



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 (2)

Le mercredi 12 décembre 1990 – No 61

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire et permis de conduire (suite)	CAE-3347
Premier permis de conduire	CAE-3360
Renouvellement du permis de conduire	CAE-3363
Permis délivré au Canada ou aux États-Unis et à l'extérieur	CAE-3367
Titulaire de permis	CAE-3372
Écoles de conduite	CAE-3387
Amendes	CAE-3394
Recycleurs et véhicules recyclés	CAE-3395
Obligations en cas d'accident	CAE-3399
Révocation de permis	CAE-3404
Amendes (suite)	CAE-3407
Suspension de permis	CAE-3411
Intitulés modifiés au sujet de la remise <i>en</i> circulation d'un véhicule routier et de la suspension de permis et licences	CAE-3412
Numéro d'identification d'un véhicule	CAE-3433
Paragraphe et article retirés	CAE-3452
Machinerie agricole	CAE-3453
Exigences relatives à la sécurité	CAE-3454

Intervenants

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

M. Sam L. Elkas
M. Jean Garon
M. Gérard R. Morin
M. Francis Dufour
M. Ghislain Maltais
M. Jean-Guy Bergeron
M. Michel Tremblay
M. Lewis Camden
M. Jacques Baril

- * M. Jean-P. Vézina, Société de l'assurance automobile du Québec
- * M. Claude Gélinas, idem
- * M. Jean-Marie Lalonde, idem
- * M. Guy Vaillancourt, ministère des Transports
- * Mme Anne-Marie Bilodeau, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
(La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$)

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
1060, Conroy, R.-C. Édifice "G", C.P. 28
Québec, (Québec)
G1R 5E6 tél. 418-643-2754

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le mercredi 12 décembre 1990

Étude détaillée du projet de loi 108

(Dix heures douze minutes)

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

La commission de l'aménagement et des équipements commence ses travaux. La commission est réunie ce matin pour 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) par M. Chenail (Beauharnois-Huntingdon), M. Maciocia (Viger) par M. Bordeleau (Acadie), Mme Pelchat (Vachon) par Mme Loiselle (Saint-Henri).

Permis d'apprenti conducteur, permis probatoire et permis de conduire (suite)

La Présidente (Mme Bélanger): Merci, M. le secrétaire. Alors, lors de l'ajournement des travaux, hier, nous étions à l'étude de l'article 26 sur le permis probatoire. M. le député de Lévis, vous deviez réfléchir toute la nuit sur le permis probatoire et nous donner l'autorisation d'adopter cet article.

M. Garon: Là, il faut que je me rappelle à quoi j'ai pensé pendant la nuit. Et puis, est-ce que le ministre est venu à de meilleurs sentiments au cours de la nuit? Est-ce que le ministre est venu à de meilleurs sentiments?

M. Elkas: Je suis toujours en bon... Vous l'avez mentionné hier. Je suis toujours en bon...

M. Garon: Vous, votre problème, c'est le bureau du leader.

M. Elkas: Es-tu en train de faire un "deal"?

M. Garon: Non. Moi, je ne fais jamais de "deal". Je ne suis pas un...

M. Elkas: Tu n'es pas un marchandeur.

M. Garon: Non. Mais là, on va marchander, avec la TPS, là, il va falloir marchander.

Une voix: Faire baisser la TPS sur les contributions.

M. Elkas: Il n'y a pas de TPS sur les contributions. C'est dans le prix, il n'y a pas de TPS.

M. Garon: Il va falloir faire baisser les produits de 15 %, c'est-à-dire dire aux marchands: Le prix qui est affiché, ça inclut la TPS.

M. Elkas: ...que tu as réfléchi hier soir.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: De gros problèmes. Les gouvernements sont rendus les principaux ennemis de l'économie. Avez-vous calculé, "pour le fun" quand vous avez payé votre impôt fédéral, votre impôt provincial, vos taxes scolaires, vos taxes municipales, la TPS, combien d'argent il va vous rester, vous, 25 %? Vous avez droit...

M. Elkas: Les sept premiers mois, tu travailles pour le gouvernement.

M. Garon: Sept mois, mettez-en. Les sept premiers mois, c'est juste pour le fédéral et le provincial. Ajoutons un mois ou deux pour le municipal et le scolaire...

M. Elkas: Non, ça inclut.

M. Garon: ...un autre mois pour la TPS, donc, on travaille à peu près trois mois pour nous autres. Parce qu'ils n'économisent pas assez. C'est pour ça que les mariages ne durent plus. C'est à cause des gouvernements.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Quand le gouvernement ne se mêlait pas de nos affaires, les mariages étaient stables.

Une voix: Coudon, vous avez passé une bonne nuit!

Une voix: Vous avez des réflexions profondes ce matin.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si on revenait à notre permis probatoire.

M. Garon: Vous savez, c'est le provincial qui unit, Québec qui unit et c'est Ottawa qui sépare. Vous êtes au courant de ça qu'en loi, la juridiction sur le mariage, c'est le Québec, la juridiction sur le divorce, c'est le fédéral. C'est curieux quand même. Bon, il n'y a pas de permis probatoire dans ce domaine-là. C'est un secteur dans lequel il n'y a pas de permis probatoire.

Une voix: Je comprends.

M. Garon: Alors, on était rendus à l'article 26.

Une voix: L'article 27.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, l'article 26, les permis probatoires.

M. Garon: Oui, êtes-vous convaincus que c'est encore nécessaire, après avoir enlevé votre test d'alcool?

M. Elkas: Pantoute.

M. Garon: Hein? Ce n'est pas nécessaire.

M. Elkas: Pantoute Je pense que comme on l'a mentionné hier, c'est venu encadrer le nouveau chauffeur, qu'importe l'âge. Pour qu'il devienne conscient qu'il a quelque chose de nouveau dans les mains, et cette période, c'est pour lui la période la plus importante de toute sa vie de conducteur. Et ça, les statistiques le démontrent clairement. Comme M. le Président l'avait mentionné, quand on arrive à 10 points - on a seulement 10 points et les autres en ont 15 - on demeure pas mal plus consciencieux quand on a à prendre la route, surtout quand on est arrivé à 8, qu'il ne nous en reste que 2. Alors, tout ça démontre qu'on est sérieux au niveau de l'encadrement des nouveaux conducteurs, qu'importe l'âge.

M. Garon: Oui, mais votre principale affaire dans les permis probatoires, c'était, au fond, l'alcool. Une fois que vous enlevez la question de l'alcool, au fond, c'est une question de quelques permis. Est-ce que ça vaut la peine de faire toute cette grande affaire-là pour...

M. Elkas: Non, je vais vous démontrer, M. le...

M. Garon: ...quelques points de démerite de moins.

M. Elkas: Regardez, M. le député de Lévis. Au Canada, il y a sept provinces qui ont des permis probatoires et où ça n'a rien à voir avec le zéro d'alcool. Aux États-Unis, il y en a un autre paquet. Il y a sept provinces au Canada sur les dix.

M. Garon: Qui ont quoi?

M. Elkas: Qui ont des permis probatoires et où ça n'a rien à voir avec le zéro d'alcool.

M. Garon: Mais le permis est à quel âge?

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Le permis est à quel âge? Avez-

vous remarqué dans les États américains à quel âge est le permis? Ce n'est pas à 16 ans nulle part, hein?

M. Elkas: Au Canada, je pense...

M. Garon: Non, mais aux États-Unis, il y a combien d'endroits où le permis est à 16 ans? Parce que là, vous ne suivez pas les recommandations du Conseil des affaires sociales. Ils ont fait beaucoup de recommandations et vous n'en suivez à peu près aucune concernant les jeunes et les...

M. Elkas: Qu'on augmente ou non, vous allez comprendre que ça ne change rien. On le dit: Le permis probatoire, c'est pour les deux premières années, qu'importe l'âge. Vous pouvez avoir de nouveaux conducteurs à 35 ans, qui sont aussi dangereux que le gars qui a 17 ou 18 ans. Le risque est encore là. Alors c'est pour cette raison-là qu'on veut bien encadrer les gens. Je ne pense pas que vous auriez...

M. Garon: Mais avez-vous des statistiques sur les États américains et les provinces du Canada - ça fait 50 États américains, 10 provinces au Canada - sur l'âge où on émet les premiers permis? Avez-vous des statistiques là-dessus?

M. Vézina (Jean-P.): Oui, on a des statistiques. On pourrait vous apporter ça. Je ne les ai pas sur moi, là.

M. Garon: C'est quoi en gros?

M. Vézina: Au Canada, c'est autour de 16 ans et un peu partout. Il y en a même qui sont à 15 ans.

M. Garon: Où?

M. Vézina: Aux États-Unis. Aux États-Unis...

M. Garon: Dans les territoires du Nord-Ouest, où on se promène en ski-doo.

M. Vézina: ...aux États-Unis, il y a de tout. Dans l'ensemble, c'est plus élevé qu'ici, mais il faut dire aussi que même l'âge d'entrée dans un débit de boissons, il y a beaucoup d'États où c'est 21 ans aussi.

M. Garon: Oui, oui.

M. Vézina: Alors, c'est quand même très différent. Si vous me permettez, M. le ministre, Mme la Présidente, le député de Lévis fait un rappel par rapport à l'âge de conduite. Effectivement, il y a un certain nombre de recommandations qui ont été apportées à l'effet qu'on

devrait peut-être porter l'âge de conduite à 18 ans. L'examen qu'on en a fait de façon systématique nous révèle que de porter l'âge de 16 ans à 18 ans, c'est reporter le problème à 18 ans tout simplement. L'apprentissage va commencer à 18 ans et on va avoir le problème à 18 ans, alors qu'à 16 ans... Il faut bien se rendre compte que quelqu'un qui veut un permis de conduire à 16 ans doit avoir la signature d'un de ses parents, son père ou sa mère. Et contrairement à ce qu'on peut penser, M. le député de Lévis, à 16 ans, il y a juste 25 % des jeunes qui ont un permis de conduire au Québec. Il n'y en a pas 100 %, il y en a juste 25 %. Et cette première partie d'apprentissage sous le contrôle des parents nous apparaît mieux faite que si elle était à 18 ans, parce que, effectivement, il y a quand même une proportion importante de parents qui vont garder un oeil sur le véhicule, qui vont garder un oeil sur l'apprentissage du jeune. Alors, on ne pense pas que de porter ça de 16 ans à 18 ans, ça règle le problème. Ça reporte le problème tout simplement. On aime mieux à ce moment-là, comme le disait le ministre, contrôler le permis probatoire sur la période de deux ans d'apprentissage, et pour tous les conducteurs, peu importe l'âge.

M. Garon: Mais avez-vous des tableaux sur le nombre d'États aux États-Unis et de provinces au Canada qui donnent le permis à 16 ans, 17 ans, 18 ans, 19 ans, 20 ans?

M. Vézina: Mme la Présidente, j'ai déjà répondu à cette question en vous disant qu'on pourrait vous apporter les statistiques là-dessus.

M. Garon: Mais vous devez les avoir, vous.

M. Vézina: Je ne les ai pas en main à ce moment-ci. Je ne pensais pas que cette question-là viendrait. Mais il y a moyen de sortir ça dans les prochaines heures. On va vous faire sortir ça.

M. Garon: Je sais que le ministre va avoir un amendement concernant le taux d'alcool entre 16 ans et 18 ans, là, ou entre n'importe quels âges.

M. Elkas: Lequel?

M. Garon: Mais avant 18 ans, il est interdit d'entrer dans les débits de boisson pour les jeunes.

M. Elkas: Non, non, mais vous pouvez permettre à votre fille ou à vos filles de prendre un verre de vin, si vous voulez, à la maison.

M. Garon: Elles ne veulent pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il n'y a pas de problème.

M. Elkas: Dans certains cas, c'est permis.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est permis. Les parents le permettent. Certains parents vont le permettre.

M. Garon: Je comprends, mais je parle en vertu de la loi. Il est interdit d'entrer dans les débits de boisson.

M. Elkas: Ah, oui. Vous avez absolument raison.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Vous avez raison.

M. Garon: Dans les documents que vous avez eus jusqu'à maintenant - bonjour, M. le député de Dubuc - vous avez dit que les jeunes qui prenaient un verre - j'ai vu plusieurs déclarations dans les journaux - étaient plus susceptibles d'avoir un accident, parce que quand les jeunes avaient pris un verre, c'était encore plus dangereux que lorsque c'étaient des gens plus âgés. Comme vous voulez enlever la question d'alcool pour les permis probatoires, bien là, je ne vois pas la cohérence. Vous ne suivez plus vos propres arguments que vous avez énoncés pour justifier le fait que le taux d'alcoolémie soit de 0 % pour le permis probatoire, ni le Conseil des affaires sociales qui vous dit d'être plus sévère parce que les jeunes font plus d'accidents. Les statistiques sont révélatrices quand même.

Regardez bien ça. Dans le rapport du Conseil des affaires sociales, l'avis du Conseil des affaires sociales, regardez ce qu'on dit à la page 2: Le plus grave, c'est que les victimes de la route sont jeunes. En 1987, 45 % de toutes les victimes de la route et 40 % des victimes décédées avaient moins de 24 ans. Écoutez, c'est quelque chose. C'est quasiment une sur deux qui a moins de 24 ans. Le groupe des 15 à 24 ans est particulièrement vulnérable avec 30 % des décès totaux. Pour cette même année, on compte 7283 victimes parmi les enfants de 0 à 14 ans. Le coroner en chef signalait récemment que bon nombre d'enfants ne sont pas attachés dans les autos de sorte qu'ils risquent d'être blessés ou même de mourir lors d'une collision. On montre que les victimes d'accidents sont plutôt les jeunes. Une des recommandations du Conseil des affaires sociales... En vue de réduire le nombre d'accidents de la route, le Conseil recommande: première recommandation, qu'aucune consommation d'alcool ne soit tolérée, taux d'alcoolémie: 0 %, pour conduire une motocyclette ou un véhicule de transport de marchandises ou de passagers. Et ensuite, recommandation 5: Que le

Code de la sécurité routière établit à 18 ans l'âge minimum permettant l'obtention d'un permis de conduire et à 17 ans, celui d'apprenti conducteur. Et le Conseil des affaires sociales, vous, ce n'est pas important.

M. Elkas: Là, vous assumez certaines choses, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non.

M. Elkas: On ne retire pas complètement. On regroupe, si vous voulez, parce qu'on veut regarder l'ensemble. Il y a eu des éléments et des recommandations qui nous ont été faites après le dépôt du projet de loi, et on regarde l'ensemble, non seulement le nouveau conducteur, mais on regarde l'ensemble pour la question du zéro d'alcool.

M. Garon: Qui vous a fait des recommandations?

M. Elkas: Et il y a en plus le fait qu'il y a quelqu'un, des collègues qui m'ont fortement suggéré qu'on regarde toute la question de la drogue. Vous savez, comme on l'a souvent dit, c'est qu'un gars va se promener et il va se faire arrêter à 0.09 et le gars en arrière de lui, qui a peut-être fumé du "pot" toute la journée, il n'y a pas de manière de détecter ça. On ne peut pas faire la lecture. On est en train de faire un examen, faire de la recherche, à savoir comment nous pourrions détecter une personne qui a pris de la drogue toute la journée et qui est au...

M. Garon: Oui, mais là, vous êtes en train de vérifier le proverbe qui dit: Le mieux est l'ennemi du bien.

M. Elkas: Pas nécessairement.

M. Garon: Pour faire mieux, au fond, vous dites: On ne fera rien.

M. Elkas: Non, non. Je peux vous assurer qu'on va revenir à la charge. Je suis prêt à écouter d'autres intervenants sur cette question.

M. Garon: Quelles représentations avez-vous eues pour avoir un amendement pour enlever le taux d'alcoolémie? Qui vous a fait des pressions dans ce sens-là?

M. Elkas: Ce n'est pas une pression, M. le député. Ce sont des suggestions qui nous ont été faites. Le comité du Conseil des ministres nous a aussi fait la recommandation de regarder la question de la drogue ainsi que peut-être d'élargir, d'aller plus loin que simplement avoir du zéro pour le nouveau conducteur. Autrement dit, si quelqu'un est pris... Quelqu'un qui est révoqué

pourrait recommencer avec du zéro, lui, pour une période de temps. Alors, il n'y a rien de mal dans ça. Il me semble que vous nous accusez de ne pas écouter les recommandations des autres. On est en train de le faire justement, mais on ne voulait pas retarder ce projet de loi là. On est prêt et la Société d'assurance automobile du Québec a un mandat pour regarder tout cet aspect-là. Mais on ne l'abandonne pas.

M. Garon: Qui a un mandat?

M. Elkas: La Société d'assurance automobile du Québec, M. Vézina.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Ce que j'ai compris, M. le député de Lévis, et le ministre me corrigera si je suis dans l'erreur, c'est qu'on souhaitait à ce moment-ci avoir des assises légales un peu plus fortes sur le zéro alcool notamment, pour ne pas se faire accuser, par exemple, d'avoir étendu les articles du Code criminel vers le bas, et aussi que le COMPACS, le comité ministériel, souhaitait qu'on examine justement toute la question de la suspension-révocation des gens qui reviennent après avoir été suspendus pour l'alcool. Est-ce qu'on ne devrait pas leur imposer les mêmes normes? Et qu'on regarde aussi une des propositions du comité, justement, des affaires sociales, M. le député de Lévis, concernant les conducteurs commerciaux. Alors, ce que j'ai compris, encore une fois, c'est qu'on introduisait le permis probatoire d'abord avec les dix points et qu'il y avait une possibilité qu'on revienne avec certaines choses, avec des études plus approfondies sur ces aspects-là. Alors,...

M. Garon: Tant qu'on ne prendra pas son courage à deux mains là-dedans, on n'ira nulle part. Je regarde les camionneurs. Regardez les camionneurs. Quand ils disent: Les compagnies nous obligent. Ils disent: Tu ne veux pas conduire 15 heures aujourd'hui, dehors! Tant qu'on ne poursuivra pas les transporteurs, pas les transporteurs mais les propriétaires de compagnies qui obligent les gens à être des bombes ambulantes sur les routes parce qu'ils n'ont pas dormi suffisamment...

Une voix: C'est justement ça.

M. Garon: Oui, mais on ne le fait jamais.

M. Elkas: Non, mais justement...

M. Garon: Quand poursuit-on les transporteurs? Jamais.

M. Elkas: On va avoir... Permettez-nous de passer le projet de loi qui va introduire le contrôle routier, et on va appliquer les lois.

M. Garon: La loi existe là. Ce n'est pas ça, c'est le manque de courage.

M. Elkas: Oui, oui, manque de courage, manque d'effectifs.

M. Garon: Non, non, non, c'est que...

M. Elkas: Non, non.
(10 h 30)

M. Garon:... la loi existe, c'est permis de poursuivre les transporteurs. Vous avez eu combien de poursuites contre les transporteurs là-dessus? Jamais. Je pense qu'il n'y en a aucune. Combien de fois avez-vous poursuivi un transporteur parce que ses charges dépassaient, un expéditeur, pardon, parce que les charges dépassaient?

M. Elkas: Je ne peux pas vous répondre, je pourrais peut-être vous poser la même question.

M. Garon: Bien je le sais, c'est facile, c'est zéro.

M. Elkas: Vous assumez que c'est zéro, vous.

M. Garon: Ah! oui. C'est le camionneur qui paie. Puis comme le gars peut perdre sa job, bien il dit: Moi je dépasse les charges, puis comme on ne poursuit jamais celui qui l'a obligé à dépasser la charge, alors on ne respecte pas les... C'est dans la loi, ça, en 1987. C'a été mis dans la loi en 1987, mais ce n'est pas appliqué, ça ne donne rien. On demeurera avec le plus haut taux d'accidents encore...

M. Elkas: Pas avec un contrôle routier efficace.

M. Garon: Bof!

M. Elkas: Bien là, faites-leur confiance.

M. Garon: Oui, mais en 1987, on a mis cette disposition-là où on peut poursuivre l'expéditeur. Sauf qu'on ne l'a jamais appliquée. Ça donne quoi?

M. Elkas: Bien ça, on ne peut pas vous dire... Je ne peux pas vous répondre si on l'a appliquée ou non, je n'ai pas les réponses. Mme la Présidente, j'aimerais répondre sur les permis probatoires. Question qui avait été posée par le député de Lévis. Les États qui ont les permis probatoires pour le moment, ce sont la Californie, le Colorado, l'Illinois, l'Indiana, le Maryland, le Minnesota, l'Oklahoma, la Pennsylvanie, le Vermont, la Virginie de l'Ouest, ceux qui le considèrent dans le moment, ce sont la Floride, l'Iowa, le Montana, le New Hampshire, l'Oregon, le Rhode Island et la Caroline du Sud. Alors

c'est devenu pas mal populaire. Puis quasiment tous...

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas:... les États ont des "learners permit", apprentis conducteurs, sauf l'Alabama, l'Idaho, le Montana, le Nebraska, le Nevada, le New-Hampshire, le Dakota du Nord, l'Oklahoma, l'Oregon, le Rhode Island, la Caroline du Sud et le Dakota du Sud.

M. Garon: Quelles sont les caractéristiques rattachées au permis probatoire?

M. Elkas: Bien les caractéristiques, il y en a plusieurs. Il y a des restrictions: les personnes ne peuvent pas "chauffer" la nuit, dans certains États. Les parents doivent participer, une personne ne peut pas "chauffer" sans les parents à bord.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Alors, ça varie.

M. Garon:... pas grand-chose. Quand le mécanisme est en place il n'y a à peu près pas de différence. Il doit y avoir un permis probatoire, sauf que...

M. Elkas: Non, une minute, non, non. Bien non, si on attend, dans la loi, vous allez voir que dans ce projet de loi, il y a des cours que la personne doit prendre, pas mal plus difficiles que ceux qui ont été faits dans le passé...

M. Garon: C'est pour tout le monde, pas rien que pour le permis probatoire, c'est pour tout le monde.

M. Elkas: Oui, pour tout nouveau conducteur, oui. Mais il y a aussi un élément qu'on va introduire qui est très important. Aujourd'hui, la personne va chercher un permis temporaire. Il y a un examen de la vue, et on lui demande une couple de questions. Puis, il lui est permis de rouler sur la route pendant six mois avec une autre personne, qui a peut-être aussi 16 ans, qui a son permis permanent, après avoir été à une école de conduite. Puis on peut renouveler à tous les six mois, puis la personne ne sait même pas le Code de la route.

M. Garon: Si vous perdez votre permis probatoire, vous le perdez pour trois mois.

M. Elkas: C'est une notion...

M. Garon: Je ne vois pas en quoi ça va révolutionner quelque chose cette affaire là.

M. Elkas: Comme il a été mentionné on

ajoute trois mois à la période de probation.

M. Garon: Adopté surdivision.

M. Morin: J'aurais une petite question à poser.

M. Garon: Ah! un instant, là.

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

M. Morin: Juste une petite question sur la formulation. Si on se réfère au texte refondu, j'aimerais que vous me disiez pourquoi on s'exprime comme ça. On dit que les permis suivants autorisant la conduite, bon on les énumère: apprenti conducteur, le permis probatoire, le permis de conduire et le permis restreint. Je les comprends tous, sauf que le permis de conduire, pourquoi... Parce que vous parlez des permis suivants autorisant la conduite, puis là vous faites mention d'un permis de conduire. Pourquoi utilisez-vous cette formule-là. J'imagine que ça, ça veut dire le permis régulier.

M. Vézina: C'est ça.

M. Morin: Pourquoi vous ne le dites pas? Ça fait drôle, vous énumérez des permis de conduire, puis dans l'énumération vous mentionnez: permis de conduire.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas (Claude): C'est le permis de conduire régulier une fois qu'on a passé toutes les étapes préliminaires...

M. Morin: Ça, je le sais.

M. Gélinas:... que sont l'apprenti conducteur, le permis probatoire.

M. Morin: Je le sais.

M. Gélinas: Mais ça a toujours été la formulation qu'on a employée.

M. Morin: Ça, s'il le faut, je le sais. Mais c'est juste pour savoir pourquoi vous formulez ça de même. Ça fait redondant un petit peu.

M. Gélinas: Non, parce que ce n'est pas redondant comme tel...

M. Morin: Ne dites pas non.

M. Gélinas:... parce que c'est le permis qui donne l'autorisation comme telle de conduire...

M. Morin: Ça, je sais tout ça.

M. Gélinas: ...de façon régulière.

M. Morin: Ce n'est pas ça que je veux savoir. Ça, je le sais. Mais pourquoi ne mentionnez-vous pas le permis, n'écrivez-vous pas ce que vous venez de me dire, au même titre que les autres?

M. Gélinas: De dire permis de conduire régulier?

M. Morin: Mais enfin, dire ce que vous voulez dire. C'est parce que si vous lisez ça comme il faut...

M. Gélinas: C'est exactement ce qu'on fait.

M. Morin:... les permis suivants autorisant la conduite. Donc, on présume qu'il s'agit là d'une énumération de permis de conduire, dont un est probatoire, l'autre est restreint, l'autre est d'apprenti conducteur. Mais il y en a un qui est le permis de conduire. En tout cas...

Une voix: C'est ça que vous avez.

M. Morin: Ha, ha, ha! Je voulais attirer votre attention là-dessus. Je comprends que ça a toujours été l'appellation de permis de conduire, mais devant l'énumération des nouveaux titres comme "probatoire" et tout ça, ça serait peut-être l'occasion de le préciser au même titre qu'on précise les autres.

M. Gélinas: On ne voit pas l'opportunité là.

M. Morin: Mais c'est sans plus.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va? L'article 26 est adopté sur division?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 27. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, si vous me permettez, en réponse à la question sur le nombre de billets qui a été émis aux expéditeurs en 1989, il y en a 102.

M. Garon: 103. Combien de camionneurs ont été pénalisés, eux autres?

Une voix: Une vingtaine de mille.

M. Garon: Comment?

Une voix: Une vingtaine de mille.

M. Garon: 20 000.

Une voix: Une vingtaine de mille par le

bureau juridique du Code la sécurité routière.

M. Garon: 20 000 camionneurs et 103 entreprises. C'est ça.

Une voix: Expéditeurs.

M. Garon: Expéditeurs.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va. J'appelle l'article 27. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification du chapitre II du titre 2 pour tenir compte de l'ajout du permis probatoire.

M. Garon: Moi, je vais voter également sur division là-dessus. Pourquoi? Parce qu'on fait un permis probatoire. On le vide de sa substance et après ça, on va faire juste une nomenclature qui ne veut plus rien dire, sauf qu'il y a cinq points de démerite de moins, possibles... Alors, je veux dire, c'est un grand sparage, comprenez-vous, pour pas grand-chose. Alors on va pouvoir se taper la bedaine en disant: On a mis un permis probatoire, sauf que ça donne quoi, ça? C'est du niaisage. Tant qu'à ne pas vouloir mettre de contenu au permis probatoire, c'est aussi bien de ne pas en faire. Là, c'est vraiment des questions... Ça va compliquer l'administration pour rien. Ça va compliquer la vie des gens. Si on veut émettre un permis probatoire, qu'on en fasse vraiment un permis probatoire. Mais si c'est un permis probatoire où tout simplement c'est le nombre de points de démerite qui est un petit peu différent et c'est tout, il n'y a rien d'autre, ça ne donne rien de faire ça. On complique la vie administrative pour rien. On est à l'époque de la déréglementation et tout ça. On réglemente pour le plaisir de la chose.

M. Elkas: You took your nasty pill this morning?

M. Garon: Non, non, non. Mais je suis contre les affaires inutiles. Je me dis: Si on veut faire quelque chose, faisons-le. Une porte est ouverte ou fermée. Mais tu sais, quand on dit: On va la laisser entrebaillée pour pouvoir dire qu'elle n'est pas ouverte et qu'elle n'est pas fermée non plus, ce n'est pas vrai. Je pense que ça, c'est comme Shakespeare, "To be or not to be", mais un ou l'autre. Actuellement, on fait un permis probatoire, mais on n'y met aucun contenu. Ça, c'est du niaisage. On n'aura rien fait pour la sécurité en faisant ça.

M. Elkas: Je vous inviterai, M. le député de Lévis, d'aller...

M. Garon: On aura écoeuré un peu plus le monde.

M. Elkas: ...passer le nouveau cours qu'on doit passer pour obtenir un...

M. Garon: On va voir ça après. Vous avez parlé des autres affaires là.

M. Elkas: Non, mais regardez la loi au complet avant d'en venir à des conclusions semblables.

M. Garon: Non, on a regardé la loi au complet. Il n'y a plus rien de différence, sauf le nombre de points de démerite.

M. Elkas: Non, non, ce n'est pas seulement le cas de... non seulement les points de démerite, mais le cours...

M. Garon: Mais le cours, ça aurait pu être la même chose pour obtenir le permis.

M. Elkas: Mais le cours est très important.

M. Garon: Mais oui, mais ça n'a pas besoin d'un permis probatoire. Ça aurait pu être ça pour obtenir le permis la première fois qu'on obtient un permis.

M. Elkas: Oui, mais ça aide à encadrer la personne, M. le député.

M. Garon: Oui, mais ça ne donne rien. C'est-à-dire que ça aurait pu être ça la première fois qu'on obtient un permis, qu'il fallait avoir suivi un cours. Ce n'est pas nécessaire de mettre une catégorie spéciale, au fond, qui n'a pas de contenu. C'est pour ça que ça ne donne rien. Alors, sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 27, sur division. J'appelle l'article 28. M. le ministre.

M. Elkas: Le permis probatoire pour un véhicule automobile autre qu'un cyclomoteur est obtenu après avoir suivi avec succès le cours de conduite approprié.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est de la concordance avec les deux autres articles.

M. Garon: "Une personne doit avoir suivi avec succès un cours de conduite approprié." Bon, avec les mêmes affaires que vous avez continuées concernant les écoles... Au lieu de faire le travail dans les écoles de conduite, on continue à repousser les échéances constamment. On a dit... Vous avez eu un rapport pour dire que dans les écoles de conduite... Dans la revue **Justice**, on fait des critiques très fortes concernant les écoles de conduite, sur la valeur de ces cours-là et tout ça dans plusieurs écoles de conduite. Qu'est-ce que vous avez fait pour changer ça, à part de reporter encore la toléran-

ce pendant un bout de temps?

M. Elkas: Nous allons prendre à charge, nous, un cours qui est très difficile pas mal plus difficile qu'avec ceux qu'on a pu imposer dans le passé. La personne, pour obtenir son permis probatoire, doit avoir un contrat de signé avec une école de conduite. Il est très très important que la personne passe, il est obligatoire qu'elle passe ce cours avec succès.

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: Et si elle ne le passe pas, elle revient 28 jours après. Alors, tu sais...

M. Garon: Quel cours? Le cours de l'école.

M. Elkas: Non, non. Le cours de...

M. Vézina: Écoutez, M. le député de Lévis...

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

M. Vézina:... ce que vous dites sur les écoles de conduite, là... D'abord, je pense que c'a été nuancé, cet article-là, plusieurs fois après, parce que, effectivement, c'étaient les écoles CAA. Mais je ne voudrais pas entrer dans ce détail-là. En ce qui nous concerne, nous, on a une réglementation nous permettant de contrôler ce qui se donne comme cours obligatoire théorique. Bien sûr, on ne peut pas envoyer un inspecteur par école de conduite. Ça me paraît évident. Et vous, qui parlez de déréglementation, effectivement, la nouvelle réglementation va pouvoir déréglementer toute cette partie des cours théoriques, puisque, à partir de la mise en vigueur au cours de l'année 1991, de cette nouvelle réglementation, il ne sera plus obligatoire de prendre des cours théoriques. Je ne dis pas qu'il n'y aura plus de cours théoriques, je dis qu'il ne sera plus obligatoire d'en prendre. Le problème des écoles de conduite, c'était précisément ces cours théoriques où on mettait tout le monde sur le même pied dans une classe, peu importe l'apprentissage, peu important les connaissances des individus.

C'était extrêmement difficile de donner un cours à quelqu'un qui avait des problèmes de langue, par exemple, ou qui n'avait pas eu la chance d'avoir une instruction universitaire, en même temps qu'à des gens qui en avaient une. Bon. Autrement dit, on mettait tout le monde dans la même filière d'accès à cette connaissance. Là, ce qu'on fait, on déréglemente et ce n'est plus nécessaire de prendre des cours théoriques. Alors quelqu'un pourra décider que lui, il prend le Code de la sécurité routière et il l'apprend; quelqu'un pourra décider qu'il s'achète un vidéo Et les écoles vont maintenant offrir des cours beaucoup mieux adaptés aux clientèles

sur le plan théorique.

Par ailleurs, ce qu'il est important de voir, c'est qu'on augmente les cours pratiques: on passe de 8 heures à 12 heures. Et ça, c'est obligatoire. Ce que disait le ministre, tout à l'heure, c'est que dorénavant, quelqu'un qui va venir chercher un permis d'apprenti conducteur - et ça, ça va dans le sens des recommandations qu'on a eues - devra, contrairement à ce qui se passe actuellement, passer un examen théorique. Là, à l'heure actuelle, il ne passe pas d'examen théorique. Il devra passer un examen théorique, qui sera d'ailleurs renforcé, qui porte maintenant sur des questions de comportement aussi, pas juste de connaissances. Et il devra s'être inscrit dans une école de conduite pour prendre des cours pratiques. Parce que là, à l'heure actuelle, quelqu'un qui vient chercher un permis d'apprenti conducteur, c'est - excusez-moi l'expression, là - un emmerdement administratif qu'on lui fait passer. On lui donne un permis d'apprenti conducteur sans contrôler ses connaissances, sans savoir s'il va prendre, demain, des cours pratiques. Alors, il peut passer un an, deux ans, en renouvelant, trois ans avec un permis d'apprenti conducteur sans jamais prendre de cours. Alors, maintenant, il devra prendre des cours pratiques durant 12 heures.

On ne veut pas non plus que ce soit un marathon, ces cours-là. À l'heure actuelle, c'est une espèce de marathon: on vient chercher le permis d'apprenti conducteur, on a pris des cours théoriques avant, on se présente au bout d'une semaine ou au bout de 15 jours pour passer l'examen pratique. C'est vraiment un marathon. On bloque, on se reprend, on se reprend, on se reprend, à tous les sept jours. On finit par réussir l'examen par usure. Dorénavant, après l'examen théorique qui nous permet de délivrer un permis d'apprenti conducteur, il faudra qu'il s'écoule trois mois de pratique. Parce que notre analyse de la situation démontre que ceux qui bloquent à l'examen pratique, ce sont ceux qui ont pris juste les huit heures normales d'école, qui n'ont pas conduit avec un parent, avec leur père, leur mère, leur frère ou un ami. Alors, encore une fois, il faut mettre tout le processus dans un apprentissage. Toute la notion du permis probatoire, c'est aussi cette notion d'apprentissage.

(10 h 45)

M. Garon: Qui va faire passer l'examen?

M. Vézina: C'est nous qui faisons passer l'examen.

M. Garon: Tous les examens, ça va être par vous?

M. Vézina: Absolument. C'est déjà nous. Ça va être encore nous mais dans une procédure différente. C'est ce que le ministre expliquait, qu'effectivement, on entre dans un apprentissage

où on profite de la première démarche d'un individu vers l'accès à la conduite pour le mettre dans un processus de sécurité routière. Ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

M. Garon: Avez-vous essayé de passer l'examen, M. le ministre?

M. Elkas: Non, j'avais suggéré de le faire, si vous pensez... Moi, j'y crois, au moins, au processus. Vous dites que rien ne change.

M. Garon: Non, j'ai écouté attentivement, au contraire.

La Présidente (Mme Bélanger): Le ministre, quand il est quatre ans ministre...

M. Garon: Il n'avait pas besoin de permis probatoire pour ça.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, le ministre, après quatre ans, il va être obligé de passer un permis de conduire, parce qu'il va être quatre ans sans conduire. Là, on dit qu'on devient un nouveau conducteur après trois ans sans conduire.

M. Vézina: Mais, Mme la Présidente, par rapport à la dernière remarque, c'est vrai qu'il n'y avait pas besoin de permis probatoire pour tout ça, parce que c'est la réglementation. Excepté que tout ça s'encadre dans un effet psychologique qui me paraît très important. Je disais tout à l'heure à votre collaborateur que la mesure qui est probablement la plus incitative sur la sécurité, c'est les points d'inaptitude. Quand on écrit la première fois à un citoyen, à un automobiliste qui a six points d'inaptitude, son comportement change drôlement, dans 80 % des cas.

Une voix: Si ce n'est pas la première fois, ça va être la deuxième fois.

M. Vézina: Et la deuxième fois, c'est encore mieux. Bon. Alors, M. le député de Lévis, il ne faut pas sous-estimer le fait que le permis probatoire, dans un premier temps - je dis bien dans un premier temps - ce serait seulement sur les points d'inaptitude. Au contraire, je pense qu'il y a un effet psychologique très important. D'abord, de ne pas avoir le papier définitif, ça a un effet psychologique. On va voir tout à l'heure qu'on s'en va aussi vers un permis plastifié et permanent, vers une plus grande permanence sur les permis de conduire. Mais le permis probatoire, il va être marqué probatoire. Ce n'est pas du tout la même pièce et ça a un effet psychologique. Bien sûr, on pourra ajouter autre chose au permis probatoire, mais commençons déjà par introduire cette notion psychologique. Tu es plus à risque dans les deux premières années. C'est

ça, l'idée.

M. Elkas: Je n'ai pas à vous dire que les jeunes, surtout les jeunes, vont être incités à vraiment bien apprendre le Code avant d'aller passer leur examen, parce qu'un échec, ce serait terrible pour eux, surtout avec leurs pairs. En réponse à votre question - elle est complémentaire - à savoir si je serais prêt à passer l'examen. Oui, je serais prêt à le passer. J'aimerais vous dire aussi, M. le député, que j'ai "chauffé" 32 ans à Bell Canada sans accident. "Touch Wood".

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Je pensais que c'était là...

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Aller l'autre bord.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va...

M. Garon: Vous faisiez combien de milles par année?

M. Elkas: Ah mon Dieu! Je vais vous donner un exemple. La dernière auto que j'avais, je l'avais achetée en 1986, je l'ai vendue en 1988, elle avait un bon 86 000 kilomètres. J'en faisais beaucoup de millage Trente-deux ans, puis ça. la preuve est là.

La Présidente (Mme Bélanger): Je fais 50 000 kilomètres par année, moi.

M. Garon: Qui?

La Présidente (Mme Bélanger): Moi.

M. Garon: 50 000 kilomètres, moi, je ne suis pas loin. J'ai regardé, je suis rendu quasiment à 110 000 kilomètres depuis deux ans et quelques mois.

Une voix: Vous êtes des bons pollueurs.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

Une voix: Vous êtes des bons pollueurs.

Une voix: Qu'est-ce que vous dites?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous là! Franchement!

M. Dufour: Qu'est-ce qu'il faudrait qu'ils

disent.

La Présidente (Mme Bélanger): Je n'ai pas d'ailes pour me promener entre le comté puis Québec, moi.

Une voix: Mais, c'est le sexe des anges, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Je n'ai pas d'avion non plus.

M. Garon: Elle a plus de mérite parce que les routes ne sont pas bonnes.

La Présidente (Mme Bélanger): En plus.

M. Dufour: Mme la Présidente

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

M. Dufour: La question du permis marqué probatoire, ce n'est pas une incitation pour les policiers qui pourraient, à un moment donné, faire du harcèlement du genre: Ben, t'sais, c'est un jeune, c'est un "flo" qui a ça, là, qu'est-ce qu'on fait, quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est pas écrit dans sa face.

M. Dufour: Comment va-t-il être traité par rapport à ça? Parce que là, on les étiquette notre monde.

M. Vézina: Non, mais M. le député de Jonquière...

M. Dufour: Ça va être A1, A2, A3, A4, A5. Est-ce qu'il y a des possibilités de discriminer les gens?

M. Vézina: Non, mais M. le député de Jonquière. Premièrement, il ne faut pas croire que tous les jeunes... Les jeunes qui ont un permis à l'heure actuelle, qui ont 16 ans, 17 ans, ils n'auront pas de permis probatoire..

