au niveau du réseau routier. Ça ne peut pas aller jusque-là. On connaît toute la problématique entourant les projets de pistes cyclables et le ministère des Transports versus le ministère du Loisir ou, enfin, d'autres lois. Bon! J'imagine que ça ne changera rien à ça.

M. Elkas: Ça ne changera rien. Absolument rien.

M. Morin: Bon. Je vous remercie. Au cas où, des fois.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le 2° est adopté? Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 3°. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification enlève à la définition de "cyclomoteur" la référence à la masse nette qui, à l'heure actuelle, ne peut excéder 60 kg. Elle répond à une demande de l'Association des marchands de motos du Québec inc. pour mieux servir l'évolution technologique et n'a aucune incidence sur le plan de la sécurité.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'il y a des questions sur le 3°?

M. Garon: Attendez un peu. Il y a eu une lettre de Yamaha Motor du Canada ltée, la lettre de M. Lamothe. Vous ne répondez pas exactement à ce qu'il a demandé. Pourquoi?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Je ne connais pas la lettre en question.

M. Garon: Elle était dans votre cahier.

Une voix: Non, non. C'est nous autres qui l'avons reçue.

M. Garon: Ah bon! c'est vous qui l'avez mise là. Une lettre du 21 novembre qui dit: Dans le cadre du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, je relève au paragraphe "cyclomoteur" que les mots "dont la masse n'excède pas 6000..."

Une voix: 60 kg.

M. Garon: 60... 600... 60 kg" ont été supprimés dans la deuxième ligne de la définition du terme "cyclomoteur". Nous approuvons sans réserve cette initiative, puisque les mesures de sécurité additionnelles que nous avons apportées à certains modèles se sont traduites par des augmentations de poids.

Toutefois, dans le but de permettre aux débutants un apprentissage plus sécuritaire pour la conduite future de motos de plus grosse cylindrée, une autre restriction devrait disparaître: celle qui oblige un cyclomoteur à être équipé d'une transmission automatique. À notre avis, il est important que, dès le début de son entraînement, un conducteur de moto se familiarise à manoeuvrer le changement de vitesse. C'est pourquoi, à mon avis, suite au paragraphe 3, section 2 de l'article 4 de ce Code, on devrait lire "équipé d'une transmission automatique ou manuelle".

Je peux bien déposer la lettre, hein? On l'a reçue aujourd'hui.

M. Vézina: Vous l'avez eue aujourd'hui?

M. Garon: Oui. Je ne le savais pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la lettre de Yamaha est déposée.

M. Elkas: Il approuve le geste qu'on pose.

La Présidente (Mme Bélanger): Il veut ajouter...

M. Garon: Ou manuelle.

La Présidente (Mme Bélanger): Ou manuelle.

M. Vézina: Oui. Il approuve d'abord la première partie.

La Présidente (Mme Bélanger): Automatique ou manuelle.

M. Garon: Oui: équipé d'une transmission automatique ou manuelle, parce qu'il dit que quelqu'un devrait être capable de manoeuvrer un cyclomoteur à transmission automatique ou manuelle et il devrait commencer même avec les vitesses.

Au fond, je ne vois pas pourquoi vous écrivez ça, "équipé d'une transmission automatique". Ça fait une drôle de définition.

M. Vézina: M. le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: C'est parce que les cyclomoteurs, tous n'avaient que des transmissions automatiques au départ. Là, il semble qu'il y a aussi des transmissions manuelles. Moi, je pense qu'il n'y a pas de problème, M. le ministre, à ajouter "ou manuelle".

M. Elkas: Si ça existe et il démontre que ça existe.

M. Vézina: On avait dans nos dossiers une lettre de Réal Harvey, directeur général du conseil d'administration de l'Association des marchands de motos, qui disait: L'actuelle définition provinciale comporte trois volets: cylindrée, transmission automatique et poids. C'est ce dernier volet - il parle du poids - soit la limite de poids, qui empêche la commercialisation de ces petites cylindrées car, avec la technologie sans cesse améliorée en vue de la sécurité, la conservation de la limite de poids devient impossible. Par conséquent, elles tombent toutes sous la catégorie moto, donc inadmissible, inaccessible. Alors, il demandait seulement le poids, mais je pense qu'il n'y a pas de problème à dire "ou manuelle".

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous en faites un amendement?

M. Garon: J'en fais un amendement pour dire que...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça se lirait comment?

M. Garon: Un amendement qui dirait... Bien là, je ne l'ai pas rédigé.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas est en train de l'écrire.

M. Garon: Ça va être encore plus simple.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous voulez qu'on suspende le temps que vous écriviez l'amendement et qu'on passe à...

M. Garon: Ça va prendre deux minutes. Ce n'est pas long, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va suspendre pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 40)

(Reprise à 20 h 41)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va suspendre le troisième paragraphe et on va continuer avec le quatrième paragraphe. M. le ministre.

M. Elkas: Comme l'expression "véhicule automobile" était définie comme étant un véhicule routier motorisé essentiellement adapté pour le transport, un ensemble de véhicules routiers ne comprendrait pas l'ensemble des véhicules tirés par un véhicule outil, alors que c'est une combinaison de véhicules qu'on veut couvrir. On se limite avec "véhicule automobile", on élargit pas mal plus avec "véhicule routier motorisé".

M. Vézina: Ça, c'est pour couvrir, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: C'est pour couvrir notamment les véhicules outils, comme à Hydro-Québec où des fois ils traînent des choses à l'arrière, bon. L'expression "véhicule routier motorisé" couvre effectivement ce qu'un véhicule outil, une grue par exemple, va tirer derrière, etc. Alors que l'expression qu'on a, à l'heure actuelle, "véhicule routier", ce n'était pas clair que ça couvrirait ça.

M. Morin: "Véhicule automobile".

M. Vézina: Ça permet d'être plus précis.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Pourquoi, au point de vue du français, dites-vous, un "ensemble de véhicules routiers": un ensemble de véhicules formé d'un véhicule? Ah! "tirant une remorque...", c'est parce que vous reliez ça à la remorque.

M. Vézina: Oui, ça fait un véhicule.

M. Dufour: Normalement, quand on parle d'un ensemble, on parle de plus que un.

M. Vézina: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça a le but de faire quoi, ça? Remplacer le mot "automobile" par "routier..."

M. Vézina: ..motorisé."

M. Garon: Qu'est-ce que vous visez par ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Bilodeau...

Mme Bilodeau: C'est parce que la définition de véhicule...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Bilodeau, je m'excuse, c'est parce qu'il faut vous nommer.

Mme Bilodeau: Oui, excusez. La définition de véhicule automobile, c'est: un véhicule routier motorisé essentiellement adapté pour le transport. Or, cette définition-là ne couvre pas le véhicule outil, qui, lui, peut tirer aussi une remorque, une semi-remorque, ou un essieu amovible. Alors pour couvrir la réalité du véhicule outil, on emploie l'expression "véhicule routier motorisé" qui est beaucoup plus large que "véhicule automobile". Alors, ça pourrait permettre de couvrir, comme exemple de véhicule outil, une chargeuse - j'espère que mon français est bon - ce qu'on appelle communément un "loader", qui pourrait, à ce moment-là ...

M. Garon: Un "payloader" ou bien?

Une voix: Non, c'est un "payloader".

Mme Bilodeau: Un "payloader". Notre expert nous dit que c'est un "payloader".

M. Garon: En français, comment ça se dit? Une chargeuse?

Mme Bilodeau: On disait chargeuse, mais je

ne suis pas certaine du mot français.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 4° est adopté.

Là, je reviens à 3°. Alors, l'article 2. À l'article 2: Remplacer le paragraphe 3°, de l'article 4 par le suivant: 3° par la suppression, dans la deuxième ligne de la définition de "cyclomoteur", des mots "dont la masse nette n'excède pas 60 kg", et l'insertion, dans la troisième ligne et après le mot "automatique", des mots "ou manuelle". Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: En avez-vous une copie? Montrez donc voir.

La Présidente (Mme Bélanger): Je peux vous le montrer. C'est une écriture d'avocat.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté. Le paragraphe 3° tel qu'amendé est adopté.

M. Garon: Est-ce qu'il y aurait moyen de le mettre à la dactylo et d'en avoir une copie?

La Présidente (Mme Bélanger): De le mettre à la dactylo?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): On pourrait peut-être l'écrire plus lisiblement.

M. Garon: Oui. Les galées, on ne doit pas avoir ça... Habituellement, on n'a pas ça tout de suite.

Une voix: On les a tout de suite.

M. Garon: Pas les commissions parlementaires.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. Alors, le paragraphe 3° tel qu'amendé est adopté. J'appelle le paragraphe...

M. Garon: Alors, ceci va donner satisfaction, donc...

La Présidente (Mme Bélanger): À Yamaha.

M. Garon: ...à M. Robert Lamothe de Yamaha. Ça avait du bon sens, par exemple. Si c'est un véhicule automatique...

M. Elkas: C'était adressé à qui, cette lettre-là?

M. Garon: Ce n'était adressé à personne. On nous en a envoyé une copie. On a reçu une copie de ça.

Une voix: C'était adressé à l'avocat de l'Association des...

M. Vézina: C'est lui, Réal Harvey, qui nous avait écrit.

M. Garon: Ah, il vous avait écrit.

M. Vézina: C'est lui, Réal Harvey, que je citais tout à l'heure.

M. Garon: Ah bon. Il s'est fait corriger par M. Lamothe. M. Lamothe, je ne sais pas c'est qui, ça?

La Présidente (Mme Bélanger): 5°.

M. Elkas: Mme la Présidente, cet article vient améliorer la définition de "minibus", en se basant sur les caractéristiques techniques de ce véhicule et en éliminant la référence à un véhicule automobile de type fourgonnette. Cette nouvelle définition du minibus sera plus facile d'application, car ce qui est un véhicule de type fourgonnette, n'est plus défini... nulle part.

Mme Bilodeau: Nulle part.

M. Elkas: Nulle part. De plus, la nouvelle définition aura des répercussions positives au plan de la sécurité routière, car la tendance actuelle est de construire des minibus aménagés pour transporter de plus en plus de passagers. Alors, fourgonnette, c'est limité pas mal comme définition. On ne la voit pas nulle part. La nouvelle définition de minibus s'applique...

Mme Bilodeau: ...correspond à ses caractéristiques techniques. En fait, la nouvelle définition correspond davantage aux caractéristiques techniques d'un minibus, à savoir "un véhicule à deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants" et non pas à la définition, à la signification de fourgonnette qui n'était définie nulle part dans le Code et qui était difficilement... On ne savait pas exactement ce que ça voulait dire. Ça pouvait viser...

M. Garon: Une fourgonnette, c'était pour ramasser les chiens, ça.

Mme Bilodeau: Justement, alors qu'il y en avait d'autres qui pensaient que ça aurait pu être plus petit encore.

M. Garon: Hein?

Mme Bilodeau: Il y en a d'autres qui

pensaient que ça aurait pu servir à transporter des personnes.

M. Garon: La Société protectrice des animaux se promène avec des fourgonnettes, il me semble. Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour le paragraphe 5°?

M. Dufour: Le but de cette définition-là, est-ce que c'est au point de vue de l'immatriculation? Ou y a-t-il un autre but?

Mme Bilodeau: C'est-à-dire pas seulement au plan de l'immatriculation, mais partout où vous allez trouver l'expression "minibus" dans le Code. Par exemple, pour les équipements des véhicules, ça va être beaucoup plus pratique et aussi pour la réglementation relative aux autobus minibus.

M. Dufour: Et aussi pour fins d'immatriculation.

Mme Bilodeau: J'imagine que le règlement...

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Pour fins d'immatriculation, c'est le poids: en bas de 3000 kg ou au-dessus de 3000 kg. Donc, ça n'a pas d'effet là.

M. Dufour: Pour le moment.

M. Vézina: Et non pas par catégorie.

M. Dufour: Pour le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour le paragraphe 5°?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Le paragraphe 5° est adopté. J'appelle le paragraphe 6°. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification a pour but de préciser la définition de "motocyclette" en spécifiant les caractéristiques de ce véhicule. Il s'agit d'éviter que tout véhicule à trois roues puisse être immatriculé comme une motocyclette et ce, sans en posséder les caractéristiques de base.

M. Garon: Pourquoi la seule roue doit-elle être à l'avant? Ce n'était pas marqué avant. Pourquoi la seule roue ne pourrait-elle pas être à l'arrière? À l'avant ou à l'arrière?

M. Vézina: Là-dessus, M. le député de

Lévis... M. le député de Lévis...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...sur la définition de "motocyclette", on a eu, au cours des dernières années, des problèmes, parce qu'il y a des gens qui ont fini par dire, à partir de la définition qu'on a: "un véhicule de promenade à deux ou trois roues dont au moins une des caractéristiques diffère de celles du cyclomoteur", des gens ont fini par construire des véhicules avec ça, carrément des voitures, qui ne pouvaient pas être exportés ailleurs qu'au Québec, puisque le code canadien l'interdit, c'est-à-dire que la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, au Canada, l'interdit. Alors, là, ce qu'on fait, c'est qu'on met exactement la définition qui apparaît dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles canadienne de façon à s'assurer que ces véhicules-là seront des motos et non pas des autos, parce que c'était carrément des autos à trois roues, comprenez-vous? Et sur le plan de la sécurité, ça présentait des problèmes. Alors, là, c'est exactement la définition qu'on retrouve dans **La Gazette du Canada**, Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, où on définit "moto". Alors: un siège à une hauteur minimale sans charge de 650 mm...

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

Le véhicule expérimental Concept

M. Garon: Vous êtes au courant, sans doute, des représentations de M. Daniel Campagna, d'Arthabaska, qui dit que les changements proposés auront pour effet de l'éliminer.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: C'est tout à fait vrai, M. le député de Lévis. Encore une fois, ce véhicule, au départ, avait été considéré comme un véhicule artisanal et c'est à partir, justement, d'une espèce d'étirement de la définition de "moto" qu'on avait fini par lui donner, pour un véhicule artisanal qui lui appartenait, le soin de circuler, mais il n'était pas du tout question d'en faire un véhicule sécuritaire pour circuler sur les routes du Québec. D'ailleurs, encore une fois, les normes canadiennes ne permettent pas d'exporter ce genre de véhicule ni aux États-Unis, ni dans les autres provinces, etc. Alors, là, ça permet, tout simplement, de revenir à une définition qui interdit, justement, la commercialisation de véhicules qui seraient extrêmement dangereux.

M. Garon: On dit qu'il n'y en a pas au Canada, mais qu'il y en aurait aux États-Unis.

M. Vézina: Il y a peut-être certains États, encore une fois, où il est possible... qui n'ont pas la même nomenclature, mais...

M. Garon: Le monsieur en question dit qu'il était prêt à subir une expertise. Il a proposé au ministère des Transports de faire effectuer une expertise comparative par le CRIQ, entre autres, entre notre moto, dit-il, et les motos conventionnelles. Ça ne peut pas être plus dangereux à trois roues qu'à deux roues, j'imagine.

M. Vézina: C'est extrêmement dangereux.

M. Garon: Je ne comprends pas trop. On permet les bicycles à deux roues, les motos à deux roues. Là, à trois roues, ça deviendrait plus dangereux. Je ne comprends pas trop la patente.

M. Elkas: Il ne considère pas son véhicule comme une motocyclette, il le considère comme une automobile.

M. Garon: Non, mais le...

M. Elkas: La fabrication et les approbations qui vont avec, c'est de juridiction fédérale, pas de nous.

M. Garon: Non. Il parle d'une motocyclette dans sa lettre. Il dit: Comme vous le savez, le projet de loi 74 n'a pas été adopté au mois de juin. Cependant ces modifications... Pardon, ce n'est pas ça, ici. Voulez-vous, je vais vous lire sa lettre. "Au cours de la session parlementaire du printemps dernier, je vous ai fait part - il écrit à M. Baril parce que c'est le député de son comté - à deux occasions, le 14 février et le 22 mai, de nos préoccupations concernant une motocyclette de route, à trois roues, que nous voulons fabriquer et de l'intention du ministère des Transports de modifier la loi québécoise pour la soumettre désormais à la législation fédérale et, ainsi, nous éliminer. Soyez assurés que nous apprécions grandement... à l'égard de ce dossier. Comme vous le savez, ce projet de loi 74 n'a pas été adopté au mois de juin. Cependant, ces modifications sont inscrites à nouveau dans le projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives, déposé le 15 novembre par le ministre des Transports, M. Sam Elkas. Les modifications qui nous concernent sont les suivantes: **article 4**, changement de définition de la motocyclette, à la page 6; insertion de l'article 211.1 à la page 28. À de nombreuses reprises, nous avons proposé au ministère des Transports de faire effectuer l'expertise comparative par le CRIQ entre notre moto et les motos conventionnelles. Cette expertise aurait pour but de répondre à la question suivante: Cette moto est-elle plus ou moins ou aussi sécuritaire que les autres motos commercialisées au Québec actuellement? Nous

affirmons qu'elle est plus sécuritaire. Combien de personnes décédées en moto auraient eu la vie sauve avec la nôtre, grâce à sa cage de protection."

Alors, au lieu d'être en plein air, apparemment qu'elle est comme une boîte, sur les deux roues d'en avant. "Il semble que ce genre de considérations n'intéresse nullement les responsables du ministère des Transports, car ils n'ont jamais donné suite à cette proposition. Tout porte à croire que leur préoccupation, c'est de soumettre notre loi à l'autorité fédérale, peu importe qu'il n'y ait aucune obligation politique de le faire, peu importe la plus grande sécurité de notre moto, peu importe le développement économique et la création d'emplois. Maintenant, c'est à vous, ainsi qu'à tous les membres de l'Assemblée nationale de juger du bien-fondé du projet de loi. Entre notre position et celle du ministère, il est probable que vous ayez quelque difficulté à vous forger une opinion. Dans ce cas, pourquoi ne pas demander au ministre d'amender provisoirement son projet de loi, le temps d'obtenir une étude d'experts à ce sujet? Les gens du CRIQ ont tout le savoir-faire et les moyens techniques pour réaliser une telle expertise et nous sommes disposés à en assumer les coûts. Là, vous aurez au moins les éléments qui vous permettront de prendre une décision éclairée."

Il n'est pas très méchant, il demande d'avoir le CRIQ comme arbitre... Pardon? Moi, je trouve ça bon, comme représentation; il demande d'avoir le CRIQ pour analyser les différences de sécurité de son projet de moto avec deux roues en avant et une roue en arrière. Moi, je ne suis pas un expert en véhicules, il prétend que c'est plus sécuritaire, qu'il y a une boîte, une cage alors qu'un bicycle à deux roues n'en a pas. Je ne vois pas en quoi ça peut être plus... Vous en avez même des bicycles comme ça. J'ai déjà vu des bicycles, des gens qui font la livraison sur des bicycles à pédales avec deux roues en avant et une roue en arrière. Ça permet de charger plus en avant.

M. Elkas: Ça, c'est un bicycle motorisé.

M. Garon: Oui, là, ce n'est pas motorisé, mais il...

M. Elkas: C'est une automobile motorisée.

M. Garon: Bien.

M. Elkas: Avez-vous vu les photos de cette affaire-là?

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Est-ce que vous avez vu les photos?

M. Garon: Moi, je n'ai pas de théorie là-dessus.

M. Elkas: Je regarde la sécurité, ce n'est pas une automobile.

M. Garon: Non, mais on ne peut pas parler comme ça. Est-ce que vous avez une étude qui dit que c'est dangereux, ces appareils-là? Lui, il est prêt à soumettre ça à un organisme de produits industriels et il dit: Je suis prêt à accepter l'arbitrage du CRIQ. Ça m'apparaît pas mal. Le CRIQ, sans doute, connaît ça plus que vous, plus que moi également, sans doute plus que les gens qui sont autour de cette table. Je vous le dis. Si le CRIQ dit que c'est aussi sécuritaire, alors...

M. Camden: De toute façon, je dois vous indiquer aussi que des véhicules semblables existent...

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

M. Camden: ...ils sont courants aussi...

La Présidente (Mme Bélanger): ...j'aimerais, s'il vous plaît, qu'on demande la parole parce que, moi, je suis prise à...

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

La Présidente (Mme Bélanger): ...donner les noms après...

M. Camden: ...de vous avoir freiné dans votre lecture.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas juste vous, M. le député de Lotbinière; de ce côté-ci, on fait la même chose.

M. Camden: C'est parce que vous aviez la tête baissée, voyez-vous.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais on demande la parole.

M. Camden: Vous vous chargiez de la lecture de votre document.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît.

M. Camden: Ce sont des véhicules qu'on retrouve, entre autres, en Californie actuellement, ce type de véhicules, des "dune buggy".

Une voix: Mais ils ne vont pas sur les routes.

M. Camden: Il y a également des véhicules de livraison...

M. Elkas: Ce n'est pas un "dune buggy".

M. Garon: J'ai une photo là. Vous me dites que ça ressemble un peu à un véhicule, c'est vrai que ça ressemble un peu à un véhicule, mais je ne vois pas en quoi il y aurait un problème. J'essaie de voir. Je ne suis pas un expert là-dedans, mais a priori ça a l'air pas mal. Je veux dire, c'est une étude... C'est stable ou ce n'est pas stable. Ça m'a l'air... Pardon? (21 heures)

M. Vézina: Je ne vois pas ça dans le chemin. Ça ne va pas dans le chemin.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est des "trails" spéciales. M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis, l'idée, encore une fois, ce n'est pas d'empêcher le monsieur en question de fabriquer un nouveau véhicule, loin de là. C'est de s'assurer, effectivement, s'il monte une entreprise pour fabriquer un véhicule, qu'il va pouvoir le vendre.

M. Garon: C'est ça.

M. Vézina: Bon! pour le vendre, il faut qu'il réponde à des normes de sécurité de fabrication. Ces normes de fabrication sont sous l'autorité du gouvernement fédéral. Alors, depuis le début qu'on dit aux gens en question: Adressez-vous au gouvernement fédéral. C'est là qu'il faut... Autrement, même si on fait une étude ici, ce n'est pas sûr qu'on va répondre aux normes de construction du Canada ou internationales. S'il veut en vendre, tant et aussi longtemps qu'il va rester à dix véhicules, il n'aura pas trop de problèmes. Mais, s'il veut vraiment en vendre, il faut qu'il réponde aux normes de construction de **manufacturier** de véhicules au point de vue de la sécurité. Au départ, on lui a donné une chance, effectivement, de monter le prototype en disant: Ça s'apparente **peut-être** à une moto et c'est peut-être à ce niveau-là qu'on peut vous donner, comme véhicule artisanal pour vous, cette extension-là. Mais, là, ce n'est plus un véhicule, ce n'est plus vraiment une moto. Une moto, normalement, tu es dehors. Tu n'as pas une cabine par dessus. Tu n'es pas assis comme tu es assis dans ce **véhicule-là**. Alors, ça s'apparente plus à une voiture à trois roues et on veut être **sûr**, effectivement, qu'il va répondre aux normes de sécurité, point. C'est tout. Alors, on veut lui donner la chance d'arriver à commercialiser un produit qui est **commercialisable**, c'est tout.

Et je vous réfère à l'article 211.1, M. le député de Lévis, à l'article 211.1 du Code en question où, justement, on essaie de bien cerner

ce problème-là sur le plan de la sécurité. Le jour où, nous, on dit: Ce véhicule-là est sécuritaire et on le laisse aller et que quelqu'un se tue avec ou qu'on considère qu'il ne répond pas aux normes canadiennes de construction, etc., on a une responsabilité quand même vis-à-vis des automobilistes, vis-à-vis des clients.

M. Garon: Il faut faire attention. Si vous interdisez un véhicule parce que...

M. Vézina: C'est vrai.

M. Garon: ...des gens se tuent avec, il n'y aura pas un seul véhicule qui va rouler sur nos routes. Bien non, il y a des véhicules... Il y a eu des accidents avec toutes sortes de véhicules imaginables. Alors là, ce n'est pas ça. Est-ce que la cause, le véhicule... C'est une autre affaire, ça. Ce n'est pas ça. C'est une autre affaire.