M. Dufour: Pas ceux là mais les autres..

M. Vézina: Ce sont les nouveaux conducteurs, encore une fois, les nouveaux conducteurs. Je vous mentionne qu'il y en a 14 % qui ont plus de 35 ans là-dedans. Et le policier, il ne voit pas ça dans la face de l'individu, là, que quelqu'un a un permis probatoire. Encore faut-il lui demander la pièce. Alors, je ne vois pas comment on pourrait discriminer par rapport à ça. Peut-être que vous allez me dire: Ils vont discriminer par rapport aux jeunes, point. Mais les jeunes, il va y en avoir une quantité énorme qui vont avoir un permis permanent, un permis régulier, pour employer l'expression du député de Dubuc.

M. Dufour: Mais, ils pourraient être portés, comme policiers, par exemple, à être beaucoup plus sévères. Entre nous, mettons - puis c'est peut-être courant - quelqu'un qui, à un moment donné, va aller à 120 dans une zone de 90. Comme il a des possibilités de perdre des points à partir de 100-110, il y a une plage, là, puis de 110 à 130, il y en a une autre... Bon, ça arrive des fois, je ne sais pas, mais j'en ai déjà entendu parler, puis je pense aussi qu'il y a un effet dissuasif, puis peut-être aussi que les policiers le font en toute bonne foi, mais moi, je ne parle pas de... je parle plutôt de la coutume qui veut que... Bon, tu allais à 120: Bien, je pense que vous alliez un peu trop vite. Bon, c'est la première fois, il regarde ton permis, pas trop pire: Bon, on va vous classer dans le 110; donc, au lieu de perdre trois points, tu en perds deux. Ça peut arriver ça. Mais quand le jeune va être sur la probation, là, le permis probatoire, il va dire: Tu étais à 130. bien là, c'est 130. Puis ça, ça va se faire. La mécanique, je ne sais pas comment elle va s'appliquer, là, comment ça va arriver dans les faits, mais il y a des grosses chances que ça se fasse comme ça. Ça fait que, bon... En fait, moi, je veux bien qu'on décide qu'il y ait des permis temporaires ou probatoires, là, mais plus on va discriminer ou... C'est une forme de discrimination, d'une façon ou de l'autre, on l'a décidé, pas discriminatoire, on l'a décidé. Tout le monde passe par là, ce n'est pas une discrimination.

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

M. Dufour: Mais ce n'est pas parce qu'on traite toutes les femmes d'une même façon que ce n'est pas une discrimination.

M. Elkas: Sur le plan juridique, ce n'est pas discriminatoire, puis vous présumez que la police va faire de la discrimination. Vous savez, vous me surprenez quand vous parlez de cette façon là.

M. Dufour: Non, non, c'est ça pareil quand même.

M. Elkas: Vous étiez maire puis...

M. Dufour: Non, non, mais d'une façon ou de l'autre, là, je ne suis pas...

M. Elkas: Il ne faudrait pas présumer que nos policiers vont faire des gestes semblables.

M. Dufour: Non, non, mais il ne faut pas... Il faut vivre dans notre temps, aussi. Il faut bien comprendre ça. Vous savez, c'est comme le policier qui me disait: On m'engage comme policier au municipal, puis si c'est mon père qui a brûlé un stop? Je vais l'arrêter, moi! Un

instant, là. Il ne faut pas nous prendre pour des ballons, non plus. On engageait des gens pour être policiers, puis on va dire comment vous allez vous comporter si c'est votre père qui a brûlé, qui a passé à un arrêt? Je vais l'arrêter! Vous pensez qu'il va faire ça? En tout cas, d'une façon ou de l'autre, le comportement humain a toujours des nuances à apporter, et tant que ce ne sera pas des ordinateurs qui vont décider, il y aura toujours place pour une espèce de jugement. Mais à ce moment-là, il y aura peut-être, parce qu'on le sait, il y a des fois qu'il y a des gens qui sont plus sévères pour une classe ou pour d'autres. C'est pour ça qu'on parle de discrimination. Si ça n'était pas vrai ce que je dis, pourquoi serait-on obligés de faire des lois pour enlever la discrimination puis toutes sortes d'affaires? C'est ça, hein, c'est le comportement humain qu'on essaie de changer.

M. Garon: Mais il y a bien des gens, je pense bien, qui arrêteraient leur père parce qu'ils diraient: Il m'a donné assez de leçons pendant longtemps, c'est à mon tour de lui en donner une.

M. Dufour: Oui, je parle des comportements d'une personne normale, là. Et ça, il ne faut pas le présumer.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 28 est adopté?

M. Dufour: Est-ce que quelqu'un qui a perdu son permis - si c'est toujours juste pour la première fois qu'il a un permis - quelqu'un qui aurait omis ou aurait, pendant un certain temps, arrêté de conduire, pendant deux ans, trois ans...

M. Elkas: Trois ans, trois ans, il doit revenir...

M. Dufour: ...trois ans, bon, mettons trois ans, qu'est-ce qui arriverait?

M. Elkas: Il doit revenir.

M. Dufour: Puis là, il passerait le probatoire, etc. Donc, ce n'est pas un nouveau nouveau conducteur, ce n'est pas un vrai vrai nouveau.

M. Vézina: C'est-à-dire, la loi prévoit déjà à l'heure actuelle qu'effectivement, si vous n'avez pas conduit et que vous n'avez pas eu de permis pendant trois ans...

M. Dufour: Oui, oui. Bien, moi, je vais vous conter un fait, là...

M. Vézina: Pas de permis pendant trois ans, c'est qu'on vous remet dans le moule.

M. Dufour: Quand on a changé les adresses, il y a des gens qui n'ont pas eu d'avis, puis ils ont complètement oublié qu'il fallait qu'ils paient leur... Puis ils ont été plus que trois ans... Au bout de quatre ans, à un moment donné, ils se sont aperçus qu'ils n'avaient plus de permis de conduire...

M. Vézina: Mme la Présidente, avec une nuance. C'est qu'effectivement, si vous n'avez pas renouvelé votre permis...

M. Dufour: Ils se sont payé le cours en "tabernache".

M. Vézina: ...depuis trois ans, on vous fait passer un examen, mais on ne vous oblige pas à prendre de nouveaux cours, à l'heure actuelle.

M. Garon: Une fois que vous avez eu votre permis probatoire, supposons que vous le perdez deux fois, au bout de deux ans, vous allez l'avoir pareil, l'autre permis.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça marche.

M. Vézina: Bien non. Le permis probatoire, il tombe à 27 mois après la première suspension, il tombe à 30 mois après la deuxième suspension. Si vous, en plus...

M. Garon: Oui, mais vous allez l'avoir perdu pendant vos trois mois, mais vous allez avoir votre permis régulier après ça, pareil.

M. Vézina: Bien, après 30 mois.

M. Garon: Bien oui.

M. Vézina: Ou encore, après deux ou trois ans, si vous êtes pris pour alcool ou...

M. Garon: Oui. Mais dans le fond, ça va avoir donné quoi, au juste? Ça aurait été la même chose avec un permis régulier.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est psy chologique.

M. Vézina: Bien, vous auriez eu 15 points avec un permis régulier.

M. Garon: Oui, oui. Mais, c'est-à-dire que les points, moi, je fais attention. Il y a des points qui sont importants et il y a des points qui sont... je veux dire qui...

M. Dufour: Ils n'ont pas tous la même...

M. Garon: Ils n'ont pas tous la même importance. Il y a des points où c'est de la conduite dangereuse, mais il y a d'autres points...

M. Dufour: Quelqu'un a passé sur une lumière qui tournait du jaune au rouge. Bien oui, il perd des points, c'est dangereux.

M. Elkas: C'est dangereux.

M. Garon: Oui, mais je commencerais par mettre la même longueur pour les jaunes et les rouges.

M. Dufour: Oui, c'est ça.

M. Garon: La première chose: quand vous avez des jaunes qui durent à peu près deux secondes, là, et vous en avez d'autres qui durent à peu près 30 minutes - j'exagère mais je veux dire - qu'on commence par dire: Ça va être la même durée aux jaunes, et les gens ne se feront pas prendre par surprise.

M. Dufour: C'est vrai, ça.

M. Elkas: C'est moi qui ai changé ça.

M. Maltais: Mme la Présidente, moi aussi, j'opterais pour un vote de blâme envers le ministre qui a changé la durée des lumières.

M. Garon: Il n'a pas changé la durée des lumières. Ce n'est pas ça que j'ai dit.

M. Maltais: Bien oui, c'est ça que tu viens de dire.

M. Garon: Non, non, non. Je dis qu'il y a des lumières qui n'ont pas la même durée. Quelqu'un peut arriver et à un moment donné, il pense que c'est une jaune régulière qui dure tant de temps, il passe sur la jaune...

Une voix: La durée d'attente...

M. Garon: Après ça, vous allez arriver... Moi, j'ai déjà vu mieux que ça. J'ai déjà vu un policier m'arrêter pour me dire que j'avais passé sur une jaune. J'ai dit: J'ai le droit de passer sur la jaune. Il dit: Non, vous n'avez pas le droit. Quand je suis arrivé devant le tribunal, par exemple, j'ai dit: Je vais plaider que j'ai le droit de passer sur la jaune. Il est venu dire que j'avais passé sur la rouge. Bien là, je regrette. Il est venu, qu'est-ce que vous voulez que je fasse contre son témoignage?

M. Maltais: La police municipale? A Lévis?

M. Garon: Ça fait un très grand nombre d'années, là. Sauf que ce n'était plus la même chose.

M. Maltais: Vous avez...

M. Garon: Dans les jaunes, il y en a qui

durent tant de secondes et d'autres tant de secondes. Alors si la loi disait d'abord: Une jaune, automatiquement, c'est tant de secondes. Les gens, au moins, ne seraient pas surpris. Mais si, normalement, c'est telle durée... Vous avez une place où la jaune change tellement vite... Vous êtes le premier surpris d'avoir passé sur une rouge. C'est très dangereux, à part ça.

M. Dufour: Ce que M. le député de Lévis dit, moi, je le confirme. Il y a des endroits où la lumière passe du vert au jaune et, très rapidement, elle tombe au rouge. Et il y a des jaunes qui durent... Bien peut-être que 30 minutes, c'est trop... Mettons que si c'était un cycle de 5 secondes ou de 10 secondes, on le sait. Mais il y a des fois où, entre le temps où elle change et le temps de freinage, il n'y a pas suffisamment d'espace et vous êtes obligé de vous envoyer. Et là, elle passe tellement vite que vous êtes rendu sur la rouge quand vous êtes passé. Et il y a un policier qui va vous arrêter et dire: Vous avez passé sur la rouge. Et ce n'est pas vrai. Ça veut dire que la personne, il faut qu'elle marche sur le frein tout le temps.

M. Maltais: Tant qu'à y être, là...

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

M. Maltais: ...dans la signalisation... Vous avez une signalisation qui est très ambiguë, au Québec. C'est celle qui indique, par exemple, des endroits où seulement les taxis peuvent tourner. Sur l'indication, c'est marqué: "Tous véhicules, sauf taxis." L'interdiction est pour les autres véhicules, sauf les taxis. Mais lorsqu'on interprète, en cour... Vous en avez une, ici, au pied de Dufferin, là. Quand vous arrivez sur le chemin Sainte-Foy et que vous tourez pour vous en venir sur Dufferin, c'est interdit à tout le monde de tourner, sauf les taxis. Mais en cour, c'est marqué "sauf les taxis". Alors, c'est permis à tout le monde. Je l'ai plaidé, moi, je ne me suis même pas engagé d'avocat et j'ai gagné. J'ai dit au policier: T'as pas le droit de me mettre une contravention. Tu devrais te faire ramasser. C'est marqué." J'ai reculé et j'ai dit: "Viens voir, c'est marqué "sauf taxis".

Et ça, ça existe dans beaucoup de villes. Je pense que mes collègues... Vous l'avez, ici, sur Dufferin, en face du Parlement. Vous ne pouvez pas tourner sur Dufferin à partir du chemin Sainte-Foy et vous en aller, sauf les taxis, qui ont le droit de faire ça, mais vous, vous n'avez pas le droit. Nous, on n'a pas le droit. Je me suis fait arrêter et je suis allé en Cour municipale. J'ai dit: "C'est marqué, en plus de ça, que moi, j'ai le droit de tourner et pour les taxis, c'est interdit." Ça peut être interprété de deux façons. Et on n'a pas besoin d'avoir un cours de droit pour comprendre ça. C'est marqué

dessus. Et le juge a dit: "Vous avez raison. C'est marqué. Ça peut être interprété des deux façons." Pourquoi les taxis profiteraient-ils d'un privilège? Si c'étaient les véhicules lourds, d'accord. Ça, je comprends que des vans et ces affaires-là, ça n'aît pas affaire à tourner là-dedans.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, si on voulait revenir avec notre permis probatoire de l'article 28.

M. Garon: Ça, c'est un bon point que le député de Saguenay mentionne. Parce que si chaque ville fait ses règles de circulation, qu'est-ce que vous voulez, ça n'a pas de bon sens. Il faut qu'il y ait une certaine uniformité dans les règles. C'est pour ça que je dis: Dans les lumières jaunes, là... Je disais: Au fond, ça devrait être réglementaire.
(11 heures)

M. Elkas: Vous me surprenez, M. le député de Jonquière. Vous savez que les lumières jaunes et le "timing" sont en relation avec la synchronisation et les vitesses des routes. Et puis, ça, c'est normal. Allez voir n'importe quel ingénieur ou expert dans le milieu, il va vous le dire. Même vos ingénieurs municipaux vont vous dire que c'est en fonction de la synchronisation, où il y en a, et de la vitesse. Là, sans embarquer dans un grand débat sur ça, parce qu'on s'éloigne de la pertinence.

M. Dufour: Mais on parle pareil du permis probatoire qui a moins de points que l'autre permis. Ma question était à l'effet que si quelqu'un perd son permis pendant trois ans, oublie de le renouveler ou l'a perdu, bien, vous nous dites: Il faut qu'il recommence. Ça rentre en ligne de compte. On a dit aussi que les systèmes de démerite - c'est ça que mon collègue a soulevé - ne sont pas égaux. D'une certaine façon, les infractions ne sont pas aussi dangereuses l'une que l'autre. Même dans le cas, par exemple, de quelqu'un qui est à une lumière rouge en pleine nuit, on a le droit de se poser des questions. Il n'y a rien, rien, personne, là. Il ne faut pas qu'il passe. Il décide de passer pareil.

M. Elkas: Aie! Aie!

M. Dufour: Oui. À 3 heures du matin...

M. Elkas: Vous dites que ce n'est pas dangereux?

M. Dufour: Quand il n'y a personne?

M. Elkas: Dites-moi ce que vous voulez dire, savoir...

M. Dufour: Bien, moi, je vais vous dire, je

vais vous amener à des endroits où il n'y a aucun danger. Et si vous trouvez un danger, bien, je vais vous donner ma paie. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise? Je vais vous récompenser. Je vais vous payer pour venir voir.

M. Elkas: Dans ce cas-là, M. le député de Jonquière, n'arrêtez pas aux stops.

M. Dufour: Non. Ce qu'on dit...

M. Elkas: N'arrêtez pas aux stops.

M. Garon: Il a raison.

M. Dufour: Ce n'est pas ça.

M. Garon: Je vais vous donner un exemple. Prenez quand vous arrivez au coin de du Vallon et du boulevard Laurier à Sainte-Foy, c'est bon dans le jour, il y a un centre d'achats. Mais il n'y a personne dans ce centre d'achats là la nuit. Alors, vous êtes obligé d'arrêter, mais c'est absolument inutile. Il n'y a jamais une automobile là. Vous êtes obligé d'arrêter sur le boulevard Laurier pour rien.

M. Elkas: Plaignez-vous donc au municipal.

M. Garon: Il y a bien des lumières qui devraient disparaître la nuit, c'est évident.

M. Dufour: Ce qu'on essaie de vous dire...

M. Elkas: Plaignez-vous au municipal. Vous me surprenez, parce que vous allez briser la loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là, je voudrais, s'il vous plaît, qu'on revienne un peu à la pertinence du projet de loi.

M. Dufour: Mais il y a des abus. C'est ça qu'on veut vous dire. C'est que d'un côté, on veut éduquer la population...

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

M. Dufour: ...et de l'autre, on force la population à, on agresse la population pour qu'elle passe à côté des lois. Quand on fait des stops aux quatre coins et qu'il n'y a que trois rues, il y a une rue en ligne droite, une rue d'un côté et il n'y en a pas à votre droite et qu'ils vous mettent un stop ou un arrêt, vous pensez que ça, c'est correct? C'est quoi que vous contrôlez? Ce n'est pas évident pantoute. C'est fou raide.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Mme la Présidente, je voudrais rectifier une information que j'ai donnée qui m'apparaît erronée à la suite de l'article 29 qui va suivre. C'est qu'effectivement, l'article 29 permet de dire que si quelqu'un n'a pas renouvelé son permis pendant trois ans - bien sûr, à l'heure actuelle, ça va continuer à être comme ça: On lui fait passer un examen. On ne l'oblige pas à prendre des cours. On lui fait passer un examen, il ne serait pas tenu d'avoir un permis probatoire. On va voir. C'est pour obtenir un premier permis de conduire. Je pense que ça rectifie ce que j'ai dit auparavant.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est ce que l'article 28 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appello l'article 29 M. le ministre.

Premier permis de conduire

M. Elkas: L'obtention d'un premier permis de conduire est assujettie à l'obligation d'avoir d'abord été titulaire d'un permis probatoire d'une durée prévue par règlement. C'est justement ça, le premier.

M. Garon: C'est quoi là? Ça va être combien de temps? Là, on ne le sait plus. "Pour obtenir un premier permis de conduire autorisant la conduite d'un véhicule..."

La Présidente (Mme Bélanger): C'est pour un premier permis..

M. Garon:...une personne doit avoir été titulaire d'un permis probatoire pendant la période de validité déterminée par règlement. "Ça pourrait changer. Ça devrait être dans la loi, ça, par exemple.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Par règlement, mais encore une fois, toute la discussion est faite. On pense que c'est deux ans. Parce qu'un permis de conduire, c'est valide pour deux ans à l'heure actuelle et on va continuer à les renouveler au bout de deux ans. Alors, ça apparaît la période correcte. Excepté que si on dit ça pour deux ans, bien là, il va falloir prévoir aussi dans la loi que ce soit reporté de trois mois s'il y a une suspension, d'une autre période de trois mois s'il y a une deuxième suspension et d'un an si le Code criminel est en cause, etc. Ça apparaît compliqué de mettre ça dans la loi.

M. Garon: Bien...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Mais ça va... Moi, je trouve que c'est inutile. Je comprends, on dit l'effet psychologique d'avoir un permis probatoire plutôt qu'un permis permanent. Mais le nombre de points de démerite est un petit peu inférieur et c'est tout. C'est un peu comme des fiançailles.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est plus des fiançailles, c'est de la cohabitation.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est plus des fiançailles maintenant..

M. Garon: Oui..

La Présidente (Mme Bélanger): On cohabite..

M. Garon: L'effet psychologique ne m'apparaît pas très fort..

La Présidente (Mme Bélanger): Souvent, il y en a qui cohabitent pendant des années, ils se marient et ils se séparent au bout de six mois.

M. Garon: Est-ce qu'il est ou non dit ailleurs dans la loi que le permis probatoire dure deux ans? Bon, là, c'est comme les arguments qu'on leur a apportés, au fond. Je pense qu'avant le permis probatoire avait une certaine valeur parce que vous aviez le taux d'alcoolémie, puis tout ça. Il y avait des normes plus sévères. Mais là, avec rien que quelques points de démerite de différence, moi, l'effet psychologique, je ne suis pas sûr de ça. Je comprends, je ne doute pas de la compétence de M. Vézina, je pense que c'est un des fonctionnaires compétents qu'il y a au gouvernement. Mais dans l'appréciation des choses, on peut diverger d'opinion. Et à ce point de vue là, moi, je pense qu'on a vidé le permis probatoire de son contenu. Je pense qu'on aurait dû être plus sévère sur le permis probatoire, pour lui donner un effet psychologique plus fort. Mais s'il n'y a plus grand-chose dans le permis probatoire, bien, à ce moment-là, l'effet psychologique est diminué d'autant. Il n'y en a plus beaucoup d'effet psychologique; c'est seulement quelques points de démerite. Puis d'ailleurs, seulement quelques points de démerite, on a fonctionné avec 12 points de démerite pendant des années, on pense à les augmenter à 15, dans le fond, puis pour le permis probatoire, ça va être à 10. Entre vous et moi, ça veut dire que, par rapport à ce qui était le fonctionnement au cours des dernières années, 10 à 12, 12 à 10...

M. Elkas: Il y a eu des ajouts d'infractions quand on a augmenté à 15.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: On a ajouté des infractions quand

on a augmenté à 15.

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: J'aimerais simplement vous dire, M. le député de Lévis, c'est que si vous ne croyez pas à la période probatoire, c'est votre opinion puis...

M. Garon: Je crois à la période probatoire à condition qu'elle veuille dire quelque chose.

M. Elkas: Oui, et puis si les démarches et les gestes qu'on est en train de poser aident à diminuer le nombre de mortalités sur nos routes, il me semble que ça vaut la peine d'en faire l'introduction, qu'on le réduise d'une personne seulement, c'est une personne gagnée, ça, de notre point de vue.

M. Garon: Oui, oui.

M. Elkas: 422, l'an passé.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Il faut faire des efforts et réduire le nombre.

M. Garon: C'est pour ça que votre affaire concernant l'alcool, moi, je ne trouvais pas ça si mauvais que ça.

M. Elkas: Non, mais ne pensez pas qu'on a mis une croix dessus, là. J'ai dit qu'on revenait à la charge.

M. Garon: Ah, je ne suis pas obligé de dire ça, je pourrais ne rien dire, tu sais? Juste profiter de la situation, tu sais? Mais je vous dis, moi, que je pense qu'il y avait des choses qui se défendaient là-dedans. Mais là, s'il n'y a plus de contenu à ça, ça veut dire qu'à ce moment-là, on crée des chinoiseries administratives qui ne donnent rien. Ce n'est pas parce que je veux être plus catholique que le Pape, puis des affaires de même, ce n'est pas ça. Mais quand je vois des gens, tu sais, des enfants, des gens qui se font tuer, puis que la cause, c'est la boisson, je trouve ça triste. Puis je pense qu'il faut essayer de réagir par rapport à ça. Ce n'est pas en devenant des "rongeux" de balustres ou des sépulcres blanchis, ce n'est pas ça, l'affaire. Mais c'est que je pense qu'il faut, qu'on le veuille ou non, essayer d'éliminer ça, hein, d'éliminer les causes des accidents.

M. Elkas: Mais la vitesse, surtout chez les nouveaux conducteurs, est une grande cause d'accidents mortels, ça, vous le savez. Et puis, en ayant seulement 10 points, puis on l'a soulevé...

M. Garon: Non, non, ce n'est pas la vitesse toute seule. Moi, je ne suis pas un gars qui conduit lentement. La vitesse toute seule, ce n'est pas une cause d'accident, à mon avis, puis...

M. Elkas: Bien, c'est une cause d'accident chez les jeunes, puis ça.

M. Garon: Ah oui.

M. Elkas: ...les nouveaux conducteurs.

M. Garon: Oui, oui. Les nouveaux conducteurs qui manquent d'expérience de conduite, la vitesse avec la boisson, les deux ensemble, ou avec la drogue, peut-être, je ne le sais pas, là.

M. Elkas: Vous venez de l'admettre, M. le député, vous venez de l'admettre...

M. Garon: C'est quand on met des choses ensemble...

M. Elkas: ...qu'il faut encadrer les gens.

M. Garon: ...mais vous avez, par exemple, quand on a des bonnes autoroutes, comprenez-vous, puis des taux de vitesse, là... Prenez en Allemagne, il n'y a même pas de limite de vitesse, là, hein?

M. Elkas: C'est le pire pays pour les blessures puis les accidents mortels.

M. Garon: Moi, je ne suis pas convaincu de la vitesse du tout. Parce que je vais vous dire une chose, rendre des gens impatients avec des vitesses trop basses, ce n'est pas mieux. Je vais vous dire, ça a un effet psychologique terrible, ça! Ça, ça a un effet psychologique épouvantable! Bon, c'est la vitesse avec d'autre chose.

M. Elkas: Vous savez, on va pouvoir vous rappeler que quand, aux États-Unis, on a réduit la vitesse, dû à la crise d'énergie, dans la première année, ils ont sauvé 4000 personnes, réduit de 4000 le nombre de morts. C'est assez impressionnant. Alors, à partir du moment où on encadre le nouveau conducteur, puis qu'il est conscient qu'il a seulement 10 points, puis il est conscient quand il est rendu à 8, il va...

M. Garon: Oui, mais il peut avoir d'autres raisons. Il n'y a pas nécessairement des facteurs de corrélation entre les deux. Il peut avoir comme raison qu'il y a moins de monde sur les routes aussi. Et je vais vous dire une chose, quand on me dit que...

M. Elkas: Franchement. Je vais vous écouter, prenez le temps voulu, mais vous me surprenez énormément. J'espère qu'il y a des

reporters qui ramassent ça.

M. Garon: Je vais vous dire une chose...

M. Elkas: Franchement, votre recherchiste, je le mettrais dehors. Ça n'a pas de bon sens.

M. Garon: J'ai conduit assez aux États-Unis pour vous dire une chose...

M. Elkas: Vous induire comme ça...

M. Garon: Il y a des vitesses de limite...

Le Président (M. Gauvin): S'il vous plaît, une personne à la fois, s'il vous plaît.

M. Garon: Il y a des vitesses maximums aux États-Unis. Mais je vais vous dire une chose: Allez en Californie et allez sur les routes, par exemple, entre Los Angeles et San Diego, et essayez de respecter les vitesses, je vais vous dire une chose: Vous allez vous faire tasser en dehors du chemin vite en péché. Vous allez au moins 20 milles à l'heure au-delà de la vitesse. Je vais vous dire que je n'ai pas vu beaucoup de chars en bas de 75 milles à l'heure dans ces routes-là. Quand on me dit qu'on a des limites aux États-Unis, oui. Allez sur les routes entre Washington, par exemple, et New York, vous allez voir les vitesses permises et trouvez-moi les automobilistes qui respectent la vitesse. Ils sont tous au-dessus de la vitesse, tous. Celui, comprends-tu, qui ne va pas au-dessus de la vitesse, je vais vous dire une chose, c'est lui qui est enfargé, parce que...

Une voix: Tu es mieux... 72, parce que tu te fais accrocher.

M. Garon: Ah, il y a des places, oui.

Une voix: 72, c'est le maximum que tu peux aller. Washington et ces places-là, c'est 72.

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

M. Garon: Oui, puis les endroits où on fait le plus respecter les vitesses, c'est les endroits où il y a le moins de trafic parce que les policiers ont le temps de s'en occuper. Mais dans les endroits où il y a beaucoup de trafic, aux États-Unis, ce n'est pas là qu'on les fait respecter le plus. Je vais vous dire une chose. C'est les endroits où il n'y a pas beaucoup de trafic.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'on pourrait revenir à la pertinence, s'il vous plaît?

M. Garon: Je vais vous dire une chose, il y a deux ans, j'ai fait 16 000 kilomètres aux États-

Unis et au Canada, 19 000 kilomètres...

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

M. Garon:...et je vais vous dire une chose, savez-vous, c'est ma femme qui s'est fait arrêter, c'est elle qui conduisait à ce moment-là, ce n'est pas de sa faute plus que moi, ça aurait dû être moi dans le fond. Savez-vous où elle s'est fait arrêter? Sur une route en Saskatchewan. Il passait à peu près un char par jour; ils attendaient qu'il en passe un. Il n'y avait pas de danger là. Je vais vous dire une chose, justement, ça devient un attrape-nigaud pour faire de l'argent.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 29 est adopté?

M. Garon: L'article 29, là c'est sur division parce que c'est... L'article 29, il n'a plus de contenu, le permis probatoire, alors, ça ne donne rien de faire ça.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 30.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 29 a été adopté sur division.

M. Garon: Sur division, oui.

M. Elkas: Le règlement va prévoir des cas où il ne sera pas nécessaire de passer des examens de compétence pour obtenir un permis de conduire, notamment suite à une révocation pour avoir été titulaire de plus d'un permis, contrairement à l'article 94 du Code de la sécurité routière.

M. Gélinas: C'est en somme pour clarifier une pratique qui a déjà cours. À l'heure actuelle, lorsqu'une personne fait l'objet d'une révocation de permis de conduire - par exemple, révocation de permis de conduire pour avoir été trouvé coupable de conduite en état d'ébriété - elle voit son permis révoqué pour un an. Lorsque l'année s'est écoulée et qu'elle est de nouveau autorisée à conduire, elle est exemptée du cours, elle n'a pas à reprendre son cours de conduite et tout le reste ni à partir de zéro. Elle n'a qu'à passer un examen théorique et elle obtient son permis de conduire. Donc, ce sont des cas d'exemption comme ceux-là qui vont être prévus par règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'article 30 est-il adopté?

M. Garon: Un instant. Adopté..

Renouvellement du permis de conduire

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 30 est adopté. J'appelle l'article 31.

M. Elkas: Cette modification vise à remplacer l'obligation de payer des droits, des contributions d'assurance et les frais pour renouveler un permis par l'obligation de payer périodiquement ces sommes pendant la durée du permis, car la durée de celui-ci sera, à l'avenir, plus longue. Il s'agit également de prévoir des cas, par règlement, où il n'y a pas à payer des sommes pour obtenir un permis, par exemple, le titulaire d'un permis probatoire depuis deux ans obtiendra sans paiement, au préalable, un permis de conduire, mais il devra en payer le coût au début de la période de validité du permis, conformément à la loi 93.1 du Code.

M. Vézina: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.
(11 h 15)

M. Vézina: On introduit un peu la même notion qu'on examinait hier soir quand on parlait du certificat qui devenait permanent et que maintenant, le permis de circuler serait fonction du paiement des droits chaque année. Là, effectivement, ce qu'on veut aussi introduire, c'est un permis de conduire qui serait plastifié et qui aurait une durée de vie plus longue que l'année. On pense à quatre ans, six ans, pas plus que six ans, je pense, parce que les gens changent trop. Donc, il aurait une durée beaucoup plus longue que les deux ans, en tout cas. À ce moment-là, ce qu'il faut, c'est qu'au moment où tu renouvelles ton permis au bout de deux ans, il faut introduire la notion que si tu ne paies pas, tu n'as plus de permis, ton permis est suspendu, alors que maintenant on délivrait un nouveau permis à chaque fois. Autrement dit, c'est le même processus qu'on avait hier sur l'immatriculation.

M. Garon: Mais si le permis est de plusieurs années, est-ce qu'on va demander de déboursier le montant pour six ans ou...

M. Vézina: Non, c'est ça, qu'on introduit. On va continuer à payer à tous les deux ans. Mais on ne peut plus dire que, pour avoir un permis, il faut avoir payé les droits. On l'a, le permis. Il reste dans vos poches au bout de deux ans. Excepté que pour qu'il soit valide, il faut absolument que vous payiez les frais. C'est la même chose que le droit d'immatriculation hier.

M. Gélinas: Au niveau de l'immatriculation, on dissociait le fait d'avoir l'immatriculation, c'est-à-dire l'inscription dans le registre, du fait d'avoir un certificat d'immatriculation en votre

possession. Dorénavant, le certificat d'immatriculation va simplement constater que vous êtes inscrit au registre et c'est le paiement de vos droits et de vos frais annuels qui vous donnera le droit de circuler avec ce véhicule-là dûment immatriculé. Au niveau du permis de conduire, c'est la même chose. Vous allez obtenir un permis de conduire qui va être plastifié et, à tous les deux ans, vous devrez payer les droits, les frais et les contributions d'assurance afférents à ce permis-là pour avoir le droit de conduire, pour que votre droit de conduire puisse être conservé. C'est le même principe.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté, l'article 31?

M. Garon: Adopté

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 32. M. le ministre.

M. Elkas: Cette disposition vise à ajuster la formulation de cet article concernant les mandataires de la Société relativement aux permis de conduire en fonction des changements qui sont apportés au processus de délivrance des permis.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: C'est le pendant de l'article 9 du Code qui prévoit qu'on peut avoir des mandataires pour l'immatriculation. Il y a des mandataires également pour le renouvellement du permis de conduire. Ce sont les mêmes mandataires qui font les deux, de toute façon, les caisses populaires en bonne partie.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Oui, ça va.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 32, adopté. J'appelle l'article 33.

M. Elkas: Cette modification vise à assujettir le titulaire d'un permis probatoire à l'obligation de suivre un cours de conduite s'il désire ajouter à son permis la classe autorisant la conduite d'une motocyclette.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est de la concordance. Ça va?

M. Garon: Est-ce que ce permis probatoire va donner ouverture aux mêmes classes que le permis ordinaire? Un permis probatoire, ça va être un permis probatoire général ou un permis probatoire...

M. Elkas: Rien ne change.

M. Garon: Regardez, quand on dit: Le titulaire d'un permis probatoire ou d'un permis de conduire d'une classe autre que celle autorisant la conduite d'une motocyclette. Il y a différentes classes de permis de conduire. Est-ce que le permis probatoire va avoir les mêmes classes que les permis de conduire.

M. Vézina: Oui, effectivement, ça compte pour... Les classes dépendent des années d'apprentissage, des années de conduite. Alors le permis probatoire va servir exactement comme c'est le cas maintenant. Donc, il n'y a rien de changé par rapport aux années de conduite. O. K. Est-ce que ça répond...

M. Garon: Oui, mais il y a plusieurs classes dans les permis.

M. Vézina: Oui, taxi et...

M. Garon: Oui. Le permis probatoire, est-ce qu'il va référer à une classe ou s'il va se référer...

M. Vézina: Non, le permis... Encore une fois, les classes de permis, elles s'obtiennent souvent avec le nombre d'années. Pour conduire un taxi..

M. Garon: Pas tout le temps.

M. Vézina: Pas tout le temps, mais dans la plupart... Bien sûr, moto fait exception par rapport à ça. Mais les autres s'obtiennent effectivement parce que... Si vous voulez avoir une classe 6, vous devez avoir tant d'années d'expérience. Les années de permis probatoire vont servir de la même façon que maintenant. O. K. Donc, il n'y a rien de changé par rapport à ça.

M. Garon: Supposons que, pour avoir un permis, ça prend six ans. Il avait un permis probatoire. Quatre ans ou six ans?

Une voix: C'est toujours deux ans.

La Présidente (Mme Bélanger): Deux ans.

M. Garon: Il y a des classes qui demandent différentes années d'expérience.

Une voix: Oui, mais jamais six ans.

M. Garon: Combien d'années?

M. Vézina: Je pense que la classe 6 demande deux ans d'expérience.

M. Garon: Les deux ans du permis probatoi-

re vont compter dans les deux ans?

M. Vézina: Absolument, absolument. C'est la même chose que maintenant. Autrement dit, le permis probatoire, c'est un permis avec toutes les mêmes conditions que le permis régulier, sauf qu'il y a une restriction sur les points d'inaptitude et c'est tout.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 33.

M. Garon: L'article 33, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 34.

M. Elkas: Cette modification vise à assujettir les titulaires d'un permis probatoire autorisant uniquement la conduite d'une motocyclette à l'obligation de suivre un cours de conduite s'il désire ajouter à son permis une classe autorisant la conduite d'un autre véhicule.

M. Garon: C'est correct ça. Qu'est-ce qu'il y a de différent avec ce qu'il y avait avant? C'est de concordance pour le permis probatoire.

M. Elkas: De concordance.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 34 est adopté?

M. Garon: Sur division..

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division.

M. Elkas: Il faut en avoir une de temps en temps.

M. Garon: Pardon? Non, c'est parce que le permis probatoire, nous autres, on trouve qu'il ne donne rien. Il n'y a pas assez de jus là-dedans pour faire une classe à part.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 35.

M. Garon: Ça ne donne rien de faire des chinoïseries administratives alors qu'il n'y a que quelques points de démérite de différence.

M. Elkas: Lorsqu'une personne est reconnue coupable d'avoir été titulaire de plus d'un permis, son droit d'obtenir un permis est suspendu en vertu de l'article 187.1. Si elle cesse d'être titulaire d'un permis entre la date de la commission de l'infraction et la date de déclaration de culpabilité, cette modification assujettit la personne qui est dans cette situation aux conditions établies dans l'article 81.1 du Code pour obtenir un nouveau permis.

M. Garon: Qu'est-ce que vous pensez de ça?

Une voix: Pardon?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 35 est adopté. J'appelle l'article 36.

M. Elkas: La Société peut refuser de délivrer un permis lorsqu'une personne est débiteur à son égard. On ajuste ici la formulation de ce paragraphe pour prendre en considération les nouveaux modes de perception des sommes en rapport avec le permis de conduire et l'immatriculation.

M. Garon: C'est quoi ça?

M. Vézina: Concrètement, M. le député de Lévis...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: ...c'est qu'à l'heure actuelle, on a cette possibilité-là. Effectivement, si quelqu'un est débiteur vis-à-vis la Société, on ne lui émet pas un permis sans qu'il nous rembourse d'abord les sommes dues. Là, compte tenu que le certificat est permanent et compte tenu que le permis à une certaine permanence, on change "avant d'émettre le permis" pour "avant de l'autoriser à circuler avec son véhicule" ou "avant de lui permettre, de lui dire que son permis est toujours valide". C'est tout. C'est juste une concordance par rapport à ce qu'on a fait précédemment.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 36 est adopté. J'appelle l'article 37. Il y a un amendement à l'article 37: "Remplacer le paragraphe 2° de l'article 37 par le suivant:

"2° par le remplacement, dans les deuxième et troisième lignes du paragraphe 3°, des mots "d'une suspension de son droit d'en obtenir un" par les mots "de la classe de celui-ci ou d'une suspension de son droit d'obtenir un permis ou une classe de celui-ci en vigueur ou imposée mais non encore en vigueur, y compris en vertu d'une loi du Canada, d'une autre province ou d'un territoire du Canada ou d'une loi d'un État des États-Unis."

M. Vézina: Il y a peut-être une explication, Mme la Présidente, qu'il faut donner ici.

La Présidente (Mme Bélanger): On en aurait besoin.

M. Vézina: On avait des normes médicales. Il y a des normes médicales qui ont été révisées,

il y a quelques années, et qui, dans l'ensemble, M. le député de Lévis, ont tenté d'être plus souples, compte tenu que la médecine évolue, etc. Excepté qu'il avait été introduit, dans la loi, si vous lisez le texte actuel, au deuxième paragraphe, "absolument incompatible". Et ça avait un effet rétroactif, d'une certaine façon, parce que, par exemple, quelqu'un qui avait un problème de vue, et qui avait développé quand même, je dirais, à partir de l'apprentissage, une compensation par rapport à ça et qui conduisait d'un point x à un point y, tous les jours, eh bien, avec cette norme-là, "absolument incompatible", on lui retirait son permis. On a eu un certain nombre de cas assez pathétiques à ce sujet-là. Tandis que là, en introduisant "essentiellement incompatible", ça permet de voir si l'individu qui a un trouble médical quelconque n'a pas développé, par le passé, des compensations et qu'on ne pourrait pas lui permettre de conduire à certaines conditions; alors que pour les nouveaux, bien sûr, c'est interdit. Alors, c'est juste ça qu'on introduit ici et ça vise... Évidemment, il faut voir avec l'article 83.1.

M. Gélinas: Avec l'article 83, il y a trois amendements, dans le fond, il y a trois modifications. La première, au premier paragraphe, c'est celle qui est visée par l'explication que vient de donner M. Vézina. C'est en remplaçant le mot "absolument" par le mot "essentiellement" et on va mieux comprendre l'utilité du mot "essentiellement" quand on va voir l'article 83.1 qui suit.

Le deuxième paragraphe, c'est avec l'addition. Dans la modification, on prévoyait qu'on ajoutait au paragraphe 3° les mots "y compris celle imposée en vertu d'une loi du Canada, d'une autre province ou d'un territoire du Canada, d'une loi d'un État des États-Unis." Ça, c'est pour prévoir la façon dont on traite également les articles concernant les non-résidents où on retrouve cette expression dans les articles 90 à 92 qu'on va voir un petit peu plus loin aussi. On retrouve cette même expression. Ce qu'on ajoute dans l'amendement qu'on vous présente au niveau du paragraphe 3, ce sont les mots "de la classe de celui-ci ou d'une suspension de son droit d'obtenir un permis ou une classe de celui-ci en vigueur ou imposée mais non encore en vigueur." C'est ça, c'est exactement l'expression qu'on retrouve. C'est très technique au niveau de l'amendement.

M. Vézina: Il faut dire, M. le député de Lévis, que ça touche quand même 700 conducteurs qu'on va récupérer avec ça, qui vont se voir retourner leur permis à partir, bien sûr, d'un examen cas par cas, devant un comité médical. Mais on trouve que c'est important que ces gens ayant développé des habiletés compensatoires continuent à conduire.

M. Garon: L'amendement est adopté et

l'article est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 37 tel qu'amendé est adopté. J'appelle l'article 38 qui a eu les explications de M. Gélinas.

M. Gélinas: On prévoit deux cas de compensation, dans le fond, au niveau de l'article 83.

La Présidente (Mme Bélanger): Des habiletés compensatoires.

M. Gélinas: Cette modification, comme disent les notes explicatives, vise à permettre à la Société de délivrer un permis, d'en changer la classe, d'en ajouter une autre à une personne qui est atteinte d'une maladie ou d'une déficience considérée essentiellement incompatible avec la conduite d'un véhicule routier par le règlement sur les normes médicales et optométriques. En vertu de cet article, la personne pourra nous faire la preuve, ce qu'elle n'a pas la possibilité de taire à l'heure actuelle, qu'elle a développé des habiletés compensatoires ou qu'on peut lui imposer des conditions qui vont lui permettre, quand même, de ne pas représenter un danger pour la sécurité routière. C'est une mesure de souplesse qui est attendue depuis longtemps.
(11 h 30)

M. Elkas: Le député d'Abitibi, justement, m'a référé, dans l'année, trois cas chez lui qui avaient vraiment hâte que cette affaire-là soit clarifié.

Une voix: Nous aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va. L'article 38 est-il adopté?

M. Elkas: Le député do Dubuc aussi, je me souviens.

M. Garon: L'article 38 est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 39. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à empêcher le non-résident de bénéficié du délai de six mois accordé à tout non-résident pour circuler au Québec sans permis délivré par la Société lorsqu'elle suspend son droit d'obtenir un permis ou une classe de celui-ci.

M. Garon: C'est quoi cette affaire-là?

La Présidente (Mme Bélanger): Un non-résident.

M. Elkas: C'est un non-résident.

M. Gélinas: Normalement, le non-résident a six mois pour obtenir un permis, c'est la règle.

Mais s'il satisfait aux exigences suivantes: pour bénéficier de cette période de six mois, il ne faut pas qu'il fasse l'objet d'une suspension du droit d'obtenir un permis délivré par la Société ou une classe de celui-ci, soit parce qu'il a été suspendu dans son pays d'origine et que, nous, on fait la correspondance.

M. Vézina: Ou encore, il y a une autre possibilité, M. le député de Lévis. C'est qu'il peut y avoir un non-résident qui conduit six mois ici et qui accumule 15 points d'inaptitude.

M. Dufour: Ça inclut les corps diplomatiques, ça?

M. Gélinas: Les corps diplomatiques ont ce qu'on appelle une exemption de juridiction.

M. Dufour: ils suivent nos lois.

M. Gélinas: Ils sont soumis aux lois, mais il ne peut pas y avoir de poursuite devant les tribunaux.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'article 39.

M. Garon: C'est quoi le but de ça?

M. Gélinas: C'est d'ajouter un quatrième paragraphe, comme vous le voyez, au niveau du texte actuel. On ajoute un quatrième paragraphe pour prévoir, justement, le cas où la personne serait dans une situation où elle ferait l'objet d'une suspension de son droit d'obtenir un permis en vertu des lois du Québec.

M. Garon: Il a six mois pour obtenir son permis ici.

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: Il commence par un probatoire.

La Présidente (Mme Bélanger): Non.

M. Gélinas: Non, il y a une équivalence de permis. Ça, c'a toujours été le cas.

M. Garon: Mais on a des ententes comme ça avec combien de pays?

M. Gélinas: Il n'y a pas d'ententes comme telles avec les pays.

M. Vézina: La façon dont on procède, M. le député de Lévis, est la suivante. C'est qu'on a des ententes avec quelques pays, comme la France, par exemple, où on échange change pour change.

M. Garon: Oui, parce qu'ils sont aussi

sévères que nous, sans doute.

M. Vézina: Pour un étranger qui vient...

M. Garon: Mais dans les pays où la principale caractéristique pour avoir le permis, c'est de corrompre le fonctionnaire, ça donne quoi?

M. Vézina: Écoutez, pour un étranger qui arrive avec un permis de conduire, on lui demande d'abord d'être capable de lire le permis de conduire, donc, qu'il soit en français ou en anglais, avec une traduction de son ambassade ou de son consulat. C'est la première chose: qu'on puisse prendre connaissance du permis. Et on lui fait passer un examen et on lui donne le permis. Donc, il n'entre pas dans tout le processus de cours obligatoires, etc., mais on lui fait passer un examen pour juger de ses connaissances et de ses capacités à conduire.

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

M. Maltais: Est-ce qu'au Québec on reconnaît le permis international?

M. Vézina: La question du député de Saguenay, c'est: Si on reconnaît le permis international. La plupart du temps, le permis international est donné par les associations touristiques. Donc, ça n'a pas de connotation juridique des États. Ce ne sont pas les États qui émettent ça, ce sont les associations. Donc, on le reconnaît sur la route, bien sûr, mais ça n'a pas de reconnaissance légale par ailleurs. Il n'y a personne qui peut avoir un permis international sans d'abord avoir un permis d'une nation.

M. Garon: Moi, ce n'est pas dans ce sens-là. Je trouve ça gentil, mais si vous arrivez d'un pays chaud, par exemple, et que vous n'avez jamais vu de neige de votre vie; vous arrivez ici au mois de janvier et vous embarquez sur la route, je trouve que la période de probation est un peu courte.

M. Maltais: Surtout s'il ne sait pas que les pneus d'hiver, ça existe.

M. Garon: Moi, c'est drôle, mais je serais plus sévère que ça. Je comprends qu'on peut avoir des conditions, qu'il y a des pays qui sont aussi sévères pour donner des permis, mais il y a des pays où ce n'est pas sévère du tout. Tu as juste à payer le montant et c'est fini, là. Alors, ça nous donne quoi de faire toutes ces normes-là pour des gens d'ici? On va être sévères avec des gens d'ici, alors que les gens qui ont eu des permis ailleurs, sans sévérité, vont pouvoir conduire pendant six mois.

M. Vézina: Encore une fois, on pourrait

peut-être changer ça et mettre ça à trois mois, mais ça changerait quoi exactement? La plupart des pays, c'est comme ça. On reconnaît le permis sur une base touristique, tu voyages pour six mois, comprenez-vous?

M. Garon: Oui.

M. Vézina: Alors ce qu'on fait, M. le député de Lévis, c'est qu'on fait quand même passer un examen théorique et un examen pratique. Regardez, à Montréal, au centre d'évaluation des conducteurs, il y a maintenant presque 40 % des gens qui viennent de l'extérieur. Ce sont des nouveaux immigrants qui arrivent ici et qui passent des permis, et les taux d'échec sont très élevés parce que, effectivement, il y a des problèmes de langue ou d'apprentissage dans un environnement qui est différent de leur pays d'origine, comme la signalisation, etc.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Bien, ça va, parce que ça ajoute une clause qui, à mon avis, est meilleure que ce qu'il y avait avant. Mais, moi, je pense que l'article, dans son ensemble, devrait peut-être être repensé pour les fins de sécurité. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 39 est adopté. J'appelle l'article 40.

Permis délivré au Canada ou aux États-Unis et à l'extérieur

M. Elkas: Cette modification vise à préciser des situations où un permis délivré au Canada ou aux États-Unis ne peut être échangé contre un permis de conduire de la Société. Ces situations comprennent les diverses révocations et suspensions d'un permis, les interdictions de conduire, qu'elles soient en vigueur ou imposées mais non encore en vigueur, qu'une personne peut se voir imposer.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas..

M. Gélinas: Essentiellement, ce qu'on vise ici, c'est de prévoir qu'on ne pourra pas délivrer un permis à ces personnes-là si elles font l'objet d'une interdiction de conduire, d'une révocation, d'une suspension de permis ou de la classe de celui-ci ou d'une suspension du droit d'obtenir un permis en vertu d'une décision qui a été prise en vertu d'une loi du Canada, d'une autre province ou d'un territoire du Canada ou des États-Unis. En somme, c'est essentiellement pour assurer une certaine réciprocité dans la validité des permis. Si la personne arrive ici avec un permis qui est suspendu, c'est difficile de lui reconnaître ou de lui donner, ici, un permis qui serait complètement valide. C'est une question de concordance au niveau des...

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 40 est adopté. J'appelle l'article 41. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à permettre la délivrance d'un permis dans le cas où une personne est titulaire au Canada ou aux États-Unis d'un permis expiré depuis moins de trois ans. Cela permettra d'appliquer les mêmes règles que lors de l'expiration d'un permis émis par la Société. Suite à l'implantation du lien informatique interprovincial, ces informations sont disponibles.

M. Gélinas: En somme, c'est le cas de la personne qui arrive ici, au pays, avec un permis qui expiré depuis trois ans et qui veut, maintenant, avoir le droit de conduire au Québec. Donc, cet article établit les conditions qu'elle devra remplir. En plus de payer les droits, les frais et les contributions d'assurance, il faut absolument qu'elle ne fasse pas l'objet d'une interdiction de conduire, d'une révocation et ainsi de suite.

M. Garon: Mais, ici, si quelqu'un n'a pas son permis depuis trois ans, est-ce qu'il est assujéti aux mêmes règles?

M. Gélinas: Oui. Vous voulez dire s'il n'a pas son permis depuis trois ans, ici? Oui, c'est la même chose. C'est justement ce qu'on disait dans la note explicative. Cela permettra d'appliquer les mêmes règles que lors de l'expiration d'un permis émis par la Société.

M. Garon: Ça veut dire qu'il ne sera pas avantagé par rapport aux règles des résidents...

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: ...des gens qui sont ici de tout temps.

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: C'est correct, ça, il faut avoir les mêmes règles.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 41 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. J'appelle l'article 42.

M. Elkas: Cet article vise à faire en sorte que la Société puisse refuser de délivrer un permis de conduire au titulaire d'un permis délivré à l'extérieur du Canada ou des États-Unis lorsque celui-ci fait l'objet d'une interdiction de

conduire, d'une révocation ou d'une suspension de son permis ou de la classe de celui-ci ou d'une suspension de son droit d'obtenir un permis ou la classe de celui-ci étant en vigueur ou imposée mais non encore en vigueur en vertu de la loi de son pays d'origine. Cela renforce les dispositions actuelles qui visent à éviter qu'une personne ne se soustraie aux sanctions dont elle fait l'objet pour obtenir un permis de la Société.

On fait disparaître le deuxième alinéa actuel parce qu'il n'y a pas de notion d'échange de permis.

M. Vézina: Alors, jusqu'à maintenant, M. le député de Lévis, on disait qu'on pouvait changer un permis. Je vous ai expliqué comment on échangeait un permis pour quelqu'un qui venait de l'extérieur du Canada ou des États-Unis. Là, on dit qu'on ne pourra pas faire ça s'il est déjà suspendu dans son pays, s'il est révoqué dans son pays. Alors qu'à l'heure actuelle, la loi ne nous dit pas ça. Elle dit que c'est un permis. Si le permis est suspendu, s'il est révoqué, ça permet de dire: Non, non, non, tu ne changeras pas ça, il est révoqué ton permis.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Dufour: C'était juste à cause de la réciprocité États-Unis-Québec. Est-ce que ça veut dire que quelqu'un qui vient des États-Unis avec son permis puis qui demeure ici plus de six mois, est soumis aux mêmes exigences ou bien si...

M. Vézina: Absolument.

M. Dufour: Il est obligé d'en repasser un?

M. Vézina: Ah! bien, on l'échange.

M. Dufour: Mais il semble que vos ententes sont à l'effet que c'est presque du libre-échange.

M. Vézina: Oui, mais on l'échange, le permis. On échange les permis. Même chose qu'un Ontarien qui vient résider au Québec puis, effectivement, qui décide de résider au Québec. Il va échanger son permis ontarien pour un permis québécois. Et le Québécois qui va résider en Ontario...

M. Dufour: Mais est-ce qu'il est obligé de se soumettre à toutes les normes?

M. Vézina: On vient de voir qu'on les échange. Il y a une entente voulant qu'on les échange.

M. Dufour: C'est ça que je demande. C'est ça ma question. Ça va.

M. Vézina: Sans examen.

M. Dufour: O.K. Ça va. C'est ça que je demandais.

M. Vézina: Puis comme on a maintenant un lien informatisé avec toutes les provinces, on a le renseignement tout de suite. Puis ce lien informatisé est contrôlé chez nous, à nos bureaux à Québec, pour tout l'ensemble du Canada.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 42 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 43.

M. Elkas: La première modification a pour effet de remplacer le renvoi à l'article 151 de la Loi sur l'assurance automobile par un renvoi aux articles 151 et 151.2 de cette loi. Ce changement n'affecte aucunement le montant de la contribution de l'assurance exigible. Les autres modifications visent à octroyer les bénéfices de l'article 92 à tout représentant non canadien d'une organisation internationale gouvernementale en remplaçant les dispositions spécifiques actuelles prévues aux paragraphes 3 et 4 par une disposition générale. Cette modification est nécessitée par l'ouverture d'un bureau de l'UNESCO au Québec.

M. Gélinas: C'est essentiellement le cas des organisations internationales qui sont au Québec. C'est un article qui est dans notre code depuis de nombreuses années. Ce qu'on vient ajouter... Avant ça, on avait l'habitude de les nommer parce qu'il n'y en avait pas plusieurs mais, de plus en plus, avec l'internationalisation de la ville de Québec et tout le reste, on a eu une demande de la part des Affaires internationales pour avoir un terme générique plutôt que d'avoir des identifications spécifiques de chacune des organisations. C'est pourquoi on modifie le Code en conséquence. C'est une demande.

M. Vézina: Mme la Présidente, on en fait beaucoup de ça parce qu'il faut bien voir qu'à Montréal il y a l'Organisation internationale de l'aviation qui est là. Et tous ces gens-là ont le rang de diplomates.

Une voix: Pardon?

M. Vézina: Ils ont le rang de diplomates, ces gens-là. Les gens qui siègent à cette organisation ont le rang d'ambassadeurs, alors, on en fait beaucoup à cause de ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Article 43 adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 44. M. le ministre.

M. Elkas: Ce nouvel article vise à appliquer le régime du permis probatoire lors de l'échange de permis pour un non-résident titulaire d'un permis de conduire depuis deux ans ou moins. (11 h 45)

La Présidente (Mme Bélanger): Concordance?

M. Garon: Un instant.

M. Vézina: C'est pour soumettre, M. le député de Lévis, les étrangers au même régime que les Québécois. Alors si vous avez un permis de l'extérieur puis que vous avez moins de deux ans, on va vous introduire dans le permis probatoire. C'est pour traiter les étrangers, non pas mieux, mais sur le même rang que les Québécois.

M. Garon: Pas mieux! Aussi mal, vous voulez dire... Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous n'avez pas osé! Ha, ha, ha!

M. Dufour: Ce qui est dit est dit.

M. Vézina: ...sur un pied d'égalité.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 44?

M. Garon: Je sais que ce n'est pas ça que vous vouliez dire. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: C'est bon! Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 44 est adopté. J'appelle l'article 45, il y a un amendement. C'est: "Remplacer l'article 45 par le suivant:

"45. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 93, du suivant:

"93.1 Le titulaire du permis probatoire ou du permis de conduire 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 de la Loi sur l'assurance automobile, au cours des périodes déterminées par règlement.

"Le titulaire d'un tel permis qui renonce à conduire un véhicule routier 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 **effé**

"Le titulaire d'un tel permis qui n'a pas payé les sommes prévues au premier alinéa à la date d'échéance ou qui avise la Société qu'il renonce à conduire un véhicule routier conformément au **deuxième alinéa**, ne peut, à compter de **cette** date d'échéance ou de la date à laquelle la Société a reçu l'avis de renonciation, selon le cas, et sans autre avis, conduire un véhicule routier.

"Le titulaire d'un tel permis peut demander à la Société, pendant la durée correspondant au paiement des sommes visées au premier alinéa, de l'autoriser à conduire de nouveau un véhicule routier. Il doit alors acquitter les droits et les frais, la contribution d'assurance et les frais supplémentaires prévus par règlement, conformément aux conditions et aux modalités prévues par règlement."

M. Vézina.

M. **Vézina**: Hier, on a vu tout à fait la même chose pour l'immatriculation, vous vous rappelez? Encore une fois, c'est exactement la même procédure pour le permis de conduire. On va envoyer le renouvellement du permis de conduire, on l'envoie à peu près six semaines avant la date de naissance - c'est la date de naissance qui fait foi du renouvellement - à tous les deux ans. Celui qui n'aura pas payé au moment de sa date de naissance va avoir droit à un rappel au bout de trois jours. Là, le rappel va lui dire que s'il ne nous signifie pas qu'il a décidé de suspendre son droit de conduire, de toute façon, son permis n'est pas bon, il n'a pas le droit de conduire. S'il le fait, s'il dit: Écoutez, moi je m'en vais en Europe pour trois ans, puis je n'ai pas l'intention de conduire, on va... S'il ne le fait pas, puis qu'il revient dans la période de deux ans, on ne fera pas comme on fait maintenant, lui donner un crédit pour les mois passés; on va le faire payer pour la période de deux **ans**. C'est tout, c'est exactement la même chose qu'on avait hier sur l'immatriculation.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. **Garon**: Mais quelqu'un qui va avoir son permis pour six ans, comment... Ça ne paraîtra nulle part sur son permis s'il est payé ou pas. Vous allez faire coller une petite vignette comme pour les plaques d'immatriculation?

M. **Vézina**: Mais à l'heure actuelle, ça ne paraît pas non plus, M. le député de Lévis. Vous avez un permis, je ne sais pas, moi...

M. **Garon**: C'est marqué qu'il expire à telle

date.

M. **Vézina**: C'est quand même le policier qui va **vérifier** si, effectivement, vous n'avez pas été suspendu, vous n'avez pas été révoqué, etc. Il le fait, il faut qu'il y ait un contrôle de votre permis.

M. **Garon**: Non, je vous parle du paiement, là

M. **Vézina**: Mais là... Supposons qu'effectivement, votre permis a été suspendu avant-hier. Le policier ne le sait pas tant et aussi longtemps qu'il ne va pas vérifier dans nos dossiers si le permis est toujours valide. Alors le policier qui vous arrête, qui vous intercepte, la première chose qu'il fait, c'est de contrôler votre permis. Il contrôle si, effectivement, il est à la bonne adresse, s'il est toujours valide, etc.

M. **Garon**: Ah, il téléphone, quand il va dans son auto, il téléphone.

M. **Vézina**: Oui, il y a le CRPQ, qui est l'enregistrement, la possibilité d'aller à votre dossier pour voir...

M. **Garon**: Et là en plus il va vérifier s'il est payé, je **suppose**.

M. Vézina: Pardon.

M. **Garon**: Il va vérifier si je dois de l'argent.

M. **Vézina**: Absolument. Alors, il va vérifier si votre permis est en force. S'il n'est pas en force, écoutez, vous avez une contravention parce que vous conduisez sans permis. Alors, ça va être le même phénomène que maintenant.

M. **Garon**: Alors, il va vérifier ça en même temps au téléphone en plus.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté?

M. **Garon**: Mais sur le permis, ça n'apparaîtra pas, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Comme ça n'apparaît pas sur notre permis.

M. **Vézina**: Vous dites au téléphone, mais en fait il y a de plus en plus de corps policiers qui sont à l'informatique. Par exemple tous les policiers de la CUM pitonnent, comme dit le ministre. Ils ont votre dossier à l'écran tout de suite. Et je pense que dans un avenir pas très lointain...

M. **Garon**: Ah oui?

M. Vézina: ...tout le monde va...

M. Garon: Dans le char?

M. Vézina: ...tout le monde va avoir un...

M. Garon: Ça je ne trouve pas ça bon. Aïe! ils disent qu'ils ont votre dossier.

M. Vézina: Mais ils l'ont de toute façon au téléphone.

M. Elkas: C'est pratique, ils vont l'avoir partout au téléphone. Savez-vous ce qui arrive?

M. Garon: C'est ça, l'accès à l'information dont on parle, là...

M. Vézina: Pas du tout...

M. Elkas: Aïe, aïe.

M. Garon: Qu'on dise, par exemple que votre permis est valide ou non, des affaires de même, ça, c'est correct.

M. Elkas: M. le député de Lévis, le policier aujourd'hui, qui est à Québec mettons, il prend votre permis et il appelle à savoir l'information qu'il pourrait avoir s'il pilonnait pour avoir accès à cette même information. C'est l'informatique qui lui donne l'info au lieu d'une personne. Et évidemment on épargne beaucoup.

M. Vézina: M. le ministre, d'ailleurs...

M. Garon: Il a accès à quoi?

M. Vézina: ...le policier a un code d'accès qui est renfermé, qui est juste vraiment pour les renseignements nominatifs dont il a besoin pour constater que vous avez fait une infraction. On ne lui donnera pas accès à vos points d'inaptitude, il n'y a pas d'accès...

M. Garon: Bien non, mais je parle du dossier médical, par exemple.

M. Vézina: Il n'a pas d'accès au dossier médical en aucune façon.

M. Garon: C'est à ça que je pensais.

M. Vézina: Ah! pas du tout. Alors, c'est quand même contrôlé, il ne faut pas...

M. Elkas: C'est limité.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: La prochaine fois que vous serez à Montréal, vous devriez demander à un policier de vous faire un exercice, et vous allez voir que

c'est très limité, mais...

M. Vézina: L'information est là.

M. Garon: Non, je ne sais pas, moi, ça. C'est pour ça que quand vous m'avez dit qu'il avait accès, je sais que la technologie apporte des changements, mais...

M. Vézina: Mme la Présidente, d'ailleurs, écoutez...

M. Garon: ...mais, la confidentialité des dossiers des gens, je crois à ça profondément. Parce qu'on tire des conclusions, surtout aujourd'hui avec... Autrefois les gens étaient malades et ne le savaient même pas. Alors, on aurait pu se promener à l'intérieur d'une population qui avait telle et telle maladie, par exemple, et personne ne le savait. Il n'y avait pas de test pour les vérifier. Mais aujourd'hui, on sait beaucoup de choses. Par ailleurs on a des préjugés aussi. J'ai vu quelqu'un qui a du trouble parce qu'il a la sclérose en plaques. Sauf qu'elle ne s'est pas déclarée. Elle l'a à l'état latent. Mais elle fonctionne comme tout le monde cette personne-là.

M. Vézina: Bien oui.

M. Garon: Sauf qu'actuellement, elle est pénalisée dans ses emplois, parce que quand les gens voient ça, ils disent: **Oups!** C'est comme si tu avais une maladie épouvantable, sauf que c'est une maladie qui est latente. Elle peut ne jamais l'avoir, n'avoir rien pendant 20 ou 25 ans, alors pourquoi pénaliser cette personne-là? C'est dans ce sens là que je parle des dossiers... Moi, ce dont j'ai peur avec la publicité des dossiers et des affaires de même, comme les dossiers, là, on parle du ministère de la Santé et tout ça, tantôt les employeurs, si on a ça sur des cartes, vont demander de voir les cartes, et tous les préjugés qu'il y a par rapport à certaines affaires vont ressortir. Et je pense que ça peut pénaliser très fortement des gens. C'est pour ça que les dossiers des gens, je pense que ça doit être traité de façon très confidentielle, très confidentielle parce qu'on tire des conclusions, c'est-à-dire qu'on peut tirer des conclusions. Je regarde, on en a, des gens qu'on connaît qui ont des problèmes médicaux, mais ils fonctionnent normalement. Ils marchent, ils fonctionnent.

M. Elkas: Oui mais, tu sais, si l'information sur l'écran peut vous dire si vous avez payé, s'il y a des mandats contre vous, c'est important qu'on le sache.

M. Garon: Non, c'est une autre affaire, ça. J'admets ça. Si c'est des dossiers criminels, des dossiers de conduite dangereuse, des permis suspendus, ça, c'est une autre affaire. Ce n'est

pas ça que je veux dire. Je pensais surtout au dossier médical.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors dans l'article 45, on n'a pas accès au dossier médical. Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Adopté.

Titulaire de permis

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 45 tel qu'amendé est adopté. J'appelle l'article 46, où il y a un amendement. C'est: Remplacer l'article 46 par le suivant: "46. L'article 94 de ce code est modifié par le remplacement du premier alinéa par les suivants:

"94. Nul ne peut être titulaire de plus d'un permis d'apprenti-conducteur, de plus d'un permis probatoire ou de plus d'un permis de conduire de la même classe délivrés par la Société.

"Nul ne peut être à la fois titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur et d'un permis probatoire de la même classe délivrés par la Société.

"Nul ne peut être à la fois titulaire d'un permis d'apprenti-conducteur et d'un permis de conduire de la même classe délivrés par la Société".

M. Garon: Il est où, l'amendement?

M. Dufour: Je ne l'ai pas, l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): "Nul ne peut être à la fois titulaire d'un permis probatoire et d'un permis de conduire de la même classe délivré par la Société".

M. Garon: Là, vous allez trop vite.

M. Dufour: On va vous faire une contravention, là.

M. Garon: Là, vous allez trop vite.

M. Dufour: L'efficacité ce n'est pas nécessairement la rapidité.

M. Garon: Est-ce qu'on peut suspendre une couple de minutes?

La Présidente (Mme Bélanger): La commission suspend pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 56)

(Reprise à 12 h 8)

La Présidente (Mme Bélanger): Je vous aurais fait la lecture...

M. Morin: Juste un commentaire que je voudrais faire sur cet amendement-là. Je trouve que vous avez une façon de produire des amendements qui donne beaucoup de travail. Parce qu'en fait c'est juste un changement là...

Une voix: De mots.

M. Morin: ...de mise en ordre de paragraphes qui ne change aucune virgule, mais je ne nie pas que ce soit plus intelligent de le présenter de même, mais..

M. Gélinas: C'est justement ce qu'on fait. Vous avez bien deviné.

M. Morin: Oui, je comprends, mais c'est parce que vous auriez pu nous produire uniquement la modification plutôt que reproduire en amendement les trois paragraphes avec la modification. C'est qu'il faut tout lire à ce moment-là, hein?

M. Gélinas: Mais c'est plus clair de le voir...

M. Morin: Ah! Je n'en doute pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'amendement...

M. Garon: Ça représentait un problème d'avoir plusieurs permis, les gens, pourquoi ils auraient plusieurs permis? Qu'est-ce que ça leur donnerait?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas?

M. Gélinas: Qu'une personne peut utiliser un permis frauduleusement, le donner à une autre personne qui peut s'en servir. Parce que, comme tel, vous savez, il n'y a pas de photo encore sur les permis.

M. Garon: Vous voulez mettre des photos en plus?

M. Gélinas: Non, mais il n'y en a pas de photo à l'heure actuelle, donc, à ce niveau-là. une personne qui donne son permis à une autre...

M. Garon: Moi, je vais vous dire: Prenez ma photo il y a un an et aujourd'hui, vous ne me reconnaîtrez pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: La police va penser que j'ai pris les permis d'un autre.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): On va l'avoir

sur la carte d'assurance-maladie, la photo.

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): On va l'avoir sur la carte d'assurance-maladie.

M. Garon: Je ne crois pas à ça beaucoup, moi.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui.

M. Elkas: L'abus qu'il y a et aux États-Unis, je vais vous dire une chose...

M. Garon: Non, moi, j'aimerais mieux qu'on ait un numéro d'assurance sociale avec la photo, et ça règle le problème une fois pour toutes, tu sais. Si on l'a sur l'assurance-maladie là, pour-quoi on ne l'a pas sur le permis d'assurance sociale, puis qu'elle ne sert pas pour différentes fins? Autrement, tu vas faire servir ton...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ta carte d'assurance sociale, tu ne t'en sers pas pour te faire traiter.

M. Garon: Ce n'est pas ça, c'est qu'à toute minute, les gens vous demandent une identification, aussi bien en avoir une bonne, tu sais...

M. Elkas: Tout ce que tu as, c'est le permis de conduire.

M. Garon: Bien oui, il prend le numéro du permis de conduire et toute l'affaire, et ça ne donnera rien. À ce moment-là, tout le monde a ton numéro de permis de conduire. Je ne trouve pas ça bon, je trouve même ça pas sécuritaire. Je n'aime pas ça, moi. Pour changer un chèque de voyage par exemple, ils demandent le numéro du permis de conduire, ça identifie à quoi, je ne le sais pas là. On serait mieux d'avoir une vraie carte d'identification que de chercher toutes sortes de moyens, d'en avoir ici et là, hein...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'amendement à l'article 46?

M. Garon: 46 adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): 46 tel qu'amendé, adopté. J'appelle 47.

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 de l'assurance exigible périodiquement.

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

M. Morin: Dans le cas de l'obtention du permis, comment pouvez-vous parler de changements? Parce que, au moment où quelqu'un obtient son permis, je veux dire, il n'a pas à divulguer des changements puisqu'il obtient son permis. Dans le cas d'un renouvellement je suis d'accord. Il n'y a pas un petit peu d'ambiguïté là?

M. Gélinas: Mais...

M. Morin: Parce que quand vous parlez d'un titulaire, s'il est titulaire évidemment on ne parle pas d'obtention...

M. Gélinas: Non, c'est ça justement. Vous venez de répondre à la question.

M. Morin: Oui, je comprends mais il ne faudrait pas parler d'obtention à ce moment-là.

M. Gélinas: Mais on dit ici: "Le titulaire d'un permis doit informer la Société lors du paiement des sommes prévues à l'article 93.1, de tout changement concernant les documents et les renseignements qui doivent être fournis au moment de..." non, c'est du renouvellement du permis. C'est effectivement ça. Ils n'ont pas enlevé le mot "de l'obtention". Il faudrait l'enlever.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il faut en faire un amendement.

M. Morin: Vous ne pouvez pas l'enlever de même, on va produire un amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ce sera supprimer le mot "de l'obtention", au moment du renouvellement...

M. Dufour: On laisse "au moment du renouvellement", c'est juste "de l'obtention" qu'il faut enlever. Oui.

M. Gélinas: Parce que l'article 93.1 ne parle que de renouvellement.

M. Morin: Oui, on parle de modification.

M. Garon: Là, il ne s'agira plus de changer rien que des changements d'adresse.

M. Gélinas: Non.

M. Garon: Mais ça va être quoi, "de tout changement concernant les documents et les renseignements..."?

M. Vézina: Par exemple, M. le député de Lévis, il y a de plus en plus de monde qui ont des voitures en copropriété. Si effectivement

vous changez la propriété de votre voiture et vous partagez ça maintenant à deux, bien, c'est de nous envoyer aussi ces changements-là. Et...

M. Garon: Quel permis on touche? Est-ce que ça touche tous les permis ou bien...

M. Gélinas: Tous les permis, oui. Apprenti conducteur, ainsi de suite. Oui, quand le mot "permis" est utilisé sans identification particulière, permis de conduire ou ainsi de suite, ça comprend tous les permis qui sont mentionnés dans l'article qu'on avait au tout début de la section qui traitait des permis.

M. Garon: Pourquoi voulez-vous changer ça, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement qu'on apporte à l'article 47, c'est dans la quatrième ligne du premier alinéa de l'article 95, supprimer après le mot "moment" les mots "de l'obtention ou".

M. Gélinas: Il y a concordance avec ce qu'on voit à l'article 28 au niveau de l'immatriculation également. C'est un article semblable qu'on retrouve au niveau de l'immatriculation.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça se dit "au moment du renouvellement d'un permis" on est obligé de donner tous les renseignements. Ça va?

M. Dufour: Il reste, Mme la Présidente, que quelqu'un qui a un permis pourrait en demander un autre qui change de classe.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour changer de classe de permis.

M. Dufour: Bon, regarde, "le titulaire d'un permis probatoire lors du paiement des sommes prévues". Quand quelqu'un a un permis, il demanderait pour avoir un permis...

M. Gélinas: Classe additionnelle.

M. Dufour: Classe additionnelle.

M. Gélinas: Il a toujours le même permis, mais il a une classe additionnelle.

M. Dufour: Oui, bien là ça ne serait pas le renouvellement.

M. Garon: Moi, je pense que votre article était correct.

M. Dufour: Ça ne serait pas le renouvellement à ce moment-là.
(12 h 15)

M. Garon: Si vous passez du permis probatoire à un autre permis, ce n'est plus du renouvellement, c'est l'obtention d'un autre permis.

M. Gélinas: Si vous changez de permis au complet, si vous changez de permis au complet.

M. Garon: Oui, mais alors vous l'enlevez au moment de l'obtention.

Une voix: ...permis restreint...

M. Dufour: Ce n'est pas un renouvellement, c'est une obtention.

M. Gélinas: On aurait pu le laisser comme ça. C'est un fait. Je pense qu'on est allé trop rapidement.

M. Garon: Retirons-le donc.

La Présidente (Mme Bélanger): On retire l'amendement tout simplement.

M. Gélinas: On va le laisser tel quel.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors on retire l'amendement à l'article 47. Est-ce que l'article 47, non amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. Alors j'appelle l'article 48. Il y a un amendement qui est: supprimer l'article 48.

M. Elkas: Mais pas pour longtemps, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas supprimer, c'est retirer l'article 48.

Une voix: Ah!

M. Elkas: Comme j'ai expliqué ce matin, sur les recommandations de mes collègues de regarder à élargir toute cette question de zéro alcool, et puis aussi de regarder la question de la drogue, un point qui a été soulevé par la députée de Marie-Victorin aussi, qui nous a même fortement recommandé d'aller voir des centres de recherche, Toronto Addiction Center, qui peut-être pourraient nous aider à trouver une solution à ce problème qu'on a au Québec, non seulement au Québec, mais en Amérique du Nord, où on a de la difficulté à faire la lecture de la quantité de drogue qu'une personne aura prise pendant qu'elle est au volant.

Alors le mandat a été donné à la Société d'assurance automobile du Québec, et on est pressé de trouver une solution, on est très sérieux, parce que c'est une cause d'accident, ça on le reconnaît.

M. Dufour: Autrement dit, il n'y a rien actuellement qui vous permet de déceler que quelqu'un a consommé de la drogue. Donc cette personne-là...

M. Elkas: Prise de sang seulement.

M. Dufour: Par la prise de sang.

M. Elkas: Par la prise de sang seulement. Mais avec tout ce qui se passe aujourd'hui au niveau de la technologie, vous savez qu'il ne faut pas s'arrêter à seulement un procédé, il faut regarder ailleurs. Et c'est justement ce qu'on est en train de faire.

M. Dufour: Mais est-ce que vous pouvez déceler le... vous dites que vous pouvez le faire par prise de sang, mais est-ce qu'ils peuvent déceler la quantité qui est prise?

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a une limite quelque part? Je ne connais pas ça là, moi, je..

M. Elkas: Avec la prise de sang. Avec la prise de sang. Mais c'est vraiment...

M. Dufour: Ils pourraient dire que cette personne-là est droguée à 0,02 ou à... ça équivaut, c'est l'équivalence avec la boisson, ça?

M. Elkas: Sais-tu s'il y a de l'équivalence avec la boisson?

M. Vézina: Écoutez, moi je ne suis pas un expert dans ça.

M. Dufour: Bien moi non plus, mais j'aimerais ça...

M. Vézina: Je ne pourrais pas vous répondre là de façon précise.

M. Dufour: Mais quand ils disent qu'ils peuvent déceler un taux de drogue dans le sang...

M. Vézina: Bien en soi, M. le député de Jonquière, la drogue c'est défendu. Ça fait qu'ils n'ont pas besoin de... Même, pour la conduite, zéro, c'est illégal...

M. Dufour: Ah, O.K., O.K.

M. Vézina: ...voyez-vous, alors...

M. Dufour: Ah, O.K. O.K. O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est illégal, couché dans ton lit.

M. Garon: Là, vous appliquez encore le

principe "Le mieux est l'ennemi du bien". Parce que, comme on ne peut pas déceler la drogue, bien on va enlever l'affaire. Ça ne marche pas, ça. Vous enlevez votre article, parce que vous dites que ça serait bon d'avoir quelque chose sur la drogue, mais que vous n'avez pas de moyen, hein? Mais qui vous a fait des pressions pour enlever ça, cet article-là?

M. Elkas: Ce n'est pas une question de pressions, c'est tout simplement...

M. Garon: Vous l'aviez mis...

M. Elkas: On l'a mis puis on l'a retiré lorsqu'on a eu des discussions avec plusieurs gens, incluant des ministres puis des conseillers, des députés, on s'est dit: Pourquoi est-ce qu'on ne regarde pas l'affaire dans son ensemble, mieux encadrée, au lieu de faire des demi-mesures? Revenons donc à la charge quand on pourra vraiment l'envisager d'une façon plus globale. Puis je ne trouve rien, absolument rien de mal dans ça.

M. Garon: Mais pourquoi vous l'aviez mis, à ce moment-là? Il y en a qui vous ont demandé de le mettre, si vous l'aviez mis.

M. Elkas: Bien, on regarde ce qui se passe ailleurs. Vous savez qu'en Colombie-Britannique - peut-être que vous ne le savez pas - ils ont un projet pour l'introduire eux aussi, et il y a une espèce de réticence, à savoir si la façon qu'ils le font aujourd'hui, c'est... Ontario... Il y a deux autres États aux États-Unis, en Caroline du Nord et puis au Wisconsin, qui ont dit: Zéro d'alcool. Mais, dans l'industrie, si vous me permettez, on prévoit de le faire pas mal plus global, puisqu'il s'adresse à d'autres que seulement le nouveau conducteur en cas d'infractions où la personne a été prise en délit.

M. Garon: Et si vous voulez faire... "Le mieux est l'ennemi du bien", souvent quand on veut faire une trop grosse bouchée à la fois, on manque notre coup. Des fois, c'est mieux de procéder par plusieurs coups. Là, vous y alliez sur ça, après ça, vous auriez pu y aller sur d'autre chose. Mais si vous dites: On attend d'avoir le plan global, bien il est possible que vous manquiez votre coup sur le plan global.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est ce que...

M. Morin: Moi, Mme la Présidente, par rapport à ce que le ministre vient de nous dire, là... Les objections qui vous ont été exprimées, est-ce que c'est véritablement sur le fond ou si c'est la formulation, parce que, bien sûr, tel que formulé, là, ça fait quand même... ça prête à... enfin, ce n'est pas hermétique, puis même que ça

laisse presque entendre qu'on peut conduire en état d'ébriété en autant qu'on n'est pas... C'est-y sur la forme, la formulation ou carrément sur le fond qu'il y a eu des objections, puis qu'on vous a incités à le retirer?

M. Elkas: Surtout sur le fond, on recherchait, au lieu d'aller par demi-mesure, à regarder l'ensemble, puis, il me semble que ça avait du gros bon sens, au lieu d'aller on partie. Tu sais, je n'ai pas de problème avec ça, moi. Je suis une personne prête à regarder puis à en discuter avec qui que ce soit pour arriver à un règlement qui va pouvoir se tenir debout, qui va être plus recevable pour l'ensemble de la société. C'est un peu ça qu'on vise...

M. Morin: Ça veut dire que vous n'avez pas considéré la possibilité de reformuler un article qui serait peut-être...

M. Elkas: Non, non.

M. Morin: ...plus facile d'application et puis...

M. Elkas: Non, non, ce n'est pas ça, non.

M. Morin: Non?

M. Elkas: Comme je l'ai mentionné, vous savez, une personne peut se faire arrêter puis perdre ses licences à .09, tandis qu'il y en a une autre qui suit, bien droguée au coton, si vous permettez, puis qu'il n'y a absolument rien à faire, parce qu'on ne peut pas faire la lecture sur place. Alors, sur cette question-là, il faut vraiment s'interroger puis trouver une solution à ce problème. Je vais vous dire que la personne à .09 peut être dangereuse, puis elle est considérée comme possiblement dangereuse, mais lui, en arrière, il est encore pas mal plus dangereux. Mais on ne peut pas faire la détection de la quantité de drogue qu'il a dans le corps. Tout simplement prendre le temps pour repenser notre affaire et trouver des solutions à un autre problème aussi qu'on a.

M. Garon: Quel genre d'étude la Régie a-t-elle faite concernant la relation entre les taux d'accidents puis l'alcool chez les jeunes?