M. Elkas: Le député de Jonquière, ce matin...

M. Garon: Avant, la définition qu'il y avait ne l'empêchait pas. Là, on met une nouvelle définition qui n'a peut-être pas pour but mais qui aura pour effet de l'écarter. En quoi cette définition-là... c'est là qu'il doit être écarté? C'est ça, au fond. Antérieurement, il me semble qu'il n'y avait pas de problème. Il ne dit pas que les normes fédérales l'interdisent. Il ne nous dit pas ça.

M. Elkas: Qu'il se soumette aux normes fédérales. Qu'il se soumette au fédéral pour avoir une licence.

M. Garon: Non, c'est votre définition.

M. Vézina: Je m'excuse, M. le député de Lévis...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...mais on n'a pas pour objet de l'interdire. Si vous voulez m'écouter un instant, M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui, je vous écoute.

M. Vézina: Écoutez, on a la possibilité à l'heure actuelle, pour quelqu'un qui fait un véhicule artisanal - il y en a qui se contruisent des véhicules - de l'examiner et de l'autoriser en fonction de l'usage artisanal pour des fins précises pour un individu. On n'a pas la prétention quand on fait ça de dire: On accepte la commercialisation de ce véhicule-là sur une haute échelle. Ce n'est absolument pas notre responsabilité. Mais il arrive qu'il y a des gens... D'ailleurs, on va voir les véhicules reconstruits tantôt; on resserre l'idée de véhicule reconstruit,

parce qu'il y a en qui se reconstruisent des véhicules. Alors, effectivement, c'est dans un but sécuritaire qu'on le fait. Là, le monsieur en question, on lui a donné la permission, à un moment donné, en disant: Écoutez, on va vous donner la permission d'aller plus loin dans votre recherche. On va extensionner pour ce véhicule-là la notion de véhicule artisanal pour des fins précises. On pense qu'on peut, en étirant la notion de moto, vous la donner. Il n'est pas question qu'on la donne pour 10 véhicules, pour 15 véhicules et qu'on le commercialise. Ce n'est pas notre rôle et ce n'est pas ça le but de la loi. Alors, c'est ça, le problème. On la lui donnerait, on ne l'aiderait pas, on ne lui donnerait pas un coup de main en faisant ça. On ferait exactement le contraire. Tout de suite qu'il voudrait commercialiser son produit, il tomberait sous les normes canadiennes, il ne serait pas capable d'exporter, etc. Alors, c'est ça qui est en question. Il faut faire une distinction fondamentale entre l'immatriculation à des fins précises d'un véhicule artisanal et le reste. Alors, je vous réfère encore une fois à l'article 211. 1 qui permet de cerner un peu la fabrication des véhicules.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 98 de ce projet de loi.

M. Vézina: L'article 98, vous avez raison, Mme la Présidente.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 98 du projet de loi 108 qui se réfère à l'article 211 du Code.

M. Garon: Même si, supposons, il passait au travers de cet article-là; parce que le fédéral le reconnaîtrait, avec votre définition prévue ici, il ne passerait pas.

M. Vézina: Il passerait, parce qu'on considère que ce n'est pas une moto, mais ce serait une auto, ce serait un véhicule automobile à trois roues.

M. Garon: Où est la définition de véhicule?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. Vézina.

M. Vézina: Encore une fois, M. le député de Lévis, on a extensionné le véhicule artisanal parce que ça s'apparentait à une moto, tout simplement parce que c'était monté avec un châssis de moto. Tout simplement, mais, à sa face même, vous voyez que ce n'est plus une moto, c'est une automobile, même si c'est monté sur un châssis de moto.

M. Garon: Mais, quand vous avez un bicycle à gazoline des policiers, qui a une roue en avant et deux roues en arrière...

M. Vézina: Mais ce n'est pas ça, là.

M. Garon: Non, non, je comprends mais...

M. Vézina: Il y a une cabine là-dessus et tout ça.

M. Garon: Non, non, je comprends ça. Eh bien, quand vous avez, par exemple, avec un siège de côté à l'arrière, puis un bicycle, il y a deux roues en arrière puis une roue en avant.

M. Vézina: Un "side-car" qu'on appelle ça.

M. Elkas: Un "side-car".

M. Garon: Je ne sais pas comment vous appelez ça. Non, non, c'est un genre de moto, mais c'est à trois roues.

La Présidente (Mme Bélanger): Un "side-car".

M. Elkas: Un "side-car". C'est une moto et on y ajoute un "side-car".

M. Garon: Oui, oui, mais il y a deux roues à l'arrière.

M. Vézina: Ce n'est pas ça du tout.

M. Elkas: C'est un ajout.

M. Garon: Je comprends, mais ça a pour effet d'avoir un bicycle à trois roues.

M. Elkas: Tu l'enlèves, puis tu le remets.

M. Garon: Mais l'autre, les deux roues sont en arrière, puis il y a une roue en avant. Mais en quoi l'inverse, deux roues en avant et une roue en arrière, c'est plus dangereux? Moi, je vais vous dire une chose: sur une route, il y a des gens en bicycle à deux roues, à pédales. Ils ont le droit d'aller sur les routes, hein? Un bicycle à pédales a le droit d'aller sur une route. Un bicycle à pédales motorisé a le droit d'aller sur une route.

M. Elkas: Pas tous les bicycles.

M. Garon: Un bicycle, une moto à deux roues a le droit d'aller sur une route. Une moto à trois roues, mais avec deux roues en arrière et une roue en avant, a le droit d'aller sur une route. Mais, lui, il a l'inverse. Je ne vois pas en quoi, sauf s'il est "versant" de façon épouvantable...

M. Elkas: Mais qui va nous le dire?

M. Garon: Il est prêt à aller au CRIQ et des affaires de même.

M. Elkas: Eh bien! qu'il aille au fédéral. Il veut commercialiser son auto. Alors, il faut qu'il aille au fédéral. Ce matin, le député de Jonquière était préoccupé par te fait...

M. Garon: Comment ça au fédéral? Il y a des États américains qui le permettent. Ce n'est pas le fédéral aux États-Unis. Il y a des États américains qui le permettent. On disait ça, en Californie, tantôt.

M. Elkas: Les "dune buggy" dont vous parlez, ce n'est pas la même chose. Dans les champs, dans les dunes, ça date de notre temps.

M. Garon: Les dunes, ce n'est pas le chemin public. Il ne faut pas mélanger.

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

M. Camden: On vous remercie bien.

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

M. Camden: C'est excellent. Quand vous me regardez de même, vous me voyez, hein?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Camden: Est-ce que M. Vézina pourrait m'indiquer comment ils en arrivent à statuer? Est-ce que c'est le fédéral qui statue pour une modification des groupes de motards qui ont des Harley avec deux roues en arrière et une roue en avant? Qui statue sur ce type de véhicule? D'abord, est-ce que ce sont des véhicules qui sont de fabrication artisanale suite à des modifications? Qui statue sur ce véhicule? Et comment on statue sur la stabilité du véhicule?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: C'est toujours la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles qui statue sur la fabrication des véhicules. Nous, on statue sur les véhicules artisanaux. Pour un individu qui a construit un véhicule et qui voudrait circuler pour ses fins à lui, là, on va statuer sur la sécurité du véhicule. Pas sur la construction, sur la sécurité du véhicule. Est-ce que les freins sont corrects? Est-ce que la direction est correcte? Est-ce qu'il y a des pneus qui permettent... Est-ce que la suspension, etc.? Il y a cinq catégories d'éléments, mais c'est pour des véhicules artisanaux, entendons-nous bien, là. Ce n'est pas sur la fabrication du véhicule.

M. Camden: Mme la Présidente, en complémentaire, dans le cas de M. Campagna...

La Présidente (Mme Bélanger): En complémentaire.

M. Camden: Quand vous me regardez de même, M. le ministre, et que vous souriez comme ça, vous m'inquiétez.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Toi, tu m'inquiètes toujours.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Camden: Dans l'hypothèse où un individu... Par exemple, si l'individu, M. Campagna, me vendait un véhicule semblable et me le mettait dans une boîte, non assemblé, si je l'amenais à la maison chez nous, je l'assemblerais et je m'en allais à la Société avec ça, qu'est-ce qui arriverait?

M. Elkas: Il ne peut pas le vendre. Il n'a pas de licence. Il n'a pas...

M. Camden: C'est un véhicule artisanal ou c'est un véhicule fabriqué?

M. Maltais: C'est un véhicule qui n'a pas de bon sens.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur, est-ce qu'il y a une réponse pour le député de Lotbinière?

M. Elkas: Pour commercialiser un véhicule, tu le sais comme moi, ça te prend une licence, ça te prend l'approbation du gouvernement fédéral. C'est pour ça qu'on a en place des lois fédérales pour s'assurer que non seulement le véhicule est sécuritaire, mais qu'il répond aux normes de commercialisation.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que...

M. Garon: Eh bien, selon...

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que c'est assez compréhensible que son véhicule, il faut qu'il le fasse approuver par le Canada.

M. Garon: Eh bien! il ne dit pas ça, lui. Il écrit une lettre ici et il dit: Selon Transport Canada, le partage des juridictions entre Ottawa et les provinces est le suivant. Si nous voulons vendre notre moto au Québec seulement, c'est la loi du Québec qui s'applique.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais une

fois approuvé par le Canada.

M. Garon: Non, il ne dit pas ça,

M. Elkas: Est-ce qu'il peut le faire approuver par le Canada? Pourquoi est-ce qu'il est tellement réticent à l'envoyer? Ça serait à son avantage d'avoir l'approbation du fédéral pour lui permettre de le vendre à l'extérieur de la province. Est-ce qu'il est inquiet?

M. Garon: Ce n'est peut-être pas ce qu'il veut. Je ne sais pas, moi...

M. Elkas: Est-ce qu'il est inquiet? Il me semble...

M. Garon: ...quels sont ses moyens financiers. Ça prend une enquête là.

M. Elkas: Non, non, mais, s'il y avait un marché en Ontario et s'il y avait de l'argent à faire, pourquoi pas?

M. Morin: Mme la Présidente.

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

M. Morin: Soit que vous fassiez ça uniquement pour embêter ce projet-là. Il n'y a pas d'autre explication, parce que la note explicative que vous donnez, elle ne se tient pas du tout, parce que vous vous réferez à des choses que vous ne connaissez pas. D'abord, quand vous dites: Sans en posséder les caractéristiques de base, ça veut dire que vous supposez qu'une motocyclette avec une seule roue à l'avant, selon le nouveau texte, correspond ou possède les caractéristiques de base de sécurité alors que, contrairement, une motocyclette qui aurait deux roues à l'avant ne les posséderait pas. C'est la conclusion que vous faites et vous disiez tantôt que vous n'étiez pas au courant. Pourquoi est-ce que vous ne gardez pas le texte qui était là, le texte actuel, qui, lui, ne faisait pas, absolument pas, ne tenait pas compte du fait que la roue unique était soit à l'avant ou à l'arrière? Gardez ça. Et celui ou celle qui produira un nouveau véhicule, une nouvelle motocyclette dont la seule roue sera à l'arrière aura à le présenter au fédéral et à rencontrer les normes de sécurité. Quand il l'aura, bien, ça sera considéré comme une moto, parce qu'il y aura quand même juste trois roues, sauf que la roue unique sera à l'arrière plutôt qu'à l'avant. Alors, répondez à ça.

M. Garon: Je pense que le député de Dubuc a raison au fond. Là, il va être bloqué par cet article-là qui ne sert à peu près à rien. Alors, pourquoi... Autrement, c'est d'autres normes à respecter. On dit: qui doit être approuvé à

Ottawa... S'il doit être approuvé à Ottawa, il va l'être de toute façon...

M. Vézina: Je m'excuse, monsieur.

M. Garon: Mais là, cet article-là va le bloquer.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Je m'excuse, mais il n'est pas question que la Société de l'assurance automobile immatricule ces véhicules-là. On a immatriculé un véhicule artisanal sur la question de moto, mais il n'est pas question, d'après les normes de sécurité que nous avons, d'immatriculer d'autres véhicules de cette condition-là, parce que nous le considérons comme non sécuritaire. Depuis le début qu'on dit: Effectivement, il faut aller chercher les approbations. Encore une fois, on ne veut pas nuire à l'individu, on veut lui **aider**. Autrement, il va partir l'affaire et ça va tomber comme un château de cartes, voyons donc!

M. Garon: Sur quelle base la Régie de l'assurance automobile dit qu'il n'est pas sécuritaire?

(21 h 15)

M. Vézina: Écoutez, encore une fois, je n'aurais pas voulu entrer dans ce détail-là ici, M. le député de Lévis, parce que je ne voudrais pas nuire du tout à l'entreprise, mais c'est quand même **nous** qui **faisons** les normes de vérification mécanique des véhicules, et pas en termes de construction encore une fois. Je ne suis pas, je n'ai pas compétence dans ce domaine-là, mais en termes de vérification mécanique des véhicules, on ne peut pas accepter ce véhicule-là. Alors, depuis le début qu'on dit: Allez vous faire approuver avec des normes canadiennes, on a été victime un peu d'avoir été peut-être, et je le dis entre guillemets, un peu complaisant dans un premier temps pour lui **donner** un coup de main et, après ça, on est pris avec ça.

La définition qu'on donne de moto, c'est exactement la définition qui apparaît **dans** la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, exactement la même définition. C'est normal qu'on ait une définition, **au** Canada, qui se ressemble, en tout cas, pour une moto pour qu'on parle de la même affaire. Là, on sait très bien que ce n'est plus une moto, cette affaire-là. Ce n'est plus une moto. Alors, même si on laisse ça, ça ne donnera rien; ça n'avancera pas d'un iota le cas en question.

M. Garon: Quelle est la définition d'une moto aux États-Unis? Ça va varier.

M. Gélinas: Ça va varier d'un code à l'autre.

M. Garon: C'est ça que je pense. C'est

justement. C'est pour ça qu'il n'y a pas de vérité absolue dans ce **domaine-là**, que le Canada... "So what?" Pour moi, ce n'est pas un postulat que le Canada dise ça. Si vous dites que vous avez des normes et, après ça, que vous établissez des normes et qu'il faut y satisfaire, là, c'est correct, mais, là, ce n'est pas ça. On a une définition qui vise à écarter quelqu'un en réalité. Si on veut l'écarter par des normes de sécurité, qu'on mette des normes de sécurité auxquelles il pourra ou ne pourra pas satisfaire, mais, là, on fait une définition théorique qui, au fond - et je pense comme le député de **Dubuc** - n'a pas d'autre but que d'écarter quelqu'un.

M. Vézina: Mme la Présidente, est-ce qu'il serait possible...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...de déposer l'annexe, ici, qui définit "motocyclette" et qu'on donne toutes les composantes sur le plan de la **sécurité**? Je pense que ce serait important, cette page-là en tout cas.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Elkas: Peut-être en faire la lecture, M. Gélinas.

M. Gélinas: La motocyclette, au plan fédéral, il y a toute une série de composantes et, parmi ces composantes, au paragraphe f, on dit qu'une motocyclette désigne un véhicule qui ne comporte pas de partie intégrante du véhicule renfermant le conducteur et son passager, ceux-ci n'étant protégés que par la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et par le dossier du siège. Ce qui veut dire que le véhicule qui a été construit par M. **Campagna**, au plan de la définition fédérale, ne pouvait pas être une motocyclette, était nécessairement un véhicule automobile et, à ce compte-là, si on voulait le commercialiser, il faudrait qu'il réponde aux normes sécuritaires d'un véhicule automobile.

M. Garon: Je comprends ça, mais j'ai vu des normes imbéciles déjà qui ont été faites sans aucune maudite raison, sauf qu'actuellement vous êtes en train de me dire que, parce que le gars va avoir un "couvert", il va être moins protégé qu'un gars qui est en bicycle et qui n'a pas de "couvert" du tout. S'il frappe une bosse, il va sauter et il va se retrouver dans le clos. Alors, je ne suis pas capable de comprendre ce que vous me dites là. Je comprends qu'il y a des normes qui ont été faites. Je connais assez ça. J'ai vu assez d'endroits où **des** normes ont été faites, à un moment donné, parce que, sous l'inspiration du moment, quelqu'un a mis ce **chiffre-là** ou il a mis telle affaire. Mais c'est arbitraire.

Quand on dit un délai de trois jours, pourquoi trois jours? Aïe! On ne satisfait pas aux normes, aux trois jours. Ça peut être cinq jours, ça peut être dix jours. Dans le fond, c'est un chiffre arbitraire. Mais, là, c'est quoi, les normes de sécurité? **Ça** l'air d'un mystère. Je ne comprends pas. J'essaie de comprendre juste avec le GBS et je ne suis pas capable. C'est quoi les normes de sécurité auxquelles il ne satisfait pas, là? C'est quoi les normes de sécurité?

M. Gélinas: C'est qu'au plan du gouvernement fédéral il ne répond pas à la définition d'une motocyclette.

M. Garon: Bien oui, mais ce n'est pas...

M. Gélinas: Il répond à la définition d'un véhicule automobile. À ce moment-là, il doit répondre aux normes sécuritaires... aux normes de fabrication d'un véhicule automobile.

M. Garon: Ça n'a pas d'importance, ça. Là, on a une définition. Moi, je pourrais faire une définition telle, M. le ministre, que vous pourriez même ne pas être compris comme un être humain. C'est facile ça, faire une définition, mais quand tu ne satisfais pas à la définition, tu n'as pas d'affaire là. C'est pour ça. C'est quoi la définition d'une moto? C'est quoi la définition d'une auto?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis, relisons le texte actuel, s'il vous plaît! Ça dit: "motocyclette": un véhicule de promenade à deux ou trois roues dont au moins une des caractéristiques diffère de celles du cyclomoteur". À partir de ça, ça peut être n'importe quel véhicule de promenade qui a trois roues. Ça n'a pas de bon sens, une définition comme **celle-là**. Ça peut, encore une fois, être quelqu'un qui prendrait un véhicule de promenade, qui enlèverait *une roue* dessus et ça répondrait à cette définition-là.

M. Garon: "Pis"! Si c'était un bicycle de police, qu'il ajoutait une roue en arrière et qu'il en faisait trois roues, là, ce serait correct. En quoi est-ce plus correct?

M. Vézina: Mais est-ce que...

M. Garon: Un bicycle de police, j'ai déjà vu ça, moi. Ils appellent ça...

La Présidente (Mme Bélanger): Un "side-car".

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): "Side-car".

M. Garon: Très bien. Il y a une roue en avant, deux roues en arrière et quelqu'un qui est assis là-dedans. Et là c'est trois roues. Je ne vois pas en quoi c'est plus sécuritaire que deux roues en avant et une roue en arrière. Moi, c'est le contraire. J'aurais tendance plutôt à prendre le bicycle avec deux roues en avant et une roue en arrière. J'ai l'impression si je freine, au moins que je ne sauterai pas...

M. Vézina: Mais ce n'était pas ça, ma question, Mme la Présidente. C'était: Est-ce que le député de Lévis considère qu'un véhicule de promenade qui aurait juste trois roues, un véhicule de promenade, une auto comme vous connaissez, auquel on enlèverait une roue, ça répondrait à une définition de moto et qu'il faudrait l'immatriculer? Parce que ça répond à la définition, il faudrait l'immatriculer. Sûrement non!

M. Garon: Je n'ai pas de théorie. Je vais vous dire une chose, je n'ai pas de théorie. Je me dis, est-ce qu'on peut circuler... Est-ce qu'on peut circuler à deux roues, à trois roues et à quatre roues?

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

M. Maltais: Mme la Présidente, j'aimerais demander un renseignement à M. Vézina. En Europe, comment on appelle ça, les petits véhicules à trois roues d'entretien des villes?

M. Vézina: Des triporteurs.

M. Maltais: Mais ça va dans quelle catégorie?

M. Vézina: C'est apparenté à la catégorie de moto.

M. Maltais: Mais c'est considéré comme un véhicule moteur.

M. Vézina: Oui, oui. Mais on n'en est pas là. On en est à définir ce qu'est une moto.

M. Maltais: Non, non. Je veux savoir ça... Mais si on en avait ici, mettons que la ville de Québec, demain matin, décidait d'en importer 200.

M. Vézina: Oui.

M. Maltais: C'est commode, ça, pour vider les petits paniers de poubelle.

M. Vézina: On n'a pas de problème avec la définition qui est là.

M. Maltais: Bon. Ça va être quoi? Ça va être un triporteur ou un véhicule automobile.

M. Vézina: Non. Ça va être un véhicule de promenade à deux ou trois roues, muni à l'avant d'une seule roue reliée directement à un guidon et dont la hauteur du siège sans charge... Ça va répondre parfaitement à ça. D'ailleurs, on en a déjà, hein, M. le député.

M. Maltais: Oui? C'est beau.

M. Vézina: On en a déjà.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, est-ce qu'on adopté ça sur division?

M. Garon: Non, non. Attendez un peu. Est-ce que la loi fédérale et la loi québécoise avaient la même définition d'une automobile ou si les définitions variaient?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: Ici, j'ai seulement le règlement. Je n'ai pas la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, mais uniquement le règlement et les modifications au règlement. Je sais qu'il y a une définition de la notion de véhicule automobile dans la loi fédérale qui est extrêmement générale, très très vaste.

M. Garon: Où ça?

M. Gélinas: Dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles qui est une loi fédérale qui traite des normes de fabrication et de sécurité, des marques de sécurité qui doivent être apposées sur les véhicules neufs au Canada.

M. Garon: Mais comment ça que vous voulez vous harmoniser pour la moto et que vous ne voulez pas vous harmoniser pour l'automobile?

M. Gélinas: Parce que, au niveau du Code, on a des définitions qui traitent de plusieurs sortes de véhicules automobiles. Si vous regardez à l'article 4 du Code, on a différentes notions, comme véhicule automobile, véhicule de commerce, véhicule de promenade, véhicule d'urgence et véhicule routier. Nous, notre définition générale au niveau du Code, c'est véhicule routier. C'est la définition la plus générale qu'on retrouve dans le Code. C'est celle qui regroupe le plus grand nombre de véhicules qu'on peut retrouver à cette notion-là. Tandis qu'au niveau de la loi fédérale, si je me souviens bien, cette notion d'ordre générique, si on veut, elle se trouve au niveau de la notion de véhicule automobile.

M. Morin: Mme la Présidente.

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

M. Morin: Moi, je voudrais reposer ma question, même pas sur l'aspect purement sécuritaire. Je voudrais uniquement savoir votre rôle par rapport à la loi fédérale. C'est juste pour bien comprendre. C'est parce que ça me semble être de l'interférence. Si vous laissez le texte tel qu'il est et que quelqu'un **arrive** avec un produit... Tantôt, vous avez dit, jamais on ne fera ça, mais j'aimerais que vous reveniez à la charge et que vous nous donniez un peu plus de précisions. Je respecte bien votre opinion, mais j'aimerais davantage, disons, y **souscrire** ou, du moins, la **comprendre**.

Alors, on garde le texte tel qu'il est et j'imagine qu'il arrive quelqu'un qui a beaucoup d'**imagination**, qui arrive avec un nouveau produit qu'il considère faire partie des motocyclettes. Bon. Vous, vous n'êtes pas bâtrés trop trop. Vous n'êtes pas si malheureux que ça à venir **jusque-là**, hein? Bon. Et vous n'êtes pas encore obligés d'émettre une immatriculation, rien. Donc, l'inventeur, il faut qu'il aille au fédéral et fasse accepter sa nouvelle machination ou sa nouvelle moto par le fédéral si, lui, accepte de la considérer comme motocyclette correspondant à des normes de sécurité acceptables. O.K. S'il a un non, le fait d'avoir laissé le texte tel quel, ça ne vous crée pas de problème non plus. Puis, s'il arrive avec un oui, bien, votre texte, je ne vois pas pourquoi il vous créerait des problèmes, à moins que vous ne mettiez en doute les normes de sécurité du fédéral, que vous ne soyez pas d'accord. Alors, moi, j'aimerais vraiment comprendre ça, parce que ça semble être un geste pour véritablement bloquer quelque **chose** alors que ce n'est pas votre rôle. C'est le rôle du fédéral. Alors, si c'est le rôle du fédéral, faites le mort et attendez que ça se présente et Ottawa jouera son rôle et, s'il a un véhicule qui est considéré comme sécuritaire, bien, vous aurez à l'accepter comme n'importe quel autre, en fonction évidemment de vos définitions.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Oubuc, Dubuc, hein?