M. Vézina: Il y a une étude qui date, si ma mémoire est bonne, d'au moins deux ans - peut-être davantage, le temps passe tellement vite - mais qui porte justement sur le taux d'accidents par groupe d'âge et qui met en relation le nombre de titulaires sur la route et les problèmes d'accidents liés à l'alcool. Et qui démontre - et c'est un peu la question que le député de Lévis posait tout à l'heure - qui démontre effectivement que quand tu es plus jeune et que tu as consommé la même quantité

d'alcool que quelqu'un plus vieux, tu as plus de chance d'avoir un accident parce que les effets de l'alcool sont plus élevés les premières années ou tu commences à consommer de l'alcool. Par exemple, l'étude démontrait que le moins de - je ne me rappelle pas si c'était 25 ans, je pense que oui - 25 ans avait six fois plus de chances d'avoir un accident au moment où il a atteint le .08 qu'un conducteur du même âge qui n'avait pris aucun alcool. Alors que le rapport était plutôt de deux fois sur quelqu'un qui avait 35 ans et plus. Comprenez-vous? Alors, ce sont des études, je pense, qui ont été menées aussi ailleurs et qui démontrent toutes à peu près les mêmes résultats.

Nous, on a fait beaucoup de campagnes visant justement les personnes plus jeunes, surtout. On a fait le tour des cégeps systématiquement, on est encore en train de faire le tour des cégeps dans le cadre de l'opération Nez rouge pour sensibiliser particulièrement les jeunes. Je dois vous dire, M. le député de Lévis, qu'il est assez remarquable que les partys de fin d'année au secondaire, cette année, ont tous été organisés avec des autobus et personne n'a conduit. Je vous ai vu à un moment donné à un party de jeunes, justement. Il n'y a plus aucun party de fin d'année qui ne s'organise pas comme ça.

Alors, ça commence à porter des fruits. Autrement dit, je pense que les jeunes sont beaucoup plus conscientisés à la conduite en état d'ébriété qu'ils ne l'étaient il y a trois ou quatre ans. Et je ne pense pas que les jeunes s'opposent. Ce ne sont pas les jeunes qui s'opposent à cette mesure-là à ce moment-ci, mais elle doit être retravaillée, là. Je pense qu'il y a quand même un pourcentage de jeunes qui sont très conscientisés qu'il ne faut pas conduire en état d'ébriété.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour retirer l'article 48.

M. Garon: Est-ce que ce serait possible d'avoir une copie de l'étude dont vous parlez.

M. Vézina: Aucun problème. On va vous l'apporter demain ou cet après-midi si c'est possible.

M. Garon: Ça revient à dire au fond qu'un jeune est plus facile à stimuler qu'un plus vieux.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Vézina: Si vous me permettez de feuilleter dans vos souvenirs monsieur, si vous vous rappelez qu'à une époque c'était bien plus facile d'être en état d'ébriété avec quelques consommations que ça peut l'être maintenant. Alors, c'est ça la différence. Les premières fois que tu

consommes de l'alcool, tu prends deux verres puis...

M. Garon: Il faut dire que quand on était plus jeunes les "drafts" étaient plus grosses qu'aujourd'hui.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: C'était moins cher en tout cas. Oui, oui. On remplissait la table pour 1 \$.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: 1 \$, on remplissait la table, Ha, ha, ha! Aujourd'hui, pour 1 \$ tu n'as même pas un verre.

La Présidente (Mme Bélanger): Discipline.

M. Elkas: Bien non. Hein! Tu n'as pas un verre pour 1 \$?

M. Garon: On en avait 10 pour 1 \$ quand j'étais étudiant.

M. Elkas: Bien, oui.

M. Garon: Des petites tables rondes, là, hein.

M. Elkas: Oui, oui. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors l'article 48 est adopté? L'amendement est adopté. L'article 48, tel qu'amendé est adopté.

M. Garon: Ah, attendez un peu, là. 48, sur division...

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division, est retiré.

M. Garon: L'amendement, sur division, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Garon: L'amendement...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, on retire le... Il est retiré.

M. Garon: On ne vote pas sur l'article 48, on vote sur...

La Présidente (Mme Bélanger):... Vous votez sur l'amendement, parce que l'article 48 est retiré.

M. Garon: Sur division... On ne veut pas dire qu'il n'aurait pas pu être amélioré, mais de là à se faire comme objet seulement de l'enlever, on trouve ça un peu court.

M. Elkas: Mais ensemble, on va l'améliorer.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 49. M. le ministre?

M. Elkas: Actuellement, seul le remplacement du permis de conduire illisible ou endommagé est prévu. L'obligation de remplacement est étendue au cas où un renseignement erroné apparaît sur le permis.

M. Garon: Bien non. C'est parce qu'on avait un petit argument ici, au fond: c'est parce que le ministre supprime l'amendement parce qu'il aurait été dans l'obligation de voter contre. Il aurait pu faire la même chose en votant contre.

M. Morin: Enfin, là question, Mme la Présidente, que je posais, je disais: Est-ce que c'est un privilège du ministre d'apporter un tel amendement...

Une voix:... qui supprime un article...

M. Morin: Parce que finalement si j'étais arrivé, moi, avec une proposition d'éliminer OU d'effacer totalement un article, est-ce que j'aurais eu le droit?

Une voix: Tu aurais le droit, mais il n'aurait pas été accepté.

M. Morin: Vous ne l'auriez pas reçu? Ça aurait été inacceptable. Un amendement ne peut pas avoir pour effet d'éliminer en totalité un article.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, oui, oui, oui. Bien oui!

M. Morin: Bien non, bien non! Parce qu'à ce moment-là, vous avez seulement qu'à voter contre.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas éliminer, c'est retirer, l'article.

M. Morin: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): On retire l'article.

M. Garon: C'est pas ça qui est marqué?

La Présidente (Mme Bélanger): On ne l'élimine pas.

M. Morin: Bien oui, mais c'est pour ça que ce n'est pas un amendement! C'est pour ça que j'ai dit: Est-ce que c'est un privilège du ministre ou bien... Si vous me dites que le ministre a des privilèges, qu'il peut déposer n'importe quoi, ça va, mais je ne veux pas...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que sur votre feuille, c'est marqué "supprimer".

M. Morin: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors moi, j'ai lu "retirer l'article 48". Alors, celle qui est officielle ici, c'est "retirer".

Une voix: Si un amendement ne fait pas.

M. Garon: Mais, à ce moment-là, ça serait mieux de ne pas faire d'amendement et que le ministre vote contre. Ça aurait le même effet.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça n'aurait pas le même effet, parce qu'il serait en application dans la loi.

M. Garon: Bien non!

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui!

M. Garon: Il peut voter contre, c'est vrai. Si on vote contre, l'article n'est plus là.

M. Morin: Mais, Mme la Présidente, pouvez-vous répondre à ma question? Est-ce que le ministre jouit de privilèges concernant les amendements ou s'il est soumis à la même procédure que tout le monde en commission? Hein? Ha, ha, ha! Alors, je pose la question sur le plan de l'information uniquement, là. Parce que si je veux imiter le ministre un jour et que je le suis dans ses amendements, je suis convaincu que ce ne sera pas recevable.

Une voix: Oui, c'est recevable.

M. Garon: Mais, il a raison, le député de Dubuc. Normalement, quand on est contre un article, on vote contre, on ne le retire pas, on vote contre l'article. Et l'amendement, c'est pour le modifier...

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Écoutez, là, personne ne peut supprimer un article, mais le ministre, étant donné que c'est le proposeur de la loi, peut retirer la motion ou l'article.

M. Garon: En vertu de quel article?

La Présidente (Mme Bélanger): On va vous dire ça dans quelques minutes.

M. Garon: C'est bon. Vous avez un député alerte, le député de Dubuc.

M. Morin: Ça fait longtemps, c'est parce que vous ne me connaissiez pas.

M. Garon: Non, mais c'est vrai ce qu'il dit.

C'est bon.

M. Maltais: Mme la Présidente, on pourrait peut-être ajourner, il est midi trente.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, on va donner... Alors, lors d'une décision rendue le 4 juin 1986 lors de l'étude détaillée du projet de loi 71, Loi modifiant la Loi favorisant la mise en valeur des exploitations agricoles, un député de l'Opposition propose successivement de supprimer les articles 8 et 9 du projet de loi. Ces amendements sont-ils recevables? Conformément à l'article 197, un amendement ne peut aller à l'encontre du principe de la motion principale. Un amendement ne vise qu'à retrancher, à ajouter ou à remplacer des mots. Si un député n'est pas d'accord avec une motion, il doit voter contre. Seul l'auteur d'une motion, en l'occurrence le ministre, peut en proposer le retrait conformément à l'article 195.

M. Morin: C'était la dernière chose que je voulais savoir. Je vous remercie, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'après les affaires courantes.

(Suspension de la séance à 12 h 32)

(Reprise à 15 h 32)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Lors de la suspension des travaux, nous étions à l'article 49. La discussion, je crois que c'était M. le député de Lévis qui avait la parole. M. le député de Lévis, article 49.

M. Garon: Article 40 quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 49.

M. Garon: C'est quoi, l'article 49? Bon, vous aviez besoin de ça.

M. Gélinas: C'est par concordance, encore, avec ce qui est prévu pour le certificat d'immatriculation où on a adopté un article similaire hier.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 49 est adopté. J'appelle l'article 50. M. le ministre.

M. Gélinas: C'est la même chose.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Attendez un peu.

M. Elkas: Il y avait des informations, excusez, Mme la Présidente, une information qui a été demandée par le député de Lévis ce matin. On pourrait faire des copies, c'est "Administration Terms in Age Requirements for Canadian Drivers", ça démontre tous les âges requis - mon Dieu, il y en a ici à 14 ans. J'en fais le dépôt. Pour les provinces, les âges. C'est une question, que m'avait demandé ce matin M. le député de Jonquière. On dépose cet après-midi.

M. Garon: J'avais demandé de déposer un document.

M. Dufour: Oui, mais c'est parce que les articles 49 et 50 semblent à peu près le même libellé.

M. Elkas: Non.

M. Dufour: Non?

M. Gélinas: On retrouve les mêmes expressions, mais...

M. Dufour: Je sais qu'il y en a un qui paie et l'autre ne paie pas. Par contre, à l'article 49, vous dites: "Le titulaire d'un permis illisible, endommagé ou sur lequel apparaît un renseignement erroné".

Une voix: C'est ça.

M. Dufour: Sur l'autre, vous répétez: Sur preuve qu'un permis est illisible ou a été endommagé ou a été détruit, perdu ou volé ou qu'il contient un renseignement erroné. Pourquoi deux fois le renseignement erroné? Il y en a un, par exemple, qui ne paie pas, d'après ce que je vois et il y en a un qui paie.

M. Gélinas: On ne vise pas les mêmes choses. L'article 103 vise à créer une obligation pour le titulaire d'un permis qui est illisible, endommagé ou qui a des renseignements qui sont erronés à demander le remplacement à la Régie. Il n'a pas le choix. Il faut qu'il demande le remplacement. C'est une obligation légale. On crée cette obligation-là. C'est la même chose aussi pour le certificat d'immatriculation, exactement, parce que c'est très important que ces documents-là soient toujours lisibles, qu'ils ne soient pas endommagés et qu'ils ne contiennent pas de renseignements erronés.

M. Dufour: Oui, mais vous me dites dans l'article 49 que si ça contient un renseignement

erroné, il doit en demander un.

M. Gélinas: Il doit en demander un..

M. Dufour: Et là, vous parlez encore qu'il contient un renseignement erroné.

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: Là, la Société en effectue le remplacement sur paiement. Pourquoi?

M. Gélinas: On dit: "Sur preuve qu'un permis est illisible, endommagé ou a été détruit, la Société en effectue le remplacement sur le paiement des frais."

M. Dufour: Oui mais "ou qu'il contient un renseignement erroné". Il me semble...

M. Gélinas: C'est ça.

M. Dufour:... qu'on dit la même chose. À l'article 49, vous dites: "S'il apparaît un renseignement erroné, doit demander..." Dans l'autre, vous donnez toute votre nomenclature: endommagé, détruit, perdu ou volé ou qu'il contient un renseignement erroné. Est-ce que ce n'est pas suffisant dans l'article 103, dans l'article 49?

M. Gélinas: Non, parce que si on ne le met pas à l'article 104, on ne pourra pas exiger des frais pour ça. On dit ici: "... en effectue le remplacement sur paiement des frais fixés par le règlement."

M. Dufour: Oui, mais l'autre aussi. Mais l'autre, vous le remplacez sans coût?

M. Gélinas: Pardon?

M. Dufour: L'autre, vous le remplacez sans coût?

M. Gélinas: Non, non, non, non.

M. Dufour: Non?

M. Gélinas: L'article 49, c'est uniquement l'obligation de remplacer, c'est tout. On ne parle pas de coût du tout. On vise trois cas où il y a obligation pour la personne de nous aviser que c'est soit illisible, endommagé ou qu'il y a des renseignements erronés.

M. Dufour: Je me demande si le ministre ne serait...

M. Gélinas: Ça, c'est une obligation qu'il doit remplir.

M. Dufour:... prêt à changer le titre de sa loi, la Société de la sécurité routière et de

perceptions des revenus pour le gouvernement du Québec. Il me semble qu'on pourrait peut-être avoir les deux.

M. Garon: Non, il ne peut pas changer. Il n'est pas capable de changer les titres.

M. Dufour: Non, c'est déjà...

M. Garon: Ça peut être la Société d'assurance automobile et... pour siphonner...

M. Dufour: Et de perception.

M. Garon: Pour siphonner les Québécois.

M. Dufour: Ah bon! O.K. Et de siphonnage. Moi, je comprendrais.

M. Elkas: C'est quoi siphonner?

M. Garon: Siphonner, quand tu prends un siphon et que tu siphonnes un...

M. Bergeron: Vider au bout.

La Présidente (Mme Bélanger): Jusqu'à la dernière goutte.

M. Elkas: Ah!

M. Dufour: C'est une sangsue. Elle siphonne le sang.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 50 est adopté?

M. Garon: Quand le monde paie, pour le fun, additionnez ça, les impôts fédéraux... J'en parlais avec un journaliste tantôt, l'impôt fédéral, l'impôt provincial, l'impôt municipal, l'impôt scolaire, la TPS, tous les permis et les affaires de même que vous devez payer et additionnez ça, je vous dis que vous dépensez vous-même 25 % de votre argent.

M. Dufour: On travaille six mois pour le gouvernement.

Une voix: Plus que ça.

M. Garon: Ah! Quand on a payé toutes les taxes, on compte tout...

M. Elkas: On a eu cette discussion hier autour de cette table.

Une voix:...

M. Garon: Pardon?

M. Gauvin: ...on se doit de payer à l'État pour supporter les services reçus.

Une voix: C'est encore mieux qu'en Russie.

M. Garon: Pardon? Eux autres, ils veulent se détaxer, justement.

Une voix:...

M. Dufour: On ne peut pas voir, on ne peut pas se fier là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, si on revenait à nos oignons et parler du projet de loi.

Une voix: Ha, ha, ha!

Une voix: L'article 51.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 50 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 51.

M. Elkas: Cette modification vise à préciser le moment où la personne doit retourner son permis à la Société.

M. Gélinas: C'est une modification d'ordre technique.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté?

M. Garon: Attendez un peu. D'après l'ordre de la Chambre, on a quoi aujourd'hui? C'est quoi l'ordre de la Chambre, Mme la Présidente? Savez-vous c'est quoi l'ordre de la Chambre?

La Présidente (Mme Bélanger): L'ordre de la Chambre, c'est cet après-midi jusqu'à 18 h 30; ce soir, de 20 heures à 24 heures et demain, jusqu'à 12 h 30, de 10 heures à 12 h 30.

M. Garon: O.K. Toujours dans la salle ici?

La Présidente (Mme Bélanger): Toujours dans la même salle.

M. Garon: O.K.

M. Dufour: Jusqu'à ce que mort s'ensuive.

M. Garon: Pardon?

M. Dufour: Jusqu'à ce que mort s'ensuive.

La Présidente (Mme Bélanger): À moins qu'on ne finisse ce soir à 18 h 30, nous sommes libérés pour ce soir.

M. Dufour: Mme la Présidente, pourquoi la Société doit faire la demande à quelqu'un dont

son permis est révoqué ou suspendu? Pourquoi faut-il que la Société demande le permis? Pourquoi ce n'est pas... Est-ce que ça ne pourrait pas être une obligation comme telle si...

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Dufour: Je comprends...

M. Gélinas: Pourquoi c'est seulement sur demande?

M. Dufour:... que c'était comme ça avant mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Pourquoi la Société est-elle obligée de le demander?

M. Gélinas: Parce qu'on ne juge pas que c'est nécessaire que ça soit retourné dans tous les cas. C'est seulement lorsque la Société juge nécessaire ou utile de le faire.

M. Dufour: Ah! Est-ce que ça veut dire que tant que la régie n'a pas demandé son permis, quelqu'un pourrait se permettre de conduire avec?

M. Gélinas: Non, non, on n'est pas censé conduire quand il y a suspension ou révocation de permis. Jamais.

M. Dufour: Mais là, est-ce qu'on...

M. Gélinas: Mais de là à le retourner obligatoirement à la société, c'est une autre chose. Ça ne lui enlève pas l'obligation de ne pas conduire. C'est une autre chose.

M. Garon: Vous n'avez pas peur que le monde soit mêlé avec ça? Ils vont dire: J'ai le permis. Pourquoi je ne m'en sers pas?

M. Gélinas: Jusqu'ici, ça n'a pas posé de problème. Ça fait quatre ans que ça fonctionne comme ça, au moins.

M. Garon: Non, non, je ne parle pas de ça, en particulier. Quand les gens vont avoir leur permis, puis il va falloir qu'ils paient leur facture, mais leur permis va être bon. Vous allez recevoir un permis qui va être bon indéfiniment. Il va être bon pour plusieurs années.

M. Gélinas: Plusieurs années, oui.

M. Garon: Alors, les gens vont dire: Mon permis est bon jusqu'en 1996. Les gens ne sont pas tous au courant par coeur des lois et des règlements.

M. Gélinas: C'est-à-dire qu'ils ne pourront pas dire qu'il est bon jusqu'en 1996. Il va rester

dans sa forme telle que vous l'avez reçu plastifié jusqu'en 1996, mais vous allez avoir l'obligation de payer les frais quand même. Vous allez recevoir votre facture tous les deux ans. Donc, ce n'est pas...

M. Garon: Ce serait mieux s'il y avait.. Par exemple, s'il est bon pendant trois fois 2 \$, ce serait peut-être bon d'avoir des carrés et en même temps que vous envoyez la facture, vous envoyez une vignette exactement comme celle que la personne colle dans son carré. Les gens ne sont pas tous familiers avec les lois et les règlements comme ça. Ils vont voir que leur permis est bon jusqu'à telle année.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis, je pense encore une fois que l'on n'introduit pas ces changements-là sans faire de l'information, sans montrer aux gens, etc. Quand les gens qui étaient là avant moi ont introduit la vignette, personne n'était habitué à ça, puis les gens se sont faits à ça; les gens étaient habitués de changer les plaques chaque année, puis ils étaient habitués de faire ça comme ça, puis ils se sont habitués à mettre la vignette. Alors, je pense qu'il ne faut pas penser que les gens ne sont pas capables de s'habituer à de nouvelles façons de procéder, surtout que c'est des façons plus souples avec lesquelles ils peuvent payer à plus d'endroits, etc. Alors on fait beaucoup d'information. Quand on va leur envoyer la facturation, on va leur dire tout ça. C'est sûr que dans les premiers temps, vous avez raison, qu'effectivement, on va peut-être avoir des gens mêlés, mais on va les démêler.

M. Dufour: Qu'est-ce qu'on fait? Il y a 20 % de la population qui sont analphabètes. Plus ça va et plus on donne de renseignements. Il va falloir que vous vous mettiez en collaboration avec l'Éducation. Une autre place pour mettre votre argent, M. le président de la Société.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'article 51? L'article 51 est-il adopté?

M. Garon: Attendez un peu. L'article 51? Est-ce qu'on l'adopte? Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté.. J'appelle l'article 52.

M. Elkas: En vertu de l'article 191. 2 du code, dès que le nombre de points d'inaptitude inscrit au dossier d'un titulaire d'un permis d'apprenti conducteur ou d'un permis probatoire atteindra celui prévu par règlement, son permis sera suspendu pendant trois mois. La présente modification vise à permettre l'annulation dans le dossier de cette personne du nombre de points

qui lui vaut cette suspension.

M. Dufour: En clair, ça veut dire quoi? Quelqu'un a perdu 17 points?

M. Gélinas: Non.

M. Dufour: Il serait rendu à 17 points?

M. Gélinas: C'est toujours 15 points qui est la limite.

M. Dufour: Supposons que quelqu'un est rendu à 14 points, on ne peut pas lui enlever son permis. Là, il a une autre infraction, et il monte à 17 points.

La Présidente (Mme Bélanger): Il perd son permis.

M. Dufour: Là, vous suspendez son permis pour trois mois. Qu'est-ce que vous corrigez pour les points? Qu'est-ce qui arrive avec les points?

M. Vézina: On enlève 15.

M. Dufour: Vous enlevez 15 points, c'est ça que ça veut dire.

Une voix: Pour trois mois.

M. Vézina: M. le député de Jonquière, ce qui change, c'est qu'avant ça, on avait juste l'article 185 parce que tout le monde avait 15 points et là on introduit 191. 2 parce qu'il y a 10 points pour le permis probatoire. C'est tout. Dans un cas, c'est 15 et dans l'autre, c'est 10.

M. Dufour: Non, non, mais c'est bon pareil que je le demande si on veut comprendre, parce que vous auriez pu dire que les 17 points disparaissent.

M. Vézina: Non, non. Je pense que j'ai expliqué ça assez longuement ce matin... hier.

M. Dufour: Vous savez qu'il ne faut pas avoir peur de répéter.

M. Vézina: Non, absolument pas.

M. Dufour: Ça fait partie de la pédagogie.

M. Vézina: Non, ça fait plaisir, M. le député.

M. Dufour: Merci..

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 52? M. le député de Jonquière, ça va?

M. Dufour: C'est M. le critique le porte-parole.

M. Garon: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous demande votre approbation, habituellement.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 52 est adopté. J'appelle l'article 53. (15 h 45)

M. Elkas: Cette modification a pour but de renforcer la règle édictée à l'article 118 du Code qui réserve la possibilité de demander un permis restreint uniquement aux personnes dont le permis de conduire a été révoqué en vertu de l'article 185 du Code par suite de l'accumulation de 15 points d'inaptitude. De plus, elle vise à empêcher la délivrance d'un permis restreint à ceux qui, au moment de la présentation de leur requête au tribunal, font l'objet d'une suspension de leur droit d'obtenir un permis pour un motif prévu au Code.

M. Gélinas: Essentiellement, ça, c'est dans la section qui traite des permis restreints et depuis 1986, comme vous le savez, il n'y a qu'une seule possibilité de demander un permis restreint, c'est uniquement pour les personnes dont le permis de conduire a été révoqué en vertu de l'article 185 pour les points d'inaptitude, essentiellement. Il n'est plus possible d'obtenir de permis restreint autrement que pour ces raisons-là. C'est dans le cadre de cet article-là que la modification a été faite.

Ce qu'on vise à empêcher, c'est qu'au moment de la présentation de sa requête au tribunal, si la personne fait déjà l'objet d'une suspension de son droit d'obtenir un permis pour un motif qui est prévu au Code, elle ne pourra obtenir un permis restreint.

Une voix: Mme la Présidente, est-ce que...

M. Tremblay (Rimouski): Mme la Présidente, est-ce que la personne à côté de vous vous dérange?

M. Dufour: Est-ce que vous pouvez me donner un droit de parole?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Rimouski, je vous prierais de vous occuper de vos oignons.

M. Garon: On peut suspendre.

M. Dufour: Mme la Présidente.

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

M. Dufour: Je voulais demander au ministre s'il a analysé les... En fait, je pense que c'est

une forme de discrimination qui existe concernant les permis restreints. D'abord, je comprends que dans la région de Montréal, dans la région de Québec, le système de transport en commun est très développé. Donc, quelqu'un qui perd son permis pour trois mois ou six mois, qui n'a aucune possibilité d'avoir de permis, peut se rabattre sur les transports en commun existants.

Mais dans les régions, où les distances sont très grandes, où il y a des cas pathétiques, je ne vous le cache pas, il y a des cas pathétiques de perte de permis. C'est pas toujours pour des motifs criminels qu'ils perdent leur permis; il y a toutes sortes de façons. Et ces gens-là sont carrément pénalisés, jusqu'à perdre leur emploi. Est-ce que je dois vous conter le cas, par exemple, de la personne qui travaillait à une carrière de pierre complètement en dehors des municipalités, donc aucun transport et qui n'avait pas d'automobile pour y aller. Qu'est-ce que vous faites avec un cas comme ça? La réponse est... ou la question, est-ce que vous avez analysé ces choses-là? Parce que je comprends, si c'est une affaire criminelle, un acte criminel, peut-être que oui, mais ce n'est pas toujours ça.

M. Vézina: M. le député de Jonquière, à l'heure actuelle, il n'y a jamais de permis restreint pour un acte criminel. On s'entend bien là-dessus, là?

M. Dufour: O. K.

M. Vézina: Bon. Alors, pour alcool il n'y a pas de permis restreint. Pour les autres cas, c'est-à-dire pour une suspension de permis... pour une révocation de permis à cause des points d'inaptitude, le juge accorde un permis restreint.

M. Dufour: Il pourrait le faire encore.

M. Vézina: Bien oui. Et les juges sont relativement très larges là-dedans. Ils tiennent compte, des régions justement. Alors, il n'y a pas de problème, je pense, dans le cas que vous mentionnez. Sauf pour fins criminelles, il n'y en a pas de permis restreint.

M. Dufour: Mais la boisson, c'est criminel ça, hein?

M. Vézina: Ah, absolument. Qu'on se le dise.

M. Dufour: Oui, oui. Mais quelqu'un qui dépasse un autobus et qui est arrêté, est-ce que c'est criminel?

M. Vézina: Un autobus scolaire?

M. Dufour: Oui, un autobus scolaire. Est-ce que c'est criminel?

M. Elkas: Neuf points pour ça.

M. Dufour: Neuf points, ce n'est pas criminel. Il y a juste la boisson, la drogue. Il y a peut-être d'autres raisons mais là, je ne le sais pas.

M. Vézina: Un délit de fuite, par exemple, est criminel, la conduite dangereuse est criminelle, etc.

M. Dufour: Je pensais que c'était dans aucun cas.

M. Garon: Est-ce que c'est possible d'imaginer que quelqu'un qui perd son permis probatoire pour trois mois puisse avoir un permis restreint?

M. Vézina: Ce n'est pas possible.

M. Garon: Dans aucun cas?

La Présidente (Mme Bélanger): Même s'il a besoin de son auto pour aller travailler? Ce n'est pas en état d'ébriété qu'il a perdu son permis probatoire.

M. Gélinas: Ce n'est pas prévu, non.

M. Vézina: Il est en apprentissage.

M. Garon: Oui. Mais là, on a dit qu'il n'y avait pas de différence aussi et on a enlevé le fait qu'il prenait un coup. Alors là, il peut prendre un coup mais s'il a été trop vite trois ou quatre fois, il perd son permis et il ne peut plus gagner sa vie.

M. Elkas: Vous avez dit ce matin que le permis probatoire était insignifiant ou la loi était insignifiante puis là, on en remet puis vous vous plaignez.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça, excusez. C'est qu'il n'y a pas de différence, sauf le nombre de points. Celui qui perd son permis régulier peut avoir un permis restreint pour gagner sa vie. Mais celui qui a un permis probatoire, il n'y a pas de différence outre le nombre de points puis, s'il perd son permis, lui, il n'aura pas le droit par exemple à un permis probatoire restreint.

M. Elkas: Il y a une différence fondamentale, M. le député de Lévis parce que, effectivement, dans un cas tu es rendu que tu peux avoir la classe 6, être chauffeur commercial, autrement dit. Là, on est dans les deux premières années de conduite, il ne peut pas être chauffeur commercial ce bonhomme-là. Alors, peut-être qu'effectivement il pourrait dire au juge qu'il aurait besoin de son auto pour se rendre à son emploi

mais...

M. Garon: Le permis commercial...

M. Elkas: La classe 6, j'entends là.

M. Garon: Non, non, j'entends moi que si j'utilise mon véhicule comme voyageur de commerce par exemple, j'ai un permis ordinaire.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Je n'ai pas un permis commercial. Puis, l'autre affaire qu'il y a, voyez-vous, moi je **peux** faire... Il y a bien des versions, c'est bien relatif ces affaires-là. Je vais vous donner un exemple: Vous avez quelqu'un qui fait 10 000 kilomètres par année. Vous en avez un autre qui est voyageur de commerce qui fait... ou un député qui fait 50 000, 60 000 kilomètres par année. Ils perdent le même nombre de points sur 10 000 puis 50 000, 60 000. Ce n'est pas tout à fait la même affaire. Pourquoi? Parce que quelqu'un est la plupart du temps dans son salon puis il perd des points. Tandis que l'autre est quasiment toujours sur la route, il perd le même nombre de points. Il n'y a pas de relation avec le millage du tout. Moi, je voudrais faire attention à ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Moi, je m'étais déjà plainte de ça à mon ancien ministre, l'ancien ministre Marc-Yvan Côté puis H m'a dit que ce n'était pas parce que je faisais 50 000 kilomètres par année que ça me donnait l'autorisation de ne pas respecter la loi.

M. Elkas: Vous avez absolument raison, Mme la Présidente.

M. Garon: Ce que je veux dire là-dedans, c'est qu'il y a des choses qui sont de la conduite dangereuse. Il y a des actes qui sont de la conduite dangereuse, mais, il y a d'autres actes... Moi, je vais vous dire une affaire: Tu peux perdre des points puis ce n'est pas de la conduite dangereuse.

M. Elkas: Qui va déterminer si c'est un acte de conduite dangereuse ou non? Est-ce que vous êtes prêt à le faire vous?

M. Garon: Bon, je vais vous donner un exemple: Vous êtes sur une lumière rouge à trois heures du matin, ou à deux heures du matin. Vous arrivez... On finit par...

M. Elkas: Ça se "peut-u"!

M. Garon: Non, mais écoutez là. Laissez-moi finir là. Vous êtes à un moment donné... On finit la session à minuit, des fois à deux heures du matin, vous vous en allez chez vous, comprenez-

vous, vous êtes sur une lumière rouge, il n'y a pas un chat qui passe sauf qu'il y a une police de cachée à quelque part. Vous dites: Bon, il n'y a personne, il n'y a pas de trafic. Vous arrêtez, un moment donné vous repartez. Supposons là, vous n'avez pas fait un acte bien, bien dangereux, là, hein?

Une voix: Non. Je suis d'accord.

M. Elkas: Mais là, tout ce que vous avez à faire M. le député...

M. Garon: Dans le fond c'est la ville les maudits fous de laisser des lumières... laisser des lumières allumées en pleine nuit.

M. Elkas: Bien, coudon, M. le député, tout ce que vous avez à faire, c'est de vous plaindre à la municipalité, qu'elle mette des feux clignotants rouges.

M. Garon: Bien oui, c'est ça.

M. Elkas: Alors, faites-la la demande.

M. Garon: Oui, mais vous, vous êtes le gardien du trafic dans le Québec. Au fond... Rappelez-vous quand les municipalités avaient des **attrape-rigauds** pour faire de l'argent. À un moment donné, elles mettaient des polices, elles mettaient des vitesses pas hautes, on est intervenu pour empêcher ça. On mettait des zones à très basse vitesse pour "**pogner**" du monde, puis faire de l'argent. Mais là, le gouvernement est intervenu pour arrêter ça. Mais quand vous avez des lumières rouges inutiles la nuit, c'est dangereux même, c'est une incitation à ne pas respecter ces lumières rouges-là. Je ne dis pas de passer tout droit, mais d'arrêter puis, à un moment donné, de regarder puis de continuer. Comprenez-vous? Alors, pourquoi y a-t-il des lumières rouges la nuit?

M. Elkas: C'est quoi votre réponse sur ça? Est-ce que vous avez quelque chose à offrir?

M. Garon: Bien oui, c'est ça que je dis. Je dis que les points de démerite, il y a des choses qui sont différentes. Tu sais, il y a des gravités différentes, pour une lumière rouge en plein trafic à trois heures de l'après-midi puis à trois heures du matin, vous avez arrêté, vous avez fait un **stop**, vous avez...

M. Elkas: Là, vous allez me dire qu'un "stop américain", ce serait permis à une certaine heure.

M. Garon: Ils appellent ça un "stop canadien" eux, aux États-Unis.

M. Elkas: Ouais, un "**stop** américain", ce

serait permis à n'importe quelle heure. Vous allez passer le feu rouge, un de ces matins, où vous n'y penserez pas ça va être la journée où quelqu'un... Vous allez frapper...

M. Garon: Ce n'est pas ça. Ce n'est pas ça.

M. Elkas:... "broadside", oui, oui. Deux ou trois pertes de vie. Puis, là, on va faire quoi?

M. Garon: Ce n'est pas ça que j'ai dit tantôt. Remarquez bien que je vous ai dit une chose. Au début, j'ai dit: qu'est-ce qui fait que les gens, n'aient pas respecté l'Etat? Parce qu'elle commet des actes qui ne sont pas respectables. Mettre des lumières la nuit. Regardez les gens qui mettent des lumières qui restent allumées la nuit. C'est "fou raide". Pas besoin de lumières la nuit. Je comprends qu'aux heures de trafic, à certaines heures, tu as besoin de lumières pour faire passer le monde. La nuit, tu n'as pas besoin de lumières rouges. On a besoin de la lumière rouge la nuit de façon très exceptionnelle. Il n'y a pas de trafic.

Quelqu'un qui s'en va sur le boulevard Laurier, par exemple, il est là la nuit et il est obligé d'arrêter à peu près à 50 places en sortant du parlement et en s'en allant chez lui. Je vais vous dire que c'est... Hein?

M. Tremblay (Rimouski): C'est vraiment une éducation différente...

M. Garon: Oui. Dans le fond, ça ne devrait pas être permis de laisser ces lumières rouges là.

M. Dufour: Ils virent à droite sur une route, en Ontario.

M. Elkas: Oui, mais de plus en plus, ils commencent à y penser une deuxième fois. Oui, oui.

M. Garon: Bof. À part de ça, conservation de l'énergie, l'Environnement, allumer des lumières pour rien, c'est de gaspiller l'argent du monde, ça, On parle conservation de l'énergie...

M. Elkas: Ça, c'est bon lundi soir, c'est bon jeudi soir.

M. Garon:... puis là regarde, on allume les lumières pour rien la nuit.

M. Elkas: C'est bon lundi soir, M. le député de Lévis, mais ce qui arrive le samedi soir, à n'importe quelle heure...

M. Garon: Ils les laisseront allumées le samedi soir s'ils en ont besoin le samedi soir. La consommation de l'essence, arrêter et repartir, ça consomme de l'essence pour rien ça aussi.

M. Bergeron: Vous disiez que quand même on sauverait seulement une vie par année, ce serait suffisant...

M. Garon: C'est justement, je pense...

M. Bergeron:... avec votre affaire, il va s'en tuer 10.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, s'il vous plaît. M. le député de Deux-Montagnes, si vous voulez parler, voulez-vous demander la parole, s'il vous plaît?

M. Garon: Je pense que le député a raison. Le député de Deux-Montagnes a raison. Ces lumières-là agressent les gens quand elles sont inutiles. Les gens sont fâchés parce qu'ils ont des lumières inutiles qui les obligent à arrêter alors qu'il n'y a pas de trafic.

M. Camden: Il en a assez arraché dans toute sa vie.

La Présidente (Mme Bélanger): Aïe! M. le député de Lotbinière, bon. Là, si on revenait à nos moutons encore une fois. Ce n'est pas dans l'article 53 qu'on va régler le problème des lumières en ville. Je demanderais qu'on adopte l'article 53.

M. Garon: C'est parce que là, on est un peu raides pour les jeunes. Parce que là, on leur donne un permis probatoire et à ce moment-là, il n'y a pas de possibilité de permis restreint, c'est-à-dire qu'on bloque les portes complètement. Si on a dit que c'était le même régime, sauf la différence des points de démerite, bien ils ont le même régime. Alors, qu'on se donne la possibilité d'analyser s'il y a une possibilité de permis restreint ou non.

M. Elkas: Je pense qu'on vous a donné suffisamment d'arguments pour dire que...

M. Garon: Ils ne sont pas bôis, les arguments.

M. Elkas: C'est votre opinion, mais...

M. Garon: Non, c'est...

M. Elkas: Malheureusement, si on veut avoir les permis probatoires, il va falloir y mettre de la viande. On en met puis là vous vous plaignez, vous dites..

M. Garon: Vous avez enlevé la principale viande qu'il y avait.

M. Elkas: Non, mais...

M. Garon: La viande, c'était le taux d'al-

cool.

M. Elkas: Il y a d'autre chose aussi.

M. Garon: Là, vous l'avez enlevé. Après ça, il ne reste plus rien.

M. Elkas: Vous dites que c'est insignifiant.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Vous dites que la loi est insignifiante.

M. Garon: Je n'ai pas dit la loi, j'ai dit que le permis probatoire, avec le contenu qui reste dedans, ça ne donne plus rien d'avoir ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais pour quoi qu'un qui est en probation, M. le député de Lévis, il y a toujours des restrictions. Si c'est un délinquant, il sort sous probation...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger):... Il y a certaines restrictions, il ne faut pas qu'il récidive, il ne faut pas que... Il est limité dans ses faits et gestes.

M. Garon: C'est ça que je veux dire. C'est qu'on soit plus restrictifs en ce qui concerne la conduite dangereuse, mais dans les points de démerite, il y a de la conduite qui n'est pas dangereuse là-dedans. Il y a des...

M. Vézina: M. le député de Lévis.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Vous me permettez de mettre mon grain de sel dans ce débat-là. À l'heure actuelle, il n'y a pas de permis restreint pour un apprenti-conducteur et j'ai essayé d'expliquer ce matin qu'on entre dans un processus où on veut un apprentissage par étapes. Alors, ça fait drôle un peu de dire qu'on va baisser à 10 et on va leur donner un permis restreint quand on sait que les permis restreints se donnent de façon très large. Alors, quand vous dites: Il n'y a plus rien dans le permis probatoire et que vous voulez un permis restreint, là, vraiment, il ne restera plus rien.

M. Garon: Ce n'est pas ça. C'est que là, on suppose que le jeune n'en aura pas besoin pour gagner sa vie alors qu'aujourd'hui, on sait que les jeunes travaillent quasiment tous, ils travaillent même plus qu'avant parce que la mentalité a beaucoup changé. Autrefois, quand on finissait notre cours, habituellement, beaucoup de jobs

nous étaient offertes. Aujourd'hui, bien des jeunes qui ont 30 ans sont passés de "jobine" en "jobine". Il n'y a pas de jobs comme avant pour les jeunes. Il y a beaucoup de jeunes qui commencent à travailler au cours de leurs études et parfois ils ont besoin d'un permis.

Moi, ce que je dis là-dedans, c'est qu'on fait une règle générale absolue alors qu'on ne discrimine pas dans les... Les points de démerite, je dois vous dire que ce qu'il y a là-dedans c'est inégal. Vous vous en allez, à Montréal par exemple, à 115 kilomètres à l'heure au lieu de 100 kilomètres à l'heure, vous allez perdre deux points de démerite pour avoir été à 115. Avez-vous commis des... Avez-vous été un conducteur dangereux? Moi, je ne suis pas sûr de ça.

M. Elkas: Pourquoi est ce qu'on a des lois?

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Pourquoi a-t-on des lois? Pour protéger les gens contre eux-mêmes, souvent. Tout ce qu'on essaie de faire...

M. Garon: Mais moi...
(16 heures)

M. Elkas:... c'est d'encadrer le jeune ou le nouveau conducteur, le rendre plus conscient. Si on ne lui met pas un petit peu de restrictions, quelle différence ça va faire pour lui s'il pense qu'il peut obtenir un permis restreint n'importe quand? Ça donne quoi avoir des permis probatoires? Soyons donc sérieux!

M. Garon: Mais, pourquoi avez-vous dit ce matin que c'était le même régime entre les deux? Ce n'est plus le même régime là?

M. Elkas: Je ne vous suis pas.

M. Garon: Vous avez dit que c'était le même régime, sauf les points de démerite... Sauf que ce n'est plus le même régime.

M. Elkas: J'ai dit qu'on verrait d'autres choses.

M. Garon: Est-ce que vous avez une opinion là-dessus, des gens qui s'occupent... du Protecteur du citoyen ou de... Vous m'en demandez une... Ou les droits et les libertés des personnes, le droit des personnes par rapport au droit au travail et les permis restreints? Pourquoi avez-vous établi les permis restreints?

M. Elkas: J'ai expliqué tout à l'heure...

M. Garon: Parce que là vous faites une discrimination. Quand on dit... Écoutez bien, vous dites que le permis restreint va être possible pour des gens qui ont un permis régulier parce qu'ils en ont besoin pour gagner leur vie, mais,

là, quand on va être dans le permis probatoire, là, le droit au travail ne jouera plus. On établit donc deux classes de citoyens en fonction de points de démérite différents et, à ce moment-là, uniquement en fonction de points de démérite différents, et là on dit qu'un aura droit au permis restreint et l'autre n'aura pas droit au permis restreint pour gagner sa vie. Moi, je ne suis pas sûr que vous avez le droit de faire ça sur le plan de la discrimination. Je trouve que vous discriminez actuellement.

M. Elkas: Ce n'est pas une question de discrimination comme je viens de mentionner. Il y a des lois qui sont mises en place et le député de Jonquière va vous le dire. Il a peut-être passé 150 règlements municipaux dans son terme et c'était pas toujours le "fun" pour lui de le faire. C'était souvent pour protéger les gens contre eux-mêmes. Et tout ce qu'on essaie.. Au risque de me répéter, ce qu'on essaie de faire, c'est d'encadrer le nouveau conducteur et s'assurer que le gars ou la dame devient très très conscient de ce que c'est que les deux premières années de conduite.

M. Garon: Quand vous faites un permis restreint, parfois les restrictions c'est uniquement pour gagner sa vie.

M. Elkas: Ce n'est pas nous autres qui le faisons.

Une voix: C'est le tribunal qui le donne.

M. Elkas: C'est le juge qui le donne.

M. Garon: Le juge va mettre des conditions pour gagner sa vie, aller à son travail, des choses comme ça. Pourquoi cela ne serait pas permis pour le permis probatoire; pour les gens qui ont uniquement le permis restreint. À ce moment-là, le juge, lui, il impose des conditions. S'il calcule qu'il y a abus, le juge décidera, mais on établit cette classification-là et après ça, je pense..

Une voix: On les sort du système.

M. Garon: Hein?

Une voix: On les sort du système.

M. Garon:... qu'il y a discrimination pour celui qui gagne sa vie. Alors, je vais demander de laisser l'article en suspens parce qu'on va faire des consultations concernant la discrimination relativement aux permis restreints.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 53 est suspendu. J'appelle l'article 54.

M. Elkas: Est-ce qu'on... On n'est pas

nécessairement d'accord de suspendre. Qu'est-ce qui arrive si c'est suspendu?

La Présidente (Mme Bélanger): Une fois terminé tout le projet de loi, on revient aux articles suspendus. Ou à un autre moment propice dans la journée. Alors, l'article 54.

M. Elkas: Cette modification a pour effet d'exiger de la Société d'aviser le juge qui a rendu l'ordonnance de délivrer un permis restreint si le droit du requérant d'obtenir un permis est suspendu entre le moment et la présentation de la requête pour ordonnance à la date de la délivrance du permis restreint. Le juge peut alors réviser son ordonnance en conséquence.

M. Vézina: Vous voyez ce que ça vise, je pense, M. le député de Lévis. Ça vise au fait que, entre le moment où l'individu se présente chez un juge pour avoir un permis restreint et le moment où le permis restreint parvient chez nous, l'individu peut avoir été pris pour conduite avec les facultés affaiblies la veille et ainsi, son droit aura été révoqué. Alors, ça fait drôle de donner un permis restreint à... Alors, ça nous donne l'obligation de dire au juge: Écoutez, vous avez demandé un permis restreint et vous avez ordonné un permis restreint pour un individu et on vous soulève qu'il a une autre infraction et que son permis a été révoqué. C'est juste ça que ça vise.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 54 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 55. M. le ministre.

Écoles de conduite

M. Elkas: Cette modification permet de tenir compte, lors de la délivrance d'un permis d'école de conduite, du nombre de... ces écoles non seulement sur le territoire de la communauté urbaine ou régionale ou d'une municipalité régionale de comté, mais également sur l'ensemble des territoires des municipalités qui sont enclavées dans le territoire de la municipalité de la Baie-James, en l'occurrence Lebel-sur-Quévillon, Chibougamau, Chapais-Matagami, ainsi que sur l'ensemble des territoires des municipalités qui sont constituées en vertu de la Loi sur la réorganisation municipale du territoire de la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe Saint Laurent, en l'occurrence Bonne-Espérance et Blanc-Sablon.

M. Vézina: Concrètement, si vous permettez, Mme la Présidente, concrètement, c'est que,

effectivement, les écoles sont protégées dans leur MRC, et ça empêche les écoles d'une autre MRC de venir offrir des cours pour une période donnée, au moment, par exemple, où les étudiants arrivent sur le marché, etc. Sauf qu'il y a deux écoles de conduite qui sont situées dans des régions qui ne sont pas incluses dans les MRC, et comme elles ne sont pas incluses dans les MRC, bien, ça n'empêchait pas les autres de venir sur le marché. Alors, ça rectifie le tir, puis permet que tout le monde soit sur le même pied.

M. Garon: Mais, c'est arbitraire, ça, une école de conduite sur le territoire d'une MRC.

M. Vézina: Bien...

M. Garon: Hein?

M. Vézina: Si vous vouiez remettre ça en question, c'est loin.

M. Dufour: Mais, vous voulez nous dire que ça donne satisfaction.

M. Vézina: Tout à fait, tout à fait.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a des écoles... Je me souviens quand on a passé ça...

M. Garon:... des marges de tolérance depuis cinq ans, hein?

M. Vézina: Oui, mais...

M. Garon: Des moratoires, on passe d'un moratoire à l'autre.

M. Vézina: Ah, oui, mais pas des tolérances.

M. Garon: Bien, oui, mais ce sont des moratoires, entre vous et moi. Ça ne marche pas, ça. Ça n'a pas de bon sens. Quand est-ce qu'on va arrêter les moratoires, là-dedans? Hein?

M. Vézina: Là, c'est un autre problème qu'on soulève, là.

M. Garon: Pardon?

M. Vézina: C'est un autre problème qui n'a rien à voir avec ça.

M. Garon: Non, non, mais...

M. Vézina: On va y arriver, là.

M. Garon: C'est toute cette question-là...

M. Vézina: On va y arriver, là...

M. Garon:... la loi ne s'applique plus dans

ce domaine-là.

M. Vézina:... aux moratoires.

M. Garon:... je ne m'en rappelle plus.

M. Dufour: Est-ce qu'il y en a beaucoup d'autres? Ça a-t-il évolué depuis la dernière grande modification, la réforme profonde de la Loi sur la sécurité routière qui a été faite en 1987 - je pense - si je ne me trompe pas? Est-ce que c'est en augmentant, est-ce que c'est en baissant, est-ce que c'est stable?

M. Elkas: Stable.

M. Dufour: Stable.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 55?

M. Elkas: Est-ce qu'il y en a qui ont perdu leur permis au niveau des écoles de conduite dans les dernières années?

M. Vézina: Il faudrait sortir, je ne voudrais vous répondre un chiffre sans consulter, effectivement.

M. Garon: C'est quoi votre philosophie par rapport aux écoles de conduite? On s'en va où?

M. Elkas: Je pense que ce qui est important c'est que ces gens-là soient assez bien informés de la direction qu'on veut prendre. Vous allez comprendre que cette modification qu'on amène au Code de sécurité routière les implique. On veut se joindre à eux de plus en plus, être plus près pour s'assurer, surtout au niveau du comportement du nouveau conducteur, qu'on l'encadre et qu'eux, nous aident à le rencontrer, qu'ils comprennent bien le message qu'on a à passer, s'assurer que la personne ait un contrat avec une école de conduite avant de lui donner un permis puis, que les écoles de conduite sachent à quoi on peut s'attendre d'eux.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 55?

M. Garon: Mais, là, normalement on va commencer à appliquer la loi à des écoles de conduite quand?

M. Elkas: On les applique, là?

M. Garon: Bien, non, il y a un moratoire... sur rémission des permis.

M. Vézina: Non, non, mais les moratoires, M. le député de Lévis, c'est... ça empêche l'arrivée de nouvelles écoles. Il y en a encore, là, 400... Au 31 décembre 1989, on dénombrait

encore 425 permis d'écoles de conduite. Le problème c'est que si vous ne mettez pas le moratoire, vous ne continuez pas le moratoire, c'est que c'est assez facile de rentrer avec une école de conduite, héin? Il n'y a pas d'investissements massifs: vous louez deux voitures, vous vous engagez un gars ou une personne qui a fait son cours d'apprentissage, là, pour enseigner, puis vous ouvrez une école...

M. Garon: Oui, mais ça...

M. Vézina: Et il y a des écoles qui arrivaient de façon spontanée, qui étaient dues, là...

M. Garon: J'apprends ça...

M. Vézina:... pour trois semaines et qui disparaissaient. Alors, c'est difficile à ce moment-là de suivre la qualité des écoles quand on fait ça. C'est extrêmement difficile. C'est là qu'on a avec eux, à leur demande, en travaillant avec l'Association des propriétaires des écoles de conduite, on est arrivé dans les MRC avec des règles du jeu qui sont maintenant acceptées. Mais encore une fois, si vous enlevez le moratoire demain, vous avez des problèmes majeurs sur les bras.

M. Garon: Un. Deuxièmement, je me rappelle qu'au Québec, on justifiait pour les mêmes raisons le fait de ne pas donner de permis à des gens qui avaient des débits de boisson. Tout le monde. Tout le monde aurait pris un coup à l'année longue. Sauf que depuis qu'on donne des permis à tous ceux qui en demandent, à condition qu'ils respectent les lois, le taux de consommation d'alcool au Québec est le plus bas au Canada alors que quand on limitait en faisant du favoritisme là-dedans, des tolérances et tout ça, on avait un des plus hauts taux de consommation de boisson au Canada alors qu'aujourd'hui...

Là, aujourd'hui, dans les écoles de conduite, alors, on décide... Si les gens respectent... Pourquoi n'applique-t-on pas la loi tout simplement? Si j'ouvre une école de conduite et que je rencontre les critères et que je suis correct, je ne vois pas pourquoi je ne pourrais pas. Pourquoi ce serait une chasse gardée comme une pensée corporatiste moyenâgeuse? Une corporation, c'est la chance au coureur, il me semble. C'est un gouvernement qui se dit libéral. Le libéralisme économique, c'est laisser la chance au coureur à condition de respecter les règles du jeu. Là, actuellement, on dit: Pouf! Le couvert sur le presto et c'est fini. Il y a un moratoire. Le moratoire, c'est depuis 1986. Ce n'est pas la règle de droit. La règle de droit, ce n'est pas comme ça que ça marche. On a une loi et on ne l'applique pas. C'est quoi l'affaire?

M. Vézina: On applique la loi...

M. Garon: Non, non. Mais le moratoire.

M. Elkas: Mais un moratoire, c'est une loi ça.

M. Garon: Là, on dit... Pardon?

M. Elkas: C'est une loi.

M. Garon: Non, ce n'est pas une loi. Quand on a fait l'évaluation des écoles de conduite, la revue **Justice**, n'a pas montré que le standard s'était amélioré à cause du moratoire.

M. Elkas: Qui vous dit ça? Votre chercheur?

M. Garon: Non, non. C'est marqué.. Le rapport de la revue **Justice** sur les écoles de conduite. Je comprends qu'après ça, ils ont peut-être dit que c'était moins pire que ce qu'ils avaient dit, mais peu importe.

M. Elkas: Justement...

M. Garon: Est-ce que le moratoire a contribué à faire en sorte que les écoles de conduite soient de meilleure qualité?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: J'ai expliqué, ce matin, M. Garon, qu'on changeait les cours obligatoires théoriques et qu'effectivement, on pensait que ça allait créer une demande pour des cours adaptés dans les écoles au niveau théorique. Remarquez que le marché va probablement diminuer de façon globale pour les entreprises. Vous référez encore au ministère de la Justice. Moi, je dois m'inscrire en faux sur l'article en question parce que l'article en question n'avait quand même pas nuancé un certain nombre de choses, notamment que les entreprises qui étaient recommandées par le CAA étaient les bonnes entreprises. Il faut quand même voir que le CAA, c'est une entreprise privée. Ce n'est pas une recommandation d'État. Alors, je ne pense pas qu'on doit conclure que les écoles recommandées par le CAA sont les seules de qualité supérieure. Je ne pense pas qu'il faille tirer cette conclusion-là. Alors, encore une fois, on pourrait enlever le moratoire demain matin. Ce qui va arriver, c'est que, effectivement, tous les propriétaires d'écoles de conduite qui ne font pas d'argent à ce moment-ci... On ne se rend pas riches avec des écoles de conduite à ce moment-ci. Le "baby-boom" est passé. On en est train de diminuer le nombre de titulaires par année. Alors, on aurait pu effectivement tout enlever ça, les cours obligatoires, mais on a choisi le moyen terme, en fait. On a choisi de ne pas créer une situation chaotique dans le milieu...

M. Garon: Pourquoi?

M. Vézina:... pour une fois.

M. Garon: On est dans le cadre du libre échange...

M. Vézina: Je pense qu'il y a de bonnes écoles

M. Garon:...dans le domaine de la concurrence.

M. Vézina: Mais le libre échange n'a rien à voir avec les écoles de conduite, j'espère.

M. Garon: Non, c'est le libre échange, c'est le domaine de la concurrence. Les gens taillent leur place eux-mêmes dans la société. Là, on ne veut plus émettre de permis parce qu'on dit: Il y a un moratoire.

M. Vézina: Mais il y...

M. Elkas: Qui nous dit qu'il n'y a plus de concurrence. Il y a une très bonne concurrence dans ce marché-là. Il me semble qu'avec les 422 écoles qu'on a là, on pourrait aider à mieux structurer..

M. Garon: On n'a pas tout ça à la même place, ces écoles-là.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Il y a des régions qui en ont moins, il y a des régions qui en ont plus. Ce n'est pas réparti et distribué de façon parfaite, ces écoles-là.

M. Elkas: Je les ai rencontrés, il y a deux semaines et je te dis... Je regarde les gens qui étaient assis à la table par région et il y en avait plusieurs.
(16 h 15)

M. Garon: C'est peut-être parce que vos critères pour opérer une école ne sont pas suffisamment sévères. Si vous considérez que vos écoles devraient être mieux resserrées, mieux encadrées, bien, peut-être que vos critères devraient être meilleurs. Mais là, la réponse ce n'est pas nécessairement de dire: Ceux qui avaient leur permis, c'est correct on ne leur donne plus de permis. C'est peut-être, justement, de mieux évaluer les écoles qui vont avoir besoin d'opérer. C'est pas "peut-être", c'est "sans doute" ça.

M. Vézina: On a choisi la voie de la déréglementation, M. le député de Lévis, pas la réglementation. On n'ira pas mettre un inspecteur dans chacune des écoles et régler la grandeur du tableau et le nombre de personnes

et le moniteur, etc.

M. Garon: Pas nécessairement ça. Pas nécessairement ça, mais dans l'autre secteur, l'éducation privée, les gens ont le droit d'ouvrir leurs écoles. Pourquoi? Dans ce domaine-là, on applique normalement les règles normales pour les gens qui veulent avoir une école. Comme les examens vont être anonymes - j'imagine que les examens sont anonymes - et que les gens qui vont pouvoir montrer le taux de succès des étudiants qui sortent de telle ou telle école... Il me semble que ça va en être une promotion par elle-même si moi j'ai une école et que je réussis à montrer, par exemple, que 90 % de ceux qui viennent à mon école passent leurs examens. C'est parce que c'est peut-être une bonne école. Hein?

M. Vézina: Peut-être pas.

M. Garon: Pourquoi?

M. Vézina: You don't correct... Ha, ha, ha!

M. Garon: Non. Non. Ce n'est pas ça que je veux dire. Ce sont vos examens du ministère, pas mes examens à moi là. Les gens vont passer les examens du ministère et ils ont leur permis. Si j'ai une école qui n'est pas bonne et que les gens ne passent pas les examens quand ils suivent mes cours, bien, il faut que je me pose des questions. Mais s'ils suivent les cours d'une école et que leur taux de réussite est plus élevé, ça doit être parce que les cours ont des chances d'être meilleurs et pas seulement nécessairement parce qu'ils ont de meilleurs étudiants. Il y a des critères pour évaluer ça. J'imagine que le ministère est capable de dire, maintenant, quel est le taux de succès des écoles, parce qu'on a dit dans les journaux que selon que les gens passaient leur examen à tel ou tel endroit, par exemple, bien ils avaient des taux de réussite meilleurs. On a laissé entendre un peu que c'était plus facile d'aller à tel ou tel bureau. Est-ce que c'est parce que c'est plus facile d'aller à tel bureau, ou parce que ceux qui y ont été formés avaient été mieux formés? Je ne le sais pas là, mais je pense que le système actuel mène à des abus et à l'interprétation des données... Interprétation qui n'est pas souhaitable dans l'état actuel des choses parce que les gens ne sont pas capables d'évaluer ce qui se passe présentement. Si ce sont des examens anonyme, il y a des taux de réussite et il y a des taux d'échec.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 55 est adopté?

M. Garon: Bien. Actuellement on se ferme les yeux sur la question des écoles de conduite. Le gouvernement ne fait pas son travail. Le ministère ne fait pas son travail.

M. Elkas: Ah! une minute, là. C'est gratuit pas mal vos propos. Faites donc les preuves. Mme la Présidente, qu'il fasse donc les preuves. Des affaires gratuites semblables. On est pas en contact avec eux et on ne travaille pas avec eux. On doit couvrir 295 articles avec ces gens-là. S'assurer qu'ils comprennent très bien lorsque, eux, vont enseigner à leurs gens, les nouveaux arrivés. Qu'on soit cohérents et consistants dans nos approches, il n'y a rien de mal dans ça.

M. Garon: Bien, c'est justement. Soyez consistants. Arrêtez de faire un moratoire pour ne pas appliquer la loi et faites appliquer la loi. Le problème il est là justement. Vous marchez sur un moratoire depuis 1986...

M. Elkas: C'est comme si nous, on avait le monopole sur les moratoires!

M. Garon: Qui a fait le moratoire?

M. Elkas: Ça n'a jamais été fait par chez vous?

M. Garon: Par qui? Le moratoire... en 1986. Non. Non. Sur l'application d'une loi-là. Ça fait depuis 1986...

M. Vézina: Le moratoire, ça n'a rien à voir avec la non application de la loi. Le moratoire, ça vise à statuer qu'on n'émet plus de nouveaux permis. Il y a 425 permis que je vous disais tout à l'heure. S'il y a un permis qui se retire, il n'est pas renouvelé. La loi s'applique à toutes les écoles, voyons donc! Le moratoire ne vise pas à dire: On n'appliquera pas la loi.

M. Garon: Vous avez créé... Au lieu de faire une libre concurrence... Là, actuellement, il y a des articles qui ont été écrits dans la revue Justice qui indiquent que notre système d'écoles de conduite, d'après les articles qui ont été écrits, n'est pas extraordinaire. C'est à ça que ça mène, l'absence de concurrence. L'application du moratoire fait en sorte qu'on a donné des permis à des gens et on dit: On garde ces permis-là et on ne leur en donne pas d'autres, alors que si on appliquait la loi tout simplement et on donnait des permis à tous ceux qui se qualifient, bien la concurrence... l'élimination se ferait par la concurrence.

Là, au fond, on agit de façon corporatiste, de façon moyenâgeuse en disant: On va limiter le nombre de ceux qui ont des permis comme on le fait dans des corporations. Ce n'est pas ça, la solution. La solution, c'est l'élimination par la concurrence. Les meilleures écoles vont subsister et les moins bonnes écoles ne subsisteront pas. Et là où il y aura des manques, les gens vont aller s'établir parce qu'il y a des manques. Ils vont sentir qu'il y a un vacuum, qu'il y a une place pour s'établir, alors qu'actuellement, c'est

le bon jugement des ministres, du ministre. C'est le ministre qui décide. Tandis que là, ce serait le marché qui déciderait. C'est une règle importante, le marché. Toute la Russie est en train de se convertir au marché, actuellement, les règles du marché...

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, l'article 55 est adopté sur division?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 55 est adopté sur division. J'appelle l'article 56, qui est de la concordance, je pense. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à prévoir qu'un permis d'école de conduite ne peut être délivré à une personne qui agit pour le bénéfice d'une institution d'enseignement de niveau secondaire ou postsecondaire que dans les cas prévus par règlement en fonction des territoires ci-haut mentionnés.

M. Gélinas: Une mesure de concordance avec l'article précédent.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté sur division.

M. Garon: Attendez un peu.

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

M. Dufour: Ça veut dire que le moratoire dont on a parlé tout à l'heure, ça n'existe pas pour les écoles secondaires? Ça existe encore, il y a encore des écoles secondaires qui donnent des cours de conduite? Vous avez parlé tout à l'heure de cinq ans, ça veut dire qu'il faudrait qu'elles disparaissent? Non? Mais il y a des écoles secondaires qui donnent des permis. C'est peut-être la seule concurrence qui existe avec les écoles privées, la vraie.

M. Vézina: Mais il y a de la concurrence entre les écoles privées aussi.

M. Dufour: Oui, oui. Mais par exemple, il y a des endroits où il y a juste une école privée et il y a l'école qui fait le pendant. Je pense que chez nous, il n'y en a pas beaucoup d'écoles.

M. Garon: Au paragraphe 1, pour obtenir ou renouveler un permis d'école de conduite, le requérant doit être une personne physique qui agit pour son compte ou pour le bénéfice d'une corporation ou d'une société. Le requérant ainsi que la corporation ou la société pour laquelle il agit doivent également satisfaire aux conditions et aux formalités établies par règlement. Est-ce qu'on pourrait avoir une copie des conditions et

formalités établies par règlement? Quel article qui reporte le moratoire encore pour une période de temps?

M. Gélinas: 660.

M. Garon: Dans cette affaire-là?

M. Gélinas: Cost l'article 660 du Code.

M. Garon: O.K. Oui, on va revenir à ce moment-là. Vous allez nous donner une copie de vos règlements?

M. Gélinas: Oui. On peut vous donner une copie du règlement, je l'ai ici.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 56 est adopté sur division. L'article 57.

M. Elkas: Cette modification vise à préciser qu'une personne doit être titulaire d'un permis d'enseignement pour enseigner, avec ou sans rémunération, au sein d'une école de conduite détenant un permis d'école de conduite. L'obligation des titulaires d'un permis d'enseignement pour enseigner la conduite d'un véhicule dans une école de conduite est actuellement contournée par certaines personnes qui déclarent enseigner sans rémunération.

M. Garon: Comment opèrent-elles sans rémunération? Elles ont des commissions ou...

M. Vézina: Ça peut, par exemple, être un couple qui décide de partir une école. Le professeur, c'est lui ou elle, qui n'a pas de permis et qui dit: De toute façon, on n'est pas payé. C'est sans rémunération. Ou ça peut être le fils, ça peut être la fille.

M. Dufour: Est-ce que la question, pour le permis d'enseignement, c'est un permis qui n'exige pas un diplôme?

M. Vézina: Universitaire, non, non.

M. Dufour: Universitaire. Ce n'est pas ça, on s'entend bien. Il n'est pas passé par l'école normale. C'est quelqu'un qui est qualifié et compétent.

M. Vézina: C'est délivré par le ministère de l'Éducation.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'article 57 est-il adopté?

M. Dufour: S'il est à l'emploi..

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député

de Jonquière.

M. Dufour: Oui. Quand on dit: "est à l'emploi d'une école de conduite", ça n'exclut pas le temps partiel et des choses de même. Elle pourrait être à l'emploi d'une école de conduite et être à l'emploi d'autres.

M. Vézina: Ordinairement, elle n'est pas employée aussi chez le concurrent.

M. Dufour: Elle pourrait être employée chez le concurrent?

M. Vézina: Ordinairement, la personne n'est pas employée aussi chez le concurrent.

M. Dufour: Non, mais elle pourrait faire autre chose.

M. Vézina: Oui.

M. Dufour: Mais même si elle le faisait...

M. Vézina: Ah oui.

M. Dufour: ...il n'y a rien qui l'empêche.

M. Garon: Là, on ne fait plus référence aux camions, aux véhicules moteurs, aux automobiles, aux cyclomoteurs, aux motocyclettes.

M. Vézina: Les écoles de conduite, M. le député de Lévis, ça ne concerne que les véhicules de promenade et la moto. Tout le reste, c'est de la spécialisation qui est donnée par les maisons d'enseignement.

M. Garon: Ça marche. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 57. Alors, à l'article 58, il y a un amendement où on dit: "Retirer les articles 58 et 59".

M. Gélinas: C'est une question d'amende qui était prévue pour des changements d'adresse au niveau de l'immatriculation, les amendes pour les avis de changements d'adresse n'ont pas été modifiées, elles demeurent toujours de 60 \$ à 100 \$. C'est une erreur que d'avoir inclus ça pour les permis. Donc, on le retire.

M. Garon: On va les faire un par un.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que les articles sont acceptés, adoptés?

M. Garon: On va... Faisons-les un par un. L'article 58...

M. Gélinas: C'est parce qu'on avait pour but à l'article 58, on l'enlevait de 60 \$ à 100 \$, pour

le mettre de 100 \$ à 200 \$. Or, on le laisse de 60 \$ à 100 \$. Il n'y a pas d'augmentation d'amendes. Pour augmenter l'amende, il fallait modifier deux articles, c'est-à-dire l'enlever dans l'un pour le mettre dans l'autre. Mais comme on garde le statu quo, on enlève les deux modifications.

M. Garon: Qu'est-ce qui est arrivé? Le ministère des Finances a considéré qu'il avait assez d'argent?

M. Elkas: Ah, ah! Ça se "peut-u"?

M. Garon: C'est quoi? Mais qu'est-ce qui est arrivé?

M. Elkas: On l'a regardé de près puis on s'est...

M. Garon: Avez-vous eu une commande des Finances ou non, pour augmenter les amendes?

M. Elkas: Non, ce n'est pas une question de commande des Finances, on a revu avec nos collègues... Vous savez, on est un peu différents de vous autres, on se parle, vous savez, on se consulte et puis je suis une personne...

M. Garon: On voit ça, entre Mme Bacon et M. Paradis, ça se consulte fort.

Une voix: M. Pagé et M. Ryan.

M. Elkas: ...on est vraiment flexibles. Je suis flexible. On me fait des suggestions. Je suis prêt à réagir aux suggestions qui sont faites. On l'a fait. Je ne suis pas une tête de cochon.

M. Garon: Non, mais est-ce que vous avez eu une commande des Finances ou non pour augmenter les revenus, à partir de la Loi sur la sécurité routière?

M. Elkas: Si vous me demandez si les Finances sont assis à une table pour savoir...

M. Garon: Non, est-ce qu'ils vous ont demandé d'apporter des revenus plus élevés?

M. Elkas: Pas directement à moi, non.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Pas directement à moi, non.

M. Garon: Vous n'avez jamais eu...

M. Elkas: Pas une commande comme telle. Moi, j'ai regardé ça d'une autre façon.

M. Garon: ...de demande des Finances d'augmenter les revenus?

M. Elkas: Moi, je regarde ça d'une autre façon.

M. Garon: Ni au ministère, ni à la Régie?

M. Vézina: Moi, je n'ai jamais eu de commande pour augmenter les amendes. Ce qu'on m'a dit, à un moment donné: Est-ce que vous seriez d'accord pour faire partie d'un comité qui examinerait les amendes? Très différent: qui examinerait une révision des amendes.

M. Garon: Les amendes pour les charges trop lourdes?

M. Vézina: Non.

(16 h 30)

M. Elkas: Elles sont déjà assez élevées, comme vous le savez, sauf où on arrive au pont, on double le montant. On va y venir plus tard.

M. Garon: Qui a fait la demande de formation du comité?

M. Vézina: Si ma mémoire est bonne, il me semble que... Finalement, je ne sais pas si c'est la Sécurité publique, les Finances, les Transports peut-être, je ne le sais pas. Il y avait plusieurs ministères.

M. Elkas: Il y avait plusieurs ministères. On essaie de s'enligner avec ce qui se passe ailleurs et vous avez peut-être vu qu'on est encore en bas de ce qui est imposé en Ontario.

M. Garon: Quand ils baissent les amendes en Ontario, baissez-vous les vôtres?

M. Elkas: Je ne pense pas qu'ils les aient déjà baissées.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Je ne pense pas qu'ils les aient baissées. On s'enligne avec ce qui se fait ailleurs.

M. Garon: Quand ils baissent les taxes, les baissez-vous?

M. Elkas: Le but, ce n'est pas la question de revenus, M. le député de Lévis, c'est la sécurité de la route.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Alors, les articles 58 et 59 sont adoptés tel qu'amendés.

M. Elkas: Ils sont retirés.

M. Garon: Ils sont retirés.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils sont retirés. J'appelle l'article 60. Il y a un amendement, c'est de retirer l'article 60.

M. Garon: Bon.

M. Vézina: C'est relié au 0 alcool.

M. Garon: Ça va bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement à l'article 60 est adopté?

M. Elkas: C'est relié au 0 alcool. C'est de concordance.

M. Garon: Un instant.

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Qu'est-ce qui vous a amené à retirer l'article 60?

M. Gélinas: C'est une concordance.

M. Elkas: C'est une concordance.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Est-ce que l'amendement à l'article 60 est adopté?

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas compliqué, c'est une concordance et on la retire.

M. Garon: Sur division.

Amendes

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté sur division. L'article 60 est retiré sur division. J'appelle l'article 61. Il y a aussi un amendement à l'article 61 qui se lit comme suit: À l'article 61, remplacer dans la...

M. Garon: On ne l'a pas.

La Présidente (Mme Bélanger):... première ligne, les mots "à l'un des articles" par les mots "au troisième alinéa de l'article 93.1 ou à l'un des articles".

M. Gélinas: Encore là, il s'agit d'une mesure de concordance qui est semblable à celle qu'on a adoptée précédemment pour l'immatriculation à l'article 31. 1. C'est que l'article 93. 1 traite du renouvellement du permis de conduire et de l'interdiction de conduire qui est incluse au troisième alinéa. Donc, on crée l'infraction à l'article 93. 1, c'est normal qu'on ait une amende qui suive.

M. Garon: Adopté

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Est-ce que l'article 61, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 62.

M. Elkas: Cette modification vise à imposer une amende de 300 \$ à 600 \$ à celui qui donne un renseignement faux ou trompeur à la Société sur les changements à effectuer aux renseignements et aux documents qu'il a déjà fournis pour obtenir ou renouveler un permis.

M. Garon: Si le gars a des charges trop lourdes, les amendes vont être de combien?

M. Gélinas: Une personne qui, lors d'un changement, si elle avise qu'elle a des changements soit au niveau de son adresse ou des renseignements et que ce renseignement est trompeur et faux, à ce moment-là, il y aurait une amende beaucoup plus sévère. Mais ce n'est pas le fait d'avoir changé l'adresse et ainsi de suite qui serait l'infraction, ça serait d'avoir donné un renseignement faux et trompeur car pour la Société commis toile, c'est extrêmement important que les renseignements donnés soient exacts.

M. Dufour: Et là, vous enlevez les frais?

M. Vézina: Les quoi?

M. Dufour: Les frais?

M. Garon: Avant, c'était marqué...

M. Gélinas: "En outre des frais". Ça, c'est un amendement qui est de concordance avec le Code de procédure pénale depuis que le Code de procédure pénale est en vigueur, depuis le 1er octobre ou le 10 octobre 1990, je crois. Partout maintenant dans les lois sectorielles où il va être question d'infractions passibles d'amendes, on ne retrouvera plus l'expression "en outre des frais" car c'est prévu dans le Code de procédure pénale qui est le code d'application générale.

M. Dufour: Il les paie pareil.

M. Gélinas: Il paie pareil, oui.

M. Dufour: Ça me surprend que vous ne l'ayez pas marqué.

M. Gélinas: C'est pour ça qu'on l'enlève partout maintenant.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 61.

M. Garon: Moi, je trouve ça un peu fort qu'on compare à d'autres types de ventes. Les pesanteurs pour briser les routes, ça coûte une fortune au gouvernement. Les amendes vont passer de combien à combien?

M. Elkas: Elles sont déjà très élevées.

M. Garon: C'est combien? Le permis pour dépasser les charges est de combien?

M. Elkas: Dépendant de l'infraction et où.

M. Garon: On légalise le dépassement des charges. On paie un prix minime pour briser les routes et après ça, quelqu'un va donner une mauvaise adresse et...

M. Elkas: Oui, mais...

M. Garon: ...on va lui doubler son permis. C'est moins grave, à mon avis, de ne pas avoir donné la bonne adresse que...

M. Elkas: C'est le même montant. On ne change pas le montant. On ne change pas le montant. C'est le même montant.

M. Garon: C'est de 300 \$ à 600 \$.

M. Elkas: Il était là avant.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Qu'est-ce que vous changez à ce moment-là?

M. Elkas: I had just explained it.

M. Gélinas: Lors d'un changement visé à l'article 95, c'est ça qui est nouveau.

M. Garon: Ah bon! Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 61 est adopté. J'appelle l'article 62. M. le ministre.

M. Elkas: On vient de le faire.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 63.

M. Elkas: Ce nouvel article vise à imposer une amende de 600 \$ à 2000 \$ à qui donne un renseignement faux ou trompeur pour obtenir un permis d'école de conduite ou un permis d'enseignement.

M. Morin: Qu'est-ce qui arrive au permis? Il est automatiquement retiré? C'est ailleurs que c'est...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on est à l'article 63? Ça va pour l'article 63?

M. Garon: Je n'ai pas vraiment d'opinion là-dessus parce que je ne suis pas d'accord avec le système de gérer le système de gestion, le système des écoles de conduite. Alors, on fait un moratoire et après ça, on change le système pénal. Moi, je préfère m'abstenir là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 63 est adopté sur division. L'article 64.

Recycleurs et véhicules recyclés

M. Elkas: Cette modification fait en sorte que le recycleur qui n'a qu'une licence de recycler ne sera plus autorisé à faire le commerce de remettre en circulation des véhicules routiers montés avec les pièces ou les véhicules routiers reçus. Un recycleur qui désirera faire un tel commerce devra posséder une licence de commerçant en plus de sa licence de recycleur.

M. Dufour: Il me semble qu'on...

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

M. Dufour: Mme la Présidente, il me semble qu'on avait fait une moyenne discussion quand on avait adopté le Code en 1987. Il me semble que c'était assez parfait. On avait raffiné pas mal l'article puis, là, vous rechangez. C'est quoi exactement que vous essayez d'atteindre comme but par rapport à cet article, sur le recyclage. On parlait de vol dans ce temps-là, on avait demandé des... Je me souviens un peu de...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: À l'époque, M. le député de Jonquière, il n'y avait même pas de permis de recycler et, de fait, on a institutionnalisé à ce moment-là un permis de recycler, ce qui nous permet maintenant... Ce qui nous a permis d'abord de faire le ménage dans toute une série d'entreprises inexistantes ou à peu près. Là, ce qu'on introduit... Ce que les recycleurs font de plus en plus c'est qu'ils découpent des pièces et remontent des véhicules, remontent... On va voir plus loin, je ne me rappelle plus à quel article, qu'on introduit - justement pour contrôler un peu mieux le vol d'automobiles et la reconstitution d'automobiles à partir de numéros de voitures qui ont été considérées comme pertes totales - qu'on introduit un contrôle là-dessus. Pour faire ça, le recycleur qui va remonter des voitures devient nécessairement, un commerçant, parce que effectivement, il prend un châssis d'une voiture, il refait complètement une voiture puis il la remet sur le marché. Alors c'est un commerçant, c'est carrément un commerçant. Alors, on a introduit cette notion de commerçant et d'ailleurs il y a de plus en plus de commerçants qui sont aussi des recycleurs. Alors, là ça

permet de suivre un peu mieux ce qu'ils vont faire

La **Présidente (Mme Bélanger)**: Ça va? L'article 64 est adopté?

M. Garon: Un instant. Quels problèmes ç'a posés jusqu'à maintenant?

La **Présidente (Mme Bélanger)**: M. Vézina, des problèmes? Est-ce que je pourrais savoir...

M. Vézina: M. Lalande.

La **Présidente (Mme Bélanger)**: M. Lalande.

M. Lalande (Jean-Marie): Oui. Lorsqu'un recycleur fait du commerce ou qu'un commerçant fait du recyclage, si on veut le baliser, si on veut le **normer**, il faut le **normer** sur les deux statuts O.K. Alors, c'est justement pour posséder une licence de commerçant, en plus de sa licence de recycleur. À ce moment-là, il doit obéir à deux ensembles de normes différentes. Ce qui...

M. Dufour: Comme la loi de sécurité, au point de vue de construction d'automobiles, c'est le fédéral qui est là-dessus, de quelle façon vous assurez-vous que l'automobile recyclée avec de vieilles pièces - pour la peine, on ne parte pas juste d'un petit détail - de quelle façon vous assurez-vous que le véhicule est sécuritaire et qu'il peut circuler?

M. Lalande: Je suggérerais qu'on attende à demain ou lorsqu'on sera rendus là, parce qu'on a toute une série de modifications à proposer pour justement s'assurer de la sécurité des voitures qui sont reconstruites.

M. Dufour: À ce moment-là, est-ce que c'est vous autres qui gardez cette... Là, malheureusement, je vais être obligé de tomber sur l'autre loi, je suis obligé de faire... Moi aussi, je suis obligé de me recycler.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Je vais être obligé de tomber sur d'autres lois, je ne serai pas ici quand vous allez parler de ce dossier-là, mais par rapport à ça, est-ce que c'est vous autres qui allez être capables de donner le permis pour une automobile recyclée ou un camion?

M. Lalande: Ce qu'on a l'intention de faire, c'est d'avoir des mandataires qui vont émettre des certificats techniques et qui vont nous assurer de la sécurité des véhicules qui sont reconstruits.

M. Dufour: Mais hier, quand on parlait du bicycle, le petit **bicycle**...

Une voix: C'est ce matin.

M. Dufour: C'est ce matin. Bon, O.K. Le tricycle là, vous étiez... Il me semble que c'était hier soir?

Une voix: C'est ce matin.

M. Dufour: O.K. mais ce bicycle-là, vous **disiez**: C'est le fédéral qui s'occupe de ça.

M. Lalande: Ouais! mais les gens sont astreints à reconstruire le véhicule à partir des mêmes normes qui existent pour la construction. Alors, on n'invente pas de normes là. On fait juste s'assurer que les normes qui existaient au moment de la construction sont respectées au moment de la reconstruction du véhicule.

La **Présidente (Mme Bélanger)**: Ça va pour l'article 64, adopté?

M. Garon: Mais ça n'a pas pour but d'interdire le fer?

M. Lalande: Au contraire, ça permet à un recycleur de devenir commerçant et à un commerçant de devenir recycleur, et à ce moment-là il doit respecter les règles du jeu. Alors, ça permet à des gens de faire les deux.

M. Garon: Parce que vous savez que l'entreprise Pintendre Autos vient d'être déclarée la plus grande entreprise de recyclage de pièces d'automobiles au monde par les gens du Texas qui n'ont pas l'habitude de donner le titre de "plus grosse affaire au monde" à d'autres. Alors, la plus grande entreprise au monde, hein! je peux vous dire que c'est une entreprise qui a une centaine d'employés puis vous savez qu'ils gagnent des prix pour la protection de l'environnement. Elle est obligée de ramasser les pièces d'auto dans le fond des rivières et dans le fond des **lacs**. Elles sont recyclées. Ça en est *une* forme de protection de l'environnement, recycler des pièces d'automobile, leur donner une durée plus longue.
(16 h 45)

La **Présidente (Mme Bélanger)**: Ça va? L'article 64 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La **Présidente (Mme Bélanger)**: L'article 65. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à permettre à un recycleur d'inscrire à son registre un numéro de référence ayant un lien avec le numéro d'identification du véhicule en ce qui a trait aux pièces majeures permettant ainsi une plus grande flexibilité dans la construction de son registre.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Gélinas: C'est une mesure d'ordre technique encore là pour donner plus de...