M. Morin: C'est exact, de Dubuc.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous vous adressez à la présidence...

M. Vézina: M. le député de Dubuc, premièrement, nous n'avons aucun rôle dans les normes de fabrication des véhicules. C'est de juridiction totalement fédérale. Bien sûr, on a à faire des représentations au gouvernement fédéral sur toutes sortes de mesures de sécurité que nous considérons qui devraient être implantées dans les véhicules, notamment par exemple, les sacs gonflables ou des choses comme ça. Quand arrive un Québécois qui veut fabriquer des véhicules qui

vient nous voir, ce qu'on fait avec lui, on lui dit: Écoute, première chose que tu dois faire, c'est répondre aux normes fédérales, parce qu'effectivement tu pourras vendre quelques véhicules à l'intérieur de la province, mais tu ne pourras pas vendre à l'extérieur de la province. Alors, effectivement, on aime mieux, nous, que tu ailles tout de suite au gouvernement fédéral si tu veux monter une entreprise qui fonctionne. Bon. Ce qu'on a fait dans ce cas-là, c'est de dire à l'individu: Écoute, il faudrait faire ça. Mais, au départ, c'était des jeunes qui étaient là-dedans et on leur a dit: Écoutez, comme véhicule artisanal, peut-être qu'on pourrait extentionner l'histoire de moto, surtout avec une définition large comme ça, et vous donner un permis de circulation pour ce véhicule-là comme véhicule artisanal, mais jamais on ne pourrait accepter sur le plan de la sécurité que ce soit commercialisé. Il faut que vous alliez au fédéral.

Alors, vous dites: Faites le mort et continuez comme ça. Ça fait deux ans que ça dure et ça fait deux ans que le monsieur en question essaie d'avoir l'autorisation de la Société pour commercialiser le produit. Je ne suis pas capable de faire ça. Il voudrait que le **CRIQ** lui donne ça. Le **CRIQ** n'est pas capable de faire ça non plus. Bon. Alors, c'est ça qu'est le problème. On peut continuer à faire le mort encore un an, deux **ans**, mais il n'y a rien qui avance pendant ce temps-là. C'est tout.

M. Morin: Est-ce que vous êtes en mesure, excusez-moi, Mme la Présidente, si vous permettez, est-ce que le monsieur en question a eu une réponse du fédéral comme de quoi son projet n'était pas conforme?

M. Vézina: Il n'est pas allé.

M. Morin: Il n'est pas allé. Bien sûr, s'il vous le demande à vous, je comprends que ça ne bouge pas et que ça ne bougera jamais, parce que ce n'est pas votre rôle.

M. Vézina: On n'a pas juridiction.

M. Morin: Ça, j'en conviens, là. Mais, du côté fédéral, il n'y a pas eu de démarche.

M. Garon: Moi, ce n'est pas ça que j'ai comme information. On nous dit ici - je n'ai pas vérifié moi-même ces données-là - mais on me dit que M. **Boily**, vérificateur en chef à Transport Canada, dit que c'est le gouvernement du Québec qui a juridiction dans cette matière.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Moi, je ne le sais pas. Je n'ai pas appelé M. **Boily**, mais j'ai une note ici qui dit ça, et j'ai une note qui dit ceci: Selon la réglementation québécoise et celle de nombreux

pays, ce véhicule est considéré comme une motocyclette. Dans la loi fédérale, il n'est considéré ni comme une automobile ni comme une moto - il est bien organisé le gars - mais, moi, j'écoutais le député de Saguenay tantôt qui a parlé des triporteurs. Il y a des triporteurs en Europe. Ils vendent de la crème glacée.

M. Vézina: Et ils sont là-dedans. Il y en a ici aussi.

M. Garon: Oui, mais à ce moment-là pourquoi vise-t-on à bloquer... Je ne comprends pas trop. Je ne suis pas capable de comprendre pourquoi on fait un article qui va le bloquer dans la définition, alors que ce n'est pas là le problème. Le problème, c'est autre...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Mme la Présidente, M. le député de Lévis, voulez-vous retourner à l'article 98 qu'on regardait tantôt et lire la note explicative?

La Présidente (Mme Bélanger): Là, M. le député de Deux-Montagnes peut-être un éclairage à donner.

M. Bergeron: J'ai un éclairage, peut-être dans la suite de ce que le député de Lévis vient de dire. Il disait que ce n'était pas écrit. Mais, à la page 2, c'est bien écrit à la troisième ligne: "Tout porte à croire que leur préoccupation, c'est de soumettre notre loi à l'autorité fédérale". On essaie d'expliquer depuis une heure qu'il faut avoir la permission du fédéral pour s'en venir ici. Si ce monsieur-là ne veut pas se soumettre à ça, comment veux-tu que son invention puisse être acceptée? "Tout porte à croire que leur préoccupation, c'est de soumettre notre loi à l'autorité fédérale." C'est déjà une affaire accomplie, cette affaire-là. Maintenant, s'il ne veut pas se soumettre à ça, écoute, ce n'est pas notre faute à nous autres.

La Présidente (Mme Bélanger): Il faut qu'il le fasse breveter.

M. Morin: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. le député de Dubuc.
(21 h 30)

M. Morin: Vous me permettiez de revenir à la charge encore. Monsieur le représentant de la Société m'a expliqué un peu plus la problématique, sauf que vous n'avez pas répondu quand même à ma question. Vous maintenez le texte tel quel. Qu'est-ce que ça change en autant que la responsabilité de la Société est concernée? Ça ne change rien. Si vous conservez le même texte, oubliez l'harmonisation pour un moment... Ça là, c'est bien beau, mais oublions-la pour le moment.

Vous gardez le même texte, c'est drôle, mais le projet ne m'inquiéterait pas, parce qu'il ne m'appartiendrait pas de l'accepter au plan de la commercialisation; ça appartient au fédéral. Répondez-moi à ça, pas plus. Ne sortez pas de là.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Dubuc. Ça dit: "motocyclette": un véhicule de promenade à deux ou trois roues dont au moins une des caractéristiques diffère de celles du cyclomoteur. " Si on n'avait pas eu cette définition-là, on ne serait pas, entre guillemets, dans le merdier dans lequel nous sommes. On aurait dit: Écoutez, ça ne répond pas à la définition d'une moto. Là, avec une définition aussi large que ça, c'est une définition par résidu, cette affaire-là, ce n'est pas assez clair. Et, effectivement, je disais tout à l'heure au député de Lévis qu'un véhicule de promenade ordinaire auquel on enlèverait une roue répondrait à cette définition-là. Alors, c'est pour ça qu'on voudrait la préciser. C'est tout.

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

M. Morin: Oui, mais c'est plus que ça. Je vais vérifier ça, dans le même sens que vous, de cette façon-là, si ça correspond toujours.

M. Garon: Moi, changer l'article 98, il m'apparaît clairement que vous visez à bloquer cette personne-là.

M. Morin: Oui.

M. Garon: Je regarde votre note là - écoutez, votre note - moi, je ne comprenais rien mais elle m'apparaît très claire. La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles prévoit des normes de construction des véhicules neufs vendus au Canada. Toutefois, les véhicules fabriqués et vendus dans une même province échappent actuellement à cette loi. C'est ça qu'il dit. Le monsieur dit ça. Il dit que le fédéral lui dit ça en plus. Écoutez bien! On continue. Le présent article a été ajouté pour faire en sorte qu'une personne qui construit un véhicule routier au Québec ne puisse le vendre, le louer ou le mettre à la disposition d'autres personnes contre valeur, ni de le offrir, de le vendre, de le louer ou de le mettre à la disposition d'autres personnes contre valeur, sans que le caractère sécuritaire de ce véhicule ne soit attesté par la marque nationale de sécurité ou une déclaration de conformité délivrée en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.

Écoutez, c'est justement ce que le gars dit. Vous voulez me dire que c'est Ottawa qui va m'attester ou me certifier s'il est sécuritaire, lui ne veut pas... S'il veut vendre au Québec et aux

États-Unis, en quoi il a affaire à ça, alors qu'actuellement le fédéral n'a pas juridiction là-dessus? Si le Québec a juridiction, pourquoi le bloquez-vous? Je ne comprends pas.

Au contraire, avec l'article 98, on trouve encore plus qu'il a raison dans ce qu'il dit.

Une voix:...

M. Garon: Quoi?

M. Morin: Mme la Présidente...

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

M. Morin: Mme la Présidente, si M. Vézina dit qu'il a amélioré le texte uniquement parce que celui qui existait était un peu par déférence ou une définition résiduelle de "cyclomoteur", bon, et qu'il a voulu l'améliorer, O. K., je veux faire un petit bout. Mais, à ce moment-là, ça aurait pu être simplement dans le nouveau texte, un véhicule de promenade à deux ou trois roues dont la hauteur du siège, sans charge, est d'au moins 650 millimètres et dont au moins une des caractéristiques diffère de celles du cyclomoteur.

Donc, la dimension de la phrase "muni à l'avant d'une seule roue" n'a pas pour effet, parce que ça change totalement...

M. Vézina: O. K. On va l'accepter en disant, si le ministre est d'accord: un véhicule de promenade de deux ou trois roues reliées directement à un guidon et dont la hauteur du siège... On va enlever "muni à l'avant d'une seule roue".

M. Morin: Il me semble que, là, vous rencontrez l'objectif que vous avez soutenu sans nécessairement aller à rencontre, ou en définissant vraiment une nouvelle moto.

M. Garon: Moi, je ne changerais rien à ça. Je ne comprends pas pourquoi on a besoin de ça.

M. Morin: C'est que si on le garde tel quel... Ce n'est pas compliqué. Le ministre retire son texte, il l'accepte tel quel ou il le modifie. Il a trois alternatives. Alors, c'est à nous autres de choisir.

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, là...

M. Morin: On n'est pas couvert, mais en tout cas...

M. Garon: Oui.

M. Morin: On peut toujours choisir de faire des propositions. Ha, ha, ha!

M. Elkas: Mme la Présidente...

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

M. Elkas:... ceci correspond à la réalité des choses à travers le Canada. Ce texte répond et est relié directement au texte qu'on retrouve au Canada. Alors, il me semble qu'on veut s'uniformiser. Il me semble que ça exige seulement le gros bon sens de s'assurer de ces véhicules, surtout s'il y a du transport d'une province à l'autre, surtout si le monsieur veut vendre son produit ailleurs. Il peut bien nous dire aujourd'hui: Je ne veux pas le vendre, je vais le garder, ici, au Québec. "He is coming off his nose but despite his face", le gars... S'il y a un marché en Ontario...

M. Garon: Mais s'il ne veut pas le prendre, ce marché-là.

M. Elkas: Non, mais vas-tu le nier? S'il y a de l'argent à faire, coudon...

M. Garon: Ce n'est pas ça, là.

M. Elkas: On est bien plus entrepreneur que ça.

M. Garon: Ne jouons pas à la mère. Là, on est en train de...

M. Elkas: Si le CRIQ fait...

M. Garon: On s'en va vers un marché de libre-échange. On est en train de jouer à la mère, comprenez-vous, au biberon et à mettre tout le monde au sein maternel, c'est ça l'affaire. On est dans le libre-échange. Il veut vendre aux États-Unis et on est en train d'essayer de le ceinturer avec des règles fédérales. Il ne veut pas vendre là.

M. Elkas: Ce n'est pas une moto. Vous le savez bien que ce n'est pas une moto, c'est une automobile.

M. Garon: Bah! Ça, c'est...

M. Morin: Ça, c'est le fédéral.

M. Elkas: Le CRIQ va se baser sur quoi comme argument? Et même, le CRIQ va se baser sur quoi pour faire la vérification de ce véhicule? Il va suivre quelles normes pour commencer?

M. Morin: Fédérales.

M. Elkas: Ah! fédérales. Pourquoi est-ce qu'il ne l'amène pas au fédéral, on va sauver du temps?

M. Garon: Là, je ne suis pas au courant.

M. Elkas: Ah! Bon, là...

M. Morin: Là, on légifère.

M. Elkas: O. K. Écoutez, soyons donc sérieux!

M. Garon: Regardez Mme Bacon. et les problèmes qu'elle a avec Ottawa et vous voulez assujettir M. Campagna à Ottawa. C'est quoi l'affaire?

M. Elkas: M. le député, vous devriez vous joindre...

M. Garon: C'est que, nous autres, on est dans... Écoutez, on est à l'âge moderne où on s'en va vers un marché continental. L'Europe fait des barrières... Moi, je connais ça, des barrières non tarifaires. En tout cas, je vais vous dire une chose, plus je scrute cette affaire-là, plus je suis soupçonneux. Je me demande pourquoi on veut faire ça, parce qu'il semble que tout ça n'a aucun autre but que de bloquer M. Campagna.

M. Elkas: Non, question de sécurité, M. le député de Lévis.

M. Garon: Qu'on fasse des normes de sécurité.

M. Elkas: Sécurité!

M. Garon: Là, ce n'est pas ça qu'on fait, on fait des affaires... On était en train d'établir des normes.

M. Elkas: C'est ça qu'on fait.

M. Garon: Le siège, par exemple. Vous reliez directement un guidon, et dont la hauteur du siège sans charge est d'au moins 650 millimètres.

Une voix: C'est ça une moto.

M. Elkas: Une moto, c'est ça. Vous le niez?

M. Garon: Avant, ce n'était pas ça. Avant, c'était plus simple que ça. C'était un véhicule de... Écoutez bien. Une moto, c'est rendu qu'il faut qu'on sache la hauteur du siège.

M. Elkas: Ça, c'est une définition.

M. Garon: Bien oui. Je vais vous dire, j'ai acheté des bicycles à deux roues. Il y a des roues de 27 pouces, de 28 pouces, de 29 pouces, selon que vous êtes plus grand entre les deux jambes, comprenez-vous? Alors, vous avez différentes hauteurs. Vous allez dire, à un moment donné: Si tu es trop grand, avec ton bicycle, tu n'es plus dans les bicycles. C'est

quoi, cette affaire-là? On est en train... On a l'air de vivre en dehors du monde réel où on s'en va vers un monde déréglementé. On dérègle-mente les camions, on dérègle le transport et, là, on est en train de dire: Toi, si ton siège n'est pas de telle hauteur, tu n'as plus un bicycle ou tu n'as plus une moto. C'est quoi ces affaires-là? On est dans de la législation rétro. Ça n'a pas de bon sens, ça. S'il y a des normes de sécurité, qu'on fasse des normes de sécurité, mais qu'on ne commence pas à définir la grosseur des sièges, la hauteur des sièges. C'est quoi cette affaire-là?

M. Elkas: Ce sont des caractéristiques de base, ça, ce qu'on vous donne.

M. Garon: C'est un peu comme si vous disiez... Ça me fait penser au temps du Moyen-Âge, quand les gens disaient... S'ils avaient dit: Un ange, c'est un ange à la condition que les ailes n'aient pas plus que six pouces de long...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Dépassé six pouces, ce n'est plus un ange.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin: C'est assez! Voyons donc!

M. Garon: Ils ont discuté pendant des siècles sur ces affaires-là. Ils ont perdu leur temps. Il ne faut pas arrêter...

M. Elkas: Ça n'a pas de bon sens.

M. Garon: Non, mais c'est vrai. Pourquoi... Là, on veut attrapper ce gars-là. Actuellement, je ne suis pas capable...

M. Elkas: On ne vise pas cet individu-là, M. le député. On ne le vise pas, tout simplement.

M. Garon: Je ne suis pas capable de comprendre autrement. Vous visez quoi autrement?

M. Elkas: On précise ce que c'est une motocyclette...

M. Garon: Voyons!

M. Elkas:... purement et simplement et on rejoint les normes qui sont établies ailleurs au Canada et aux États-Unis. Pour la définition d'une motocyclette, on regarde les caractéristiques de base purement et simplement et on cherche le gros bon sens.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, il vous reste 30 secondes pour vous laisser convaincre.

M. Garon: Regardez à Ottawa...

La Présidente (Mme Bélanger): 30 secondes!

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): 30 secondes qu'il vous reste.

M. Garon: Sur quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): Pour la discussion de ce **paragraphe-là**. Vous avez droit à 20 minutes et il vous reste 30 secondes.

M. Garon: Eh bien, je vais vous dire une chose. Je vais vous demander, si vous le voulez, Mme la Présidente, de lire la définition de cyclomoteur et de motocyclette, tel qu'on trouve ça dans la législation fédérale. Ça va nous dire à quoi on s'ajuste.

La Présidente (Mme Bélanger): L'annexe 129?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): "Les définitions de cyclomoteur, mini-moto, motocyclette tout terrain et vélomoteur, au paragraphe 2 du **règlement** sur la sécurité des véhicules automobiles, sont abrogées.

"Les définitions de motocyclette, motocyclette de compétition et de véhicule tout terrain, au paragraphe 2 du même règlement, sont abrogées et respectivement remplacées par ce qui suit:

"motocyclette" désigne un véhicule autre qu'une motocyclette à usage restreint, un camion, une voiture de tourisme ou un véhicule de tourisme à usages multiples qui:

"a) a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une roue en contact avec le **sol**;

"b) est conçu pour rouler sur, au plus, trois roues en contact avec le **sol**;

"c) a un siège d'une hauteur minimale, sans charge, de 650 mm;

"d) a des roues dont le diamètre de jante minimal est de 250 mm;

"e) a un empattement minimal de **1016 mm**;

"f) ne comporte pas de partie intégrante du véhicule renfermant le conducteur et son passager, ceux-ci n'étant protégés que par la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et par le dossier du siège."

"Motorcycle" - motocyclette, c'est ça? - "motorcycle"... Ah, c'est en anglais. En tout cas, moi, ma prononciation n'est pas bonne. Moi, je suis Québécoise.

M. Garon: "Motorcycle".

La Présidente (Mme Bélanger): "Motorcycle".

Ha, ha, ha!

"Motocyclette de compétition désigne une motocyclette à usage restreint qui est conçue et commercialisée pour être utilisée **exclusivement** dans les courses en circuit fermé et qui porte une étiquette apposée en permanence et bien en évidence indiquant qu'il s'agit d'une motocyclette de compétition qui doit être utilisée **exclusivement** dans les courses en circuit fermé et qu'elle n'est pas destinée à rouler sur les chemins publics."

C'est ça. Et, après ça, on parle du véhicule tout terrain. Je pense qu'on a eu la définition.

M. Elkas: On sépare les deux, parce que les taux d'immatriculation sont différents l'un de l'autre, motocyclette et cyclomoteur. La définition fédérale regroupe les deux; nous, on les sépare.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le paragraphe 6° est adopté?

M. Elkas: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division.

M. Garon: Nous autres, on va demander au ministre de le retirer. Pourquoi régler ça à ce moment-ci? Vous avez un projet de loi, il est controversé. Vous voulez l'adopter... Moi, je vous demande de retirer cette affaire-là.

M. Elkas: Je vais me baser sur quoi? Sur le fait que M. Campagna ait nié.

M. Garon: Ne **régions** pas ça par cette affaire-là. Ne **régions** pas...

M. Elkas: Pas par l'affaire de Campagna, j'espère.

M. Garon: Non, ne **régions** pas la définition à ce moment-ci. On a un projet de loi de 75 pages, vous voulez qu'on procède là-dedans. Si, chaque fois, vous en profitez pour passer des affaires controversées qu'on n'a pas eu le temps d'étudier suffisamment, sur lesquelles on n'a pas tous les renseignements et qu'on fait une définition... Mais oui, ça va toucher, on est dans le secteur du libre-échange. On s'en va dans un **monde** déréglementé de plus en plus et on essaie de barrer quelqu'un sur des définitions.

M. Elkas: Est-ce qu'on peut suspendre et revenir? Je voudrais vous donner le temps de le regarder.

M. Garon: Vous aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 6° est suspendu. Mais il faut prendre

note, M. le député de Lévis, que votre temps est écoulé sur ce paragraphe-là. J'appelle le paragraphe 7°. M. le ministre.
(21 h 45)

M. Elkas: La Loi sur le transport par taxi ne définit pas le véhicule-taxi. C'est la réglementation qui détermine le type de véhicule qui peut être utilisé pour exploiter un permis de taxi. La définition de taxi devrait donc référer plutôt au permis de taxi délivré pour autoriser l'utilisation du véhicule comme taxi. Celle-ci sera donc basée sur le permis plutôt que sur le véhicule.

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

M. Garon: J'ai la même question que j'ai entendu le ministre demander au conseiller juridique: pour quelle raison fait-on ça? J'aimerais moi aussi comprendre pourquoi on fait ça.

Mme Bilodeau: C'est que...

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau: C'est que, présentement, le mot "taxi" est défini dans le Code comme étant un véhicule défini comme tel dans la Loi sur le transport par taxi. Or, dans la Loi sur le transport par taxi, il n'y en a pas de définition de taxi. En fait, on corrige. C'est la réglementation qui détermine le type de véhicule pour exploiter un permis de taxi délivré en vertu de la Loi sur le transport par taxi. Alors, la Loi sur le transport par taxi, comme vous le savez, édicté les normes de délivrance, de renouvellement, suspension, révocation des permis de taxi par la Commission des transports du Québec. Alors, c'est pour ça qu'il est beaucoup plus juste de définir "taxi" en faisant un renvoi, c'est-à-dire un véhicule automobile exploité en vertu d'un permis délivré en application de la Loi sur le transport par taxi, ce qui est beaucoup plus juste et beaucoup plus précis au plan législatif et juridique.

M. Garon: Comment avez-vous pu fonctionner toutes ces années-là sans avoir de définition?

Mme Bilodeau: C'est une bonne question.

M. Garon: Pardon?

Mme Bilodeau: C'est une bonne question. Il n'y a pas eu de contestation. Il n'y a pas eu de différend. Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça, c'est un peu comme les gens qui prient leur ange gardien sans savoir ce que c'est. Imaginez-vous toutes les chicanes que le pape partirait s'il essayait de définir ce qu'est

un ange gardien.

Mme Bilodeau: Ha, ha, ha!

M. Garon: Là, on a marché sans définition et on a pu fonctionner pendant toutes ces années et on vient de s'apercevoir qu'il manque une définition et oups, là, on est malheureux.

M. Elkas: Au cas...

La Présidente (Mme Bélanger): Au cas où il y aurait des problèmes, on décide de spécifier c'est quoi un taxi.

M. Garon: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous n'avez rien contre ça, M. le député de Lévis?

M. Garon: Non, non, mais je regarde ça et j'essaie de... Ha, ha, ha! Mais là, vous vous référez plutôt au règlement.

Mme Bilodeau: Non, non, c'est-à-dire qu'on se réfère toujours à la loi, mais d'une façon beaucoup plus précise. Au lieu de faire un renvoi à la définition dans la Loi sur le transport par taxi, ce qui n'est pas exact, on dit que c'est un véhicule automobile exploité en vertu d'un permis délivré en application de la loi, ce qui est beaucoup plus juste, beaucoup plus précis.

M. Garon: Une limousine, est-ce que ça entre là-dedans?

M. Elkas: S'il y a un permis de taxi, oui.

Mme Bilodeau: C'est en vertu d'un permis délivré en application de la Loi sur le transport par taxi.

M. Garon: Une limo qui est très longue, vous savez, c'est long à mort...

Mme Bilodeau: Ce qu'on appelle la "super stretch", là.

M. Garon: C'est long.

Mme Bilodeau: Oui, c'est ça.

M. Garon: Ce n'est pas la longueur, mais c'est plus long qu'un minibus.

Mme Bilodeau: Oui. C'est ce qu'on appelle la limousine de grand luxe dont on a déjà discuté... Oui. Vous avez des permis pour la limousine de grand luxe, qui est une catégorie de limousine qui est prévue dans la loi. Autrement dit, un véhicule pour lequel est délivré un permis en vertu de la Loi sur le transport par taxi est un taxi, ce qui simplifie et est beaucoup plus

précis que ce qu'on avait comme définition.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le paragraphe 7° est adopté. J'appelle le paragraphe 8°. M. le ministre.

M. Elkas: Cette notion avait pour but d'exclure le minibus de la définition du véhicule de promenade. Elle n'est plus nécessaire, car la nouvelle définition du minibus et celle du véhicule de promenade ne se recoupent pas. Mme Bilodeau.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Bilodeau.

Mme Bilodeau: Comme on l'a vu tout à l'heure, la définition de minibus, on a vu que c'est un véhicule pour plus de neuf occupants, avec au plus cinq rangées de sièges ou équipé d'un dispositif d'immobilisation des fauteuils roulants. Donc, ça n'a rien à voir, si vous voulez, avec le véhicule de promenade. Alors, ça n'apparaît plus utile, si vous voulez, d'ajouter l'expression "autre qu'un minibus", parce que les deux définitions ne se recoupent plus maintenant. Un minibus, c'est très très clair, ça a trois caractéristiques comme on l'a vu tout à l'heure.

M. Garon: Là, une "limo", il doit y avoir plus de neuf passagers qui peuvent embarquer là-dedans. Ça tombe dans quelle définition?

Mme Bilodeau: La limousine?

M. Garon: Oui. Je ne sais pas combien il y a de personnes là-dedans, mais il doit y en entrer une douzaine, certain. J'en ai vu une l'autre jour. Je dois vous dire qu'elle était plus longue que les...

M. Elkas: C'est toujours plein... On trouve des bains et des lits là-dedans.

Mme Bilodeau: Je vais répondre à la question, M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, Me Bilodeau.

Mme Bilodeau: Ça répond à la définition de véhicule de promenade, ce que vous dites de la limousine: "un véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois, lorsque ce transport ne nécessite aucun permis".

M. Garon: Un corbillard, ça entre dans

quelle définition?

Mme Bilodeau: C'est un véhicule de promenade.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: "The last ride".

M. Morin: Ça, c'est une courte promenade, une petite promenade, la dernière promenade.

La Présidente (Mme Bélanger): "Last ride".

M. Garon: C'est un quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Pour immatriculer les véhicules, aucun véhicule qui est immatriculé pour une entreprise ne peut avoir autre chose qu'un F. Autrement dit, vous n'avez pas le droit, si vous êtes une entreprise, une personne morale, d'immatriculer un véhicule de promenade. Vous l'immatriculez dans la catégorie commerciale. Alors, les corbillards de moins de 3000 kilos rentrent là-dedans, dans les F, comme les ambulances, d'ailleurs, et comme une série d'autres véhicules.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour 8°?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Étant donné que le paragraphe 6° n'est pas adopté, on va suspendre l'article 2, pour le vote. C'est adopté, paragraphe par paragraphe, sauf le paragraphe 6°. Alors, j'appelle l'article 3. M. le ministre.

Immatriculation des véhicules

M. Elkas: Cette modification vient ajuster la formulation de l'article du Code concernant les mandataires de la Société en matière d'immatriculation pour tenir compte des changements apportés au processus d'immatriculation.

M. Garon: En d'autres mots, ça veut dire quoi?

M. Vézina: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis, c'est pour permettre un changement très important dans le processus d'immatriculation.. À l'heure actuelle, si vous me permettez de revenir un peu sur le système actuel, c'est que six semaines avant votre échéance on vous envoie un avis de renouvellement d'immatriculation. Ensuite, vous

avez un mois pour payer, pour acquitter effectivement, mais si vous êtes dû pour le 1er août, eh bien, vous avez jusqu'au 30 août pour payer, jusqu'au 31 août même. Ensuite, on vous retourne une vignette. Chaque année on immatricule à nouveau, on émet chaque année un certificat d'immatriculation.

La nouvelle façon de procéder, qui vise à donner beaucoup plus de souplesse au fonctionnement de tout, ça, viserait à ne faire qu'un envoi. Votre véhicule serait immatriculé avec une carte plastifiée et pour la durée que vous le gardez comme propriétaire. Ce qu'on vous renouvellerait chaque année, c'est la permission de circuler. Autrement dit, on vous enverrait un envoi, une facture avec le même temps que vous avez maintenant vous pourriez l'acquitter dans n'importe quelle institution financière. Vous n'auriez pas besoin d'aller chez un mandataire de la Société, mais dans n'importe quelle institution financière, comme un compte de téléphone, un compte d'Hydro-Québec et on n'aurait pas besoin de vous envoyer un deuxième envoi. Alors, autrement dit, les mandataires ne seront plus autorisés à faire de l'immatriculation, mais à collecter des sommes vous permettant de circuler d'année en année. C'est une immatriculation permanente avec un permis de circuler qui est fonction de votre paiement annuel.

M. Elkas: Vous allez comprendre les épargnes qu'on va encourir au niveau de la Société. La clientèle qu'on dessert n'aura plus à attendre dans les banques ou les postes de service, la dernière journée, comme on a tous l'habitude de faire, ces gens-là vont écrire, faire leur chèque postdaté et salut! C'est fini. Alors, c'est un service à la clientèle de qualité. Ça démontre l'efficacité. Je félicite la Société pour cette initiative. Je pense que c'est une très belle initiative, les gens avec qui on en a parlé jusqu'à date sont très heureux de la façon qu'on l'apporte.

M. Garon: J'en profite pour poser une question. Les plaques d'automobile, on a les mêmes depuis des années. Moi, j'en ai une qui commence à craquer de partout. Pendant combien d'années va-t-on garder la même plaque avant qu'elle ne soit changée?

M. Vézina: Vous pouvez la changer en n'importe quel temps, M. le député de Lévis.

M. Garon: Qu'est-ce que vous voulez dire?

M. Dufour: Mais ça ne sera pas le même numéro?

M. Garon: Pardon?

M. Vézina: On va vous en donner une de la nouvelle série pour 10 \$.

M. Garon: Non, mais moi ça ne me fait rien, ça ne me dérange pas...

M. Vézina: Bon, c'est ça, ça ne vous dérange pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ça ne vous dérange pas, ça ne vous dérange pas.

M. Vézina: Il y en a de moins en moins, on est en train de toutes les changer.

M. Garon: Comment ça?

M. Vézina: Parce qu'elles vieillissent et au moment où un chauffeur décide de changer de propriété, décide de changer de véhicule, eh bien, il change la plaque.

M. Dufour: Il faut qu'il paie 10 \$ en plus.

M. Garon: S'il ne change pas la plaque... Quand vous changez de véhicule, vous ne changez pas la plaque.

M. Vézina: Non, non, pas nécessairement, vous pouvez la garder, gardez-la.

M. Garon: En mettant la petite affaire, chaque année par-dessus...

La Présidente (Mme Bélanger):... la vignette.

M. Garon:... ça commence à épaissir tranquillement.

M. Vézina: Ça aussi, M. le député de Lévis, ça s'enlève.

M. Garon: Pardon?

M. Vézina: Ça aussi, ça s'enlève.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah oui?

M. Garon: Quoi?

M. Vézina: Ça s'enlève avec une lame très facilement. Ça pète et elles sortent toutes.

Une voix: On est loin de l'article 3.

M. Elkas: Il va le faire pour vous.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on est en train d'enlever nos vignettes sur notre plaque d'automobile...

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger):... sur notre

plaque d'immatriculation.

M. Garon: Non, non, mais je trouve que c'est une bonne initiative. En fait, vous voulez dire qu'on va garder la même plaque plastifiée un peu comme la carte de l'assurance-maladie et on va payer par chèque chaque année, mais ça ne vous donne rien de plus sur le plan du contrôle, le fait que vous envoyez le papier ou non. Comment... Celui qui ne reçoit pas son papier, s'il est arrêté, lui, il ne peut pas montrer le papier qu'il n'a plus, il n'a pas été renouvelé.

M. Vézina: Non, d'accord, mais écoutez, à l'heure actuelle, quelqu'un qui ne paie pas, son permis de circuler est tout de suite suspendu dans notre fichier. La police l'arrête, vérifie chez nous et il est suspendu. Ça va être exactement le même processus. Ce qu'on va faire, pour quelqu'un qui n'a pas payé, par exemple, le 31 août, sa date d'échéance, trois jours après, on va lui envoyer un rappel en lui disant carrément à quoi il s'expose s'il ne paie pas, qu'il doit nous aviser si son véhicule est disparu, qu'il doit nous aviser si son véhicule est en remisage ou encore, s'il continue à circuler sans permis de circuler, qu'il s'expose à une amende de la police, etc. Donc, un système simplifié, un meilleur service à la clientèle, parce qu'on va pouvoir aller dans toutes les institutions financières, un processus bien moins compliqué et donc des coûts administratifs moins élevés aussi.

M. Elkas: Si vous voulez quitter le pays, M. le député de Lévis, pour une période de trois mois, si vous voulez annuler votre permis, vous avez juste à appeler au numéro 1-800... et vous allez atteindre le service et ils vont faire les arrangements pour vous.

M. Garon: Ça va donner quoi?

M. Vézina: C'est ça. À l'heure actuelle, il y a un coût de remisage; si vous voulez remiser votre véhicule, on vous charge un coût, vous devez venir dans un centre de service de la Société ou écrire à la Société. On va indiquer "pour remisage". Maintenant, 1-800 et un numéro de téléphone gratuit, on fait le remisage de votre véhicule par téléphone et on va faire la même chose pour suspendre votre permis de conduire ou...

M. Dufour: On sauve un garage.

M. Vézina: Non, mais on sauve des frais, on essaie d'améliorer le service à la clientèle. C'est tout.

M. Elkas: On épargne 5 000 000 \$ par année à la Société de l'assurance automobile en frais d'administration.

M. Dufour: Excepté que...

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

M. Garon: Est-ce que c'est le ministre des Finances...

M. Dufour: ...la plaque...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant. M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Non, non, c'est correct. Excepté que la plaque à 10 \$, je trouve, après toutes les augmentations que les automobilistes ont eues, vous n'y allez pas avec le dos de la cuiller. Ça va être... Il y a un ministre qui va s'appeler le "five buck" et l'autre, ça va être le "ten buck Minister".

M. Garon: Mais les 5 000 000 \$ que vous allez sauver, c'est pour donner au ministre des Finances ou bien pour les remettre aux automobilistes?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: L'administration, ça réduit les coûts d'administration.

M. Garon: Oui, mais qui... Comment...

M. Elkas: On les mettra sur les routes.

M. Garon: Le surplus de revenus que ça va donner à la Régie, qui va en profiter, en bénéficier?

M. Elkas: Les utilisateurs, notre clientèle. (22 heures)

M. Garon: Ah! Ça va aller directement dans la caisse du ministre des Finances.

M. Elkas: Notre clientèle, M. le député de Lévis, la vôtre et la mienne.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Est-ce que le député de Lévis suggère qu'on augmente les coûts? Moi, comme président, j'ai comme mission de diminuer les coûts et de faire les choses de la façon la plus productive possible.

M. Garon: Non, non. Au contraire, je trouve ça bon. Je vous écoute parler, je pose des questions et je trouve ça bon; même au contraire, ça rend le système, je pense, plus efficace aussi. Et vous avez raison, on...

M. Dufour: On va en faire plus pour...

M. Garon: Vous avez raison pour les comptes. Mais j'ai trouvé un secret. Je vais vous donner un truc pour régler ce problème-là. J'étais en retard moi aussi avant, là, je ne le suis plus jamais. Savez-vous ce que je fais? J'envoie mon chèque le lendemain, mais avec la date que je veux dessus.

M. Elkas: Oui, oui.

M. Garon: Ça règle ton problème.

M. Elkas: C'est ça qu'on dit.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est ça qu'on dit.

M. Garon: Là, vous n'êtes plus en retard jamais quand vous faites ça. Et ils changent votre chèque juste à la date que vous avez marquée.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: En autant que le chèque soit bon.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: En autant que le chèque soit bon.

M. Garon: Le problème, ce n'est pas qu'il soit bon...

Une voix: C'est mieux.

M. Garon: ...c'est de l'oublier.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous faites de l'administration comme moi, vous.

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Le compte d'électricité, moi, je le paie en arrivant et je marque la date...

M. Garon: La date d'échéance.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça. Alors, ça va pour l'article 3?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 3 est adopté. J'appelle l'article 4.

M. Elkas: Cette disposition de base en matière d'immatriculation vient définir la nature et la durée de l'immatriculation et la dissocie des pièces qui la constatent.

M. Vézina: Alors, ça, c'est conséquent...

Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: C'est en relation directe avec ce qu'on vient de lire. Jusqu'à maintenant, l'immatriculation était le fait de délivrer un certificat d'immatriculation, une plaque d'immatriculation. On délivrait, autrement dit, un certificat d'immatriculation chaque année. Là, on ne délivre pas un certificat d'immatriculation chaque année; ce sera le fait d'inscrire des renseignements concernant un véhicule routier et son propriétaire dans le registre tenu à cette fin, autrement dit, au moment où il aura payé ses droits. Alors, c'est la notion même de l'immatriculation qui est en cause.

M. Elkas: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 10 introduit par l'article 4?

M. Garon: Oui, mais vous savez... C'est bien ça, mais supposons qu'on n'a rien inscrit. Au moins, on avait une preuve, on recevait quelque chose. Là, on peut envoyer un chèque, mais si on n'a rien inscrit...

M. Gélinas: Je ne comprends pas.

M. Elkas: Moi, je comprends.

M. Garon: L'immatriculation avant, on recevait le papier; on savait que le chèque... C'était le reçu en fait, en même temps, le papier. Là, on ne recevra plus rien. On va envoyer un chèque...

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: L'article 10.1 par la suite. L'article 10.1 vient vous dire ce que vous allez recevoir par là suite. L'article 10 fait simplement établir le principe de base que, dorénavant, l'immatriculation, c'est l'inscription dans un registre, inscription qui se veut permanente dans le sens qu'elle subsiste au registre de la Société aussi longtemps qu'un lien de propriété existe entre le propriétaire et le véhicule. Ça, c'est le principe de base.

M. Garon: Mais quelle preuve vais-je avoir que le paiement que j'ai effectué est bien entré dans le registre à mon nom? Il faut qu'il entre...

M. Gélinas: Le paiement n'entre pas dans le registre comme tel. Ce n'est pas...

M. Garon: Comment allez-vous pouvoir savoir que...

M. Gélinas: Ça va être au niveau du dossier

du conducteur, du dossier d'immatriculation..

M. Garon: Il va falloir que ce soit marqué quelque part quand une personne aura payé.

M. Gélinas: Ça va l'être.

M. Elkas: Écoutez, sinon vous allez avoir un rappel et vous allez dire: Aïe! Écoute, j'ai payé, moi!

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas ça que les gens vont dire. Ça va être sur le plan administratif, comment ça va être vérifié que la personne a payé? Avant, elle pouvait dire, la preuve, c'est que j'ai envoyé mon papier. Il y a des erreurs cléricales et tout ça.

M. Elkas: Admettons que vous ayez payé.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Vous avez votre chèque.

M. Garon: Puis on a réinscrit ou on s'est trompé.

M. Elkas: Vous avez votre chèque et, là, vous recevez un rappel. Ça va vous indiquer qu'il y a quelque chose qui ne marche pas. Alors, vous dites à ta petite fille, à la commis qui vous a appelé: Écoutez, j'ai payé, moi. J'ai mon chèque. Alors, c'est peut-être une entrée où il y a eu une erreur. C'est tout. Ça se fait.

M. Gélinas: Ça se fait à l'heure actuelle.

M. Elkas: Ça se fait à l'heure actuelle.

M. Garon: À moins que tu paies directement. C'est vrai, si tu paies directement au comptoir, tu peux avoir payé en argent.

M. Vézina: Là, au comptoir, vous avez tout de suite les papiers, vous êtes enregistré tout de suite. Tout se fait automatiquement. Les comptoirs sont tous ouverts directement sur le...

M. Garon: Oui, mais vous n'êtes pas du bord de la machine, vous êtes du bord du client. Vous ne savez pas ce qu'on marque de l'autre bord. Supposons qu'on se trompe. Ça va être dans ces cas-là. Quand il n'y a pas d'erreur, il n'y en a pas de problème. Mais sur les millions de personnes...

La Présidente (Mme Bélanger): Ils ont engagé des gens compétents.

M. Garon: Non, non, mais, sans l'incompétence, l'erreur est humaine. Les gens ont...

M. Elkas: Oui, il y en a dans le moment, M.

le député de Lévis. Il y en aura. On ne nie pas qu'il n'y en aura pas à l'avenir, mais on peut faire la preuve qu'on a payé. On a un chèque.

M. Vézina: Quelle preuve faites-vous, M. le député de Lévis, que vous avez payé votre compte de téléphone ou votre compte d'Hydro-Québec? On vous étampe votre facture, on va vous étamper votre facture dans une institution financière de la même façon.

M. Garon: On ne l'étampe pas, on ne l'étampe même pas. Mais, regardez bien, ce n'est pas ça qu'on fait. Quand on reçoit le compte du mois suivant, on voit automatiquement que le compte précédent n'est pas réclamé. Donc, c'est parce qu'on l'a payé.

M. Elkas: C'est le rappel. C'est le rappel qui va indiquer qu'on n'a pas reçu votre paiement. C'est le rappel qui va le faire. C'est là que vous allez dire: Écoute là, j'ai mon chèque, moi. On n'a pas plus de problèmes avec ça que n'importe quelle autre entreprise.

M. Garon: Oui. Vous allez être obligé d'aller à votre caisse.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Vous allez demander une photocopie du chèque et on va vous charger tant pour vous le donner. Ce n'est plus gratuit dans les caisses, ces affaires-là.

M. Vézina: Vous prenez l'exception.

M. Garon: Non. Supposons qu'on me dise: Tu n'as pas payé, là, je vais être obligé d'avoir une preuve. La preuve, ça va être d'aller chercher mon chèque. Si vous allez à la caisse chercher votre chèque, on va vous charger quelque chose. Qui va payer pour ça?

M. Elkas: Que ce soit BeH, Hydro-Québec ou n'importe qui, c'est la même chose. Vous faites la preuve que vous avez payé. Ce n'est pas les 0, 25 \$ ou les 0, 50 \$ qui...

M. Garon: Ce n'est plus 0, 25 \$.

M. Dufour: Le fardeau de la preuve va au client. C'est ça. On fait des économies, puis le client n'en profite jamais.

M. Elkas: Ça change quoi, comparé à d'autres comptes qu'on paie tous les mois, comme vous avez l'habitude de le faire? Vous payez votre American Express ou Chargex puis...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, je pense qu'on s'accroche dans les fleurs du tapis.

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense qu'on s'accroche dans les fleurs du tapis. Alors, est-ce que l'article 10 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 10.1.

M. Elkas: Cette disposition énumère les pièces qui constatent l'immatriculation, précise leur période de validité et prévoit leur remplacement à leur expiration. Il est à noter que le certificat d'immatriculation sera plastifié.

M. Dufour: Mme la Présidente.

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

M. Dufour: Où est-ce que c'est écrit que le certificat d'immatriculation sera plastifié? Vous dites qu'on va délivrer, etc., un certificat d'immatriculation. Puis, dans les notes explicatives, il est à noter que le certificat d'immatriculation sera plastifié. Si vous le dites dans les notes explicatives, pourquoi ce n'est pas écrit dans la loi? Pourquoi le dire? C'est quoi? S'il n'était pas plastifié, ça voudrait dire qu'il ne serait pas bon.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Mme la Présidente, effectivement, on voulait indiquer aux députés que, si le certificat est permanent et dure tant et aussi longtemps que vous demeurez propriétaire, il faut qu'il soit dans un format qui puisse se garder en bon état. Alors, c'était pour répondre déjà à la question que le député de Jonquière aurait eue en disant: Mais écoutez, un papier qui dure cinq ans, il va être en bouillie. Donc, il va être plastifié pour permettre de le garder dans son état original. C'est juste pour ça.

M. Dufour: Mais ce n'est pas écrit dans la loi.

M. Vézina: Non, non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non.

M. Dufour: Vous pourriez le mettre d'une autre façon. Pourquoi pas en métal?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'article 10.1 est-il adopté?

M. Garon: Attendez un peu. Leur durée

d'immatriculation, on dit qu'on vous donne un certificat d'immatriculation, une plaque, laquelle comprend, s'il y a lieu, une vignette de contrôle ou une vignette d'identification. C'est quoi, cette durée-là?

M. Vézina: On veut spécifier justement, M. le député de Lévis...

M. Garon: La période déterminée par règlement.

M. Vézina: Oui. On veut spécifier que l'immatriculation comme telle, le certificat d'immatriculation, comme je l'ai expliqué auparavant, pourra durer tant et aussi longtemps que vous demeurez propriétaire du véhicule. Tant et aussi longtemps que vous demeurez propriétaire du véhicule. Alors, la durée qui va être définie par règlement, ça va être effectivement une durée par rapport à la notion d'un lien entre un véhicule et un individu. Quant aux vignettes, le principe, c'est d'enlever les vignettes, mais on ne les enlèvera peut-être pas tout d'un coup, toutes en même temps, et il va rester, dans un premier temps, les vignettes du mois qui indiquent le mois de remplacement, parce qu'on trouve que c'est une bonne indication pour l'automobiliste quand est due son immatriculation. Quand il voit le numéro 3, il sait que c'est le mois de mars.

Alors, ça dit tout simplement ça, l'article. Ça nous permet d'aller dans la réglementation pour définir la durée et ça englobe ou n'englobe pas une vignette de contrôle ou d'identification, dépendant effectivement de la mise en place de tout ça. On ne pourra pas faire ça du jour au lendemain dans tous les cas. Alors, ça nous permet de faire ça graduellement.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 10.1 est adopté. Alors, à 10.2, il y a un amendement. À l'article 4, 10.2.

À l'article 4, 1°, au lieu de dire "supprimer", on dit: "retirer le quatrième alinéa de l'article 10.2 du Code; 2° retirer, dans la première ligne du cinquième alinéa de l'article 10.2 du Code, les nombres "39, 39.1".

M. Garon: En tout cas, on pourrait nous présenter d'abord l'article 10.2 ou bien nous le lire. Ce serait peut-être mieux que le ministre nous le lise en donnant des explications parce que c'est un article qui est long.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 10.1 est adopté.

Une voix: L'article 10.1 est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): On est à l'article 10.2, on est à l'amendement là. Première

rement, c'est retirer le quatrième alinéa: "Les dispositions du présent Code qui s'appliquent au propriétaire d'un véhicule routier sont également applicables à toute personne qui obtient une immatriculation conformément au présent article." C'est **"supprimer"**, c'est "retirer", **c'est-à-dire**.

M. Gélinas: L'article 10.2 traite tout d'abord des plaques amovibles. En somme, c'est le cas des commerçants en bonne partie qui ont des plaques amovibles. Ces personnes-là quand elles reçoivent des plaques amovibles, bien sûr, ce sont des plaques qui peuvent s'appliquer à un nombre indéfini de véhicules. Elles ne sont pas nécessairement propriétaires de chacun des véhicules, comme c'est le cas pour un propriétaire normal, qui a un véhicule à son nom personnel. Donc, compte tenu de ce **fait-là**, on a discuté avec les membres du secrétariat du Comité de législation et, au niveau des deux derniers alinéas, compte tenu de l'imprécision que portait le dernier alinéa, on a convenu de garder le statu quo sur cette question-là au niveau des plaques amovibles. C'est pourquoi on retire le **quatrième** alinéa.

M. Garon: Mais pourquoi avez-vous besoin de ce nouveau texte? Je comprends ce que vous dites, mais pourquoi avez-vous besoin... C'est marqué: texte de projet de loi proposé. Habituellement, il n'y a pas de texte comme ça. Qu'est-ce que ça vous donne?

M. Gélinas: À l'heure actuelle, on a un texte qui prévoit à l'article 21, je crois, la possibilité d'immatriculer en bloc. Je pense que c'est ça ici.

M. Vézina: M. le député de Lévis, c'est parce qu'à l'heure actuelle, encore une fois, on émettait chaque année un certificat d'immatriculation et on le faisait pour les plaques amovibles comme pour les autres véhicules. Les plaques amovibles, c'était au mois de mars de l'année, au changement des véhicules commerciaux au mois de mars. Là, on va émettre des plaques amovibles avec un certificat qui permet de garder ça en place et de le changer d'un véhicule à l'autre. Donc, c'est un régime particulier, les plaques amovibles, et on a senti le besoin de mettre dans le projet de loi ce régime particulier, compte tenu que, maintenant, le certificat est permanent. Alors, ça permet de clarifier la situation sur les plaques amovibles. Les plaques amovibles, ce sont les garages, encore une fois. Ce sont les "X" que vous rencontrez de temps en temps.