M. Dufour: Oui, comme on sait que ça a beaucoup de conséquences...

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

M. Dufour: C'est un article tout de même qui a beaucoup de conséquences. On sait combien il y a d'automobiles et de véhicules volés. C'est une façon d'arrêter ça.

M. Gélinas: Mais c'est à l'article 211 qu'on va étudier plus tard où là, on établit un système de contrôle du parc automobile qu'on va voir tout ça.

M. Dufour: On établit le système parce qu'il va aller avec quelque chose. J'ai bien compris ça.

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

M. Garon: Ce n'est pas rien que technique?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas, M. le député de Lévis demande si c'est juste technique.

M. Garon: Qu'est-ce que ça change par rapport à ce qu'il y avait avant? Il y avait une règle de cet ordre-là avant, mais qu'est-ce qu'il y a de changé maintenant?

M. Lalande: Si je peux répondre, ça fait seulement ajouter la phrase "ou par un numéro qui y fait référence". Donc, la personne va être capable d'avoir des numérotations qui vont relier ces pièces avec le véhicule. Donc, au niveau de sa comptabilité de pièces, et tout ça, ça va lui permettre une plus grande flexibilité, alors qu'avant, il fallait absolument qu'il y ait le numéro d'identification d'automobile et non pas un numéro qui y faisait référence. Alors, c'est pour donner plus de souplesse et plus de moyens pour tenir les dossiers.

M. Dufour: Mais est-ce que ça veut dire qu'il pourrait même s'inventer un système de numérotage ou s'il doit faire référence toujours au numéro d'enregistrement du véhicule?

M. Lalande: Non. Pourvu qu'il soit capable, avec son numéro de référence, de retomber sur le numéro du véhicule.

M. Dufour: Or, il faut que ça ait une relation. C'est clair là-dedans que c'est comme ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 65 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 66.

M. Elkas: Cette modification vise à permettre à une association de commerçants ou de recycleurs de se porter caution pour ses membres. Certaines associations offrent déjà un tel service à leurs membres. L'intérêt des consommateurs est protégé tout en facilitant la tâche des commerçants ou des recycleurs.

M. Gélinas: C'est une demande qui nous est faite par l'Association depuis de nombreuses années.

M. Garon: Oui. Pourquoi, si ça fait plusieurs années qu'ils demandent ça, vous leur donnez seulement aujourd'hui, vous avez refusé de leur donner avant.

M. Gélinas: On n'a pas refusé.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Lalande.

M. Lalande: C'est un article qui était dans le projet de loi pour le printemps dernier et on l'a gardé. Ça aurait pu être approuvé...

M. Garon: Non, mais vous dites: Ça fait plusieurs années. Le printemps dernier, ça fait juste quelques mois. Mais si c'était là depuis plusieurs années... La demande était exprimée depuis plusieurs années et on a attendu toutes ces années-là pour leur donner satisfaction. Quelle est la raison?

M. Gélinas: Dans un premier temps, on a reçu la demande. On l'a étudiée. On l'a analysée. On a décidé, au niveau de la Société, que c'était raisonnable comme demande. On l'a acheminée dans le processus des modifications au niveau du Code. Ça prend un certain temps à faire tout ça. Le tout était prêt pour le mois de février dernier. Mais comme le Code n'a pas été modifié au cours de la dernière session, ça a été retardé jusqu'à la présente session. C'est essentiellement la raison, pas plus.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est une bonne réponse.

M. Garon: Alors, vous avez analysé ça pendant plusieurs années. C'était une demande qui était complexe.

M. Gélinas: À peu près deux ans. En tout, c'est deux ans. Non, ce n'est pas si complexe mais il y a des consultations à faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 66 est adopté. J'appelle l'article 67.

M. Elkas: Cette modification vise à préciser le moment où la personne doit retourner sa licence de commerçant ou recycleur suspendue. Il s'agit d'une modification équivalant à celle effectuée à l'article 107 du Code pour le permis de conduire.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 67 est adopté. J'appelle l'article 68.

M. Elkas: Cette modification vise à imposer une amende de 600 \$ à 2000 \$...

M. Garon: Aye!

M. Elkas: ...à quiconque donne sciemment un renseignement faux ou trompeur pour l'obtention d'une licence de commerçant ou de recycleur.

M. Vézina: Même chose pour les écoles de conduite.

M. Garon: J'aimerais ça pour ceux qui dépassent les charges, aussi. Les expéditeurs, briser les routes. Les dommages peuvent être encore plus gros pour briser les routes.

M. Elkas: Vous allez être un peu surpris demain, M. le député de Lévis, lorsqu'on va vous donner des résultats sur des "blitz" qu'on a faits dans les régions pour savoir ce que ça va porter.

M. Dufour: Pourquoi qu'il ne pourrait pas perdre sa licence?

M. Vézina: Effectivement, s'il contrevient sciemment aux règles, aux exigences d'avoir un permis, il n'a pas de permis.

M. Dufour: Ce n'est pas ça que vous dites.

M. Vézina: Non, non, mais il y a une réglementation sur les permis, etc. Lui, c'est une amende en plus de ça, de façon... Parce qu'il a trompé sciemment, il a donné de mauvais renseignements.

M. Garon: Quel genre de renseignements? Oui mais regardez dans le dépassement d'un camion, l'amende va être de 100 000 kilos... Celui qui se fait prendre avec une charge de 100 000 kilos, ce serait quoi son amende? Celui qui aurait une charge de 100 000 kilos.

Une voix: Est-ce qu'on pourrait vous répondre plus tard. Les gens du Transport ne sont pas ici.

M. Garon: Comment ça ils ne sont pas là? C'est leur projet de loi.

M. Gélinas: il y a certaines parties du Code qui sont administrées par le ministère des Transports proprement dit, dont les charges et dimensions.

M. Garon: Ils devraient être là, hein?

M. Elkas: Un peu de patience et on va vous répondre.

M. Garon: C'est parce que je trouve qu'il n'y a pas de cohérence dans ces amendes-là. Pour ceux qui défont les routes, il n'y a quasiment pas d'amende et là, si quelqu'un vous donne un renseignement qui n'est pas correct, l'amende va passer de 600 \$ à 2000 \$. On a l'impression que c'est le ministre des Finances qui a dicté les amendes.

M. Vézina: Oui, mais M. le député de Lévis, c'est quand même: Donne sciemment un renseignement faux ou trompeur, ce n'est pas qu'il aurait donné une mauvaise adresse et il s'est trompé, là.

M. Garon: Ce n'est pas dans le sens que celui-là ne paie pas assez, c'est dans le sens que celui qui brise les routes parce qu'il dépasse des charges, il n'y a pas de proportion.

M. Elkas: On va vous donner les renseignements plus tard sur cette...

M. Garon: Dans ce sens-là.

M. Elkas: Ça, vous assumez qu'on ne paie pas pour les routes, que les amendes ne sont pas élevées.

M. Garon: J'aimerais ça que vous nous disiez, dans... Vos fonctionnaires, ils ne sont pas là. Quand on étudie leur projet de loi, il me semble que ça devrait les intéresser autant que nous autres.

M. Elkas: Il y a une partie qui touche, comme on l'a mentionné, la Société d'assurance automobile du Québec. Ce sont les articles qu'on est en train de regarder dans le moment. Plus tard, on va toucher le transport et ils vont être ici avec moi. Alors, si vous pouvez vous en tenir à ce qui est là et à la pertinence de l'affaire, on va être corrects.

M. Garon: Non, non, mais ce n'est pas ça. Il y a une économie de la loi. C'est un ensemble

cohérent, normalement.

M. Elkas: Let us get serious.

M. Garon: Que vous ayez un fonctionnaire du ministère, vous n'en avez même pas un du ministère, vous avez des gens de la Société d'assurance automobile du Québec, zéro fonctionnaire. Moi je trouve que c'est un peu drôle par rapport à une commission qui étudie un projet de loi. On ne peut pas demander des renseignements concernant le ministère parce qu'il n'y a pas personne du ministère qui est là. Ce n'est pas pour rien qu'il y a des problèmes dans ce ministère-là.

Ce n'est pas normal qu'il n'y ait personne du ministère et qu'il y ait juste vous qui soyez là alors que vous venez d'être en fonction depuis quelques mois seulement et que vous ne connaissez pas le ministère.

Une voix: Mon Dieu, mettez-le à l'ordre!

M. Garon: Non, mais on a le droit de demander les renseignements qu'on veut.

M. Elkas: Mais oui, vous pouvez en demander quand c'est le temps d'en demander.

M. Garon: Mais oui, il n'y a pas de temps pour demander des renseignements. On étudie votre projet de loi, c'est votre projet de loi et votre ministère et les gens de votre ministère ne sont même pas là. Voyez-vous, ils ne pourront pas dire que c'est parce qu'ils travaillent, sans doute qu'il est déjà 16 h 55, ils ont quitté à 16 heures, 16 heures trente. Il y a quelque chose qui ne marche pas, nous autres, on va être là jusqu'à minuit.

M. Elkas: Voulez-vous suspendre deux minutes, puis je vais être ici.

M. Garon: Oui. O. K. On va suspendre.

M. Elkas: Ça ne me dérange pas. Ça va être mieux que...

La Présidente (Mme Bélanger): La commission suspend ses travaux pour deux minutes.

(Suspension de la séance à 16 h 55)

(Reprise à 16 h 57)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude du projet de loi 108. Alors, au moment de la suspension, nous étions à l'article 68 et des questions sont en suspens. Alors, nous suspendons l'article et nous arrivons à l'article 69 où il y a un amendement. À l'article 69, remplacer

l'article 166. 1 du Code par le suivant: "le présent titre s'applique à un accident survenu sur tout chemin ou terrain."

M. Garon: Oui, quel est l'effet "ou terrain"?

Obligations en cas d'accident

M. Gélinas: L'amendement tel que rédigé à l'heure actuelle à l'article 166. 1, prévoit: "en outre des chemins publics, le présent titre s'applique sur les chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers ainsi que sur les terrains de centres commerciaux et autres terrains où le public est autorisé à circuler et sur les terrains privés où un accident est survenu." Il faut être bien conscient que ce titre là porte sur les obligations en cas d'accident au niveau de l'article 166, c'est: "obligation en cas d'accident, dispositions générales". Et comme vous allez voir, on définit non seulement ce qu'est un accident mais également quelles sont les obligations des personnes qui sont impliquées dans un accident. C'est dans cette section-là qu'on traite entre autres du délit de fuite, de la nécessité de faire des rapports et ainsi de suite. Donc, ce qu'on a voulu prévoir c'est la possibilité que cette section-là puisse s'appliquer pas uniquement sur les chemins publics, mais également là où surviennent des... sur tout emplacement, tout terrain ou tout chemin où un accident survient.

M. Garon: Terrains de stationnement.

M. Gélinas: Oui, il peut y avoir un accident dans un terrain de stationnement aussi. C'est parce que ça évite également des confusions qui existent à l'heure actuelle et c'est suite à des consultations avec les policiers qu'on en est venu à cette conclusion-là avec des organisations, des associations policières, pour justement leur permettre de mieux remplir leurs obligations en fonction de la loi. Au tout début, à l'article 1, on parlait du champ d'application de la loi et on avait jadis prévu dans le projet de loi 73 qu'on voulait étudier la possibilité d'étendre par règlement le champ d'application de la loi aux chemins qui sont ouverts à la circulation publique des véhicules routiers. Et on a abandonné cette question, cette façon d'opérer par règlement parce qu'on s'est aperçu que ça ne pouvait pas fonctionner de façon efficace et là, on revient avec une démarche qui est différente. C'est plutôt d'y aller article par article, là où on juge que c'est important que ça s'applique sur des chemins et terrains autres que des chemins publics. Parce que, en principe, le Code s'applique uniquement sur des chemins publics.

M. Garon: Oui.

M. Morin: Mme la Présidente...

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

M. Morin: C'est parce qu'au niveau des appellations, des différents ordres de chemin, à l'intérieur des municipalités par exemple... Dans le cadre d'un sentier...

M. Garon: Une moto...

M. Morin: Un sentier est public, mais il serait exclu **là-dedans**? Ça n'affecterait pas un sentier parce que vous savez qu'il y a quand même une définition bien précise là-dessus: des sentiers, des chemins, il y a des rangs, des routes, il y a des rues, il y a des avenues, tout ça a un sens particulier là.

M. Gélinas: Je vous réfère à l'article 167 qui est le premier article de ce titre-là qui est le titre 4 au niveau des obligations en cas d'accident. On dit: "pour l'application du présent titre, un accident est un événement au cours duquel un dommage est causé par un véhicule routier en mouvement." Alors, au sens du Code, véhicule routier c'est la définition la plus large qu'on a. Je vous réfère à la définition de "véhicule routier"...

M. Garon: Là, vous dites qu'il faut avoir le constat des policiers.

M. Gélinas: Oui, mais c'est une des obligations.

M. Garon: Mais est-ce que les policiers vont vouloir venir? Quand les gens appellent pour des endroits, quand ce sont des affaires mineures, les policiers ne veulent pas toujours venir.

M. Gélinas: Bien non.

M. Garon: Pardon.

M. Gélinas: Je dis qu'ils ne sont pas obligés, c'est 500 \$, je crois maintenant en vertu du Code.

M. Garon: Oui, mais...

M. Gélinas: Bien, oui, mais on ne les oblige pas à y aller là non plus. On leur donne la possibilité d'y aller.

M. Garon: Non, non, mais à un moment donné quelqu'un va partir, il y a un accrochage, à un moment donné, il va être poursuivi pour délit de fuite. "Sur tout terrain" là, vous êtes en train de faire des règles. Des terrains c'est quoi? Tout terrain et tout chemin.

M. Gélinas: Oui.

M. Vézina: Écoutez, M. le député de Lévis.

La Présidente (Mme Bélanger): Mme Vézina. Excusez. M. Vézina.

M. Vézina: Aurais-je changé de sexe cet après-midi? M. le député de Lévis, dans la réalité, la vie de tous les jours, la façon dont les choses se passent, c'est que quand il y a un accident, même si c'est un terrain de centre d'achats, ou même si c'est un terrain privé, si vous reculez sur quelqu'un, même sur un terrain privé, vous appelez la police; la police vient; la police doit faire un constat à chaque fois qu'il y a quelqu'un de blessé corporellement; c'est obligatoire, ça. Donc, dans les faits, au moment où on se parle, ça se passe comme ça, sauf que les policiers n'ont pas besoin d'y aller et ils n'ont pas besoin de faire de constat en bas de 500 \$ pour des dommages matériels seulement. O.K.? Ce que ça permet, ça permet à ce Code-là, à cet article, de pouvoir dire: Légalement ils ont le droit d'intervenir. Parce que, effectivement, ça permet, au centre d'achats par exemple, où il y a eu un accident, et il y a des blessés, de dire à la police: Vous venez. Et la police de Sainte-Foy, par exemple - pour prendre celle-là - doit y aller. Autrement, ils disent: On n'y va pas. Alors, ça protège les automobilistes, ça protège les citoyens, c'est tout ce que ça veut.

M. Morin: Parce que, Mme la Présidente...

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

M. Morin: J'ai compris son explication, sauf que plutôt que de donner un sens très large, si c'est ça que vous voulez, que ça couvre tout. C'est que ça donne un petit peu l'impression d'être restrictif plutôt que large. Vous ne pensez pas que ça peut être interprété comme ça? Le fait de même seulement "chemin" ou "terrain"? Alors, quand on connaît toutes les appellations et toutes les catégories de chemins, de sentiers, de rangs, et ces choses-là, que ça ne pourrait pas être interprété comme étant restrictif?

M. Gélinas: Non, je ne crois pas. Au contraire, ça va être interprété comme étant très général.

M. Garon: Oui, vous êtes sûr de ça? Est-ce que le chemin est défini à quelque part?

M. Gélinas: Non, ce qui est défini dans le Code, c'est "chemin public", et le Code, les articles du Code s'appliquent sur les chemins publics. Si le Code s'appliquait sur "tout chemin", on n'aurait pas besoin de ça. Parce que ce ne serait pas nécessaire.

M. Garon: Quelqu'un par exemple... Je vais vous donner un exemple. Vous allez trouver que c'est un drôle d'exemple. Quelqu'un qui va mettre un canot-moteur au fleuve, par exemple, il recule avec son auto, il passe dans une routière où il y a deux traces d'automobile, les gens vont là. C'est un chemin ou ce n'est pas un chemin?

M. Gélinas: C'est un véhicule motorisé?

M. Garon: Oui, c'est un terrain...

M. Gélinas: C'est un accident au sens du Code, et c'est un terrain. S'il y a des... ça s'applique avec. Parce que je vous réfère à la notion d'accident, et je vous réfère ensuite aux articles qui sont prévus. Il n'y a pas beaucoup d'articles dans ce titre-là, il y a à peine 10 articles en tout, et l'un des articles prévoit que "le conducteur d'un véhicule routier impliqué dans un accident doit rester sur les lieux ou y retourner immédiatement après l'accident, fournir l'aide nécessaire à toute personne qui a subi un dommage. Lors d'un accident au cours duquel une personne a subi un dommage corporel, le conducteur d'un véhicule routier impliqué dans l'accident doit faire appel à un agent de la paix". C'est une obligation, ça. "Le propriétaire d'un véhicule routier complètement détruit par suite d'un accident, doit sans délai aviser la Société de cette destruction. L'agent de la paix qui se rend sur les lieux d'un accident, dans les huit jours doit informer la Société de cet accident en lui transmettant un rapport dont la forme, le contenu et le mode sont prévus par règlement". Et on prévoit, là aussi: "L'agent de la paix et l'assureur ne sont pas tenus de faire rapport à la Société lorsque l'accident n'a causé que des dommages matériels dont le montant est égal ou inférieur à 500 \$, et qu'il n'a donné lieu à aucun délit de fuite." Donc, ce sont ces obligations-là, comme telles, qui s'appliqueraient, dans le cas d'accident, et c'est normal que ça puisse s'appliquer non seulement sur des chemins publics, mais également sur tout chemin ou terrain où un accident survient. Je pense qu'on a intérêt à ce que des rapports d'accidents soient faits sur ces choses-là.

M. Garon: Ça va?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Elkas: Si le député de Jonquière était ici, il serait pour.

M. Morin: Pardon?

M. Elkas: Je dis: Si le député de Jonquière était ici, il serait pour. Non, je m'excuse...

M. Morin: Non, je regrette, parce que...

Non, vous parlez à travers votre chapeau, là!

M. Elkas: Non, mais je vais vous donner un bon exemple... S'il regrettait...

M. Morin: Parce qu'il a la même expérience que moi sur le plan municipal, et je suis convaincu qu'il aurait la même inquiétude que moi par rapport au terme "chemin".

M. Elkas: Je peux vous donner un exemple, qui, je suis sûr vous a préoccupé. Des camionneurs qui viennent stationner la nuit, dans les centres d'achats, et c'est interdit par la municipalité que les camionneurs fassent ça, la police locale ou la Sûreté du Québec, ne peut pas aller sur le terrain et donner une infraction. Et il y en a beaucoup de ça.
(17 h 15)

M. Morin: Bien, sur le fond, moi il n'y a pas de problème. Mon intervention n'est pas sur le fond, loin de là. C'est parce que votre objectif d'être plus clair suite à la consultation que vous avez eue avec les polices, bien, je ne suis pas sûr que vous avez pris le bon moyen. C'est loin d'être sur le fond. Sur le fond, j'aurais même pas ouvert la bouche. Ce n'est pas là, mais c'est que, en prétendant de vous en tenir seulement à deux grands termes généraux, chemin ou terrain, que vous ouvrez et que tout est compris. Ça comprend tout. En tout cas, vous avez une consultation légale qui a été faite, je présume, mais je suis loin d'être du même avis que vous autres.

M. Garon: Dans le fond-là, révisiez-vous en disant "n'importe où". Quand vous dites tout chemin ou tout terrain, ça veut dire n'importe où. Si ce n'est pas un chemin, c'est un terrain. Ça veut dire: Où que ça ait lieu. N'importe où. C'est ce que je comprends moi.

M. Vézina: Ça ne pourrait pas être sur le fleuve.

M. Garon: Pas sur l'eau. À moins que ce soit un véhicule amphibie.

M. Elkas: Est-ce qu'on peut aller sur un terrain fédéral?

M. Garon: Ça veut dire tout terrain ou tout chemin. C'est n'importe où, ça, si je comprends.

M. Morin: C'est-à-dire, ça peut être tout chemin, mais ça n'inclut pas les endroits qui ne sont pas des chemins.

M. Garon: Oui. C'est tout chemin ou tout terrain.

M. Morin: Oui, mais un sentier ce n'est pas un chemin.

M. Garon: C'est un terrain. Si ce n'est pas un chemin, c'est un terrain.

M. Morin: Non. Je regrette. Je ne suis pas d'accord avec vous. Un sentier ce n'est pas un chemin et ce n'est pas un terrain non plus. Dans les municipalités, vous avez un ordre de catégories qu'on appelle des sentiers qui sont ouverts. C'est une voie publique. Ce n'est pas un terrain, mais ce n'est pas un chemin. Donc, moi je pense que c'est un sentier et il y a une numérotation postale qui va avec les sentiers et ces choses-là. Ça se fait ça. Bien. Sinon, c'est même plus que ça. C'est pour aller... On retrouve ça surtout dans des endroits où il y avait des habitations, genre chalets, qui ont été convertis, mais il y a des sentiers qui sont des chemins publics. Ce sont des chemins, ce sont des voies publiques, avec circulation publique.

M. Garon: Je vais vous poser une question.

M. Elkas: Entretenus par qui donc?

M. Morin: C'est privé. Dans beaucoup de cas, il y en a des publics entretenus par la municipalité et il y en a d'autres qui sont entretenus par les résidents lorsque c'est privé. Il y a les deux cas. Il y a des sentiers ou des chemins privés. Il y a une circulation publique qui est sous réglementation municipale, mais dont l'entretien est fait par les individus parce que ce n'est pas un chemin public dans certains cas.

M. Garon: Dans le fond-là, si vous visez quelque endroit, pourquoi ne pas le dire comme ça? Je vais vous donner deux exemples. Moi, je suis en train de me bercer sur ma galerie, tranquille, et il y a quoiqu'un qui arrive avec son automobile, qui rentre dans ma galerie et me frappe. Je ne suis pas sur un terrain et je ne suis pas sur un chemin. Je suis sur ma galerie. Non, mais ça arrive ça. Il y a des gens qui se sont retrouvés avec des automobiles dans leur salon.

M. Gélinas: Non, mais votre maison est située sur un terrain...

M. Elkas: C'est pour ça que votre argument est bon, M. le député de Dubuc.

M. Garon: Non, mais c'est parce qu'il va arriver ce que dit mon collègue. L'autre exemple. Vous avez, par exemple, le bateau de la traverse. À quel moment finit le chemin et le terrain quand on va embarquer sur le bateau de la traverse? À Lévis, par exemple, j'embarque sur la passerelle, je passe la guérite et là j'embarque sur la passerelle, j'embarque sur le bateau et je frappe quelqu'un sur le bateau. Est-ce que le bateau est considéré comme la continuation d'un chemin? Comme on dit souvent que le bateau au

fond remplace un pont? La passerelle... Parce que là, moi je pense que le député de Dubuc n'a pas tort quand il dit à un moment donné - parce qu'on dit tout chemin ou tout terrain - un terrain... On va en venir à exclure des endroits alors que si on veut dire n'importe où, on ne dit pas un véhicule qui frappe n'importe où.

M. Morin: Bien sûr. Ce n'est pas ça mon inquiétude. C'est que, je pense qu'en voulant élargir ça à tout, j'ai peur que ça fasse l'effet contraire. Mais, ceci dit, bien, écoutez, vous êtes sans doute, vous avez été bien conseillés... Alors, vous devez savoir où vous allez. Alors, on peut avoir des réserves hein?

M. Gélinas: En somme, ce que vous avez dans le projet de loi c'était une énumération qui visait les chemins et les terrains autres que les chemins publics sur lesquels on voulait intervenir. Et dans cette énumération-là, c'est toujours le cas quand on énumère des choses sur le plan juridique tant sur le plan législatif, ça a un effet limitatif quand on énumère des choses.

M. Morin: D'accord.

M. Gélinas: Quand on se sert plutôt d'un terme générique comme on le fait là, c'est beaucoup moins limitatif que si on faisait une énumération. Et c'est dans ce sens-là qu'après réflexion - parce qu'on revoit ça souvent ces amendements-là - on s'est aperçus, à la toute fin, quand on disait: "et sur les terrains privés où un accident est survenu", on voulait également ajouter l'expression "et sur les chemins et terrains privés où un accident est survenu" parce que, dans rénumération qu'on faisait auparavant, on parlait de chemins privés ouverts à la circulation publique des véhicules routiers. Or, il peut également exister des chemins privés qui ne sont pas ouverts à la circulation publique des véhicules routiers. Donc, on a dit: On va l'ajouter. Là où on parle de terrains privés, on va dire "chemins et terrains privés où un accident est survenu".

À force d'en parler et de discuter, on s'est dit: Seigneur, peut-être qu'il y aurait une façon beaucoup plus simple de le dire. Et c'est là qu'on s'est entendu sur cette expression-là.

M. Garon: Je comprends votre objectif.

M. Gélinas: C'est l'objectif qu'on poursuit.

M. Morin: Sur l'objectif, je suis d'accord. Sauf que, comme je vous dis, parce que c'est bien sûr qu'à partir du moment où on énumère des cas, ça a pour effet direct d'exclure les autres. Ça, c'est entendu. Sauf qu'en utilisant deux termes que vous considérez très génériques, je ne suis pas sûr que vous arrivez... Surtout que

je m'inspire du texte du projet de loi qui lui parle justement de chemins privés ouverts au public. Ça, c'est important de le couvrir.

M. Gélinas: Oui. C'est sûrement couvert par le mot "chemins".

M. Morin: Bien oui.

M. Gélinas: Ça, c'est certain. Comme tout chemin privé...

M. Morin: Vous êtes sûr?

M. Gélinas:... qui n'est pas ouvert à la circulation publique...

M. Morin: Jusqu'au temps où il va vous arriver quelqu'un...

M. Gélinas:... est couvert par le mot "chemins" également.

M. Morin: J'espère que ce ne sera pas moi. là.

M. Garon: On parlait de traversier - ça peut intéresser le député de Saguenay. À Tadoussac, le bateau arrive, il continue le chemin, il embarque sur le bateau, le bateau le transporte de l'autre côté puis il continue. Est-ce que, quand il embarque sur le bateau et qu'il est sur le bateau, est-ce qu'il est couvert ou non? Il peut arriver des accidents là aussi comme ailleurs.

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

M. Maltais: C'est parce que voyez-vous, quand c'est sur le bateau, la voiture est arrêtée.

M. Garon: Non, mais elle embarque. En embarquant ou en débarquant.

M. Maltais: En embarquant ou en descendant...

M. Garon: Il peut arriver bien simplement, bien plus simple que ça, ça peut être le bateau, quelqu'un ne met pas ses freins, par exemple. Des fois, ça brasse sur un bateau. Vous êtes entre deux automobiles, à un moment donné, vous n'avez pas mis vos freins, puis le bateau frappe le quai fort un peu pour une manoeuvre, peu importe, la personne se fait écraser les jambes entre les deux autos. Il peut arriver toutes sortes de choses.

M. Maltais: Le seul accident qui arrive sur les bateaux, M. le ministre, c'est les "trucks" de pitoune.

M. Garon: C'est quoi?

M. Maltais: Les "trucks" de pitoune, lorsqu'il y a de la mer, les bûches débarquent et tombent sur les voitures. C'est arrivé je ne sais pas combien de fois. Il y a même eu des personnes qui sont décédées. Alors, c'est la police d'assurance automobile cargo, dans le transport, ce n'est pas la Régie comme telle parce que celui qui transporte du cargo est obligé d'avoir une couverture cargo. C'est là qu'ils paient les dommages physiques et les dommages matériels. Voilà. Autre explication concernant les assurances? Pour un courtier pendant 20 ans, il n'est pas si pire.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va? Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Vous n'avez pas répondu à ma question concernant le bateau de traverse. J'ai posé une question, je n'ai pas eu de réponse.

M. Vézina: Moi, je suis convaincu, pour une fois. Il y a un véhicule d'impliqué, il y a un véhicule en mouvement d'impliqué, il y a des dommages corporels, il faut un rapport d'accident. De fait, avec "chemins ou terrains", comme effectivement le bateau est à juste titre...

M. Garon: Pourquoi vous ne dites pas...

M. Vézina:... à juste titre, la poursuite de la route - c'est pourquoi on embarque là-dedans avec un véhicule - on devrait exiger qu'il y ait un constat d'un policier.

M. Garon: Pourquoi, à ce moment-là, si vous visez tout endroit, vous ne le dites pas? Sur "tout chemin, terrain ou tout autre endroit", si vous voulez tout couvrir, pourquoi vous ne le dites pas?

M. Vézina: Encore une fois, on ne veut pas couvrir les fleuves là

M. Garon: Hein?

M. Vézina: On ne veut pas couvrir les accidents de bateau sur le...

M. Garon: Non, mais ce n'est pas... J'imagine qu'ils ne rentreront pas dans la définition. Ils peuvent peut-être bien embarquer dans cyclomoteur, je ne sais pas...

M. Gélinas: On parle...

M. Garon:... parce que les ski-doods, les ski-doods...

M. Gélinas: On définit accident comme étant un véhicule routier en mouvement, donc il faut

que ce soit un véhicule routier. Et véhicule routier, c'est un véhicule motorisé qui peut circuler sur un chemin. Sont exclus des véhicules routiers, les véhicules pouvant circuler uniquement sur rails et les fauteuils roulants mus électroniquement.

M. Garon: Les ski-doo, est-ce qu'ils sont couverts?

M. Gélinas: Ça ne fonctionne pas sur rails, un ski-doo, c'est considéré...

M. Vézina: Non, c'est couvert.

M. Gélinas: C'est couvert.

M. Garon: Hein?

M. Vézina: C'est dans véhicules routiers.

M. Garon: Oui?

M. Vézina: Oui, un ski-doo, c'est un...

M. Gélinas: Vraiment, le terme le plus général qu'on a dans le Code c'est "les véhicules routiers".

M. Garon: Un "sea-doo".

M. Morin: Mme la Présidente, est-ce que je pourrais obtenir la même... S'il est obligé de se répéter, je m'excuse. Mais avec le texte de son projet de loi, pourriez-vous me donner un exemple d'un cas qui ne serait pas couvert? Vous dites que vous avez eu peur d'énumérer des choses parce que ça pouvait en exclure d'autres. Donnez-moi un exemple d'un cas qui ne serait pas couvert par le texte tel qu'il était produit dans votre projet de loi. Donnez-moi un exemple.

M. Gélinas: Dans celui qui est dans le projet de loi...

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: ...ou celui qu'on propose comme amendement?

M. Morin: Non, celui qui est dans le projet initialement.

M. Gélinas: Initialement, bon, bien, ce sont les chemins... À la fin quand on disait: Sur les terrains privés...

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: ...où un accident est survenu, on ne couvre pas les chemins privés qui ne sont pas ouverts à la circulation publique des véhicules routiers. Parce que l'expression, au départ,

couvre chemins privés ouverts à la circulation...

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: ...publique des véhicules routiers, les terrains de centres commerciaux...

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: ...ou autres terrains où le public est autorisé à circuler et sur les terrains privés mais non pas les chemins privés qui ne sont pas ouverts à la circulation publique. Donc, c'est à ce moment-là quand on a voulu inclure les chemins privés qui ne sont pas ouverts à la circulation publique que là, on s'est dit: Mon Dieu, il doit y avoir une façon peut-être plus simple de le dire. Et on est arrivés avec cette solution...

La Présidente (Mme Bélanger): Terrains.

M. Gélinas: ...qui parlait de tous chemins ou terrains. Ce qui nous apparaît plus facile à comprendre également et qui porte moins à interprétation.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Est-ce que l'amendement à l'article 69 est adopté?

M. Morin: Je suis d'accord sur l'objectif mais je ne les crois pas.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté sur division. Alors, l'article 69 est adopté sur division. J'appelle l'article 70. Il y a un amendement à l'article 70 aussi. Alors, à l'article 70: 1° remplacer dans la première ligne du paragraphe...

Révocation de permis

M. Garon: ...je n'ai pas l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): À l'article 70: 1° remplacer dans la première ligne du paragraphe 1° les mots "et neuvième" par les mots "neuvième et dixième".

M. Garon: Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): 2° insérer à la première ligne du paragraphe 2° et avant les mots "le remplacement" le mot "par".

M. Garon: Bon.

M. Gélinas: C'est une question de pure forme. Le premier amendement, c'est que le paragraphe 1° ne touche pas seulement les huitième et neuvième lignes, mais huitième,

neuvième et dixième lignes. Et pour être plus juste, il fallait le préciser. C'est le mot "par" qui va être remplacé.

M. Garon: C'est un amendement excitant.

M. Gélinas: Pardon? Très excitant, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il est adopté, cet amendement excitant?

M. Garon: Je sens que le député de Deux-Montagnes a envie de dire un mot là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement à l'article 70 est adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 70...

M. Garon: Un instant. On n'a pas parlé de l'article 70.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 70, M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à tenir compte des permis d'apprenti-conducteur et probatoire qui seront également révoqués et confisqués suite à une déclaration de culpabilité pour une infraction au Code criminel.

M. Garon: C'est quoi les infractions?

M. Elkas: De même, le droit d'obtenir un de ces permis sera suspendu si celui-ci a commis une infraction et n'est pas titulaire d'un tel permis.

M. Gélinas: C'est encore de la pure forme. Vu qu'on a introduit la notion de permis probatoire, c'est normal que ça se retrouve là aussi.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 70 est adopté tel qu'amendé. J'appelle l'article 71.

M. Elkas: L'article 185 prévoit la révocation du permis d'une personne...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le ministre, il y a un amendement.

M. Garon: Est-ce que vous en avez plusieurs? Vous pourriez nous faire confiance et nous les donner tous ensemble. Les faites-vous à mesure?

(17 h 30)

M. Gélinas: À l'occasion, ça arrive qu'on est

obligés de les reprendre. Ce sont des consultations qu'ils n'ont pas terminées.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, remplacer l'article 71 par le suivant...

M. Garon: Êtes-vous sûrs que votre projet est prêt pour adoption? Parce que si les amendements sont faits au fur et à mesure, peut-être qu'on est mieux de ne pas aller trop vite pour que vous ayez le temps de tous les penser.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 71. L'article 185 de ce Code est remplacé par le suivant. L'article 185: "Dès que le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier d'une personne est égal ou supérieur à celui prévu par règlement, la Société doit révoquer le permis de conduire de cette personne ou suspendre, si elle n'est plus titulaire d'un permis de conduire, son droit de l'obtenir.

"Lorsqu'une personne est à la fois titulaire d'un permis de conduire et d'un permis d'apprenti-conducteur d'une autre classe et que le nombre de points d'inaptitude inscrits à son dossier est égal ou supérieur à celui prévu par règlement, la Société doit révoquer le permis de conduire et le permis d'apprenti-conducteur de cette personne ou suspendre, si elle n'est plus titulaire d'un permis de conduire ou d'un permis d'apprenti-conducteur, son droit de l'obtenir".

M. Gélinas: L'article 185, tel qu'il existe à l'heure actuelle, prévoit ce qui arrive à une personne qui a un permis et qui a atteint le seuil des points d'inaptitude. Ce qu'on fait avec l'amendement qu'on présente dans le premier alinéa, c'est qu'on le limite au permis de conduire parce qu'on va revoir, plus tard à l'article 192.1 qu'on a un article similaire qui prévoit ce qui arrive pour le cas du permis probatoire.

Donc, c'était le but de l'amendement que vous aviez déjà dans le cahier et qui prévoyait le cas du permis de conduire seulement. On veut le limiter au niveau du permis de conduire. Et quand va venir le temps de parler des seuils des points d'inaptitude pour le permis probatoire, ça va se retrouver dans un autre article, un petit peu plus loin.

Le deuxième alinéa prévoit le cas de la personne qui est titulaire à la fois d'un permis de conduire et d'un permis d'apprenti-conducteur d'une autre classe que celui de son permis de conduire.

Lorsque le nombre de points d'inaptitude qui est inscrit à son dossier se trouve à être égal ou supérieur à celui qui est prévu par règlement, c'est à dire 15 points dans ce cas-ci, la Société va être tenue de révoquer le permis de conduire et le permis d'apprenti-conducteur de cette personne-là. Les deux.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que

l'amendement est adopté?

M. Garon: Un instant. On va parler, Mme la Présidente, s'il y a des amendements souvent dans les articles, c'est parce que même pour ceux qui ont écrit la loi, ce n'est pas si simple que ça. Autrement... Qu'est-ce que le ministre en pense? Qu'est-ce que le nouvel amendement apporte de plus?

M. Gélinas: C'est le deuxième alinéa qui est nouveau.

M. Morin: Plus le premier où vous mettez conducteur et permis de conduire.

M. Gélinas: Permis de conduire, on précise davantage.

M. Morin: Bien moi, je voudrais bien comprendre.

M. Gélinas: Le deuxième alinéa, ce n'est pas précisé encore, c'est le cas où une personne est titulaire d'un permis de conduire et d'un permis d'apprenti-conducteur d'une autre classe.

M. Morin: D'une autre classe. Mais à ce moment-là, supposons que moi, j'ai un permis d'opérateur pour quoi que ce soit, une machinerie lourde, est-ce que ça peut être une autre classe? Non, ce n'est pas ça. C'est... en tout cas. Une catégorie de ce que vous considérez comme une autre classe, et je dépasse mes points d'aptitude là-dedans.

M. Gélinas: Avec votre permis de conduire?

M. Morin: Mais dans l'autre. Si je les dépasse dans l'autre, est-ce que ça peut arriver? Si je suis chauffeur d'autobus.

M. Gélinas: C'est le même permis.

M. Morin: C'est le permis de conduire.

M. Gélinas: Vous avez toujours le même permis.

M. Morin: Ce n'est pas une autre classe?

M. Gélinas: Mais non. Vous avez le même permis.

M. Morin: Ce n'est pas une autre classe.

M. Gélinas: Vous n'avez pas plusieurs dossiers de conducteur, vous n'en avez qu'un seul.

M. Morin: Donnez-moi donc un exemple parce qu'on a déjà dit qu'on ne pouvait pas avoir plusieurs permis de la même classe, en même

temps.

M. Gélinas: C'est ça.

M. Morin: O.K. On a dit ça tantôt ou ce matin.

M. Gélinas: Oui, oui.

M. Morin: Là, on parle d'une classe différente. Donnez-moi un exemple où quelqu'un pourrait dépasser le nombre de points d'aptitude et que ça suspendrait son autre permis de l'autre classe. Donnez-moi un exemple concret que je puisse comprendre.

M. Gélinas: C'est une personne qui a un permis de véhicule de promenade...

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: ...et en même temps, il a son permis d'apprenti-conducteur pour avoir son permis de chauffeur. Ça peut... C'est possible que ça arrive ça.

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: Donc, c'est d'une autre classe. S'il perd son... S'il atteint le seuil de 15 points...

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: ...pour le permis de conduire...

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: ...à ce moment-là, son permis de conduire est révoqué en vertu de la loi.

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: Là, il ne peut pas continuer à conduire avec son permis d'apprenti-conducteur parce qu'il a un permis d'apprenti-conducteur. Là, ça irait à l'encontre du but visé par la loi. Donc, c'est normal qu'également, on révoque non seulement le permis de conduire, mais également le permis d'apprenti-conducteur. Si cette personne-là - ça, c'est un exemple - si cette personne-là n'était plus titulaire d'un permis de conduire, c'est le deuxième cas ici quand on prévoit: ou suspendre si elle n'est plus titulaire du permis de conduire ou d'un permis d'apprenti-conducteur...

M. Morin: Oui.

M. Gélinas: ...son droit de l'obtenir.

M. Morin: Ah!

M. Gélinas: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? L'amendement est adopté? Alors, est-ce que l'article 71, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: L'amendement est adopté et l'article tel qu'amendé est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 72. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance vu l'ajout d'autres révocations à celles qui constituent cette section.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, l'article 73?

M. Garon: Oui, ça va. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 73 est adopté.

M. Elkas: L'article 72.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 72, je m'excuse.

Amendes (suite)

M. Garon: Comme vos fonctionnaires sont arrivés, est-ce que vous voulez qu'on puisse revenir à l'article en suspens concernant les amendes?