M. Gélinas: Et vous retrouvez ça à l'article 13 de la loi actuelle. Vous trouvez ça à l'article 13 du Code actuel.

M. Garon: L'amendement est adopté.
(22 h 15)

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. 1 et 2?

M. Garon: Oui, les deux.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Alors, là, on revient à l'article 10.2, paragraphe 1, ou si l'article 10.2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Avez-vous des problèmes avec ça? Es-tu capable de vivre avec ça?

M. Morin: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 10.2, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 5. M. le ministre.

M. Elkas: Cette disposition vise à permettre que les établissements publics au sens de la Loi sur les services de santé...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le ministre. L'article 4, tel qu'amendé, est **adopté**. Et j'appelle l'article 5.

M. Elkas: D'accord

M. Garon: Oui, c'est vrai, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 5 est-il adopté?

M. Garon: Non, l'article 4.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 4.

M. Garon: L'article 5.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui.

M. Elkas: Cette disposition vise à permettre que les établissements publics au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux - centres d'accueil, hôpitaux, centres locaux de services communautaires, centres de services sociaux - puissent obtenir des vignettes d'identification qu'ils pourraient apposer sur les plaques d'immatriculation des véhicules adaptés dont ils sont propriétaires afin de pouvoir immobiliser ces véhicules dans des espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif des personnes handicapées. Ça n'existe pas, aujourd'hui, ça.

M. Vézina: Concrètement...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina:... M. le député, c'est qu'à l'heure actuelle on émet des vignettes particulières pour des véhicules qui ont été adaptés, mais à des particuliers. Autrement dit, vous êtes handicapé, vous avez été obligé de modifier votre véhicule, on fait une analyse sur le plan de la sécurité et on vous donne une vignette à vous, propriétaire d'un véhicule, ou à vous, utilisateur d'un véhicule, pour des fins de stationnement. Ce que nous a fait parvenir l'Association des centres d'accueil du Québec, c'est de dire: Nous, on transporte des handicapés et on n'a pas la permission d'avoir cette vignette-là pour nos véhicules qui sont adaptés, et nos véhicules qui sont adaptés, il faut qu'ils aillent dans les stationnements prévus à cette fin parce qu'il faut qu'il y ait l'espace voulu pour sortir les mécanismes de levée, qui permettent de sortir les chaises, etc. Alors, l'article permet, ici, non seulement de donner une vignette, comme c'est le cas maintenant à un propriétaire ou à un utilisateur de véhicule adapté, mais aussi de la donner à l'Association des centres d'accueil du Québec qui a des véhicules adaptés et qui transporte des handicapés. C'est ça que ça donne.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ça semble avoir du bon sens.

M. Dufour: Est-ce que ça veut dire que...

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

M. Dufour: En dehors des centres d'accueil, est-ce qu'il pourrait y avoir d'autres groupes qui pourraient en demander?

M. Elkas: 80 % de leurs véhicules sont pour les services adaptés. C'est haut et c'est surprenant.

M. Dufour: Je comprends, mais en dehors des centres d'accueil... Là, vous avez prévu pour les centres d'accueil.

M. Vézina: On l'a prévu à 2°: "à un établissement public au sens de la Loi sur les services de santé et les services sociaux qui est propriétaire d'un véhicule automobile équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants." On nous a dit que c'était ce monde-là qui était... Et c'est plus que les centres d'accueil, ça, je pense, en tout cas.

M. Dufour: Les problèmes qu'il y avait avec les municipalités pour la délivrance de vignettes pour les gens qui sont handicapés, est-ce que ça veut dire que c'est vous autres qui prenez la relève ou si ça continue comme c'était?

M. Garon: Les municipalités, c'étaient les terrains de stationnement, elles. Vous parlez des terrains de stationnement.

M. Dufour: Non.

M. Vézina: La différence... Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. Vézina.

M. Vézina: On ne prend la relève de rien. Ça existe déjà. On fait déjà une vignette pour handicapés dans les cas que j'ai spécifiés tout à l'heure. On n'émet pas de vignette, nous, par exemple, à des parents de handicapé pour le véhicule du parent de handicapé. Ça, c'est l'Office des handicapés du Québec qui émet une vignette que les gens traînent avec eux. Nous, on ne fait que les véhicules qui ont été modifiés et qui sont conduits par des handicapés. Et là, ça vise, cet article-là, ce qu'on fait déjà, à l'étendre aux véhicules qui servent au transport des handicapés.

M. Dufour: Donc, il ne peut pas y avoir de fausses représentations pour avoir une vignette comme ça?

M. Vézina: Non. En ce qui nous concerne, c'est très clair, c'est vraiment un véhicule qui a été modifié et qui est adapté pour le transport des handicapés.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 5 est adopté. J'appelle l'article 6.

M. Elkas: Cet article enlève la disposition spécifique concernant le certificat particulier qui est le certificat d'immatriculation temporaire et la plaque particulière qui est la plaque d'immatriculation amovible. C'est l'article 10. 2 qu'on vient d'accepter.

M. Gélinas: Cet article a été remplacé par l'article 10. 2 qu'on vient d'adopter. C'est l'article 13 du Code actuel qui traitait des plaques amovibles.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 6 est adopté. J'appelle l'article 7.

M. Elkas: Cet article supprime l'exemption de l'immatriculation pour les véhicules inutilisés dont les pneus, les skis ou les chenilles sont enlevés. L'existence de cette disposition justifie présentement le propriétaire d'un véhicule à ne pas demander le renouvellement d'une immatricu-

lation sans en aviser la Société. Elle n'incite pas non plus le propriétaire à faire une déclaration de remisage ou de mise au rancart du véhicule, ce qui nuit au contrôle du **parc** de véhicules.

Cette disposition est devenue désuète dans le contexte de la réforme de l'immatriculation et de l'abolition prochaine des frais administratifs de remisage.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis.

M. Garon: Envoyez donc!

M. Vézina: Jusqu'à maintenant on a vu que le certificat d'immatriculation va être permanent. Alors, effectivement, si on regarde l'article 14 actuel, le véhicule inutilisé dont les pneus, les skis, les chenilles sont enlevés va continuer d'être immatriculé, le certificat va être encore avec lui. Il n'aura plus le droit de circuler, par exemple, il va être remisé. C'est pour ça qu'on fait le changement, juste pour ça.

Autrement dit, le propriétaire qui remise son véhicule va rester responsable de son véhicule, son certificat d'immatriculation va toujours exister. Il n'aura pas le droit de circuler, bien sûr, parce qu'il n'aura pas payé ses droits pour circuler, etc., mais il va rester responsable de son véhicule. Donc, c'est pour ça qu'on fait le changement.

M. Garon: Est-ce qu'il va avoir des droits à payer pour le remisage?

M. Vézina: Non, non, on vous a dit tout à l'heure qu'on enlevait les droits de remisage. Il y a des droits payés pour le remisage maintenant, on va les enlever.

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

M. Dufour: Sont exemptés: l'essieu amovible, c'est quoi? Ça l'a déjà été. Si c'est exempté, ça veut dire que ça a déjà été chargé, ça a déjà été immatriculé.

M. Vézina: Non, non. Écoutez, on a des droits d'immatriculation qui sont fonction des essieux. Vous pouvez immatriculer un camion qui a deux essieux, trois essieux, quatre essieux, cinq essieux, six essieux et plus. L'essieu amovible, c'est l'essieu qui est au centre, qui peut être descendu des fois et relevé des fois.

M. Morin: ...les camions et les vannes.

M. Dufour: Ça ne compte pas, là.

M. Morin: Ah bien!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'article 7 est-il adopté?

M. Garon: Mais les **permis**, est-ce qu'il va se trouver à payer... Il ne paiera pas pour le remisage, il va payer pour la partie du temps où il va immatriculer **valablement**. C'est ça?

M. Vézina: Il paie pour le permis de circuler. S'il remise, il ne paie pas.

M. Garon: O.K. Ça va.

M. Elkas: Si tu t'en vas trois mois en Floride ou en **Georgie**, tu ne paies pas, mais il faut que tu appelles.

M. Garon: Oui, mais, si je m'en **vais** en **Georgie**, j'y vais avec mon auto.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Si je m'en vais aux États-Unis, c'est comme si elle était remisée pour les routes du Québec, au fond.

M. Elkas: Vous allez payer.

M. Garon: Pourquoi?

M. Elkas: Pour circuler.

M. Garon: Je ne circule pas au Québec.

M. Elkas: Si vous avez un accident, c'est nous autres qui payons pour les accidents en dehors du Québec.

M. Gélinas: C'est la contribution d'assurance.

M. Elkas: Ne prend pas de chance.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): À moins que vous donniez votre plaque à la frontière et qu'on vous la remette quand vous revenez.

Alors, l'article 7 est adopté. J'appelle l'article 8. M. le ministre.

M. Elkas: Il n'y a plus de renouvellement de l'immatriculation, puisque celle-ci subsiste tant que le véhicule routier et son propriétaire demeurent les mêmes. Les droits, frais et contributions d'assurance sont payés périodiquement selon le nouvel article 31.1 du Code.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas, est-ce qu'il y a des explications supplémentaires?

M. Gélinas: Essentiellement, c'est dû au fait, maintenant, que l'immatriculation, c'est une

inscription dans un registre. Comme l'inscription est permanente aussi longtemps que subsiste le lien de propriété, on ne peut plus faire comme auparavant, renouveler tous les ans son immatriculation. Ce qu'on va renouveler maintenant tous les ans, et c'est pourquoi on n'emploie plus l'expression "renouvellement", ça va être le paiement des droits, frais et contribution d'assurance qui vont vous donner, dorénavant, le droit de circuler, de mettre votre véhicule en circulation. Ce n'est pas plus que ça.

On dit ceci, comme tel: L'immatriculation est le droit de mettre un véhicule en circulation. On va le voir de façon plus précise à l'article qui suit.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, on va avoir un avis par courrier, l'avis de paiement?

M. Gélinas: Oui, une facture envoyée pour paiement, comme le disait M. Vézina tout à l'heure.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 8 est adopté. J'appelle l'article 9 et il y a une modification à l'article 9. Alors, modifier l'article 9 comme suit...

M. Garon: Est-ce qu'elle est recevable?

Des voix: Ha, ha, ha!

Obtention de l'immatriculation

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense que oui. Je vais la lire avec vous autres.

1° remplacer le **paragraphe 1°** par le suivant: 1° par le remplacement du membre de phrase introductif par le suivant:

"21. Pour obtenir l'immatriculation d'un véhicule routier et le droit de mettre ce véhicule en circulation, le propriétaire de ce dernier doit:"

2° remplacer le **paragraphe 4°** par le suivant: 4° par le remplacement du deuxième alinéa par les suivants:

"Toutefois la Société peut interdire à ce propriétaire de mettre son véhicule en circulation **sans** autre avis s'il ne paie pas les sommes prévues au **paragraphe 3°** du premier alinéa ou s'il est débiteur de la Société à l'égard des sommes visées dans l'article 31.1 relativement à tout véhicule lui appartenant ou des sommes visées dans l'un des articles 69 ou 93.1.

"Nul ne peut mettre en circulation ce véhicule routier tant que le **propriétaire** n'a pas acquitté les sommes visées au deuxième alinéa."

Ceci est l'amendement.

M. Gélinas: Essentiellement, l'article 21 vise le cas d'une personne qui vient pour la première

fois obtenir une immatriculation pour un véhicule routier. On va voir à l'article 31.1, plus loin, le cas des personnes qui ont des véhicules qui sont déjà **immatriculés**. Pour le moment, c'est uniquement l'obtention d'une première immatriculation. Ce qu'on précise **avec** l'amendement qu'on présente, c'est ce que je vous expliquais tout à l'heure, pour obtenir l'immatriculation d'un véhicule routier et le droit de mettre ce véhicule en circulation, le propriétaire de ce dernier devra remplir un certain nombre de conditions. Si vous regardez dans le cahier qui accompagne, dans le texte refondu, on voit l'amendement dans le texte refondu et on va le lire maintenant:

"Pour obtenir l'immatriculation d'un véhicule routier et le droit de mettre ce véhicule en circulation, le propriétaire de ce dernier doit: 1° satisfaire aux conditions et formalités établies par règlement". En somme, ça veut dire, ça, faire son inscription au niveau du registre de l'immatriculation, en grande partie. On prévoyait également un deuxième paragraphe dans l'article 21 actuel, qui était de fournir une déclaration relative au véhicule routier concerné, conformément à l'article 96 de la Loi sur l'assurance automobile. On va retrouver cette obligation **dans** un article plus loin, à l'article 188. C'est pourquoi on l'enlève ici.

Également, on prévoit au **paragraphe 3°** l'obligation de payer les droits, les frais fixés par règlement ainsi que la contribution d'assurance fixée en vertu des articles 151.1 et 151.2 de la Loi sur l'assurance automobile. On le fait à l'heure actuelle, ce n'est pas nouveau. On va continuer de faire ça. Et, avoir l'autorisation préalable de la Commission des transports du Québec dans le cas prévu à l'article 35 de la Loi sur les transports, ça existe également, ça existe actuellement dans l'article 21. (22 h 30)

Ce qu'on ajoute avec l'amendement qu'on présente également, c'est de remplacer le **deuxième** alinéa de l'article 21, qui, à l'heure actuelle, concerne le renouvellement de l'immatriculation en bloc, par un nouvel alinéa qui, lui, va régler le cas de la personne qui ne paie pas les droits. Qu'est-ce qui arrive si une personne vient pour s'immatriculer et ne paie pas les droits tel que c'est spécifié à l'article 23? On prévoit maintenant que la Société peut interdire à ce propriétaire de mettre son véhicule en circulation sans autre avis s'il ne paie pas les sommes prévues au **paragraphe 3°** du premier alinéa ou s'il est débiteur de la Société à l'égard des sommes visées à l'article 31.1 relativement à tout véhicule lui appartenant, c'est-à-dire s'il est propriétaire d'un autre véhicule pour lequel il n'a pas payé l'immatriculation, ou des sommes visées à l'un des articles 69 ou 93.1, c'est-à-dire s'il est débiteur de la Société pour un permis ou le renouvellement d'un permis de conduire. Et ça, c'est un principe qui existe déjà dans le Code, à l'article 25 du Code à l'heure actuelle. La

Société peut refuser d'immatriculer un véhicule si le propriétaire de ce véhicule est débiteur de la Société, soit pour une immatriculation ou un permis de conduire. Donc, on ne fait que garder le statu quo, mais on le dit de façon différente pour tenir compte des changements ou de la réforme qu'on met de l'avant avec le renouvellement anticipé. Et on ajoute également une infraction avec le troisième alinéa. "Nul ne peut mettre en circulation ce véhicule routier tant que le propriétaire n'a pas acquitté les sommes visées au deuxième alinéa", parce que c'est le paiement des sommes qui donne le droit de mettre le véhicule en circulation. Aussi longtemps que ces sommes ne sont pas payées, le véhicule ne peut pas être mis en circulation. C'est le principe de base.

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

M. Garon: Ça m'a l'air pas pire.

M. Morin: Ça m'a l'air pas pire, mais c'est garroché vite pas mal.

M. Garon: Hein? Oui, il expliquait la mécanique. Ce n'est pas...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est très technique. Alors, l'amendement est-il adopté?

M. Garon: Attendez un peu.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 9 tel qu'amendé est-il adopté?

M. Garon: N'allez pas trop vite, parce que le député de Dubuc avait certaines interrogations.

M. Morin: Je vais poser la question, peut-être que vous l'avez expliqué et que je n'ai pas saisi. En tout cas, si c'est le cas, je m'excuse, parce que je n'aimais jamais ne pas comprendre ce qu'on a déjà dit. Enfin, ce n'est pas l'amendement, O. K. Mais ça ne fait rien, je vais poser la question pareil. Sur votre projet, le troisième alinéa qui dit: par le remplacement, dans la deuxième ligne du paragraphe 3°, de "le montant fixé en vertu de par "la contribution", est-ce que le montant fixé en vertu de l'article 151, c'était l'assurance ça?

M. Gélinas: Oui, ce qu'on fait ici...

M. Morin: Là, à ce moment-là, vous changez le...

M. Gélinas:... c'est qu'on fait simplement remplacer le mot "montant" qui était imprécis par ce que c'est vraiment, c'est-à-dire la contribution d'assurance, pour que la loi dise clairement

ce que c'est. En lisant l'article 21, tel qu'il existe à l'heure actuelle, on lit: "3° payer les droits et les frais fixés par règlement ainsi que le montant fixé en vertu de l'article 151". Les gens ne savent pas que ce montant-là, c'est vraiment la contribution d'assurance. Donc, par souci de transparence...

M. Morin: O. K.

M. Gélinas:... on le dit.

M. Morin: Oui, d'accord. Si c'est ça, ça va.

M. Gélinas: Essentiellement, c'est ça.

M. Morin: Je pensais que c'était pour distinguer les droits d'immatriculation par rapport à l'assurance à cause du changement.

M. Gélinas: Non, non.

M. Morin: Ça va. C'est beau.

M. Gélinas: C'est une précision.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 9 est-il adopté. M. le député de Lévis.

M. Garon: Vous faites sauter 2°. Il n'y aura plus de déclaration d'assurance?

M. Gélinas: Non, non, non. Ça, on va voir ça plus loin. D'ailleurs, c'est déjà imposé au niveau de la Loi sur l'assurance automobile, de toute manière. Et, pour la personne qui ne fera pas cette déclaration-là, on prévoit à l'article 188 que, là, on peut interdire à une personne de circuler... Si la personne ne fait pas cette déclaration-là, la Société pourra interdire de mettre le véhicule en circulation. Donc, on le retrouve plus loin plus simplement. C'est l'article 188 du Code actuel. Ça se trouve à être l'article - d'ailleurs je vais avoir un amendement à cet article-là pour le refaire au complet - l'article 78 du projet de loi. Vous le voyez, vous le revoyez au paragraphe 4°, par l'addition, à la fin du paragraphe 4°, des mots: "ou une déclaration ou une attestation qu'elle lui demande en vertu de l'article 96 de la Loi sur..."

M. Dufour: Est-ce que le mot "interdire" ça voudrait jusqu'à dire "saisir"? Non.

M. Gélinas: Bien non.

M. Dufour: Vous l'interdisez; s'il ne fonctionne pas, il aura des pénalités en conséquence.

M. Gélinas: C'est ça. Il peut y avoir des pénalités.

M. Dufour: Ça pourrait aller jusqu'à le saisir, mais ce n'est pas ça?

M. Gélinas: Pourquoi est-ce qu'on saisirait?

M. Elkas: Pourquoi saisir?

M. Dufour: Vous savez c'est quoi saisir un véhicule.

M. Elkas: Mais pour quelle raison devrait-on saisir un véhicule?

M. Dufour: Si vous ne voulez pas qu'il fonctionne, si vous interdisez qu'il fonctionne, donc ça pourrait aller jusque-là.

Une voix: On va lui enlever les plaques.

M. Dufour: Mais vous me dites non.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Est-ce que c'est correct?

M. Dufour: Il ne circulerait pas en tout cas. On serait certains de ça. Oui, oui, ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'amendement à l'article 9 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Des voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 9, tel qu'amendé, est adopté. J'appelle l'article 10. M. le ministre.

M. Elkas: Le refus d'immatriculation ne s'applique plus dans les cas qui étaient énumérés à l'article 25. La sanction appropriée est maintenant, le cas échéant, l'interdiction de remettre un véhicule en circulation, aux articles 188 et suivants. Il n'y a plus de renouvellement de l'immatriculation".

La Présidente (Mme Bélanger): O. K.

M. Garon: Au fond, c'est un article de concordance.

M. Gélinas: Oui, je pense que oui.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 10 est adopté. J'appelle l'article 11.

M. Elkas: Un seul cas de refus d'immatriculation est conservé. Dans les autres, les sanctions se retrouvent, lorsqu'il y a lieu de les appliquer, aux articles 188 et suivants.

La Présidente (Mme Bélanger): 31. 1.

M. Garon: Êtes-vous d'accord?

M. Dufour: Mais pourquoi enlevez-vous à quelqu'un dont le permis est suspendu... avant vous disiez qu'on ne lui donnait pas, mais, là, vous ne pourriez pas à cause que c'est permanent, est-ce que c'est ça?

M. Vézina: C'est ça. Le certificat...

M. Dufour: Il va le garder pareil, mais est-ce qu'il va être obligé de le payer?

M. Vézina: Non, non, le certificat d'immatriculation devient permanent. Quand il paie, il a le droit de circuler; quand il ne paie pas, il n'a pas le droit de circuler. S'il est suspendu, il n'a pas le droit de circuler, voyez-vous. Alors, c'est pour ça qu'on amende les articles concernant le certificat d'immatriculation. On va voir tantôt qu'il y a des articles concernant le droit de circuler, ce qui est différent.

Là, ça dit, l'article 26, que la seule fois qu'on refuse, c'est quand il vient pour la première fois, qu'il veut avoir le certificat plastifié, mais qu'il n'est pas propriétaire du véhicule; on ne peut pas le faire.

M. Morin: Mme la Présidente.

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

M. Morin: Une question. Je présume qu'on doit trouver ça ailleurs, le droit de la Régie de refuser l'immatriculation, lorsque l'assurance protection d'autrui, privée là...

M. Vézina: Oui, on en a parlé tantôt. La preuve, c'est l'attestation d'assurance, on trouve ça plus loin.

M. Gélinas: Là, ça va être une interdiction de circuler...

M. Morin: Ah bon!

M. Gélinas:... et non pas un refus d'immatriculation, parce que c'est très important que l'immatriculation demeure toujours dans les registres de la Société pour qu'on puisse établir le lien de propriété du véhicule.

M. Morin: Alors, vous êtes obligé de fonctionner, parce qu'il n'y a plus de renouvellement là.

M. Vézina: C'est ça.

M. Morin: Ah bon, O. K., O. K.

M. Gélinas: C'est pour ça.

M. Morin: Alors, on s'excuse de comprendre une seconde après vous autres, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 11 est adopté.

M. Morin: Si on l'avait eu étudié avant, on comprendrait...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est adopté, l'article 11?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, alors, j'appelle l'article 12.

Conditions attachées à l'immatriculation

M. Elkas: Il n'y a plus lieu de parler du titulaire d'un certificat d'immatriculation dans la mesure où l'immatriculation est distincte de la pièce qui la constate et où l'immatriculation est une simple inscription dans un registre qui ne confère pas, par sa nature, le droit de circuler. On peut être titulaire, puis c'est inscrit à la personne...

M. Gélinas: C'est ça. On a remplacé le mot "titulaire d'un certificat" par l'expression "la personne au nom de laquelle l'immatriculation d'un véhicule a été effectuée". Essentiellement, c'est parce que le mot "titulaire" désigne le sujet actif d'un droit, la personne investie d'un droit. Donc, l'immatriculation dans la réforme qu'on vient de faire n'est pas un droit, mais un fait, l'inscription d'un véhicule dans un registre. C'est vraiment par souci, un peu, de purisme qu'on l'a fait.

M. Dufour: Si j'ai bien compris tout à l'heure, Mme la Présidente, le certificat d'immatriculation sera plastifié.

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: Ça va se signer mal ça?

Une voix: Ha, ha, ha!

Une voix: C'est comme l'assurance-maladie...

M. Elkas: Comme vous faites sur votre carte American Express.

M. Dufour: Ça veut dire que vous êtes obligé d'aller le chercher vous-même? Avant, on avait notre certificat et on le signait quand...

M. Elkas: Aujourd'hui tu signes ta carte Visa...

M. Dufour: Oui, mais elle n'est pas plastifiée. Quand je la reçois, je ne la signe pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. En arrière.

M. Dufour: Oui, correct, ça va, mais je vais vous montrer le mien et je n'ai pas besoin, moi, d'aller le chercher. J'envoie mon chèque et ils m'envoient mon certificat et je le signe quand je l'ai. Là, à l'avenir, il va être signé le certificat, comment est-ce que ça va fonctionner? Ça veut dire que je vais être obligé de me présenter?

Une voix: Non, non, ce n'est pas signé.

M. Dufour: Non? Il vient de nous en montrer un, là. Ça veut dire qu'il faut que la personne soit là.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y aurait quelque chose pour signer en arrière.

M. Dufour: Comme une carte de crédit.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Lalande, est-ce que vous avez des explications à donner? Ça va?

M. Dufour: Ça va être comme une carte de crédit.

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

M. Garon: Comme le certificat du chasseur.

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Garon: On a été faire un petit cours de maniement d'armes à feu. Écoute donc, je serais capable de tirer du canon...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Des petits cours de maniement d'armes à feu...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'article 12?

M. Garon: J'en avais donné des cours, moi, d'armes à feu.

Une voix: Est-ce que c'est un canon portatif que vous avez?

M. Garon: Ah! J'ai les deux.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 12 est adopté. J'appelle l'article 13.

M. Elkas: L'obligation d'informer la Société s'étend au-delà du seul changement d'adresse et

couvre notamment les renseignements qui sont nécessaires pour facturer correctement les droits, les frais et la contribution d'assurance exigibles périodiquement.

M. Garon: 13. Ce n'est pas drôle ça, hein?

M. Vézina: Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: De fait, c'est compliqué ça, les changements d'adresse et, effectivement, c'est pour la Société un "trouble" annuel, parce que, quand on envoie des renouvellements, il y a des gens qui ne nous ont pas avisés, etc. Bon. En même temps, on pouvait difficilement jusqu'à maintenant faire les changements d'adresse sans que les gens nous écrivent pour certifier qu'effectivement ils faisaient le bon changement d'adresse, parce qu'on a eu des fraudes importantes de ce côté-là. Il y a des gens qui ont changé des adresses d'autres et ils se sont emparés de l'immatriculation d'autres. Alors, ce que je voudrais quand même dire au député, c'est qu'on va, à compter des prochains mois, pouvoir changer d'adresse - c'est déjà commencé à Montréal - un peu partout avec un numéro de téléphone. On va pouvoir changer d'adresse par téléphone, mais en contrôlant aussi un certain nombre de codes. Autrement dit, vous ne pourrez pas changer d'adresse si vous n'avez pas déjà votre immatriculation ou votre permis de conduire en main et spécifier des numéros importants, qu'on demande à l'individu pour s'assurer de l'identité de l'individu même au téléphone, comprenez-vous? Mais ça va permettre, je pense, de faciliter les changements d'adresse. À l'heure actuelle, c'est compliqué changer les adresses. Il faut envoyer la partie qu'on avait en plus et envoyer ça à la Société et c'est compliqué. Alors, on va essayer de rendre ça moins compliqué. Déjà, comme je vous le disais, c'est en vigueur à Montréal et ça fonctionne assez bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Non, moi, je pense qu'avec les systèmes d'ordinateurs qu'on a, on devrait être capable de changer... On a un "mautadit" paquet de places où on a des adresses au gouvernement, hein? Quand arrive un changement d'adresse, il faut que tu changes ça à un paquet d'affaires. On devrait avoir quasiment un numéro central où tu changes tout ça automatiquement, toutes nos adresses partout.

(22 h 45)

Tu as l'assurance automobile, tu as ci, tu as ça, tu as un paquet d'affaires. Tu as les obligations d'épargné, tu as 56 patentes. Il devrait y avoir moyen avec le numéro d'assurance sociale, on devrait changer le numéro là et, en changeant l'adresse là, on la changerait partout ailleurs, à

tous les numéros. Quelque chose de même, ça serait bien plus simple que tout ce qu'on a là. À l'impôt... Toi, tu as parlé de l'impôt... Ha, ha, ha! Il y a tellement de places où il faut que tu changes ton adresse quand tu changes d'adresse. Moi, à ma ville, ils ont changé les adresses, ils m'ont fait perdre les droits que j'avais sur des voyages en avion, j'étais assez enragé après eux autres.

M. Gélinas: Le numéro d'assurance sociale, on ne s'en sert pas.

M. Garon: Oui, oui. Ils ont changé l'adresse et je n'ai pas pensé de changer l'adresse là. Alors... Mais ils ne les enregistrent pas ceux-là.

M. Dufour: Il y a 90 changements.

M. Elkas: Il y a du danger, quand des gars veulent... Tu sais, les adresses, il y a l'adresse où on envoie le compte et il y a l'adresse où on demeure. C'est pas mal compliqué, si on fait ça pour le Bell et qu'on fait ça pour l'Hydro...

M. Garon: À l'endroit où tu dois de l'argent, ils te retrouvent toujours, mais l'endroit où, eux autres t'en doivent, là tu as un problème.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est drôle comment ils trouvent facilement ton adresse, eux autres.

M. Gauvin: Eux autres sont informatisés.

M. Garon: Hein?

M. Gauvin: Eux autres sont informatisés.

M. Garon: Oui. Après tant de temps, le bureau de poste ne marche plus comme avant... Les postes fédérales, je vais vous dire une chose, les deux mamelles du fédéralisme canadien: les postes et les chemins de fer, ça s'en va chez le diable, elles sont taries. Ça ne marche plus beaucoup; c'était ça qui faisait marcher le fédéralisme, mais... Le bureau de poste et le fédéral, ni l'un ni l'autre ne marchent maintenant.

M. Dufour: C'est deux exemples, mais tout le reste-

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

M. Dufour: À part l'impôt, il n'y a rien qui marche.

M. Garon: Rien que l'impôt. Eux autres te retrouvent tout le temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 13?

M. Garon: Attendez un peu; On dit: elle "doit", mais si elle ne le fait pas... On dit "Elle doit également, tant que l'immatriculation subsiste, informer la Société de tels changements dans les 30 jours qui suivent le changement" Si elle ne l'a pas fait...

M. Gélinas: Elle est passible d'une infraction.

M. Garon: Est-ce que vous la pénalisez?

M. Gélinas: Oui, elle est passible d'une infraction. Elle est passible d'une amende.

M. Garon: C'est ça qui est tannant.

M. Gélinas: C'est déjà dans le Code à l'heure où on se parle. Ça existe déjà dans le Code:

M. Vézina: Nous, on n'applique pas ça, c'est le policier qui va appliquer ça, sur la route à un moment donné, qui vérifie votre permis de conduire et qui s'aperçoit que vous ne l'avez pas fait dans tes 30 jours et tout ça; il peut vous "fourrer" une contravention.

M. Dufour: Comme mon collègue le dit, même avec la meilleure volonté du monde, ça peut arriver que quelqu'un l'oublie, parce qu'un changement d'adresse, c'est 90 changements et ce n'est pas toujours de façon volontaire. Voilà quelques années, on a changé les numéros de nos propriétés à la vigne de Jonquière. Toutes les maisons ont été changées.

M. Garon: Moi, je pense que tout conseil municipal qui ferait ça devrait se faire battre.

M. Dufour: Bien non.

M. Garon: Parce qu'écœurer le monde comme ça...

M. Dufour: Monsieur...

M. Garon: Imaginez-vous ce que ça coûte un changement d'adresse.

M. Dufour: Mon collègue de Lévis n'a pas entendu l'explication que j'ai donnée, quand il y a trois rues avec le même nom, c'est trois villes qui se sont fusionnées, il fallait bien faire des changements.

M. Garon: Je comprends que les...

M. Dufour: Là, il a fallu le faire, on n'avait pas le choix. Mais je peux dire, par exemple, que

j'avais une obligation et ils ne m'ont pas trouvé. L'intérêt, je l'ai perdu, quand je l'ai réclamé au bout de deux ans, c'était par accident. Ce n'est pas parce que les gars ne me connaissent pas, c'est parce qu'ils avaient décidé qu'ils ne me trouvaient pas. Ont resté toujours à la même place

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'article 13?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 13 est adopté. J'appelle l'article 14, mais, il y a une erreur d'imprimerie dans le projet de loi. De toute façon, l'article 14 est à remplacer.

Remplacer l'article 14 par le suivant, et vous, allez m'exempter de lire cette longueur-là.

M. Dufour: Si vous voulez le lire, ça nous repose quand vous parlez.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Dufour: Ça nous repose quand vous parlez.

La Présidente (Mme Bélanger): Ha, ha, ha!

M. Garon: Pourquoi dites-vous ça?

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous voulez que je le lise.

M. Dufour: Une voix féminine, c'est doux.

La Présidente (Mme Bélanger): Remplacer l'article 14 par le suivant: 14. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 31, du suivant:

"31.1 Pour conserver le droit de circuler avec un véhicule routier immatriculé, le propriétaire de celui-ci, à moins d'en être exempté par règlement, doit, selon la fréquence prévue par règlement, payer à la Société les droits et les frais fixés par règlement ainsi que la contribution d'assurance fixée en vertu de l'article 151.1 de la Loi sur l'assurance automobile, au cours des périodes déterminées par règlement.

"Le propriétaire qui renonce à circuler avec ce véhicule pendant la totalité ou une partie de la durée correspondant au paiement des sommes visées au premier alinéa doit en aviser la Société avant la date d'échéance du paiement de ces sommes ou à toute date ultérieure déterminée par règlement. Il ne sera alors pas tenu de payer les droits et les frais, ni la contribution d'assurance prescrits pour la période au cours de laquelle cette renonciation a effet."

Là, au troisième alinéa, il y a un change-

ment qui va devenir un sous-amendement, mais je vais lire le sous-amendement immédiatement.

M. Garon: Il n'y était pas, l'article 14, dans le projet de loi?

La Présidente (Mme Bélanger): Non. C'est une erreur d'imprimerie.

M. Gélinas: C'est une erreur d'impression.

La Présidente (Mme Bélanger): D'impression.

M. Garon: Bien là...

M. Gélinas: Il est dans le texte anglais, mais on ne l'a pas dans le texte français. C'est une erreur d'impression.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le troisième alinéa...

M. Garon: Là, c'est parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): il était remplacé complètement, de toute façon, par cet amendement-là.

M. Garon: On n'en avait pas, il faut en mettre un. On n'en a pas du tout.

M. Gélinas: Dans le texte anglais, on l'a. C'est dans le texte français qu'on a oublié de mettre la phrase introductive à 14.

La Présidente (Mme Bélanger): On a quand même 31. 1.

M. Garon: On amende un article inexistant.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais on a quand même 31. 1.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a juste la phrase introductive à 14: Ce Code est modifié par l'insertion, après 31... Alors, le troisième alinéa de l'amendement se lit comme suit...

M. Garon: Oui, bien là, il va falloir quand même... C'est marqué, remplacer l'article 14 par le suivant, et ça n'existe pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais vous avez le 31. 1 qui est dans l'article 14.

M. Garon: Je comprends, mais...

M. Dufour: Ce n'est pas marqué.

M. Garon: Bien, ce n'est pas marqué. On a un problème là.

M. Dufour: Un problème...

M. Garon: Il faut que le secrétaire nous trouve une solution à ce problème-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on pourrait ajouter, dans cet amendement, après l'article 13, insérer l'article 14...

M. Gélinas: L'article suivant.

La Présidente (Mme Bélanger):... l'article suivant.

M. Garon: Là, on ne sait pas où il finit, l'article 13.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

Des voix:...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, il est fait.

M. Garon: Oui, on a fini de même, mais excepté que, nous autres, on a l'article 13 qui dit: L'article 28 est remplacé par le suivant: 28... Après ça, on a 31. 1 qui arrive là comme la queue d'une comète.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est "insérer".

M. Gélinas: Insérer, après l'article 13, l'article suivant.

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

M. Garon: Non. Ça ne marche pas.

M. Dufour: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui! C'est l'article 14 après l'article 13.

M. Garon: Il va falloir que vous mettiez ça entre ça et ça là.

Une voix: 13, paragraphe 28.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, après l'article 13,

M. Dufour: Il faut considérer l'article 31. 1 comme faisant partie de l'article 14.

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

M. Garon: Mais ce n'est pas évident, là.

M. Dufour: Les mots pour le dire...

M. Garon: Ce n'est pas évident, là.

M. Gélinas: C'est qu'on pourrait modifier le papillon pour simplement mettre: Insérer, après l'article 13, l'article suivant". C'est la norme légistique habituelle qu'on fait pour insérer un article entre deux articles existants.

M. Dufour: Oui, mais ce n'est pas évident que le 31. 1 ne fait pas partie de l'article 13, parce que 28 fait partie du 13. 31. 1, H n'y a rien qui l'en empêche. Donc, il faudrait que vous éliminiez le 31. 1. Je pense que c'est ça la gymnastique. Il faut que vous éliminiez 31. 1 de l'article 13 et, là, vous écrivez l'article 14.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va vous écrire quelque chose qui va faire votre affaire.

Alors, là, le premier amendement, ça va être marqué, dans la version française: Insérer, après l'article 13, ce qui suit: 14. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 31, du suivant. Ça, c'est un premier amendement. Ça va?

M. Dufour: Vous allez nous le faire parvenir, je suppose?

La Présidente (Mme Bélanger): Bien là, on...

M. Dufour. Pour voir s'il est recevable.

M. Morin: Mme la Présidente, voulez-vous, je vais vous suggérer quelque chose. Comme l'article 31 fait partie de 13, il faut que vous disiez...

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 31 ne fait pas partie de 13.

M. Morin: Il faut que vous disiez d'ajouter, à la fin du paragraphe qui finit par "changement"...

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

M. Morin:... le deuxième paragraphe de l'article 13. Il faut que vous fassiez ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Écoutez, pourquoi dites-vous que l'article 31 fait partie de l'article 13?

M. Morin: Bien, selon la version qui est là.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non. Absolument pas. À l'article 13, on parle de l'article 28.

M. Morin: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 28 est inséré par l'article 13.

M. Morin: Je regrette, mais, tel qu'il est écrit là, Mme la Présidente, si vous voulez introduire l'article 14, il faut que vous l'introduisiez après le deuxième alinéa du paragraphe 28 de l'article 13. Et là, vous pouvez l'introduire.

M. Garon: Moi, je vais vous donner un truc.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, M. l'avocat.

M. Morin: Je viens de leur donner, mais... Il n'y a pas d'autre moyen.

M. Garon: Non. Comme l'article 13 finit au bas de la page 8 et que l'article 14 commence au haut de la page 9, il faudrait insérer quelque chose à la fin de la page 13 ou au haut de la page 14... Euh! En bas de la page 8 ou en haut de la page 9.

M. Morin: Vous ne m'avez pas écouté. C'est ça que je viens de dire.

M. Garon: C'est ça que vous avez dit? Les génies se rencontrent.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, voulez-vous...

M. Garon: Je me suis fait tellement...

M. Morin: À la fin du paragraphe. Il faut l'introduire à la fin du deuxième paragraphe ici.

M. Garon: Du paragraphe, justement.

M. Morin: Ou au début de l'autre.

M. Gauvin: Ça fait élémentaire. La réécriture n'arrivera pas nécessairement au bas de la page.

M. Garon: Non, non. C'est parce qu'on travaille là-dessus. On travaille sur ce texte-là. C'est rare. Moi, ça fait bien des années que je suis au Parlement et je n'ai jamais vu ça.

M. Dufour: Ça pourrait être aussi: insérer, avant l'article 31.1.

M. Garon: Le service d'impression est assez bon ici à l'Assemblée nationale. Je n'ai jamais vu d'erreur.

M. Dufour: Vous pourriez faire ça: insérer, avant le paragraphe 31, l'article 14.

M. Garon: Avant de remplacer l'article 31.

M. Dufour: C'est ça. Qu'est-ce que tu veux? Il faut bien qu'ils le mettent, il n'est pas là. On travaille sur quelque chose qui n'existe pas.

Donnons-lui vie avant de le tuer.

La Présidente (Mme Bélanger): On a un autre amendement.

M. Dufour: Bon, voilà.

La Présidente (Mme Bélanger): Dans le haut de la page 9, dans la version française, insérer, après l'article 13, ce qui suit: l'article 14. Ce Code est modifié par l'insertion, après l'article 31, du suivant. Ça va?

M. Garon: Ça ne marche pas partout, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est exactement ce qu'il y a en anglais. Regardez l'anglais.

M. Gélinas: C'est exactement ce qu'il y a en anglais.

M. Dufour: Vous allez nous donner l'amendement pour qu'on puisse le regarder.

M. Elkas: Es-tu bon en anglais?

M. Dufour: On ne veut pas.

M. Garon: Ce n'est pas ça, l'affaire. C'est qu'on fait exister quelque chose qui n'existe pas.

M. Dufour: On travaille dans la langue de Molière.

M. Elkas: Oui, mais dites la même chose.

M. Garon: En anglais...

M. Elkas: Les deux versions sont officielles.

M. Dufour:... ce qu'elle dit, c'est que le texte français prime sur le texte anglais. Donc, on n'a pas le choix. Le texte anglais, c'est pour se conformer à...

M. Elkas: C'est officiel.

M. Dufour: Non, M. le ministre. C'est le texte français qui est la version officielle.

M. Garon: Le texte anglais est là pour rendre service aux gens qui ne parlent pas français.

M. Dufour: Pour les éclairer.

M. Elkas: Merci. Il est précis, drôlement, une fois que...

M. Gélinas: Il est drôlement éclairant dans ce cas-là.

M. Garon: Vous parlez français, vous?

M. Elkas: Pas mal plus éclairant que... Je pense que je suis un peu mieux dans l'autre langue, j'espère.

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

M. Garon: Parfois, c'est en éclairant qu'il embrouille.

M. Elkas: Il n'y a rien de mal à ça, hein?

M. Garon: À quoi?

M. Elkas: À parler anglais.

M. Garon: Parler anglais?

M. Elkas: Oui. Avec ton épouse...

M. Garon: Hein? Moi, je n'ai rien contre les Anglais.

M. Elkas: Non? Tant mieux! Je te remercie. J'étais inquiet.

M. Dufour: Vous pouvez les convertir...

La Présidente (Mme Bélanger): Je suspends les travaux parce que, là, ça va être du cafouillis, de la cacophonie.

(Suspension de la séance à 23 h 1)

(Reprise à 23 h 5)

La Présidente (Mme Bélanger): À l'ordre, s'il vous plaît!

Alors, nous avons un amendement qui se lit comme suit: Dans le haut de la page 9, dans la version française, insérer après l'article 13 ce qui suit: 14. Ce Code est modifié par l'insertion après l'article 31 du suivant. Est-ce que c'est adopté ça? Après ça, on fait un autre amendement. Ça, c'est pour insérer l'article 14.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Le premier amendement est adopté. Alors, l'article 14: Remplacer 31. 1 par ce qui suit. Là, je vous ai lu les deux premiers alinéas. Je ne recommencerai pas, hein?

M. Dufour: Non... la douceur féminine.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais là ça va faire. Alors, j'étais rendue au troisième alinéa.

"Lorsque le propriétaire n'a pas payé les

sommes prévues au premier alinéa à la date d'échéance, nul ne peut, à compter de cette date et sans autre avis, remettre le véhicule routier en circulation." Je vous avertis que cet alinéa va être changé. Ça va être un **sous-amendement**.

"Le propriétaire peut demander à la Société de remettre ce véhicule routier en circulation. Il doit alors acquitter les droits et les frais, la **contribution** d'assurance et les frais supplémentaires prévus par règlement, conformément aux conditions et modalités prévues par règlement."

M. Garon: C'est quoi les frais supplémentaires?

M. Gélinas: Les frais supplémentaires, c'est au niveau des retards, quand une personne est en retard ou n'a pas payé. Normalement, comme c'est le cas dans plusieurs cas où on a des retards dans le paiement de factures, il y a des frais supplémentaires qui sont imposés par **règlement. Essentiellement**, c'est ça.

M. Vézina: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, **M. Vézina**.

M. Vézina: Concrètement, à l'heure actuelle, M. le député de Lévis, la façon dont ça fonctionne, est la suivante. Quelqu'un décide de ne pas payer son renouvellement - il s'agit d'un renouvellement là - if ne l'envoie pas le 31 août, je prends toujours les mêmes dates, là, i n'a pas de certificat **d'immatriculation**. Alors, il peut, le lendemain matin, se faire intercepter par la police, payer une amende, etc. Il y a des gens qui, pour toutes sortes de raisons, ne renouvellent pas. Ils décident de remiser et ils ne nous avertissent pas. Bon. Ils décident de ne pas sortir leur véhicule maintenant et d'attendre, etc. Mais il y a aussi des gens qui, concrètement, se disent: Ah, dans le quartier où j'habite ou dans la localité où j'habite, je prends une chance, et qui viennent s'immatriculer cinq mois ou six mois après l'échéance. Qui nous disent: J'ai circulé tout ce **temps-là** et, selon la loi actuelle, on ne peut pas leur charger pour l'ensemble de l'année. Donc, on leur donne un crédit de cinq mois. C'est ça qu'on fait à l'heure actuelle. On leur donne un crédit de cinq mois. On leur donne un crédit de trois mois. On leur donne un crédit de quatre mois. Bon!

Dans le nouveau système, on va, comme je le disais tout à l'heure, vous envoyer une facture avec les mêmes dates, la même période pour l'acquitter. Supposons que, le 31 **août**, vous n'avez pas acquitté, on va vous envoyer un rappel. Dans ce rappel, on va vous dire qu'effectivement vous pouvez remiser par téléphone en composant 1-800... et tel numéro, que, si vous ne le faites pas et que vous décidez de circuler, vous êtes susceptible de payer une amende.

Comprenez-vous? Mais, si vous vous décidez à ne pas remiser, de ne pas nous aviser et que vous décidez de circuler quand même et qu'à un moment donné, pour une raison ou pour une autre, vous vouiez vous immatriculer et que vous n'avez envoyé aucun avis, vous allez payer pour l'ensemble du contrat, c'est-à-dire, si vous arrivez trois mois après, qu'on ne vous donnera pas un crédit de trois mois. On va vous faire payer pour toute cette période-là. De toute façon vous étiez couverts, comprenez-vous?

M. Garon: H était couvert même s'il n'avait pas payé.

M. Vézina: Absolument. Alors, c'est ça que ça dit. Le deuxième paragraphe - remisage - vous pouvez à n'importe quel temps nous dire que vous remisez, H n'y a pas de problème. À ce **moment-là**, vous ne paierez pas. Mais si vous ne le faites pas et vous venez après, là, vous allez payer. C'est tout. C'est ça que ça dit.

M. Elkas: Il ne faudrait pas circuler pendant que vous êtes en remisage.

M. Vézina: Bien non.

M. Garon: Pour quelqu'un qui passe six mois par année au Québec et six mois par année en Floride, comment ça marche?

M. Vézina: Bon, supposons qu'effectivement 1 passe six mois par année au Québec et six mois en Floride et qu'il est immatriculé au Québec tout le temps, il paie pour toute la période. De toute façon, on ne lui chargera pas d'immatriculation là-bas. Ou il s'immatricule là-bas et il ne paie plus ici. Bon. Mais celui qui part six mois et qui laisse son véhicule ici, il remise, on lui donne un crédit de six mois. Il remise, il nous le dit et on lui donne un crédit de six mois.

M. Dufour: Mais s'il est "pogné"...

M. Vézina: Son véhicule ne circule pas, à ce **moment-là**, H n'a plus le droit de circuler. Il ne circule pas, son véhicule. Il est remisé quelque part, dans un garage au Québec ou dans une cour au Québec, mais il continue d'avoir un certificat d'immatriculation.

M. Dufour: Mais, s'il circule et s'il a un accident, il arrive quoi? Il serait couvert pareil et il paierait l'amende?

M. Vézina: Absolument. Et là, pour s'immatriculer, il faudrait qu'il paie toute la période plus ses frais.

M. Dufour: Oui, mais ça, ce n'est pas

tellement grave. En supposant qu'il circulerait, à ce moment-là...

M. Vézina: Comme présentement, M. le député...

M. Dufour: ...et qu'il aurait un accident.

M. Vézina: Oui, comme présentement.

M. Dufour: Un accident, il est couvert par l'assurance automobile...

M. Vézina: Absolument, il est couvert quand même.

M. Dufour: Non, mais quel serait le genre de pénalité qu'il pourrait encourir?

M. Vézina: Il paierait l'amende, parce qu'il n'avait pas le droit de circuler, comme c'est le cas présentement.

M. Dufour: Oui, mais...

M. Vézina: Il paierait l'amende et, présentement, en plus, on lui donnerait un crédit pour les mois où il était en retard. Alors, avec ce nouvel article, on ne lui donnera pas de crédit, au moins, pour cette période-là.