M. Elkas: Oui, c'est aussi bien.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: M. Guy Vaillancourt et Jean Boulet du ministère des Transports. C'est l'article 68. On nous avait demandé une question, Mme la Présidente. Si une personne...

M. Garon: Si une personne conduit un véhicule avec une charge, admettons, de 100 000 kilos, quelle serait l'amende...

M. Elkas: Au lieu de?

M. Garon: Au lieu de la charge maximale permise. Quelle serait la pénalité pour le camionneur ou pour l'expéditeur, la pénalité possible?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vaillancourt.

M. Elkas: M. Vaillancourt et M. Boulet.

M. Vaillancourt (Guy): il y a deux types d'amende possibles. Il y a des amendes axiales, de type axial qui affecte la chaussée et il y a des types en masse totale. Les masses totales, c'est une question de circulation sur des struc-

tures. Alors, le mode de calcul pour les deux types d'amende est différent. D'abord, l'axial, il peut y avoir par permis spécial peut-être 100 000 kilos, mais il peut être axial. L'axial, c'est s'il ne dépasse pas la masse totale en charge autorisée, il y a une infraction axiale de 150 \$.

M. Garon: 150 \$?

M. Vaillancourt: 150 \$. S'il excède d'un seul kilo la masse totale en charge autorisée, à ce moment-là, comme il a excédé en masse totale en charge autorisée, connaissant le poids de son véhicule, connaissant le poids de son chargement, à ce moment-là, il a le double d'amende pour une surcharge axiale et c'est porté à 300 \$...

M. Garon: Au total?

M. Vaillancourt:... 300 \$ parce qu'il a une surcharge axiale.

M. Garon: Quelle qu'elle soit la surcharge?

M. Vaillancourt: Quelle que soit la surcharge. Elle est fixe pour l'axial. Pour la masse totale en charge, vous avez un minimum... Généralement, vous pouvez avoir une masse totale en charge qui excède sans excéder une masse axiale ou l'inverse peut être vrai aussi. Si vous avez une masse totale en charge qui excède, à ce moment-là, vous avez une amende minimum de 100 \$ et, à ce moment-là, c'est progressif en fonction de la surcharge. De zéro à cinq, vous avez 100 \$ minimum, plus de zéro à 5000 kilos, 50 \$ du 1000 kilos, de 5000 à 10 000 kilos, c'est 75 \$ qui s'ajoutent du 1000 kilos, 5000 à 10 000 et au-dessus de 10 000 kilos, c'est 100 \$ du 1000 kilos qui se rajoutent, plus les frais. Alors là, il faudrait calculer l'amende de l'excédent. Par exemple...

M. Garon: La masse totale en charge était de...

M. Vaillancourt:... 10 000 kilos d'excédent...

M. Garon: Oui..

M. Vaillancourt:... ça vous donnerait une masse totale ou une amende de 850 \$.

M. Garon: Prenons l'exemple du 100 000. Exactement pour l'exemple du 100 000 kilos.

M. Vaillancourt: Ça dépend de votre masse totale autorisée pour un véhicule donné. Si vous avez deux essieux, cinq essieux, six essieux, sept essieux, comme la charge est répartie sur les essieux, évidemment, votre masse totale en charge est aussi fonction du nombre d'essieux. Alors, ça peut aller, par réglementation, jusqu'à 57 500 kilos. Si vous avez 100 000, alors là, vous

excède de 42 500. À ce moment-là... on a dit, à 10 000 kilos, c'est 850 \$... du 1000 kilos qui excède les 10 000 kilos, vous rajouteriez 100 \$ du 1000 kilos qui excède. Dans le cas qui nous préoccupe, on avait dit: 42 500. Vous auriez, à ce moment-là, 32 500 de plus. Alors, vous auriez 3250 \$ plus 850 \$ d'amende.

M. Garon: 44 100... C'est à ça qu'on arrivait.

M. Vaillancourt: Et l'Ontario, par exemple, pour une surcharge de 10 000 kilos, c'est aussi 850 \$ en masse totale.

M. Garon: À New-York?

M. Vaillancourt: Dans l'État de New-York? Je n'ai pas les chiffres, ici, dans l'État de New-York. Ce sont des amendes qui sont calculées sur le même principe qu'ici. Je ne les ai pas ici, actuellement. Mais je peux vous dire l'ensemble des provinces canadiennes, si vous le désirez.

M. Garon: Oui, mais la Saskatchewan, ça m'intéresse moins.

M. Vaillancourt: Le Nouveau Brunswick, par exemple, ça serait 590 \$ d'amende.

M. Garon: Mais New-York, vous ne l'avez pas?

M. Vaillancourt: New-York, je vais vérifier dans mes papiers, M. Garon, et je vais vous sortir ça.

M. Garon: Et quand poursuivez-vous l'expéditeur? On disait qu'il y a eu 20 000 infractions pour les camionneurs, l'an dernier, et 102 pour les expéditeurs. Ça veut dire qu'on poursuit surtout le camionneur et rarement l'expéditeur. Un camionneur, c'est payé comment? À l'heure ou à la pesanture du voyage?

M. Vaillancourt: Vous avez différents types de camionneurs. Il y en a qui travaillent pour des compagnies, d'autres travaillent à leur propre compte.

M. Garon: Oui, mais habituellement, la rémunération, ça doit être à l'heure?

M. Vaillancourt: Pour le camionneur, c'est à l'heure s'il est sous la loi du ministère des Transports.

M. Garon: Alors lui, il n'a pas intérêt à voir dépasser les charges.

M. Vaillancourt: Mais s'il est propriétaire de son camion...

M. Garon: Oui...

M. Vaillancourt:... et qu'il négocie comme voiturier remorqueur, il a un certain intérêt à excéder les charges.

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

M. Gauvin: Oui, Mme la Présidente. J'aime rais vérifier la réflexion que vient de faire M. Vaillancourt en disant: "Le camionneur connaît le poids de son camion, il connaît le poids de son chargement." Vous présumez qu'il connaît le poids de son chargement. Ce n'est pas nécessairement vrai à tous les coups, d'abord, et deuxièmement, la marge d'erreur qui était réservée, c'était justement pour permettre au camionneur de pouvoir prétendre avoir un chargement de X kilos. Et des fois, ça variait. Et là, il n'a plus de marge de manoeuvre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vaillancourt.

M. Vaillancourt: Au niveau des excédents de charge?

M. Gauvin: Non, au niveau de la charge... oui, des excédents de charge.

M. Vaillancourt: En fait, et ça c'est connu des policiers qui font l'application de la masse axiale et totale, ceux qui vérifient la masse. Autant que de l'industrie aussi. C'est qu'on a officialisé un peu une politique au sujet de la marge de manoeuvre. Avant qu'il y ait une poursuite ou un billet d'infraction qui soit émis, il y a une marge de manoeuvre qui est donnée pour tenir compte de différents aspects. Entre autres, dans la masse totale, l'hiver, il y a de la glace sous les camions, etc.. Ce sont des charges très lourdes. Des fois, il y a des imprécisions qui se glissent. Il y a des marges de manoeuvre de 1500 kilos sur la masse totale en charge. Il y a aussi des marges de manoeuvre au niveau des masses axiales parce que les masses axiales dépendent de la façon de charger le véhicule et dépendent aussi de certains éléments techniques du véhicule, entre autres, les différents accouplements de remorques et de semi-remorques et de différents tracteurs. De sorte que, dépendamment de l'avancement de la sellette, dépendamment de l'utilisation de l'essieu relevable, il peut y avoir des différences au niveau des masses axiales. Alors, encore là, les marges de manoeuvre au niveau des masses axiales sont moindres si la masse totale en charge est excédée, tandis que la marge de manoeuvre, pour des raisons techniques, est plus généreuse si la masse totale en charge n'est pas excédée.

(17 h 45)

M. Garon: Juste une question, puis après je

vais vous laisser... parce que je pense... Est-ce qu'il s'agit là, en fonction de la loi actuelle ou en fonction du projet de loi ce dont vous parlez?

M. Vaillancourt: Des amendes?

M. Garon: Des amendes dont vous avez parlé tantôt.

M. Vaillancourt: Les amendes, c'est en fonction de la loi actuelle.

M. Garon: Est-ce qu'il y a des changements par rapport au projet de loi?

M. Vaillancourt: Moi, M. le député, je n'en ai pas vu dans le projet de loi concernant les charges. Il y en a, j'en ai vu au sujet de l'utilisation des structures, des ponts faibles ou certaines routes interdites, il y a des amendes qui sont majorées.

M. Garon: Donc, les amendes ne changent pas pour les charges illégales.

M. Gauvin: Tantôt, on parlait justement de la connaissance du poids du chargement. Si l'expéditeur identifie un chargement à 20 000 kilos, par exemple, et que le camionneur part en confiance avec le certificat de poids et qu'il est pris en défaut lors d'une vérification. Alors, c'est lui qui est pénalisé finalement au niveau de l'amende. La question du député de Lévis tantôt à savoir au sujet de l'expéditeur, quels moyens nous avons? Est-ce que dans la loi on prévoit qu'on a plus de facilité à retourner vers l'expéditeur pour couvrir...

M. Vaillancourt: La loi prévoit en effet qu'un expéditeur peut recevoir une infraction pour des surcharges. Le transporteur et l'expéditeur peuvent recevoir la même infraction. Dans ces cas-là, il y a des connaissances qui sont vérifiées et dans certains cas, il y a des enquêtes en entreprises qui sont faites au niveau des entreprises pour voir exactement les bons de livraison qui ont été utilisés, etc. Effectivement, l'agent de la paix peut émettre le billet d'infraction conjointement au transporteur, le rendre responsable au même titre que l'expéditeur.

M. Gauvin: Oui, mais c'est ça qui me fait peur, "peut" là, ça fait un peu peur. Pour l'agent de la paix, ça peut être plus facile de rédiger le billet d'infraction et le donner au camionneur, puis dire: Je pense avoir fait une bonne "job" aujourd'hui, que d'en faire un automatiquement à l'expéditeur si la loi le précisait parce que c'est possible de donner un certificat de présence erroné qui induit le camionneur en erreur finalement.

M. Vaillancourt: Peut-être un élément

important que j'ai oublié de vous mentionner. Normalement, c'est en charge totale. Ce n'est pas en lots brisés. Généralement, l'expéditeur est rendu responsable. Vous avez un camionneur qui prend différentes commandes, il est difficile de rendre l'expéditeur responsable. Alors,...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va?

M. Gauvin: Ah non, il n'a pas fini de répondre. On va le laisser compléter.

M. Vaillancourt: Alors, ce qu'ils appellent le TL, excusez l'anglais, le "truck load", une charge complète, à ce moment-là, l'expéditeur peut être tenu responsable s'il y a des surcharges.

M. Gauvin: Je comprends. Mais, c'est parce que quand vous nous dites: il peut, ce qu'on reconnaît là, connaissant le domaine du transport, c'est que le camionneur, quand H est vérifié, il est reconnu responsable. Puis là, quand on parle de l'expéditeur, on dit toujours: il peut. Vous le dites dans les deux cas de toute façon. C'est cette partie-là qui me fait peur. Je voudrais savoir: est-ce qu'on peut prévoir quo dans la loi, automatiquement l'expéditeur d'une charge, d'un lot complet, peut?

M. Vaillancourt: Il peut parce qu'il a une preuve à faire. Dans tous les cas l'expéditeur, a une preuve à faire.

M. Gauvin: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Gauvin: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, M. le député de Lévis?

M. Garon: Bien, ça va, je suis un peu estomaqué quand je vois ça. Je vois: une école de conduite, on demande de passer les amendes de 600 \$ à 2000 \$. Puis, il a dit: voyez-vous...

M. Elkas: Fausse information.

M. Garon: Oui, oui, fausse information mais, je vais regarder...

M. Elkas: Préméditée.

M. Garon: Oui, oui, je comprends ça mais, excepté qu'on a des pages d'information à fournir. On demande des pages complètes de renseignements. Et puis, on fait passer les amendes de 600 \$ à 2000 \$ et puis, si un camion brise les routes par exemple là, on ne touche pas aux amendes, il ne bouge pas. Ça m'apparaît anormal. Tu sais, les gens vont demander une concurrence loyale dans le transport pour que ça

soit les mêmes pesanteurs, qu'on respecte les pesanteurs puis, on ne louche pas à ça et puis, par ailleurs, on change les amendes de tout le monde, puis toutes sortes de choses. Puis on les augmente, on les triple, de 600 \$ à 2000 \$ là...

Une voix: Ça reste de même ça. Ça peut aller de 600 \$ à 2000 \$. C'est entre ça.

M. Garon: Oui, oui, c'est ça. Ça peut aller de 600 \$ à 2000 \$.

M. Elkas: On ne l'augmente pas du tout.

M. Garon: Vous ne l'augmentez pas?

M. Elkas: Pas celle-là.

M. Garon: Pas celle-là.

M. Elkas: Sur celle-là, on est déjà là.

M. Vézina: On ne les augmente pas.

M. Garon: On en a vu d'autres que vous augmentiez. On augmente, mais on va en voir d'autres et puis j'aimerais ça que vos fonctionnaires nous donnent - on va reprendre tantôt, à huit heures - les chiffres pour l'État de New York, parce que moi, l'Ontario... Je sais que l'Ontario aussi a des tolérances très hautes et quand on va aux États-Unis... Moi, quand j'ai rencontré les gens du camionnage, ils me disaient: Les charges divisibles, il n'y a pas de tolérance, on est strict. Alors, les gens savent qu'il y a une concurrence loyale parce que c'est la même concurrence, tandis qu'ici on donne toutes sortes de tolérances et puis on donne toutes sortes de permis pour dépasser les charges, puis après ça, on surveille à moitié puis... Alors que, ce que les gens souhaiteraient au fond, c'est d'être tout le monde dans la même situation de concurrence et là, bien, c'est plus facile pour les gens de fonctionner également. Tandis que moi, je trouve que les amendes qui augmentent, on en trouve pour différentes affaires, des faux renseignements. Des faux renseignements, il peut y en avoir de mauvaise foi, mais c'est difficile de lire dans la pensée du monde. Puis...

M. Elkas: Le juge décide.

M. Garon: Ah, oui! le juge décide mais avec tous les témoignages qui arrivent, là. Moi, plus je vois la pratique de la justice, puis je vous dis, là... Il y a eu l'affaire du cas Beaupré, là... Écoutez, j'ai eu mon voyage, hein! Alors, la justice, il faut avoir été assez dedans pour voir que c'est moyen, puis si vous voulez faire une commission parlementaire, faire venir Guy Bertrand, il va vous en parler plus longtemps que moi. Ça fait qu'on m'impressionne pas beaucoup

avec ça. Puis, les gens, bien là, on regarde ça, actuellement les citoyens paient, ça coûte cher. Les routes brisées, ça coûte cher, les ponts brisés, ça coûte cher. Puis les camionneurs eux-mêmes ont manifesté pour demander des règles équitables pour tout le monde. Ils veulent que les règles soient équitables pour tout le monde, puis qu'on les fasse respecter pour que les gens se retrouvent dans la même position devant la loi. Alors, je comprends mais je suis content que les fonctionnaires soient revenus, puis je leur demanderais tout de suite, peut-être pas de nous les donner immédiatement, là, mais s'ils pouvaient sortir leurs chiffres pour New York. On veut être dans le libre-échange, les relations Nord-Sud...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, on va venir un peu plus loin...

M. Garon: Non, non,...

La Présidente (Mme Bélanger): ...à ce questionnement-là.

M. Garon: ...mais c'est pour sauver du temps au ministre. Pendant qu'on va faire des articles, nous autres, les fonctionnaires vont pouvoir chercher les renseignements qu'on leur demande. Si je leur demandais, puis on attendait le renseignement, ça prendrait du temps, tandis que là, je lui dis d'avance pour sauver du temps. Pouvez-vous regarder ça, les comparaisons des amendes avec New York?

M. Elkas: On accepte. O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que...

M. Garon: Puis tantôt si on a le libre-échange avec le Mexique, tantôt il va y avoir des vanes qui vont aller vers le Mexique. Il y a des gens qui vont vouloir avoir une concurrence loyale, avoir des règles du jeu comparatives parce que...

M. Morin: Des vanes de cactus.

M. Garon: ...ils se rendent compte, nos camionneurs, qu'ils paient plus cher d'assurance au Québec. Ils paient des taux d'intérêt beaucoup plus élevés, ils paient des taxes sur la gazoline plus élevées. Puis, après ça on leur demande de concurrencer également avec les Américains qui paient tout moins cher. C'est dur. Si je mettais le ministre, moi, à se battre avec un autre gars de son âge, même grandeur, puis, je lui disais: Par ailleurs, je vais rattacher une jambe et une main. Lui, il va avoir ses deux jambes et ses deux mains. Puis on va dire: le plus fort l'emporte. Tu vas dire: Bien, ce n'est pas trop égal. Le camionneur à qui on demande de compétition-

ner avec l'Américain, lui, on lui dit: Tu vas payer plus cher de taxe, plus cher d'intérêt. Les taux d'intérêt sont le double au Canada quasiment actuellement pour quelqu'un qui emprunte pour son camion. Peut-être pas tout à fait, mais quasiment le double. Bon, après ça, la taxe sur la gasoline est élevée.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, s'il vous plaît, si vous voulez revenir à la pertinence du projet de loi.

M. Garon: Bien, je suis en plein là-dedans.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, là, vous vous êtes un peu éloigné.

M. Garon: Mais je veux tout de suite...

La Présidente (Mme Bélanger): Et j'aimerais que vous nous disiez si on adopte l'article 68? Alors, l'article 68 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous revenons à l'article 73.

M. Garon: On n'avait pas commencé encore.

Suspension de permis

M. Elkas: L'article 186 est remplacé par l'article 189. 5. 1: "Dorénavant, il y aura une suspension de permis restreint au lieu d'une révocation de ce dernier. En conséquence, la disposition doit être déplacée à l'article 195. 1".

M. Gélinas: On va retrouver ce cas-là à l'article 195.1. C'est simplement une transposition.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 73 est adopté. J'appelle l'article 74. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification prévoit l'obligation de la Société de suspendre le droit d'obtenir un permis de la personne déclarée coupable d'une infraction à l'article 94. Ceci est un permis de conduire unique. À l'heure actuelle, le Code ne prévoit que la révocation des permis en pareil cas, si bien qu'il peut arriver qu'entre le moment où l'infraction est commise et le moment où la déclaration de culpabilité est prononcée, une personne ne détienne plus le permis et puisse, alors, éviter les sanctions prévues.

M. Gélinas: On ajoute une phrase de plus, en somme. C'est le cas où la personne cesse

d'être titulaire d'un permis ce qui arrive. C'est ce que vise à compléter l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Vise quoi, vous dites?

M. Gélinas: C'est... qui arrive si, entre la date où l'infraction a été commise et le moment où la déclaration de culpabilité est prononcée, une personne ne détient plus de permis.

M. Garon: Ah, oui.

M. Gélinas: À ce moment-là, bon, bien, elle perd son droit d'en obtenir un. C'est vraiment une précision qu'on apporte.

M. Garon: Adopté!

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 74 est adopté. J'appelle l'article 75.

M. Elkas: Cette modification a pour but de préciser, selon les modalités de l'article 112 CSR, quand la Société doit considérer qu'une personne est déclarée coupable à différentes infractions qui entraînent la révocation du permis ou la suspension du droit d'en obtenir un pour la conduite d'un véhicule visé au titre VIII. 1.

M. Gélinas: C'est encore le droit d'obtenir un permis, c'est encore la même chose. C'est à peu près les mêmes amendements qui vont revenir pour un certain nombre d'articles, là.

M. Garon: Mais ici, qu'est-ce que vous rajoutez, là?

M. Gélinas: C'est qu'elle perde... C'est non seulement la suspension - on l'ajoute à la fin, là... On dit: "visé au titre VIII. 1 de cette personne ou de suspendre, si celle-ci n'est pas titulaire d'une telle classe, son droit d'en obtenir une." Donc, on ajouté ça, ici, ce qui n'était pas prévu, avant ça... C'est ça.

M. Lalonde: Avant ça, c'était seulement quand la personne était titulaire.

M. Gélinas: C'est ça. Là, on l'allonge. Quand elle n'est plus titulaire d'un permis, qu'est-ce qui arrive? C'était le même cas que celui qu'on a vu précédemment.

M. Dufour: Ça veut dire que...

M. Gélinas: Elle perd le droit d'en obtenir un.

M. Dufour.... si tu révoques une classe...

M. Gélinas: Quand elle revient...

M. Dufour:... ça veut dire qu'il pourrait avoir un permis pour l'autre classe?

M. Gélinas: Non. Quand elle revient, elle perd le droit d'en obtenir un, un permis de la même classe

M. Dufour: Oui, je comprends, mais quand on regarde: "Elle doit révoquer la classe du permis autorisant la conduite d'un véhicule automobile." Mais, en fait, le permis de la conduite automobile, là, il y a différentes classes, encore?

M. Gélinas: Oui, mais on dit toujours: "ou suspendre, si celle-ci n'est pas titulaire d'une telle classe", c'est toujours la même classe.

M. Dufour: Oui, mais ça voudrait dire qu'il a le permis pour cette classe-là, puis il pourrait se qualifier pour une autre classe? C'est son permis purement et simplement qui est suspendu.

M. Gélinas: C'est ça. Oui, oui.

M. Dufour: Mais pourquoi vous employez le mot "classe" de permis? Son permis, c'est son permis.

M. Gélinas: Oui, oui, c'est son permis. Mais on peut révoquer...

M. Dufour: Puis on a dit dans d'autres articles qu'il n'avait pas le droit d'avoir deux classes, deux permis.

M. Gélinas: Oui, mais on peut révoquer la classe d'un permis..

M. Dufour: Oui, mais si vous révoquez la classe, est-ce que ça veut dire que le type pourrait se qualifier pour une autre classe?

M. Gélinas: Éventuellement, ça ne peut pas... Oui, c'est possible, parce qu'il garde toujours le permis comme tel, à ce moment-là. C'est la révocation de la classe. Il faut dire qu'ici, on est dans le cadre du titre VIII. 1, qui est la section ou le titre qui traite des transporteurs routiers.

M. Dufour: Il pourrait perdre cette classe-là, puis il pourrait garder sa classe de conducteur de...

M. Gélinas: De véhicule de promenade

M. Dufour:... de véhicule de promenade. Puis, avant, ce n'était pas comme ça? Oui, non?

M. Lalonde: Bien, avant, ça visait seulement le titulaire, uniquement le titulaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, l'article 75?

M. Garon: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 75, adopté.

M. Garon: Adopté!

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 76. M. le ministre.

Intitulés modifiés au sujet de la remise en circulation d'un véhicule routier et de la suspension de permis et licences

M. Elkas: Le titre est ajouté parce que le concept de suspension d'immatriculation est remplacé par l'interdiction de remettre un véhicule routier en circulation. (18 heures)

M. Gélinas: On arrive dans le titre qui traite des suspensions et, comme on l'a dit au début lorsqu'on a étudié la réforme de l'immatriculation, comme il n'y a plus de suspension d'immatriculation maintenant, l'immatriculation étant une inscription dans le registre qui va demeurer un statut de quasi-permanence, à ce moment-là, on remplace la suspension par la notion d'interdiction de circuler.

M. Vézina: La notion de permis de circuler.

M. Gélinas: C'est pour ça qu'on change le titre de la section, parce qu'on introduit une nouvelle notion.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 76 est adopté. J'appelle l'article 77.

M. Elkas: Il s'agit d'un ajustement du titre pour tenir compte du nouveau principe d'interdiction de remise en circulation du permis probatoire.

Une voix: L'article 77, c'est la section.

M. Elkas: L'introduction de permis probatoire.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 77...

M. Garon: Comme nous l'avons dit, les permis probatoires, on calcule qu'on ne crée rien avec ça.

M. Elkas: Et puis quand on le fait, vous n'êtes pas d'accord.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Quand on le fait, vous n'êtes pas d'accord.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On l'a fait, puis vous n'êtes pas d'accord.

M. Garon: Non, mais je dis... Au début, vous aviez un contenu, vous avez enlevé votre contenu, il reste simplement un nombre de points de démerite différent.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 77 est adopté sur division. J'appelle l'article 78. À l'article 78, il y a un amendement. "Remplacer l'article 78 par le suivant:

"188. La Société peut interdire de remettre un véhicule routier en circulation dans les cas suivants:

"1° des renseignements faux ou inexacts ont été fournis lors de la demande d'immatriculation ou lors d'un changement visé à l'article 28;

"2° le propriétaire néglige ou refuse de soumettre le véhicule à une vérification mécanique ou de fournir le certificat de vérification mécanique qui lui a été délivré;

"3° le propriétaire néglige ou refuse de fournir à la Société un renseignement qu'elle lui demande en vertu du présent Code ou une déclaration ou une attestation qu'elle lui demande en vertu de l'article 96 de la Loi sur l'assurance automobile;

"4° le propriétaire est débiteur de la Société à l'égard des sommes visées à l'un des articles 21, 31, 1, 69 ou 93, 1, relativement à un chèque sans provisions suffisantes ou qui est retourné par une institution financière pour tout autre motif ou à l'égard des frais exigibles en vertu des paragraphes 4, 1°, 5° et 10" de l'article 624;

"5° le propriétaire avisé par la Société de soumettre son véhicule à la vérification mécanique a fait défaut de se présenter."

M. Gélinas: Nous voulions présenter un amendement au paragraphe 4°, qui était prévu dans le texte que vous aviez dans le cahier et, suite à des discussions avec le secrétariat du comité de législation, ils nous ont recommandé, compte tenu qu'on apportait des modifications dans cet article à plusieurs paragraphes déjà, ils nous ont demandé si ce n'était pas plus clair de remplacer l'article au complet plutôt que d'y aller par des modifications de paragraphe en paragraphe. Ils ont dit: Ça va être clair pour tout le monde si vous remplacez l'article au complet. Donc, on a acquiescé à leur demande

tout simplement. C'est pour ça qu'on présente l'amendement sous cette forme-là.

M. Morin: Mme la Présidente.

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

M. Morin: J'aurais une question à poser au ministre. Parce que, voyez-vous, moi, quand je viens en commission, généralement, j'ai pas mal lu et j'ai essayé de me préparer. Quand vous arrivez avec des amendements comme ça, même si probablement que le changement n'est pas majeur - sauf que moi, je n'aime pas vous dire "ce n'est pas majeur" - parce que vous le dites, j'aime au moins m'en rendre compte par moi-même un petit peu. Puis là, avec le temps, je n'ai pas le temps de lire ça, moi là. Ça ne me plaît pas. Ce à quoi je voudrais en venir, c'est: Est-ce qu'il y a d'autres amendements qui sont déjà décidés? Pourrait-on les avoir?

Une voix: 11 y en a un certain nombre?

Une voix: Combien y en a-t-il?

M. Morin: D'avance. S'il y en avait juste un ou deux, je ne parlerais pas.

M. Gélinas: Il y en a au moins une vingtaine facilement.

M. Morin: Alors, je pense que ça vaudrait la peine.

Une voix: D'habitude, ils les déposent.

M. Morin: Ça fait que ce soir, avant de me coucher, je penserai à vous...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Au lieu de compter des moutons, il va lire vos amendements.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Morin: Non, mais enfin. Je formule la demande parce que...

M. Gélinas: D'accord, il n'y a pas de problème.

M. Morin: Ça me permet de les lire au moins une fois d'avance.

M. Dufour: il va compter les raseurs de moutons.

M. Morin: Puis là, quand vous direz de quoi, je pourrai vous croire sur parole. Ça me fera plaisir.

M. Gélinas: Excellent.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il n'y a aucun problème.

M. Dufour: Il va compter les raseurs de moutons.

M. Gélinas: Aucun problème, ça me fera plaisir.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: À 20 heures, on va vous donner les copies.

M. Gélinas: Le temps d'aller faire des copies. Je les ai individuellement. Il faudrait que je fasse des copies.

M. Garon: Si vous voulez, il pourrait vous en faire, eux autres, des copies peut-être.

M. Gélinas: Ils sont tous individuels dans des cahiers.

M. Dufour: Pourquoi avez-vous enlevé l'article ou l'alinéa qui disait qu'il fallait que tout soit en bon ordre avant d'émettre le permis?

M. Gélinas: Le paragraphe 3°?

M. Dufour: Réparations mineures, par exemple.

M. Gélinas: C'est parce qu'on le retrouve maintenant ailleurs. C'est déjà prévu ailleurs.

M. Dufour: Mais, ça "va-tu" venir, comme la plupart des lois, que ça va prendre tout le temps des spécialistes pour les lire? Parce que les lois qu'on fait, c'est toujours pour des spécialistes. Les gens ordinaires ne comprennent pas ça, parce qu'on est toujours embarqués d'un bord à l'autre. Il me semble qu'il n'y a pas d'effort qui se fait dans ce sens-là. Ça a l'air que c'est fait juste pour les avocats et les spécialistes. Le monde ordinaire ne comprend rien et ce n'est pas grave. Ils ont juste à payer. Ça, j'appelle ça... Lui, il parlait de compter les moutons, moi, c'est plutôt compter les tondeurs de moutons. Il y en a plus que de moutons. Je pense qu'on va finir par en avoir plus parce qu'on n'a plus rien.

M. Gélinas: Vous retrouvez ça à l'article 531 du Code de la sécurité routière, l'article 534 pour les déficiences majeures.

M. Dufour: Ça fait que ce sera une loi pour les spécialistes. C'est comme ça qu'il faut comprendre ça. Avant, c'était écrit dans ça

pourquoi qu'on...

M. Garon: Les avocats veulent garder leur domaine de la même façon que les médecins ne veulent pas être remplacés par des ramancheurs.

M. Dufour: C'est vrai. Ce n'est pas au même prix. Il n'y a pas de substituts aux avocats.

M. Garon: Hein?

M. Dufour: Il n'y a pas de substituts aux avocats.

M. Morin: Il y a les notaires, peut-être.

M. Dufour: Un "ramancheur, c'est un substitut d'un médecin.

M. Morin: Les notaires, ça se prive.

M. Dufour: Je ne sais pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Est-ce que ça va, l'article 78?

M. Garon: Les maires ont pratiqué le droit un peu, le droit municipal, le droit du transport, tout ça. Mais ils ont eu des firmes d'avocats engagées par leur municipalité pour les conseiller pendant des années.

M. Dufour: C'est de même qu'on apprend.

M. Garon: C'est pour ça que les maires ont eu...

M. Dufour: Il faut les surveiller.

M. Garon:... ont été obligés de travailler avec le domaine du droit.

M. Morin: Ce n'est pas pire que d'autres avocats qui ont le titre, mais qui n'ont pas de pratique.

M. Garon: Oui. Vous avez raison. C'est pour ça que j'ai déjà conseillé à des gens d'être conseillés par des vrais avocats. Vous savez à qui je pense.

La Présidente (Mme Bélanger): Revient-on autour de la table?

M. Dufour: Il y en a de moins en moins.

M. Camden: Mme la Présidente, pouvez-vous rappeler à la ligue du vieux poêle, là, qu'on est en train de siéger.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): C'était fait deux secondes avant que vous le disiez. Alors, on revient à l'article 78.

M. Elkas: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 78 est adopté. S'il vous plaît!

M. Garon: Moi, je pensais que le député de Lotbinière pensait qu'il faisait partie de la ligne du vieux poêle. C'est son deuxième mandat.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne pense pas que ce soit à ça qu'il faisait allusion. Alors, l'article 78 est adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. Donc, l'article 78 tel qu'amendé...

M. Garon: L'amendement est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 78 tel qu'amendé est adopté.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 79. Il y a aussi un amendement.

M. Garon: Ah!

La Présidente (Mme Bélanger): il est plus court celui-là.

M. Gélinas: Il est très bref, de concordance encore.

M. Elkas: Concordance.

La Présidente (Mme Bélanger): "À l'article 79, ajouter le paragraphe suivant..

M. Garon: On ne l'a pas.

La Présidente (Mme Bélanger): ...après le paragraphe 2°."

M. Garon: Attendez un peu, Mme la Présidente. On ne l'a pas, là.

La Présidente (Mme Bélanger): "3° le propriétaire est débiteur de la Société à l'égard des sommes visées à l'un des articles 21 ou 31.1 relativement à tout véhicule routier lui appartenant." Élémentaire.

M. Garon: Les articles 21 ou 31.1, de quoi s'agit-il?

M. Gélinas: L'article 21, c'est l'obtention d'un certificat d'immatriculation pour la première fois. L'article 31.1, c'est le renouvellement, c'est-à-dire le paiement plutôt des sommes dues pour avoir le droit de circuler avec son auto d'année en année. C'est encore de la concordance avec ce qui a été fait précédemment.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement est adopté?

M. Garon: Un instant. On va regarder ça. On a l'impression qu'on est en train de régler une société de collection. On est juste dans le paiement des factures constamment. Les compagnies privées, comment font-elles pour marcher avec des lois comme ça? Elles se font payer.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va, sur l'amendement?

M. Garon: Attends un peu. Pourquoi supprime-t-on les paragraphes 3 et 4? On dit: "La Régie doit suspendre l'immatriculation du véhicule routier dans le cas suivant..." Et on a enlevé le paragraphe 3: "Un certificat de vérification mécanique atteste que le véhicule présente des défauts majeures."

M. Gélinas: C'est ça. C'est déjà prévu à d'autres articles qu'il y a interdiction obligatoire de circuler.

M. Garon: Puis l'autre, 4°...

M. Gélinas: C'est pour ça que ce n'est pas nécessaire. C'est la même chose.

M. Garon: Et à quelle place on retrouve ça?

M. Gélinas: À 188.

M. Garon: 188? Et l'autre: "Le transporteur n'a pas réparé un véhicule automobile visé au titre VIII.1, qui présente une défectuosité majeure ou a laissé circuler ce véhicule, contrairement aux dispositions de l'article 519.19." À quelle place ça se trouve, ça?

M. Gélinas: Ça, c'est dans le titre VIII.2 lui-même, si je ne me trompe pas.

M. Garon: Bon.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement 79 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 79, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 80. Il y a un amendement. "À l'article 80, remplacer le paragraphe 5° par le suivant:

5° par le remplacement du paragraphe 7° par le suivant:

Est débiteur de la Société à l'égard des sommes visées à l'un des articles 21, 31, 1, 69 ou 93. 1 relativement à un chèque sans provisions suffisantes ou qui est retourné par une institution financière pour tout autre motif ou des frais exigibles en vertu des paragraphes 4. 1° et 5° de l'article 624."

M. Gélinas: C'est une motion de concordance avec ce qui vient d'être adopté à l'article 188 pour l'immatriculation. Ici, à l'article 190, on est à la suspension pour le permis de conduire. Et c'est pour prévoir le cas où une personne est débitrice de la Société.

La Président» (Mme Bélanger): Est-ce que c'est correct, ça?

M. Garon: L'amendement?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'amendement est adopté? Est-ce que l'article 80, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Attendez un peu. Il y a un amendement, là. On va adopter l'amendement et après ça... Parce que c'est un gros article, l'article 80. L'amendement est adopté. Et qu'est-ce que vous changez, maintenant, avec l'article 80? Le ministre ne nous a pas présenté son article.

M. Elkas: Les trois premières modifications prévoient la coexistence du permis d'apprenti-conducteur avec un permis probatoire ou un permis de conduire. La quatrième modification permet d'ajouter aux renseignements faux relatifs au permis les renseignements faux relatifs aux déclarations obligatoires des changements concernant le permis. La cinquième modification vise à faire le pendant à l'article 188 du Code concernant les sommes débitrices, que ce soit en rapport avec le permis ou l'immatriculation.

M. Garon: Qu'est-ce que vous pensez de ça?

M. Morin: Mme la Présidente, je vais demander une petite question. Quand vous dites: "La Société peut suspendre un permis d'apprenti-conducteur et un permis probatoire." Si vous mettez "et", c'est parce que...

M. Elkas: Ça va ensemble.

M. Morin:... c'est les deux en même temps.

M. Elkas: Mais c'est-à-dire que...

M. Morin: L'un ne peut pas être suspendu sans l'autre, alors que les autres peuvent être... O. K. Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 80, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 81.

M. Elkas: Cette modification vise à assouplir la catégorisation des personnes dont le permis ou une classe de celui-ci sera obligatoirement suspendue parce qu'elles sont atteintes d'une maladie ou d'une déficience qui est considérée comme étant incompatible avec la conduite d'un véhicule routier. Cet article doit se lire avec les nouveaux articles 83. 1 et 91. 1 du Code.

M. Gélinas: C'est un peu ce qu'on a vu précédemment.
(18 h 15)

M. Vézina: M. le député de Lévis, on a vu qu'on avait changé "absolument" par "essentiellement", auparavant. Alors là, pour le droit de suspendre, on revient avec "essentiellement" plutôt que "absolument". L'autre après est comme ça aussi.

M. Dufour: Mais si quelqu'un n'est pas d'accord avec le verdict ou autrement, est-ce qu'il y a des moyens de contester? Est-ce que la décision de la Société est comme on voit dans certains endroits?

M. Vézina: Il se fait entendre par un comité médical qui est prévu justement au Code et si... Effectivement, après la décision du comité médical, il y a un recours devant les tribunaux.

M. Dufour: Alors ce sera l'autorité des tribunaux. Puis si la personne gagnait sa cause, est-ce que la Société est condamnée à payer les frais? Parce qu'on en a parlé ce matin, hein!

M. Vézina: Si on perd notre cause dans une affaire de même, on paie des frais comme n'importe qui.

M. Gélinas: Normalement oui. C'est ce qui arrive. Ce sont les règles habituelles.

M. Vézina: Comme une entreprise.

M. Garon: Il y a des frais judiciaires et des

frais extrajudiciaires. Les frais judiciaires, ça ne couvre pas nécessairement tous les frais. Ça peut couvrir tous les frais, mais ça peut ne pas les couvrir. Alors...

M. Morin: Ça peut, mais s'il a fait des recours particuliers, ça ne couvre pas ça.

M. Dufour: Il y a juste les riches qui peuvent contester.

M. Garon: C'est comme au temps, en Angleterre, où les justiciables devaient payer les juges. Tu avais plus de chance d'avoir la justice quand tu avais le moyen de payer le juge. Autrefois, les juges n'étaient pas payés par l'État. C'étaient ceux qui avaient besoin du juge qui payaient le juge.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je pense que c'est ça, les échanges entre vous deux, entre vous trois, qui font qu'on appelle ça la ligue du vieux poêle. Alors, est-ce que l'article 81 est adopté?

M. Garon: On est en face de la ligue des cartes de Noël.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 81 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 81 est adopté. J'appelle l'article 82. Il y a un premier amendement:

À l'article 82, remplacer l'article 191. 2 par le suivant:

191. 2 Dès que le nombre d'infractions ou de points d'inaptitude inscrits au dossier d'une personne qui n'a jamais été titulaire d'un permis de conduire ou qui est titulaire d'un permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur est égal ou supérieur à celui prévu au règlement pris en vertu du paragraphe 9. 3°...

Une voix: C'est l'article 191. 2 ça?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

Une voix: Il faut adopter 191. 1 avant.

Une voix: On va faire. 1 d'abord là.

Une voix: C'est ça. Il faut faire 191. 1 avant.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, alors à l'article 82, je m'excuse, ça c'était... Les changements sont à 191. 2 et avant j'appellerai l'article 82, l'article 191. 1.

Une voix: C'est ça.

M. Elkas: Cette modification vise à permettre à la Société de ne pas suspendre un permis ou une classe de celui-ci lorsque son titulaire est atteint d'une maladie ou d'une déficience considérée essentiellement incompatible avec la conduite d'un véhicule routier par le règlement sur les normes médicales et optométriques si le titulaire a fait preuve qu'il a développé des habiletés compensatoires ou qu'il peut respecter certaines conditions qui le rendent capable de conduire un véhicule sans constituer un danger pour la sécurité du public. Ça, on en a parlé ce matin, je pense que tout le monde est au courant.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va.

Une voix: Ça va.