M. Gauvin: Je pense que ça peut aider...

M. Dufour: C'est élémentaire, ces choses-là.

M. Gauvin: ...le citoyen aussi, Mme la Présidente, si vous me permettez...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Montmagny.
(23 h 15)

M. Gauvin: Question d'information à M. Vézina. On peut aider le citoyen avec ça. Celui qui est en vacances, comme on dit, dans le Sud et qui reçoit son avis, mais, n'étant pas chez lui, il est deux ou trois mois avant de prendre connaissance de son avis, il est automatiquement enregistré pareil. Quand il arrive chez lui, au printemps, il paie et était enregistré.

M. Garon: Il va avoir des frais supplémentaires.

M. Vézina: Absolument. Il va avoir des frais supplémentaires, parce qu'il est en retard, nécessairement. Écoutez...

M. Garon: Les frais supplémentaires, ça va être de combien?

M. Vézina: Ça, on n'a pas fixé ça à ce moment-ci, mais, moi, je pense qu'on pratiquerait, M. le député de Lévis, à peu près ce que

pratiquent les autres entreprises, que ce soit Bell ou que ce soit, je ne sais pas, moi, Hydro-Québec, pour les gens qui paient en retard. On pratiquerait, autrement dit, les taux commerciaux, si vous me permettez l'expression.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, avant de régler l'amendement, il y a un sous-amendement.

M. Garon: Un autre encore!

La Présidente (Mme Bélanger): C'est: Remplacer le troisième alinéa de l'article 31.1 par le suivant:

"Lorsque le propriétaire n'a pas payé les sommes prévues au premier alinéa à la date d'échéance ou lorsqu'il a avisé la Société qu'il renonce à circuler avec ce véhicule conformément au deuxième alinéa, nul ne peut, à compter de la date d'échéance ou de la date à laquelle la Société a reçu l'avis de renonciation, selon le cas, et sans autre avis, remettre le véhicule routier en circulation."

M. Garon: Comment ça, c'est écrit à la main?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce qu'ils n'ont pas eu le temps de le taper à la machine.

M. Garon: Il vient de se faire, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Gélinas: Ça s'est fait un peu avant le souper parce qu'en relisant les papillons pour la commission de ce soir je me suis aperçu qu'on avait oublié, dans ce paragraphe-là, le cas de la personne qui renonce. Il y a le cas de la personne, bien sûr, qui ne paie pas. C'est normal, si elle ne paie pas, qu'il y ait une interdiction de remettre le véhicule en circulation, mais c'est évident, également, si elle renonce à son droit de circuler, mais pendant le temps où elle a renoncé, bien sûr, qu'elle ne peut remettre le véhicule en circulation non plus; elle y a renoncé. Si, par hasard, ça arrivait, elle serait en infraction à ce moment-là. C'est uniquement ça, pour prévoir le cas.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Le sous-amendement est-il adopté?

M. Garon: Adopté.

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

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que

l'article 14, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 15.

M. Elkas: Cette disposition, mise en parallèle avec les articles 56, 57, 60 et 637 du Code, permettra à l'agent de la paix, non seulement dans le cas d'une plaque d'immatriculation factice, mais également d'une vignette de contrôle factice, d'imposer l'amende appropriée et de confisquer la vignette de contrôle factice pour la remettre subséquemment à la Société.

M. Garon: Quels sont les mots que vous changez là-dedans?

M. Gélinas: Essentiellement, ici, c'est dans la troisième ligne. On ajoute l'expression "ou vignette". "Aucune plaque ou vignette". À l'heure actuelle, si vous lisez le texte actuel, c'est "Aucune plaque".

M. Garon: Par la "Société"?

M. Gélinas: C'est ça. Oui... Bien, "Société", c'est le mot "Régie". Dans le texte actuel, si le mot "**Régie**" apparaît, c'est simplement parce que dans les Lois refondues du Québec on n'a pas **fait** encore la conversion du projet de loi 50, adopté en juin dernier, et la version n'a pas été adoptée. C'est pour ça qu'on a mis le texte refondu tel qu'il est à l'heure actuelle à cause du jeu des lignes, parce que, quand on remplace des mots dans des lignes, c'est toujours en fonction de la loi refondue, telle qu'elle apparaît dans le texte des lois refondues.

M. Garon: La vignette, c'est quoi? C'est la petite affaire qui marque l'année?

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: Qu'est-ce que vous faisiez avant?

M. Gélinas: On appelle ça des vignettes de contrôle. Avant ça, cet article-là s'appliquait uniquement aux plaques. Dorénavant, il va s'appliquer également aux vignettes.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Attendez un peu. Ça fait drôle. "Aucune plaque ou vignette qui peut être confondue avec une plaque d'immatriculation ou une vignette de contrôle délivrée par la Société".

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis, c'est qu'à l'heure actuelle vous pouviez avoir une plaque

factice et, là, vous étiez contrevenant, mais vous pouviez avoir une vignette factice et vous n'étiez pas contrevenant. On ajoute "**vignette**" là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 15 est adopté. J'appelle l'article 16.

M. Elkas: Actuellement, seul le remplacement d'un certificat d'immatriculation illisible ou endommagé est prévu. L'obligation de remplacement est étendue à toutes les pièces relatives à l'immatriculation et rénumération des cas est plus complète.

Même problème, la personne doit changer.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des frais pour ça?

M. Gélinas: Oui. On voit ça à l'article suivant, à l'article 38, si vous regardez à la page suivante: "Sur preuve qu'un certificat d'immatriculation, une plaque d'immatriculation ou une vignette est illisible ou endommagé, a été détruit, perdu ou volé, la Régie en effectue le remplacement sur paiement des frais fixés par règlement."

M. Garon: Oui, mais si elle est finie, elle est usée?

M. Gélinas: Pardon?

M. Garon: Si elle est **usée**? On dit un certificat d'immatriculation, une plaque d'immatriculation, si vous voulez. Depuis que vous avez mis les plaques, on a les mêmes plaques depuis le début, c'est parce qu'elles sont finies.

M. Gélinas: Vous l'échangez. Si vous échangez votre plaque d'immatriculation parce **qu'elle** est finie, là, vous pouvez acheter une nouvelle plaque, ça va vous coûter 10 \$.

M. Dufour: Ça coûte cher pour de la tôle.

M. Gélinas: Si vous changez votre auto, vous n'êtes pas obligé de changer votre plaque en même temps que vous changez d'auto. Vous pouvez garder la même plaque.

M. Garon: Mais si elle est finie, la plaque.

M. Gélinas: Si elle est finie, vous en achetez une nouvelle.

M. Dufour: Vous chargez 10 \$ pour un petit morceau de tôle.

M. Garon: C'est ça, mais c'est à vous autres

la plaque. Si elle n'est pas bonne pour durer plus longtemps... C'est à vous autres la plaque, le gars l'a payée.

M. Gélinas: Oui.

M. Garon: Là, il repaie et vous lui chargez un montant additionnel. Ça n'a pas de bon sens. Il achète sa plaque et, là, vous lui chargez un montant additionnel parce que vous lui donnez une plaque. Ça ne marche pas, ça.

M. Gélinas: C'est normal que la personne achète sa plaque.

M. Garon: Non, non, mais il l'achète sa plaque. Vous ne la remplacez pas, vous lui donnez une vignette. Là, il paie sa plaque et, comme elle est finie, vous lui donnez une autre plaque, mais vous lui chargez sa plaque en plus. Dans le fond, ce qu'il achète, c'est sa plaque. Ça ne marche pas.

M. Vézina: M. le député de Lévis, est-ce qu'on devrait changer de plaque chaque fois qu'un gars nous dit qu'elle est finie?

M. Garon: Non, ce n'est pas ça que je veux dire. Acheter sa plaque, ça ne marche pas ça.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est parce que la plaque est usée. Il l'achète une fois, elle s'use et il l'achète une autre fois. C'est ça que vous voulez dire?

M. Garon: Il achète sa plaque. Il paie tant et on lui donne une plaque, ou bien une vignette, mais, là, si sa plaque est finie, on la lui charge en plus du paiement des droits pour sa plaque, parce qu'on lui donne une plaque, alors qu'il...

M. Dufour: Jusqu'à maintenant, ça coûtait deux piastres.

M. Vézina: Mais vous l'avez dit vous-même, M. le député de Lévis, que vous aviez une plaque de 1979. Ça ne vous a quand même pas coûté cher. On est rendu en 1990...

M. Garon: Je ne sais pas. En quelle année avez-vous donné les plaques la première fois?

M. Vézina: En 1979, votre plaque.

M. Garon: Bien oui. Ça ne fait rien, la plaque, on la paie.

M. Dufour: Moi, je me la suis fait voler. Elle est plus jeune que ça.

M. Garon: Regardez: "La personne au nom de laquelle l'immatriculation d'un véhicule..."

l'immatriculation, c'est une plaque d'immatriculation. Quand j'achetais mon immatriculation, vous me donniez une plaque. À un moment donné, vous ne m'en donniez plus.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas va vous répondre, M. le député de Lévis.

M. Gélinas: J'ai ici le règlement sur les frais exigibles, le nouveau règlement qui va être publié bientôt dans la **Gazette officielle du Québec**. Ce qui est écrit dans le nouveau règlement sur les frais exigibles...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, voulez-vous écouter Me Gélinas qui a des explications?

M. Gélinas:... c'est-à-dire les frais que la Société peut exiger... Il s'agit d'un règlement adopté par la Régie et approuvé par le gouvernement. L'article 11 de ce règlement prévoit que les frais exigibles pour le remplacement d'une plaque d'immatriculation sont de 10 \$ et incluent les frais nécessités pour le remplacement de toutes les vignettes qui peuvent y être apposées en vertu du Code de la sécurité routière ainsi que du certificat d'immatriculation. C'est lorsque vous remplacez une plaque. Les frais exigés pour le remplacement d'un certificat d'immatriculation sont de 4 \$, quand vous remplacez uniquement le certificat. Les frais exigés pour le remplacement d'une vignette de contrôle de l'année de renouvellement sont de 2 \$, quand vous remplacez uniquement la vignette seule. Aucuns frais ne sont exigibles pour le remplacement d'une vignette de contrôle décolorée ou d'une vignette de contrôle qui a été apposée incorrectement. C'est aux frais de la Société, ça, si jamais ça arrive. C'est ce que prévoit le règlement.

M. Dufour: Apposée incorrectement, c'est l'individu qui la pose. Vous acceptez de la remplacer pour rien.

M. Gélinas: Oui. C'est ça.

M. Dufour: Mais pourquoi le pénalisez-vous s'il se fait voler ou autrement?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Écoutez, encore une fois là, les frais sont fonction des coûts et on pratique la vérité des coûts. Quand vous venez changer une plaque - et il y a des gens qui changent les plaques une fois par année, assez curieusement, ils brisent la plaque une fois par année - quand ils viennent changer leur plaque, il faut changer le certificat d'immatriculation. Il faut introduire ce nouveau certificat dans nos ordinateurs, etc., 10 \$, ça couvre à peine les coûts. Il n'y a pas juste la tôle, comme dit le député de Jonquière.

Bien sûr, H y a la tôle, elle coûte 1,50 \$, d'accord. Mais H y a tout le reste. Alors, 10 \$, ce n'est vraiment pas cher. Ça fait juste couvrir les coûts.

M. Morin: C'est un spécial. C'est forfaitaire...

M. Garon: Écoutez bien, regardez bien ce qui est marqué.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Attendez un peu là. Avant, ce n'était pas ça. Actuellement, seul le remplacement d'un certificat d'immatriculation illisible ou endommagé est prévu. L'obligation de remplacement est étendue à toutes les pièces relatives à l'immatriculation et l'énumération des cas est plus complète. Avant, c'était rien que le certificat illisible ou endommagé qu'on pouvait demander de remplacer à la Régie. Maintenant, c'est tout. **"Vignette illisible"**. On dit, le remplacement d'un certificat d'immatriculation, c'est un morceau de papier. C'est évident que le morceau de papier ne dure pas plus qu'un an; H est fini. Écoutez, si vous le mettez dans votre poche. Puis il est écrit pâle à part ça, ce n'est pas de votre faute si, à un moment donné, celui qui l'a écrit n'avait pas changé son ruban de dactylo. Ce n'est de la faute de personne. Écoutez, vous avez votre papier, je vous dis que c'est écrit pâle.

M. Dufour: Là, ça va être en plastique?

M. Vézina: Ça va être en plastique.

M. Garon: Oui, on ne sait pas s'il l'a écrit à la dactylo là. Et le ruban, des fois, c'est comme quand vous allez chez Provigo ou dans un autre magasin, quand on vous donne votre facture, vous la regardez et ça a l'air d'une feuille blanche parce qu'on n'a pas changé de rouleau, parce qu'on est pris. Là, vous allez être "pogné" avec un certificat qui est illisible, parce qu'ils n'ont pas changé le rouleau et c'est vous qui allez être obligé de payer pour le faire remplacer. Je trouve ça un peu fort.

La vignette illisible, à part ça, cette affaire-là, quand il y en a 11, depuis 1979, 11 ou 12 de collées une par dessus l'autre... Et apparemment, il y en a qui ont décoloré à l'eau.

M. Dufour: Ils les remplacent.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Il y a eu une année où elles ont décoloré parce qu'un fournisseur nous avait fait une mauvaise production et on a changé gratui-

tement les vignettes et, en plus, on a poursuivi le fournisseur qui a été condamné et on a eu un remboursement, effectivement, pour cette chose-là. Ça fait que là, vraiment... Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça peut arriver. Ce qu'on veut dire simplement, c'est que ça peut arriver. Et la plaque, comprenez-vous, la plaque, elle devient toute craquée. Vous allez ailleurs aux États-Unis et on dit: Regarde, c'est un pays qui n'a pas le moyen de donner des plaques qui ont du bon sens. Tu as l'air d'une république de bananes. C'est une mauvaise publicité pour le Québec.

M. Vézina: Moi, personnellement, M. le député, comme président d'une Société qui doit rencontrer ses coûts, je m'objecte à ce qu'on change les plaques gratuitement, parce qu'il y a des gens qui vont venir tous les ans pour changer les plaques.

M. Garon: Non, mais vous n'avez pas une plaque à vie.

M. Vézina: Parce qu'elle est sale, parce que...

M. Garon: Vous pourriez dire, on la remplace tous les 10 ans, mettons. Mais, là, si la plaque s'use et se brise toute seule... Elle s'use, elle craque, le froid, le chaud, le froid, le chaud... Mais il la paie, il paie sa plaque, on ne lui en donne même plus de plaque. On l'inscrit dans le registre, il est supposé avoir une plaque et, on ne lui donne plus de plaque et quand sa plaque qu'on ne lui donne plus est brisée, on lui en charge une alors qu'il l'a payée. C'est ça, la plaque.

M. Vézina: Oui, mais il l'a usée.

M. Garon: Quand vous envoyez votre immatriculation, c'est ça, vous avez une plaque. Maintenant, on ne vous en donne pas et en plus, quand vous en voulez une, on vous la charge.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais, quand on changeait de plaque chaque année, on la payait chaque année, notre plaque.

M. Garon: Bien non.

M. Vézina: Absolument.

M. Garon: On la payait. Encore là, on la paie. Quand on envoie un chèque de 100 \$, je ne sais pas comment, je ne me rappelle plus...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais, là, on la change tous les dix ans. Ça coûte moins cher que de la changer chaque année.

M. Garon: Non, non, on vous envoie... Non, non, écoutez bien une chose. On vous dit: On va vous garder la même plaque. Ça évitait de la manutention. La Régie sauvait de l'argent. On vous envoyait une vignette. Si, à un moment donné, on ne vous remplace plus rien... Quoi qu'on vous remplace, on va vous le charger maintenant. Ça fait drôle.

M. Vézina: On vous le chargeait avant.

La Présidente (Mme Bélanger): On le chargeait avant.

M. Elkas: On le chargeait, voyons donc.

La Présidente (Mme Bélanger): On payait toujours la plaque.

M. Garon: Un peu comme si j'achète une automobile, on me charge l'automobile. Mais si je la change, comprenez-vous, on me la charge une deuxième fois. Je l'ai payée.

M. Elkas: Écoutez, ce n'est pas plus différent qu'Hydro et le Bell. Hydro, quand vous déménagez...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...c'est des frais, et pas parce qu'on a changé de "meter" ni rien comme ça. Les frais administratifs sont applicables. Tu prends la lecture, tu appelles et tu dis: Voici la lecture de mon "meter", mais tu paies les frais de déplacement.

La Présidente (Mme Bélanger): Si tu fais changer le téléphone...

M. Elkas: Le téléphone, c'est la même chose et tu restes là.

La Présidente (Mme Bélanger): ...dans ta maison, tu paies les frais.

M. Elkas: Tous les travaux administratifs qui sont encourus, quelqu'un paie pour ça.

M. Garon: Le déménagement, oui. Ce n'est pas ça, ce n'est pas le déménagement.

M. Elkas: Un déménagement, c'est l'entrée, comme la présidente vient de le mentionner...

M. Garon: Ce n'est pas ça.

M. Elkas: C'est l'entrée de tout ça dans la machine.

M. Garon: Ce n'est pas ça. Je paie ma plaque et elle s'use, la plaque. C'est votre plaque ou c'est ma plaque? Quand je l'achète chaque

année, vous ne m'en donnez pas une, mais, à un moment donné, votre plaque est finie. Je la paie et je n'ai rien. Je la paie, la plaque. À chaque année, je paie. Pour mon **immatriculation**, on m'envoie une facture.

M. Vézina: Non, vous ne la payez pas.

M. Garon: On me donne une vignette.

M. Vézina: Mais non.

M. Garon: On paie. Le montant qu'on paie, c'est pour quoi?

M. Vézina: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Vous ne payez pas votre plaque chaque année.

M. Garon: C'est un peu comme si j'achetais une police d'assurance privée.

M. Vézina: Chaque année, vous...

M. Garon: On m'enverrait le contrat...

M. Vézina: ...payez...

M. Garon: ...et on me le chargerait en plus.

M. Vézina: Vous payez le... M. le député de Lévis, vous payez le droit de circuler chaque année. Quand vous prenez une plaque pour la première fois, vous payez les 10 \$ et on ne vous charge pas les 10 \$ chaque année.

M. Garon: O.K. C'est parfait.

M. Vézina: Mais voyons donc!

M. Garon: O.K. Inscrivez-moi dans les livres. Je vais payer mon droit de circuler et gardez votre plaque. Je n'en veux pas.

M. Vézina: Oui, mais...

M. Garon: Oui, mais c'est ça au fond. C'est ça que vous me dites, le droit de circuler, c'est bien correct, mais, dans le fond, ce n'est pas ça. Le droit de circuler, c'est prouvé par la plaque.

M. Vézina: Écoutez, concrètement, Mme la Présidente, ça n'aurait aucun maudit bon sens de laisser tous les automobilistes venir changer leur plaque et la leur donner gratuitement. Vous seriez le premier, M. le député...

M. Garon: Je ne dis pas ça.

M. Vézina: Bon, bien...

pense que...

M. Garon: J'ai compris l'économie que le gouvernement faisait. Avant, H la changeait chaque année. Tu la payais et il t'en donnait une. Mais là il a décidé, pour économiser - peut-être que ça s'est fait dans notre temps à part ça - qu'il ne donnait plus de plaque. Il donne une vignette. C'est parfait. Mais là, à un moment donné, ta plaque, elle s'use. Là, il te la charge en plus. Alors, en plus d'avoir économisé durant tant d'années et de ne pas t'avoir donné de plaque, il te pénalise parce qu'il a économisé en faisant des changements administratifs alors que, toi, tu paies ton immatriculation. Il ne te donne plus de plaque. H te donne un petit carré de papier que tu mets là pour mettre le chiffre de l'année...

M. Dufour: Tu le paies si tu le perds en plus.

M. Garon: Pardon?

M. Dufour: Tu le paies si tu le perds en plus.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Garon: Même pas si tu le perds...

M. Vézina: Autrement dit, M. le député de Lévis...

M. Garon:... c'est qu'elle s'use, la plaque, elle s'use.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant! M. Vézina a une explication à donner.

M. Vézina: M. le député de Lévis, vous suggériez, autrement dit, qu'on renouvelle les plaques après une période de x années.

M. Garon: Oui. Je pense que ça pourrait...

M. Vézina: Quand?

M. Garon: C'est vous autres qui savez comment ça dure, vos plaques.

M. Vézina: Bon, écoutez, on s'en reparlera dans quatre ou cinq ans. On le saura, peut-être que oui. Mais, pour le moment, il n'y a pas urgence à faire ça. Il y des plaques 1979 qui sont en très bon état encore. Vous l'avez dit vous-même, d'ailleurs.

M. Garon: Quand?

Une voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je

M. Garon: Quand? On va tous avoir l'air d'un État pauvre. Le monde va venir ici et il va dire: Regarde donc le Québec, c'est toutes des plaques craquées.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ce n'est pas bon pour la publicité. "Je me souviens." Je comprends. Regarde-moi les vieilles plaques. Il faut bien qu'ils se souviennent.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Tantôt, il va falloir se souvenir de notre numéro. Il ne paraîtra même plus sur la plaque.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Mais c'est vrai.

La Présidente (Mme Bélanger): J'aurais une question à poser, par exemple. Si on l'échange, la plaque, est-ce qu'on a le même numéro à ce moment-là?

M. Vézina: Mais non.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous ne pouvez pas.

M. Vézina: C'est une nouvelle série de toute façon.

M. Elkas: Puis tu paies 10 \$.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Dufour: On paie et on n'a pas le droit de se tromper.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça nous prend dix ans pour apprendre notre numéro et il faut recommencer.

M. Dufour: C'est ça une Régie bien bien contrôlée.
(23 h 30)

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Betchasse, de Lotbinière.

M. Camden: Là, ce n'est pas un permis de conduire que ça va me prendre, c'est un permis de chasse.

Est-ce que vous avez indiqué tout à l'heure, M. Vézina, combien il y en a eu de plaques qui ont été changées? Quel est le pourcentage de plaques là...

M. Vézina: On pourrait peut-être revenir

demain, M. le député, avec exactement combien il reste en circulation de plaques de 1979, sur la route. Ça effectivement on l'a, la...

M. Garon: Ah oui!

M. Vézina: Mais je ne l'ai pas de mémoire.

M. Camden: Ça serait peut-être intéressant. Moi, je peux vous indiquer qu'il y a passablement de gens, dont celui qui vous parle, qui ont changé leur plaque à un moment donné. Et puis j'ai payé 10 \$ pour en avoir une nouvelle, avec des lettres, trois lettres, trois chiffres. Par fantaisie, je trouvais que ça faisait effectivement plus moderne, comme le député de Lévis le souhaite, et je trouvais ça plus propre; mais c'était davantage par fantaisie, pour avoir quelque chose de...

M. Elkas: On est combien autour de la table, on peut faire une contribution et lui en acheter une...

Une voix: ...contribution volontaire...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Moi, je suis prêt, 1 \$, Jean.

M. Garon: C'est quoi vos lettres et vos chiffres?

M. Camden: Pardon?

M. Garon: Vos lettres c'est quoi?

Une voix: PLQ.

M. Camden: JVG.

M. Garon: JVG?

M. Camden: D'ailleurs, que j'ai acquise dans mon comté.

Une voix: Je serais prêt à mettre 10 \$ pour qu'on passe à l'article.

M. Dufour: ...mais je viens de me la faire voler.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon alors, est-ce que l'article 16 est adopté?

M. Garon: Euh...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je pense que les 10 \$ qu'on nous charge, c'est juste les frais administratifs.

M. Dufour: Mais il demeure que c'est de même qu'on se fait plumer.

M. Garon: C'est ça.

M. Dufour: Tout le monde est dans nos poches. Oui, tout le monde. Tout à l'heure, la Régie a dit, nous autres, on veut faire des économies. Le ministre est bien content, le critique est bien content, l'Opposition, tout le monde est bien heureux alentour de la table. Mais, à la longue, ce qui arrive, c'est que jamais personne n'en profite. C'est comme Hydro. À Hydro-Québec, tout le monde dit: Ça vous appartient. J'ai une maudite hâte d'en retirer des dividendes.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, je ne pense pas que le gouvernement ait une machine à imprimer de l'argent. Il faut aller chercher l'argent quelque part pour donner les services qu'on a.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça le résultat. C'est le ministre des Finances qui prend l'argent qui nous appartient. Cet argent-là, c'est à nous autres...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais oui, mais pour payer quoi.

M. Garon: ...les assurés. Là, c'est le ministre des Finances qui fait main basse sur le pot. C'est ça qui se passe.

M. Elkas: Mais vous savez comme moi, Mme la Présidente, vous savez comme moi, les gens, si c'était gratuit, vous savez tout le monde en ferait la demande, ça nous coûterait une fortune. C'est le cas d'avoir des frais, et ce n'est pas un gros montant d'argent, pour empêcher qu'il y ait des abus.

M. Dufour: C'est vrai, quand vous regardez les augmentations qu'on a eues sur les immatriculations, que ce n'est pas un gros montant d'argent par rapport à ça. Mais, si on met tout le paquet ensemble, ça fait toujours bien 1 000 000 000 \$ de plus depuis un an.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis, c'est en décembre 1980, qu'on nous a confiés, à la Société de l'assurance, à la Régie à l'époque, toute la question de l'immatriculation et des permis. Il était tout à fait normal pour ne pas que ce soit les contributions d'assurance qui servent à ces fins, qu'il y ait des frais exigibles. Et ces frais exigibles visent justement à ce qu'on ne prenne pas les contributions d'assurance pour faire l'administration de ça.

M. Garon: Ça, c'était vrai, quand l'argent profitait aux assurés. Mais, asteur que c'est le ministre des Finances qui met la main dessus,

j'aime autant qu'il me donne une plaque qui a du bon sens. Écoutez, avant notre argent allait aux assurés, là, les économies qui sont faites sont faites sur notre dos, puis c'est le ministre des Finances qui s'en va avec le pot, qui s'en va avec la caisse. Alors, je me dis qu'il me donne une plaque qui a du bon sens. J'ai une plaque toute craquée et je paie depuis 12 ans sur la même plaque. J'ai l'air d'un gars quasiment en faillite avec ma plaque d'automobile et, là, c'est le ministre des Finances qui économise.

M. Elkas: Moi, je ne suis pas prêt à accepter ça. Je ne suis pas prêt à accepter ça, Mme la Présidente, je ne suis pas prêt à accepter...

M. Dufour: Vous n'avez pas le droit de dire ça; vous pourriez passer pour quelqu'un qui donne un pot de vin.

M. Elkas: Mme la Présidente, je ne suis pas prêt à accepter que le député de Lévis se promène avec une plaque craquée. Il faudrait lui changer ça.

Une voix: On va faire une collecte.

M. Dufour: Vous n'avez pas le droit. Ce serait de la...

Une voix: ...un cadeau, on a le droit de faire un cadeau...

La Présidente (Mme Bélanger): On a droit jusqu'à 35 \$, sans que ce soit...

M. Elkas: Jusqu'à 25 \$ ou 35 \$ qu'on a le droit?

La Présidente (Mme Bélanger): 45 \$.

M. Dufour: Vous n'avez pas le droit, on pourrait vous accuser de collusion.

La Présidente (Mme Bélanger): On a le droit d'avoir des cadeaux jusqu'à 45 \$.

M. Elkas: Nous, pour 10 \$...

M. Dufour: ...des cadeaux... Vous n'avez pas le droit de gager...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, bien, je crois qu'on s'éloigne du sujet.

M. Garon: Sur division.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: C'est le temps qu'on s'affirme.

M. Garon: C'est le temps qu'on dise que

quand... Non, mais ça n'a plus de bon sens. Je vais vous dire bien franchement, je trouve que ça n'a plus de bon sens.

La Présidente (Mme Bélanger): Par principe, l'article 16 est adopté sur division.

M. Garon: Calculez les impôts... Non, non, mais regardez bien l'affaire. Calculez... C'est facile de parler là, hein? Regardez, quand vous calculez l'argent que vous payez en impôt fédéral, en impôt provincial, en taxes scolaires, vous ne mangez rien avec ça. Additionnez les taxes scolaires. Les taxes municipales, additionnez les taxes municipales. Là, on n'est plus à 50 % d'impôt qu'on paye. On est rendu à 65 % à peu près d'impôt. Tantôt là...

M. Morin: On travaille huit mois pour le gouvernement.

M. Garon: Ça n'a plus de bon sens. À un moment donné, ça n'a plus de bon sens. À un moment donné, il faut dire: Le citoyen, ce n'est pas... Là, on prend le citoyen pour un citron. On dit: Tout ce qu'il faut, c'est serrons-le pour voir s'il reste encore une goutte dedans.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 16 est, par principe, adopté sur division. J'appelle 17.

M. Elkas: Cet article complète le précédent en indiquant que la Société remplacera ces pièces sur preuve qu'elles sont illisibles ou endommagées ou qu'elles ont été détruites, perdues, volées ou qu'elles contiennent un renseignement erroné.

M. Garon: J'espère qu'on va me la voler la mienne.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 17 est-il adopté?

M. Garon: Un instant.

Une voix: Il y a des frais aussi.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Bien oui, mais là...

M. Dufour: Si on se le fait voler, on n'est pas obligé de payer... Je me la suis fait voler moi déjà.

M. Garon: Puis?

M. Dufour: Ils me l'ont remplacée.

Une voix: Non, il y a des frais.

M. Garon: Non, il faut payer aussi. C'est marqué des frais maintenant.

M. Morin: Les assurances sur le vol, ça ne couvre pas. Ils ne payent pas la plaque.

M. Garon: Hein?

M. Dufour: Les assurances, ça veut dire, quelqu'un qui se fait voler sa plaque là, il faut qu'il ait sa plaque, il faut qu'il ait son certificat d'immatriculation pour aller avec, plus sa vignette, ça voudrait dire dans l'état actuel des choses 16 \$ ça, hein? C'est ça que ça veut dire?

M. Gélinas: Non...

M. Dufour: Non?

M. Gélinas: C'est 10 \$.

M. Dufour: Ça veut dire quoi?

M. Gélinas: C'est 10 \$ pour le tout.

M. Dufour: Vous faites un "package deal".

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: Un forfait.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: La TPS va-t-elle être chargée là-dessus?

M. Garon: Bien oui. On va avoir 15 % qui vont s'appliquer en plus là-dessus. La TPS?

M. Gélinas: Je ne crois pas, non.

M. Vézina: Je ne pense pas.

M. Dufour: Vous ne pensez pas, mais ce n'est pas affirmatif, ça.

M. Garon: C'est dans 15 jours, la TPS.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour 17?

M. Garon: Dans le doute on s'abstient. Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, 17 est adopté surdivision. J'appelle 18.

M. Elkas: Il n'y a plus de suspension de l'immatriculation, puisque celle-ci est une simple inscription dans un registre. La sanction maintenant prévue aux articles 188 et suivants, c'est l'interdiction de mettre un véhicule routier en circulation.

M. Garon: C'est quoi, leur affaire là? Il n'y a pas de suspension.... Qu'est-ce que vous changez au juste ici?

M. Gélinas: On change le premier alinéa de l'article 39 qui se lit à l'heure actuelle comme suit: "Le propriétaire d'un véhicule routier dont l'immatriculation est suspendue doit retourner sans délai à la Régie le certificat et la plaque d'immatriculation de ce véhicule." Or, avec la réforme qu'on fait, il n'y a plus de suspension de l'immatriculation, mais bien interdiction du droit de circuler. Donc, on apporte ce changement-là à l'article et on prévoit, on donne la nomenclature des articles qui sont visés par l'interdiction de circuler et les personnes qui sont visées par ça.

Donc: "La personne visée à l'article 10. 2 - c'est celle qui a des plaques amovibles - ou le propriétaire d'un véhicule routier à l'égard duquel une décision de la Société a été rendue en vertu de l'un des articles 10. 2, 188, 189 - ce sont les articles où la Société peut ou doit interdire de mettre un véhicule en circulation - 196 à 202 - ce sont les articles où des personnes circulent lorsqu'elles sont sous le coup d'une interdiction de circuler - doit, sur demande de la Société - là, c'est uniquement sur la demande de la Société - lui retourner le certificat et la plaque d'immatriculation de ce véhicule - jusque-là c'est le statu quo en ce qui concerne la suspension de l'immatriculation qui existe à l'heure actuelle - ou la plaque d'immatriculation amovible - à la date d'entrée en vigueur de la décision ou à toute autre date ultérieure fixée par la Société." Là, on traite les plaques amovibles comme les plaques ordinaires, à ce niveau-là, mais on va voir dans un article plus loin, pour la plaque amovible, qu'on ne peut pas donner une interdiction de circuler pour une plaque amovible, parce que ce n'est pas rattaché à un seul véhicule mais bien à une série de véhicules. Donc, là, on va procéder à l'annulation de l'immatriculation, c'est-à-dire que la personne va voir son immatriculation comme telle, au niveau de la plaque amovible, annulée. C'est le seul cas où on fait une annulation. Tous les autres cas, c'est une interdiction de mettre le véhicule en circulation.

Le deuxième alinéa, lui, demeure le même. Il n'y a aucun changement. Ça permet, lorsque le propriétaire refuse ou omet de nous donner les plaques ou les certificats d'immatriculation, de demander à un agent de la paix d'aller les chercher. Ça, c'est le statu quo. On change uniquement le premier alinéa de l'article.

M. Garon: Quelqu'un qui change sa plaque, allez-vous lui demander l'ancienne?

M. Gélinas: S'il change sa plaque, l'ancienne? Normalement, oui, il remet toujours l'ancienne plaque.

M. Elkas:... Il y a reprise...

M. Gélinas: C'est un échange, ce n'est pas la même chose.

M. Garon: Pourquoi demandez-vous ça, si c'est à lui?

M. Gélinas: C'est un échange.

M. Garon: Bien non, ce n'est pas un échange, si c'est à lui, la plaque.

M. Gélinas: Ah! Vous voulez dire qu'il garde son ancienne plaque.

M. Garon: Si vous lui chargez sa plaque, pourquoi lui demandez-vous de redonner sa vieille?

M. Vézina: Pour des questions de sécurité.

M. Gélinas: Pour éviter qu'il y ait une utilisation peut-être frauduleuse de la plaque.

M. Garon: Ils devraient la racheter.

M. Vézina: Mais, Mme la Présidente, on ne va pas chercher ça avec un huissier. On lui demande tout simplement sa plaque, s'il ne veut pas, if la garde et on ne fait pas d'histoire avec ça.

M. Garon Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 18 est adopté. J'appelle l'article 19. M. le ministre.

M. Elkas: Cet article prohibe la remise en circulation d'un véhicule routier qui fait l'objet d'une décision de la Société interdisant de remettre ce véhicule en circulation. Par exemple, s'il ne paie pas ses assurances ou n'a pas d'assurance, non-paiement, suspension. S'il ne se conforme pas au certificat de vérification mécanique concernant son camion, son véhicule.

M. Garon: À quoi il se réfère, cet article 188?

M. Gélinas: Les articles 188 et 189, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, ça se réfère aux articles qui nous permettent les cas en vertu desquels on va interdire de remettre un véhicule en circulation. L'article 188, c'est l'article qui dit: "La Société peut interdire...", toute une série de cas où on peut interdire, et l'article 189 prévoit les cas où la Société "doit interdire". Et on a des amendements à ces deux articles-là un petit peu plus loin. À l'heure actuelle, ces articles traitent de la suspension de l'immatriculation. L'article 188, c'est: "La Régie peut

suspendre l'immatriculation" et, à l'article 189, elle "doit suspendre l'immatriculation". On a remplacé ça par la notion d'interdire de remettre un véhicule en circulation.

M. Garon: Qu'est-ce que vous en pensez?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

Une voix: Oui.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 19 est adopté. J'appelle l'article 20.

M. Elkas: L'immatriculation étant dissociée du droit de circuler, il n'y aura plus de retrait de plaque lors de la mise au rencart. Elle se fera par téléphone. Ainsi, les renseignements seront inscrits dans les registres de la Société à des fins de contrôle.

M. Garon: Là, les vieilles plaques vont se mettre à circuler sur un vrai temps.

M. Vézina: Pas plus qu'avant. Pourquoi?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez perdu vos joueurs.

M. Garon: Au téléphone, les gens...

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas fini, M. le député de Rimouski.

M. Garon: On ne peut pas téléphoner et commencer à faire des changements... si quelqu'un veut faire un mauvais coup ou n'importe quoi, ça va être possible.

M. Vézina: M. le député de Lévis, il faut qu'il donne tous les numéros qui apparaissent sur le certificat d'immatriculation. C'est la même chose que maintenant quand il le fait par écrit. Si quelqu'un a volé un certificat d'immatriculation...

M. Garon: Ce n'est pas ça, l'affaire.

M. Vézina: Oui.

M. Garon: C'est qu'aujourd'hui il y a combien d'endroits où vous changez un chèque de voyage, il y a toutes sortes d'affaires, on vous demande pour identification votre numéro de permis de conduire.

M. Vézina: Oui.

M. Garon: Ça circule pas mai les numéros de permis de conduire.
(23 h 45)

M. Vézina: On n'est pas là. On n'est pas dans le permis de conduire. On est dans l'immatriculation.

M. Garon: Pardon?

M. Vézina: Les permis de conduire, on va le voir plus tard.

La Présidente (Mme Bélanger): Le permis de conduire, c'est différent de l'immatriculation.

M. Garon: Oui.

M. Vézina: Vous allez voir qu'on s'en vient avec un permis de conduire pas mal plus strict.

M. Garon: Dans quel sens?

M. Vézina: Là aussi on veut aller vers quelque chose de plastifié, quelque chose qui a plus de renseignements dessus et qui sont plus permanents.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 20?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 20 est adopté sur division. J'appelle l'article 21.

Dispositions pénales

M. Elkas: En plus d'être augmentée, l'amende pour avoir conduit un véhicule routier muni d'une plaque de la mauvaise catégorie ou muni d'une plaque délivrée pour un autre véhicule sera prévue non seulement pour le conducteur, mais aussi pour le propriétaire qui laisse circuler son véhicule, étant donné que ce dernier est responsable de l'immatriculation. En outre, la disposition couvrira également celui qui utilise le véhicule routier contrairement à l'usage déclaré au registre d'immatriculation.

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

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 21 est adopté. J'appelle l'article 22.

M. Elkas: L'article 56 du Code prévoit une amende pour le fait de conduire avec une plaque factice. Cette modification propose la même amende pour le fait de conduire avec une vignette de contrôle factice.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 22 est adopté. J'appelle l'article 23.

M. Elkas: Cette modification vise à créer une amende pour le fait d'apposer une vignette de contrôle factice sur une plaque d'immatriculation ou pour le fait d'apposer sur une plaque une vignette de contrôle délivrée pour un autre véhicule routier.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 23 est adopté. J'appelle l'article 24. À l'article 24, il y a un amendement. Remplacer à l'article 24 le texte de l'article 59 par le suivant: "59. Quiconque contrevient au troisième alinéa de l'article 21, au troisième alinéa de l'article 31.1, à l'article 39.1 ou donne sciemment un renseignement faux ou trompeur lors d'une demande d'immatriculation d'un véhicule routier ou lors d'un changement visé à l'article 28 commet une infraction et est passible d'une amende de 300 \$ à 600 \$."

M. Gélinas: Essentiellement, ce qu'on apporte ici comme changement, c'est qu'on prévoit des amendes pour les articles qu'on a modifiés aux articles 21 et 31.1, qu'on vient d'adopter. On a prévu dans ces articles-là que nul n'a le droit de mettre un véhicule en circulation s'il n'a pas payé les sommes ou s'il a renoncé à circuler. Donc, dans ces cas-là, bien sûr, on crée l'infraction à l'article et, ici, on donne l'amende en fonction de cette infraction.

M. Garon: Ici, il n'y a rien de changé par rapport à ce qu'il y avait avant.

M. Gélinas: Non. On a inversé également l'article. On a ajouté 21 et 31.1, parce qu'on vient de modifier les articles.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. L'article 24, tel qu'amendé, est adopté. J'appelle l'article 25.

M. Elkas: Cette modification vise à créer une amende pour le fait de fabriquer une vignette de contrôle factice.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 25 est adopté. J'appelle l'article 26.

Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire et permis de conduire

M. Elkas: Afin de contrer le fléau des accidents de la route chez les nouveaux conducteurs de tous âges, il est essentiel d'exercer un contrôle particulier du comportement de ces conducteurs en phase d'apprentissage au moyen du permis probatoire.

M. Garon: Là, on n'est plus dans l'immatriculation, on est dans le permis de conduire, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Un permis probatoire, ce n'est pas comme un permis temporaire où tu dois conduire juste avec un autre chauffeur ayant un permis. Il peut conduire seul, quand même, celui qui a un permis probatoire.

M. Elkas: Un permis probatoire pour une période de deux ans. Tout nouveau chauffeur, même ceux... L'an passé, on en a émis 700...

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: L'an passé, on a émis 700 permis à des gens qui ont au-delà de 65 ans. Alors, ça touche tous les chauffeurs. C'est pas mal 700. C'est surprenant. Comme vous le savez, on est vraiment vulnérable, nos deux premières années de conduite. C'est là qu'on a le plus haut risque.

M. Garon: Un nouveau conducteur, c'est quelqu'un qui n'a jamais conduit ou qui n'a jamais eu de permis?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Quel que soit son âge.

M. Elkas: C'est exact.

M. Vézina: C'est ça.

M. Garon: Quel que soit l'âge, le permis pour les deux premières années va s'appeler un permis probatoire.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Est-ce que ça va donner le droit de conduire tout seul?

M. Elkas: Ah oui, tout à fait.

M. Vézina: Mme la Présidente, la seule chose qui est introduite dans le permis probatoire, c'est qu'il ne faut pas confondre le permis probatoire avec le permis d'apprenti conducteur. L'apprenti conducteur, c'est un permis qui ne donne pas le droit de conduire tout seul - tu

dois être accompagné - et c'est pour faire l'apprentissage et suivre les cours obligatoires pour permettre de passer l'examen et, là, tu obtiens un permis. On va l'appeler probatoire les deux premières années, parce que, effectivement, il va être entaché de restrictions, notamment sur les points d'inaptitude. Mais ça lui donne les mêmes privilèges qu'aux autres. Il peut conduire la nuit, il peut conduire seul, il peut conduire tout ça.

M. Garon: Un permis probatoire, ce n'est pas pour un apprenti conducteur.

M. Elkas: Non, non, non.

M. Garon: Quelqu'un qui cesse de l'être...

M. Vézina: ...va cesser de l'être.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que les pénalités, advenant des infractions, sont plus sévères pour celui qui a un permis probatoire? Pas plus sévères.

M. Garon: Quelle différence il y a entre un permis probatoire et un permis ordinaire?

M. Vézina: La seule chose, c'est que, les deux premières années d'apprentissage, la banque de points d'inaptitude va être moins élevée. Tout ce qui reste, compte tenu que le "zéro alcool" est disparu, c'est la banque de points d'inaptitude.

M. Garon: Ça va être combien?

M. Vézina: Ça va être plus sévère. Donc, c'est 15 pour le... On pense à 10.

M. Garon: Est-ce que c'est démontré qu'un nouveau conducteur est plus dangereux qu'un vieux conducteur?

M. Elkas: Dans ses deux premières années...

M. Garon: Peu importe l'âge.

M. Elkas: Peu importe l'âge, dans ses deux premières années, il est à risque très élevé.

M. Garon: Quelles que soient les catégories d'âge.

M. Elkas: Toutes formes. Oui.

M. Garon: Avez-vous des statistiques là-dessus?

M. Vézina: C'est du simple au double. Pour 10 000 titulaires de permis de conduire, je peux déposer ça effectivement ici, moins de deux ans, mortels là, c'est 0,29 % par rapport à 0,14 %

pour deux ans et plus. Donc, c'est à peu près le double. Les graves, c'est la même chose, les légers la même chose, des blessés, j'entends, et le total, c'est aussi presque du simple au double. Alors, on peut déposer ça et le faire passer.

M. Elkas: C'est vraiment là qu'on doit encadrer les nouveaux conducteurs et on a une responsabilité envers eux et le reste de la société.

La Présidente (Mme Bélanger): Les nouveaux conducteurs qui vont aller chercher leur permis d'ici quelques semaines, est-ce qu'ils seront assujettis à ça? Non? C'est juste après l'adoption de la loi.

M. Vézina: Après la promulgation de l'article en question.

M. Garon: Quelqu'un qui va avoir perdu son permis avec ses points d'inaptitude, est-ce qu'il va falloir qu'il recommence avec un permis probatoire?

M. Vézina: Bien non, on a dit, M. le député de Lévis, que c'était les nouveaux conducteurs qui n'ont jamais conduit, ceux qui entrent pour la première fois dans le système.

M. Garon: Quelqu'un qui est sorti du système n'est pas considéré comme quelqu'un qui rentre dans le système. Supposons que j'arrête d'avoir mon permis, pour une raison ou pour une autre je ne conduis plus, je n'ai pas d'automobile non plus, là, à un moment donné, je veux revenir dans le système, est-ce que ça me prend un permis probatoire ou quoi?

M. Vézina: La période de sortie du système pour rendre obligatoire, présentement, de reprendre des cours de conduite et tout ça, c'est trois ans.

Une voix: Trois ans, oui.

M. Vézina: Effectivement, si...

M. Garon: Trois ans sans permis...

M. Vézina: Trois ans sans permis, vous devez vous réinscrire...

M. Garon: Me requalifier.

M. Vézina: Vous êtes disqualifié autrement dit. Même principe.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Quelqu'un qui a un permis probatoire, mettons, s'il perd ses points au bout d'un an, il recommence à zéro?

M. Vézina: Trois mois. Il perd trois mois, il est...

M. Elkas: C'est trois mois et tu recommences.

M. Garon: Tu recommences à zéro... C'est trois mois?

M. Vézina: Donc, il est prolongé à 27 mois au lieu de 24 mois.

La Présidente (Mme Bélanger): Et pour ça il ne faut pas qu'il soit en état d'ébriété?

M. Vézina: Non, il ne faut pas qu'il ait été condamné pour conduite en état d'ébriété à .08.

M. Garon: Il recommence comment après? À 10 points au bout de trois mois?

M. Vézina: Il perd son permis trois mois... Autrement dit, oui, il recommence à zéro et si, effectivement, il avait déjà 15 points, il reste avec cinq points dans sa banque par exemple, comme c'est le cas à l'heure actuelle. À l'heure actuelle, si vous êtes suspendu pour points d'inaptitude et si vous étiez à 14 points et vous croisez un autobus scolaire, vous tombez à 23 points. Vous ne recommencez pas à zéro, vous recommencez avec l'excédent de 15 points.

M. Garon: On parle du permis probatoire.

M. Vézina: La même chose. C'est le même principe qui est en cause. Je ne sais pas si vous m'avez suivi, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non.

M. Vézina: Vous êtes suspendu pour points d'inaptitude à 15 points, le permis probatoire c'est 10 points. Ça fonctionne de la même façon, de la façon suivante. Supposons que vous avez 14 points, vous avez toujours votre permis, et vous croisez un autobus scolaire avec les feux clignotants, c'est neuf points d'un coup. Vous tombez tout de suite à 23 points. Vous êtes suspendu pour trois mois et, quand vous revenez, vous avez déjà neuf points dans votre dossier, parce qu'on ne vous a pas effacé à zéro, on vous a effacé 15 points. Même chose dans l'autre.

La Présidente (Mme Bélanger): On recommence avec neuf, non huit.

M. Garon: Mais quelqu'un qui avait un permis probatoire, il recommence à 10 points? Il ne recommence pas s'il est à 23. Non, il n'est pas à 23...

M. Vézina: Mais non, je parlais d'un gars qui était à 14, qui a eu neuf après.

M. Garon: Quand il recommence, il recommencée 10?

M. Vézina: Eh bien, il recommence à 10... Supposons qu'il a neuf points, bon, il a un permis probatoire, et il se fait avoir pour un autobus scolaire, il prend neuf points d'une claqué, lui, là.

M. Garon: Il tombe à 18.

M. Vézina: Il tombe à 18. Il recommence à huit, on en enlève 10. Remarquez que c'est...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, eh bien! là, étant donnée l'heure, on va réfléchir sur...

M. Garon: La question.

La Présidente (Mme Bélanger):... la question.

M. Garon: On va passer la nuit là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): La commission ajourne ses travaux à demain 10 heures.

(Fin de la séance à 0 h 1)