M. Garon: Qui va évaluer ça?

M. Vézina: C'est le comité. Encore une fois, c'est pour des cas qui conduisent déjà et, effectivement, ils vont être entendus par un comité médical. Par exemple, je vous donnais l'exemple ce matin de quelqu'un qui a vraiment une vue très basse, mais qui a développé presque une habileté d'aller de son logis le matin à son école, parce qu'elle est enseignante puis qu'elle fait juste ce trajet-là puis qu'elle conduit depuis 15 ans, 20 ans. Tant et aussi longtemps que sa visibilité ne diminue pas, on peut lui permettre, avec un permis avec des conditions qui disent que tu pars de la maison, que tu vas là puis tu fais juste ça, plutôt que lui enlever son permis total. Alors, c'est ça que ça vise et ça va être, bien sûr, à la victime, pas à la victime mais à l'automobiliste à faire la preuve qu'il est capable de faire ça. Mais je pense que ça s'entend par un comité médical qui est capable de juger de ça...

M. Dufour: C'est le cas pour tous les handicapés.

M. Vézina: Pardon.

M. Dufour: C'est le cas pour tous les handicapés.

M. Vézina: Bien écoutez. Par exemple, la même personne qui verrait son taux encore baisser, bien là il faudrait complètement suspendre.

M. Morin: Oui, mais quand même, il y a des cas. Moi, celui que je vous ai soumis, c'est ça, là. Je veux dire, c'est un camionneur, même un camionneur...

M. Vézina: Même un camionneur.

M. Morin: Il a une petite difficulté et on va lui passer des examens qui démontrent que son champ de vision... Finalement, quand il arrive à vos tests, il y a de quoi qui ne fonctionne pas. Mais il a été en mesure de démontrer médicalement parlant qu'il n'était pas dans une situation de risque ou quoi que ce soit, mais sauf que la loi empêchait, par exemple, qu'on...

M. Vézina: C'est ça. Autrement dit, la loi est venue s'appliquer à un moment donné. Puis il y a des gens qui avaient ces handicaps-là et qui conduisaient et qui ont développé des habiletés. Alors, si on ne fait pas des exceptions pour ce monde-là, ça veut dire qu'il y a 700 permis qu'on enlève subitement, des gens qui faisaient ça déjà.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 82, 191.1 est adopté. À l'article 82, 191.2, il y a un amendement: "À l'article 82, remplacer l'article 191 2 par le suivant:...

M. Garon: On ne l'a pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, on vous l'a donné.

"191.2 Dès que le nombre d'infractions ou de points d'inaptitude inscrits au dossier d'une personne, qui n'a jamais été titulaire d'un permis de conduire ou qui est titulaire d'un permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur, est égal ou supérieur à celui prévu au règlement pris en vertu du paragraphe 9.3° de l'article 619, la Société doit suspendre..."

Des voix: De l'article.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est "de l'article". De l'article 619, ...la Société doit suspendre, pour une période de trois mois, son permis d'apprenti conducteur et son permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur ou son permis probatoire, ou suspendre, si elle n'est pas titulaire d'un permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur, d'un permis d'apprenti-conducteur ou d'un permis probatoire, son droit de l'obtenir."

M. Garon: Celui qui a un permis ordinaire, un permis régulier ordinaire, il dépasse les points d'inaptitude, son permis est suspendu pour combien de temps?

M. Gélinas: L'article 185 qu'on vient de voir précédemment traitait du permis de conduire régulier permanent. Cet article traite du cas des permis probatoires.

M. Garon: Puis?

M. Dufour: C'est parce que c'est "que le

nombre d'infractions et de points d'inaptitude", le nombre d'infractions, s'il n'y avait pas de points d'inaptitude correspondant, ça viendrait faire quoi là-dedans? Si on parle de points d'inaptitude, moi, j'ai toujours vu que quelqu'un peut avoir son permis suspendu en fonction des points d'inaptitudes. Ce n'est pas au point de vue des infractions. Les infractions... Les points d'inaptitude correspondent à des infractions. Donc, c'est les points d'inaptitude qui font que quelqu'un perd son permis, qu'il est suspendu. Ce n'est pas le nombre d'infractions.

M. Vézina: Si je comprends bien, M. le député de Jonquière...

M. Dufour: Oui.

M. Vézina: ...vous dites qu'on devrait ne faire référence qu'aux points d'inaptitude et non pas aux infractions puisque...

M. Dufour: Bien, c'est parce que, comme c'est écrit: "Dès que le nombre d'infractions", je ne vois pas là, "ou de points d'inaptitude". Mais c'est les points d'inaptitude.

M. Vézina: Je pense que ça vise tout simplement à dire... Tout ça est par règlement. C'est qu'une infraction pourrait être modifiée par règlement pour dire: Ça comporte plus de points d'inaptitude ou moins de points d'inaptitude.

M. Dufour: Oui, mais ça ne va jamais avec le nombre d'infractions. Ça va avec les points qui sont correspondants. Je ne sais pas. En tout cas, moi, je suis...

M. Gélinas: Justement, c'est pour couvrir les deux cas, que ce soit selon le nombre d'infractions commises ou le nombre de points d'inaptitude qui est inscrit au dossier.

M. Dufour: Mais où dans la loi pouvez-vous me dire que c'est le nombre d'infractions?

M. Gélinas: C'est au niveau des... Il va y avoir un pouvoir réglementaire qui va venir spécifier...

M. Dufour: Qui pourrait dire qu'après...

M. Gélinas: ...ces cas-là.

M. Dufour: ...trois infractions...

M. Gélinas: C'est ça, c'est ça.

M. Dufour: ...vous débarquez.

M. Gélinas: Selon le nombre d'infractions ou le nombre de points d'inaptitude. On pourrait avoir le...

M. Dufour: Mais dans la loi, il y a quelque part... Ça va être juste par règlement?

M. Gélinas: Ça va être dans les pouvoirs réglementaires qu'on va voir ça, plus loin, un pouvoir de faire un règlement qui va venir spécifier le nombre de points d'inaptitude qui va être requis...

M. Dufour: Ça, ça va.

M. Gélinas:... pour atteindre le seuil ou ça pourrait être le nombre d'infractions plutôt qu'un nombre de points d'inaptitude dix. Au lieu d'être dix, ça pourrait être trois infractions qui peuvent équivaloir à dix. C'est cette marge de manoeuvre là qui peut exister.

M. Dufour: Est-ce que ça existait comme ça avant?

M. Gélinas: Non, ça serait propre au permis probatoire.

M. Dufour: Ça veut dire que même s'il y avait des points d'inaptitude qui correspondent à deux points, vous pourriez, dans votre règlement, dire que quand quelqu'un ne s'est pas conformé ou a eu trois infractions qui correspondaient à deux points chacune, ce qui fait six points, à ce moment-là, il pourrait perdre son permis? Non?

M. Gélinas: C'est qu'au lieu de dire que ça va prendre un nombre de 10 points, de 12 points ou de 8 points, on pourrait dire: Ça va prendre trois infractions qui vont équivaloir à un certain nombre de points.

M. Dufour: Oui, mais pourquoi qu'on prend deux langages. On parle des deux côtés en même temps, là. On dit: Le nombre d'infractions, pourquoi? On parle des points d'inaptitudes. Moi, j'ai toujours entendu parler de ça depuis tout le temps. Il y a des infractions qui correspondent à des points d'inaptitude. Donc, qu'est-ce qui fait perdre son permis, en principe, c'est les points qui correspondent à des infractions, mais ce n'est pas les deux. Si quelqu'un, il est arbitraire, puis il dit: Dans le règlement, après quatre infractions, c'est fini. Ces quatre infractions qui équivalent à deux points chacune...

M. Vézina: M. le député de Jonquière, au début, on ne savait pas, effectivement, dans le permis probatoire, si on devait aller à 10 points ou si on devait parler du nombre d'infractions. Comme vous savez, les infractions ne sont pas codifiées de la même façon. Alors, on s'est dit: Est-ce qu'il serait plus juste de dire: Le permis probatoire, c'est trois infractions, que de dire: C'est 10 points d'inaptitude. Alors donc, comme on ne le savait pas, on a libellé l'article comme ça, en parlant du nombre d'infractions ou points

d'inaptitude. De toute façon, c'est le règlement qui va faire la chose. Mais, encore une fois, si le ministre est d'accord, maintenant qu'on sait que c'est bien plus les points d'inaptitude, on pourrait dire: "Dès que le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier d'une personne", puisque, effectivement, on va aller à 10 points, je pense qu'il n'y a pas de problème, M. le ministre, à libeller ça comme ça.

M. Dufour: Non, c'est...

M. Vézina: C'est tout juste les points.

M. Dufour:... n'importe quel permis, hein.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on peut suspendre ça?

Une voix: On peut suspendre pour préparer un amendement dans ce sens-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Suspendre l'article 191. 2... On suspend l'amendement et on suspend l'article 82. Alors, l'article 191. 2.

Alors, on suspend les travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 29)

(Reprise à 20 h 19)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Le mandat de la commission est de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Alors, au moment de la suspension, nous étions...

Une voix: On avait suspendu 191. 2 et son amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): On avait suspendu l'amendement à l'article 191. 2, puis là, on revient avec l'article 191. 2.

M. Garon: J'aimerais avec le consentement des gens, des députés ministériels, s'il serait possible de faire remplacer le député de Jonquière par le député d'Arthabaska parce qu'il a été appelé sur une autre commission, le député de Jonquière, pour un autre projet de loi qui... Il devait être ici ce soir, mais il l'a su seulement au cours de l'après-midi.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a consentement pour que M.... Habituellement, ce n'est pas usuel, évidemment, là. Ça prend le consentement des membres pour que M. Baril, à la fin d'une séance, remplace un autre député. Mais s'il y a consentement des membres, on

peut...

M. Elkas: Mme la Présidente, est-ce qu'on va faire l'étude du projet de loi-là? On ne se lance pas dans d'autres choses, j'espère?

M. Garon: Non, non. On fait l'étude du projet de loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais on ne se lance pas dans les cas de comté. Ha, ha!

M. Garon: Non, mais dans l'étude du projet de loi, là. C'est parce que M. Dufour devait être ici ce soir puis il a été demandé pour remplacer quelqu'un, aller sur un autre projet de loi, je ne sais pas lequel. Quant à la session intensive, il y a plusieurs commissions qui marchent en même temps. Puis il y a des gens... Je pense que c'est la commission constitutionnelle. M. Chevette doit être là. Il devait être sur un projet de loi, puis M. Dufour s'en va remplacer M. Chevette sur un autre projet de loi pour qu'il puisse être étudié.

M. Elkas: Ça ne me dérange pas, tandis qu'on se maintient au projet de loi.

M. Garon: Non, non. On n'a pas le choix, là, d'abord.

M. Elkas: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Baril remplace M. Dufour. Alors, je pense qu'on avait suspendu l'article 191.2 parce qu'on voulait faire un sous-amendement à l'article 191.2 qui était "dès que le nombre d'infractions ou". Là, on devait enlever ça parce qu'on trouvait que c'était...

M. Elkas: On supprime "d'infractions ou"

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

M. Elkas: À la demande des...

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là, avant, c'est-à-dire qu'il faudrait lire le sous-amendement.

M. Garon: On est rendu à quoi, là?

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 191.2 qu'on avait suspendu parce que vous aviez trouvé que "le nombre d'infractions" était de trop. Alors, on apporte un sous-amendement à l'article 191.2 qui se lirait comme suit: supprimer dans la première ligne après le mot "nombre" les mots "d'infractions ou".

M. Garon: Je ne l'ai pas. Est-ce qu'on l'a l'amendement?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Là, je ne le sais plus parce que j'ai reçu un paquet de papiers puis j'essaie de me retrouver là-dedans.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous l'avez, celui-là?

M. Garon: Mais je ne pense pas de l'avoir. Ah! attendez un peu, ici, O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le sous-amendement est adopté?

M. Garon: Un instant, là, ce ne sera pas long. C'est parce que j'ai reçu toutes sortes de papiers, puis je...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ce que vous avez demandé, M. le député de Lévis, avant la suspension de 18 heures.

M. Garon: C'était quoi, donc? Alors, dites-moi donc de quoi il s'agissait?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est que dans la première ligne, on disait: "Dès que le nombre d'infractions ou de points d'inaptitude", alors, on trouvait que "infractions" n'avait pas sa raison d'être, étant donné que c'était "points d'inaptitude" qui faisait qu'on révoquait le permis.

M. Garon: Non, ce n'est pas moi qui ai parlé de ça. C'est le député de Jonquière qui a parlé de ça. Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Alors, on a apporté un sous-amendement, puis on dit: "Supprimer, dans la première ligne, après le mot "nombre" les mots "d'infractions ou".

M. Garon: Ce n'est pas marqué "ou". Ah, oui, "d'infractions ou", Hé, bonne mère!

La Présidente (Mme Bélanger): On enlève ça. C'est "d'infractions ou".

M. Garon: O.K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'amendement se lirait: "Dès que le nombre de points d'inaptitude inscrits au dossier d'une personne qui n'a jamais été titulaire", etc.

M. Garon: Adopté! Le sous-amendement, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le sous-amendement est adopté. L'amendement, tel que sous-amendé est adopté.

M. Garon: Adopté!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous passons à l'article 191. 3, il avait été fait, hein? L'article 191. 2 amendé est adopté.

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 191. 3.

M. Garon: Alors, le ministre veut le retirer. Pourquoi?

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a un amendement.

M. Elkas: On l'avait déjà retiré, il réfère à l'article...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a un amendement qui dit: "Retirer l'article 191. 3, à l'article 82."

M. Vézina: M. le député de Lévis, c'est l'alcool...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: C'est l'alcool pour le permis probatoire.

M. Gélinas: On prévoyait une suspension de trois mois si la personne était trouvée coupable.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 191. 3 est retiré sur division. J'appelle l'article 83.

M. Garon: J'aimerais poser juste une question au ministre. Est-ce qu'on est au courant... Je rencontrais - justement à l'heure du souper - un avocat qui me disait qu'aux États-Unis, on veut revenir à un seuil de tolérance de zéro alcool...

M. Elkas: J'ai mentionné que....

M. Garon: Hein? On disait qu'à plusieurs endroits... On dit: Dans le fond, si on prend un coup, on prend un verre, puis si on conduit, on ne prend pas de boisson. Est-ce que c'est exact ou...?

M. Elkas: Bien, disons, je l'ai mentionné ce matin. Il y a deux États aux US, au Wisconsin puis en Caroline du Nord, qui l'ont en place.

M. Garon: Qui l'ont... C'est adopté?

M. Elkas: Ils l'ont en place.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Le permis probatoire est zéro alcool.

M. Garon: Zéro.

M. Elkas: Oui. Alors, on ne dit pas non. Comme je vous l'ai mentionné c'est qu'on va revenir à la charge, parce qu'on veut regarder l'ensemble. Quand vous parlez à des gens qui disent: Zéro complet...

M. Garon: Il n'y a pas la Norvège en Europe? Des fois, on me dit qu'en Norvège aussi, que les règles seraient très strictes.

M. Vézina: Vous me permettez de répondre, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Monsieur Vézina?

M. Vézina: M. le député de Lévis, les pays Scandinaves sont parmi les pays au monde avec les plus bas taux d'accidents, et effectivement, c'est probablement les mesures... C'est là qu'il y a eu les mesures les plus sévères, notamment sur l'alcool. Les taux d'alcoolémie sont beaucoup plus bas, c'est à 0. 04. Par exemple, je ne sais pas si c'est la Norvège ou la Suède, mais un certain pays Scandinave.

M. Garon: Oui. Il faut faire un choix.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors l'article 82, tel qu'amendé est adopté. J'appelle l'article 83...

M. Garon: L'article 82, c'est lequel, ça? C'était...

La Présidente (Mme Bélanger): C'était à 191. 1.

M. Garon: Retiré. On avait dit sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est-à-dire que, oui, c'est ça. Bon, c'est 191. 3 qui a été retiré, mais l'article 82, dans son ensemble, est adopté sur division, tel qu'amendé.

M. Garon: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 83. M. le ministre?

M. Elkas: Lorsque la Société est informée selon les modalités de l'article 112, la déclaration de culpabilité pour avoir conduit alors que le permis ou une classe de celui-ci faisait l'objet d'une révocation ou d'une suspension, la Société doit suspendre le ou les permis ou le droit d'en

obtenir un pour les périodes prévues aux paragraphes 1° et 2° de cet article. De plus, lorsqu'une personne est déclarée coupable d'avoir conduit sous le coup d'une suspension imposée en vertu de l'un des articles 191. 2 ou 191. 3, cette modification vise à imposer une nouvelle suspension de trois mois.

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

M. Garon: Il n'y a pas d'amendement, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Non. M. Gélinas?

M. Gélinas: Il n'y a pas d'amendement mais je m'aperçois qu'au paragraphe 2°, quand on parlait de l'insertion dans la troisième ligne du paragraphe 2°, et après le nombre 191, et le nombre 191. 2 et 191. 3, il faudrait enlever 191. 3, parce qu'il n'est plus question du zéro alcool. Donc, 191. 3, on vient de l'enlever, on vient de le retirer du projet de loi, parce que justement c'est par concordance qu'on l'a retiré. Il faudrait le faire également pour le paragraphe 2°, c'est-à-dire, simplement l'enlever de l'amendement comme tel. Donc l'insertion à la troisième ligne du paragraphe 2° et après le nombre 191 du nombre 191. 2 virgule... C'est possible?

Une voix: Il faut un amendement.

M. Garon: En avez-vous...

La Présidente (Mme Bélanger): Il faut en faire un amendement.

M. Garon: Vous allez suspendre deux minutes?

Une voix: Veux-tu passer à l'autre, et on va.

M. Gélinas: Oui, à l'autre on a un amendement semblable, le 84. C'est pour enlever encore 191. 3.

M. Garon: Est-ce qu'il est fait? Ah oui, il est fait.

M. Gélinas: Il est fait celui-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 83 est suspendu. J'appelle l'article 84. Mais 84 remplaçait la troisième ligne de l'article 84 des nombres 191. 2, 191. 3 par "du nombre 191. 2". Alors ça, on a retiré 191. 3. L'amendement est adopté.

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Pardon, là. L'amendement pour

retirer 191. 3...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Adopté? Puis ensuite?

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 84, M. le ministre?

M. Elkas: Cette modification vise à prévoir la prise d'effet d'une suspension ou d'un permis, apprenti-conducteur, ou du permis probatoire imposé en vertu d'un des articles 191. 2 du Code lorsqu'une autre suspension est déjà en vigueur. On a déjà aussi 191. 3 qu'on doit rayer.

Une voix: L'article 84, on l'a enlevé? O. K.

Une voix: Oui.

Une voix: Il y avait un amendement, il a fallu qu'ils l'enlèvent.

M. Elkas: On l'a enlevé.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 184 est adopté, tel qu'amendé?

M. Garon: 84.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, je m'excuse. L'article 84, est-ce qu'il est adopté, tel qu'amendé?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'amendement à l'article 83 est...

M. Elkas: J'y arrive, j'y arrive. On peut faire l'article 85.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 05.

M. Elkas: Cette modification vise à ajouter la suspension du permis probatoire pour non-paiement d'une amende.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Cette modification vise à ajouter la suspension du permis probatoire pour non-paiement d'une amende. Alors, si tu fais...

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Mme la Présidente. M. le député de Lévis, à l'heure actuelle, on suspend les permis pour non-paiement de l'amende. Alors, nécessairement, si on introduit "permis probatoire", il faut prévoir "suspension du permis probatoire" comme les autres pour non-paiement

d'amende. C'est déjà dans le Code.

M. Garon: Quelle amende?

M. Vézina: Des amendes qui ont trait à la sécurité routière qui ne sont pas payées.

M. Garon: Si c'est contesté?

M. Vézina: Ah, non. Ça n'a rien à voir, là. Ce sont les amendes où il a été trouvé coupable et qui est en dernière phase de collection qui sont envoyées par les municipalités. C'est déjà dans le Code. C'est déjà ce qu'on fait. Excepté que, nécessairement, maintenant qu'on introduit le permis probatoire, il faut suspendre le permis probatoire.

M. Garon: Est-ce que c'est le même régime pour le permis régulier?

M. Vézina: Absolument.

M. Garon: C'est le permis régulier.

M. Elkas: C'est pour ça qu'on l'inclut.

M. Vézina: C'est pour ça qu'on inclut le permis probatoire.

M. Elkas: Il n'était pas là. Enlève ou paie. Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, mais je fais attention. C'est que l'individu, vous savez, aujourd'hui est démuné face à la machine étatique. Il se sent petit face au monstre gouvernemental. Et il faut viser à protéger l'individu au maximum. Je ne dis pas dans l'ordre des abus.

M. Elkas: Les gens qui paient leurs amendes, on fait quoi?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Les gens qui paient leurs amendes et les autres qui n'en paient pas.

M. Garon: Oui, mais l'exécution d'un droit, en droit, ce n'est pas nécessairement suspendre le permis. Ça peut être l'exécuter sur ses biens, saisir.

M. Elkas: S'il est condamné à payer 600 \$, il ne le paie pas. Et en dernière instance, on essaie de le collecter et il ne paie pas. Bien là, il va falloir suspendre...

M. Garon: C'est parce qu'il y a d'autres moyens. Ce n'est pas le seul moyen.

M. Elkas: Mais on le dit déjà dans la loi. C'est déjà dans la loi. On ajoute simplement le

permis probatoire.

M. Garon: Adopté, avec réticence.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 85 est adopté. Alors, je reviens à l'article 83.

M. Garon: Hein? On a une inondation.

La Présidente (Mme Bélanger):... où on apporte un amendement. Remplacer le paragraphe 2° par le suivant: 2° par l'insertion, dans la troisième ligne du paragraphe 2° et après le nombre "191", du nombre 191.2.

M. Garon: L'article 83?

La Présidente (Mme Bélanger): C'est à l'article 83 2°.

M. Garon: On n'a pas eu les papiers.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non. On vient juste de l'écrire. C'est pour enlever juste le nombre "191.3"

M. Garon: Bien, il faut avoir le papier. On n'a pas eu le papier.

M. Elkas: Il est tout trempé. Il est là.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Fais-le-lui lire.

M. Garon: Est-il là, le papier?

M. Elkas: Il s'est fait inonder.

Une voix: Il est parti par là.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): On vient juste de l'écrire, celui-là.

M. Garon: Non, c'est un nouveau.

La Présidente (Mme Bélanger): On vient de réécrire.

M. Garon: Ah, vous venez juste de l'écrire.

La Présidente (Mme Bélanger): Il faut regarder dans le cahier.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 83 tel qu'amendé est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous passons à l'article 86.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance avec l'article 188 où la notion de suspension de l'immatriculation n'existe plus, eu égard au nouveau principe en cette matière, la suspension de l'immatriculation ayant été remplacée par une interdiction de la mise en circulation du véhicule routier.

M. Gélinas: En somme, on a enlevé dans l'article "toute référence à l'immatriculation".

M. Garon: C'est un article de concordance.

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 86 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 87. M. le ministre.

M. Elkas: La révocation du permis restreint par la Société est remplacée par la suspension de celui-ci afin d'éviter que la personne ne doive retourner devant le juge pour redemander un permis restreint quand la suspension du droit d'obtenir un permis est très élevée. Cette situation se rencontre surtout en matière de suspension du droit d'obtenir un permis pour non-paiement d'une amende imposée pour une infraction du Code. Le droit d'obtenir un permis étant levé lorsque la personne paie l'amende au percepteur des amendes.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Alors, M. le député de Lévis, if s'agit, autrement dit... Tantôt on disait que, pour non-paiement d'amendes, on pouvait suspendre le permis. Il s'agit d'un individu qui aurait un permis restreint qui n'aurait pas payé une amende, on doit suspendre son permis. Alors, nécessairement, si on lui révoque son permis, il est obligé de retourner devant le juge, même s'il paie ses amendes, pour avoir un nouveau permis restreint. Alors, pour éviter, effectivement, des coûts additionnels à l'automobiliste, on ne fait que le suspendre. C'est une mesure qui vise à soulager l'automobiliste.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Mais à date, ça n'existait pas ça?

Une voix: Non, c'est nouveau.

M. Vézina: Il n'existait pas, on pouvait révoquer. Il n'existait pas de suspension.

M. Garon: Là, vous voulez suspendre au lieu de révoquer? Vous êtes généreux.

M. Gélinas: C'est beaucoup plus avantageux pour la personne.

La Présidente (Mme Bélanger): Condescendants, hein?

M. Garon: Hein?

La Présidente (Mme Bélanger): Ils sont très condescendants.

M. Garon: Il ne conduira pas plus, par exemple.

M. Vézina: Il y a quand même une différence énorme, M. le député de Lévis. Il y a quand même une différence, énorme parce que, dans un cas, if est révoqué, if est obligé de retourner devant le juge pour avoir un nouveau permis restreint tandis que, dans l'autre cas, il est remis en force aussitôt qu'il a payé ses amendes. Une grosse différence.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 87 est adopté. J'appelle l'article 88, il y a un amendement, non?

M. Elkas: Ces modifications avec concordance tiennent compte du régime du permis probatoire en prenant en considération le remplacement de la suspension de l'immatriculation par l'introduction de remise en circulation.

M. Gélinas: Encore ici, il s'agit d'une modification de concordance pour tenir compte des nouvelles notions de permis probatoire, les nouvelles notions, également, d'interdiction de remise en circulation, et ainsi de suite.

M. Garon: L'objet de l'article est quoi?

M. Gélinas: C'est que le...

M. Garon: Bonne mère!

La Présidente (Mme Bélanger): M. Gélinas.

M. Gélinas: C'est ça, c'est lorsqu'il y a eu...

M. Garon: Une petite note explicative, mais deux pages de texte.

M. Gélinas: C'est pour que vous ayez une

idée du texte actuel, ensuite du texte lorsqu'il est refondu - qu'est-ce que ça va donner - et par la suite, la note explicative. C'est un fait qu'elle est un peu courte. Mais c'est essentiellement pour faire des modifications de concordance, pour intégrer les nouvelles notions d'interdiction de remettre en circulation et, également, les notions de permis probatoire, dans cet article-là.

M. Garon: Qu'est-ce qu'en pense le ministre?

M. Elkas: Ce qu'il en pense? Concordance.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: C'est de la concordance.

Une voix: C'est de la concordance, c'est technique.

M. Garon: Concordance entre quoi et quoi?

M. Elkas: Avec les articles qui viennent d'être adoptés. Toujours les permis probatoires qui entrent en considération, l'interdiction de circuler.

M. Garon: Pardon? L'interdiction de circuler?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Sur quelle rue?

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: À Sainte-Foy.

M. Elkas: À Sainte-Foy, où les feux de circulation... M. le député de Lévis. Les lumières rouges.

M. Garon: Combien la Société suspend de permis par année? Pour ceux qui n'ont pas l'assurance responsabilité ou qui ne sont pas assurés?

M. Vézina: Je ne sais pas là, je ne pourrais pas vous dire exactement. On pourra revenir demain avec ça.

Une voix: Oui.

M. Garon: Avez-vous eu nos chiffres sur New York?

M. Elkas: On a appelé et les bureaux étaient fermés. Malheureusement, on ne peut pas les avoir ce soir. Mais, demain matin, on va les avoir pour vous.

M. Garon: Vous ne le savez pas plus que ça?

M. Elkas: Bien, coudon, on voulait avoir les derniers chiffres, les derniers règlements, je veux dire, et on ne voulait pas vous induire en erreur. On a appelé et les bureaux étaient fermés.

M. Garon: Ce n'est pas ça. Je suis un peu surpris, par exemple, qu'au ministère, on n'ait pas tout ça de façon permanente, ces renseignements-là. Parce que, dans le fond, les camionneurs se plaignent justement de la situation entre le Canada et les États-Unis et on ne sait même pas ce qui se passe aux États-Unis. Dans l'État de New York, je ne peux pas dire. Je n'ai pas parlé de la Californie et d'Hawaï ou de l'Alaska. L'État de New York. C'est au sud de Montréal.

M. Elkas: Mais ça vous dérange.

M. Garon: Vous qui vous êtes occupé des Mohawks, vous devriez vous intéresser à l'État de New York.

M. Elkas: Ça ne vous dérange pas trop d'attendre 12 heures?

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Ça ne vous dérange pas trop d'attendre un autre 12 heures pour l'information? Je vais vous donner les plus récentes informations.

M. Garon: Ce n'est pas ça. Moi, je suis étonné qu'on n'ait pas ce renseignement-là par cœur. J'ai assez parlé de ça, moi, l'affaire des permis, des pesanteurs entre le Canada et les États-Unis et la concurrence, et tout ça, et que vous ne soyez pas au courant comment ça se passe dans l'État de New York, franchement, là, je suis vraiment étonné, par exemple. Quand on parle de la concurrence et des pesanteurs et tout ça... Je parle de l'État de New York. C'est à côté. Vous êtes plus proches à Montréal de l'État de New York que vous l'êtes de Québec.

M. Elkas: Vous avez demandé les amendes. Vous n'avez pas demandé les pesanteurs.

M. Garon: Bien, oui, les amendes et les pesanteurs. C'est ça que j'ai demandé. Comment on applique ça, au fond. C'est l'application des pesanteurs.

M. Elkas: On aimerait avoir les chiffres à jour avant de vous donner quelque chose qui...

M. Garon: Ça ne change pas. Moi, je les avais. Je vous les ai données, les pesanteurs. Je

les sais. Je ne sais pas les amendes, mais je sais les pesanteurs. On a les pesanteurs.

M. Elkas: On va tomber dedans demain dans la journée. Alors, on va être en position de vous répondre.

M. Garon: Aïe, là, franchement. C'est comme un "toaster" déconnecté, ça ne sert pas à grand chose.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Là, franchement, ça n'a pas de bon sens. On n'est pas... Là, je ne suis pas dans le cinquième degré d'abstraction, dans les pesanteurs. On est en concurrence avec l'État de New York. Les camionneurs se sont plaints justement que les règles se passaient au Canada et dans l'État de New York, et tout ça. Je demande les amendes et le ministère n'est pas au courant. Ça, c'est vivre en circuit fermé. C'est comme si le gars de l'île d'Orléans ne savait pas que Québec existe. Franchement, là, ça n'a pas de bon sens. Ça ne m'étonne pas.

Souvent, il faut entrer dans les rues pour savoir qu'on aurait dû tourner à droite et on le sait une fois qu'on est entré dedans. Ça ne m'étonne pas. Quand on arrive de la Beauce, on apprend où il faut tourner pour aller à Rivière-du-Loup, mais pour aller à Lévis, ce n'est pas marqué sur les panneaux. Maintenant, je vous dis: C'est déconnecté. Ça ne m'étonne pas. Moi, je vais vous dire qu'il faut faire un ménage dans les Transports. C'est la conclusion à laquelle j'arrive. L'État de New York. On est dans le libre-échange. On s'en va dans la négociation de libre-échange avec le Mexique. Nos camionneurs font des manifestations pendant un mois ou deux, Christophe, pour vous dire qu'on n'est pas en concurrence avec les États-Unis et qu'on ne sait même pas c'est quoi les amendes dans l'État de New York comparées au Québec. Là, vous n'êtes pas curieux.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, on va avoir l'occasion de revoir ça demain.

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens.

La Présidente (Mme Bélanger): Dans l'article 88, on ne parle pas trop des pesanteurs de camions et des amendes à payer dans l'État de New York.

M. Garon: Là, je comprends. Je veux dire que je comprends comment les camionneurs sont inquiets. Ça n'a pas de bon sens. On est déconnectés.

La Présidente (Mme Bélanger): Je vous demanderais, M. le député de Lévis, de venir à la

pertinence, s'il vous plaît.

M. Garon: On parle du libre-échange, de la mondialisation de l'économie. On n'est même pas continentaux. Bon. Franchement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça n'a rien à voir avec l'article 88. Est-ce qu'on adopte l'article 88?

M. Garon: L'article 88. Concordance, oui. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 88 est adopté. J'appelle l'article 89.

M. Garon: Moi, je voudrais revenir sur un article en suspens.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'article 53.

M. Garon: On va le voir à la fin ou tout de suite, je ne sais pas, sur le...

M. Elkas: Non, j'aimerais plutôt le voir à la fin. Il y en a qu'on va passer, là.
(20 h 45)

M. Garon: Non, mais parce que des... Ce n'est pas moi qui vais parler. Mon temps de parole est écoulé sur cet article. C'est le triporteur. On a demandé des renseignements, et tout ça.

M. Elkas: On va revenir à la fin.

M. Garon: On ne sera plus là.

M. Elkas: Pardon?

M. Garon: Moi, je ne vous conseille pas ça. On a des gens qui sont ici et qu'on a fait venir.

M. Elkas: Ah, bien, là.

M. Garon: Je vous l'avais dit hier qu'on le mettrait en suspens pour se renseigner. Là, les renseignements sont pris. On a des renseignements là-dessus et...

M. Morin: Il y a une certaine spécialisation dans les motocyclettes.

M. Garon: Hein?

M. Morin: Je suis même spécialisé là-dedans.

M. Garon: L'article est en suspens.

M. Morin: On est spécialistes en triporteurs en plus. On a passé la malle longtemps en triporteur.

M. Elkas: On arrive à l'article 98 qui n'est pas loin d'ici.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: On pourrait en discuter là.

M. Garon: Ce n'est pas lui... L'article 98 n'est pas en suspens.

M. Elkas: Non, mais il le traite aussi.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Il le traite aussi.

M. Garon: Ça ne me fait rien qu'on en parle à l'article 98 et on parlera des deux en même temps. Ça ne me dérange pas.

M. Morin: C'est ça, parfait.

Une voix: On va trop vite.

M. Garon: On va vite, hein? Si on arrive à l'article 98 seulement demain matin.

M. Elkas: Non, aïe, c'est de concordance.

M. Garon: On pourrait voir l'autre article et l'article 98 en même temps.

M. Elkas: Non, on va passer... On va se rendre. On va être là d'ici une quinzaine de minutes.

M. Garon: Ah, non. Jamais.

M. Elkas: Ce sont toutes des concordances...

M. Garon: Jamais.

M. Elkas:... d'ici ce temps-là.

M. Garon: Jamais.

M. Elkas: Sinon, on va attendre à la fin de la soirée pour celui qui est suspendu.

M. Garon: Ne faites pas de menace.

M. Elkas: Ah non. Ce n'est pas une menace.

Une voix: Vous n'êtes pas dans une position pour menacer personne.

M. Elkas: Je ne fais pas de menace.

M. Garon: Non, c'est parce qu'on l'a mis en suspens.

M. Elkas: Ce n'est pas mon genre.

M. Garon: On vous a dit, hier, qu'on le mettait en suspens pour prendre des renseignements. On a eu les renseignements.

La Présidente (Mme Bélanger): Quand il y a des articles en suspens, je crois qu'on doit avoir consentement pour revenir. On continue ou on revient au début d'une séance ou à la fin d'une séance. Ça prend le consentement pour revenir à l'article en suspens.

M. Elkas: You are playing games.

M. Garon: O. K.

Une voix: C'est parfait.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là, on est rendu à l'article 89.

M. Garon: Vous auriez été bien mieux de revenir tout de suite.

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

M. Elkas: L'article 89, c'est une menace, ça aussi. O. K. L'article 89, il s'agit de modifications de concordance pour remplacer la levée de la suspension de l'immatriculation par la levée de l'introduction de remise en circulation.

M. Garon: Pardon? Par la levée de l'introduction. C'est exprimé comment, ça, M. le ministre?

M. Elkas: Exprimé comment? Quelle est votre question? C'est de la concordance.

M. Garon: La concordance apparaît où?

M. Gélinas: C'est dans le premier alinéa de l'article 197 actuel.

M. Garon: Le ministre avait l'air à dire que c'était évident. Vous auriez dû le laisser parler. Ce n'est pas si évident que ça, que la concordance est là.

M. Elkas: "La Société doit lever la suspension imposée à la personne visée à l'article 196 et l'interdiction de remettre en circulation tout véhicule routier immatriculé à son nom, si celle-ci remplit l'une des conditions suivantes:

"1° elle fournit à la Société une garantie conforme à l'article 198 de satisfaire à tout jugement susceptible de découler de l'accident;"

M. Garon: À tout jugement, ça, c'est intéressant. C'était ça avant, par exemple. Pourquoi la concordance? C'était ça qui était le texte.

M. Vézina: La concordance, c'est de le remettre en circulation plutôt que d'enlever le certificat d'immatriculation. On est là-dedans depuis plusieurs, plusieurs, plusieurs articles.

M. Garon: Oui, mais ça ne dit pas ça, là.

M. Vézina: Bien, oui, ça dit ça, là. On vient de le lire: "La Société doit lever la suspension imposée à la personne..."

M. Garon: Ah, dans la première ligne...

M. Vézina: Oui.

M. Garon: Correct. Dans les deux premières lignes.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Adopté!

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 89 est adopté. J'appelle l'article 90. M. le ministre.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de concordance pour tenir compte du régime du permis probatoire et pour prendre en considération le remplacement de la suspension de l'immatriculation par l'introduction d'une remise en circulation.

M. Garon: Adopté!

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 90 est adopté. J'appelle l'article 91 M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à tenir compte du remplacement de la suspension de l'immatriculation par l'introduction d'une remise en circulation.

M. Garon: Comment, là? C'est un peu court, ça. Vise à tenir compte du remplacement de la suspension par l'interdiction... Mais en remplaçant...

M. Gélinas: C'est la même chose que ce qu'on vient de faire à l'article 89. C'est qu'on ajoute la notion d'interdiction de remise en circulation parce que, auparavant, quand on parlait de suspension, ça comprenait la suspension de l'immatriculation. Or, il n'y a plus de suspension de l'immatriculation; c'est maintenant remplacé par la notion d'interdiction de mettre un véhicule en circulation.

M. Garon: Ça va. Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 90 est adopté. J'appelle l'article 91.

M. Garon: On vient de faire ça, l'article 91.

M. Elkas: On vient de le faire. L'article 92, la même chose. Cette modification vise à tenir compte...

Une voix: C'est la même chose.

M. Elkas: La même chose.

M. Garon: Notre présidente a de la misère à suivre.

La Présidente (Mme Bélanger): On vient de faire l'article 91. J'appelle l'article 92.

M. Elkas: C'est la même chose. Cette modification vise à tenir compte du remplacement de la suspension de l'immatriculation par l'interdiction de remise en circulation.

M. Garon: Adopté!

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 92 est adopté. J'appelle l'article 93.

M. Elkas: Cette modification a pour effet de permettre à la Société de suspendre un permis d'école de conduite ou un permis d'enseignement lorsque le titulaire a donné sciemment un renseignement faux ou trompeur lors de la demande de ce permis. Bon.

M. Garon: Lors de la demande de ce permis. Mais, là, est-ce que c'est l'amende en plus ou... Tantôt, on a vu que les amendes passaient là-dedans. Les amendes pouvaient être entre 300 \$ et 2000 \$. Est-ce que c'est l'amende en plus de la suspension du permis, ou l'un ou l'autre?

M. Gélinas: Il a déjà payé l'amende parce qu'il a été déclaré coupable. On dit ici: "s'il est déclaré coupable d'une infraction visée à l'article 146. 2. "... Ça veut dire qu'il a été trouvé coupable d'un faux renseignement. Donc, nécessairement s'il a été trouvé coupable, c'est soit parce qu'il a payé lui-même l'amende ou qu'il a fait un aveu de culpabilité ou que le tribunal a jugé qu'il était coupable. Donc, à ce niveau-là, dès qu'il est déclaré coupable, à ce moment-là, on suspend. C'est une suite de la culpabilité. C'est normal, c'est comme ça qu'on agit presque tout le temps à la Société.

M. Garon: Mais pourquoi ce n'est pas l'un ou l'autre? Si vous... L'école cesse d'exister, je suspends le permis. Pourquoi le mettent-ils à l'amende en plus? Là, je ne comprends pas.

M. Gélinas: L'amende, M. le député de Lévis, permet au juge d'apprécier un jugement qui l'a déclaré coupable puis de dire exactement qu'est-ce qu'il devra payer. Alors, l'amende, c'est de 600 \$ à 2000 \$. Ordinairement, les juges, dans une première offense, donnent 600 \$; dans une

deuxième offense et récidive, ils peuvent aller jusqu'à 2000 \$. Bon, un coup que le jugement a été rendu, l'amende indique au juge, effectivement, quelle amende il peut donner. Bon, un coup que le jugement a été rendu, nous, on le reçoit, puis, compte tenu qu'il a été jugé coupable d'avoir donné sciemment des fausses déclarations, bien, son permis d'école est suspendu. C'est de même qu'on fait, déjà.

Il est tout à fait normal qu'on puisse ajouter à une déclaration de culpabilité une sanction administrative additionnelle. On le fait lorsqu'une personne est déclarée coupable pour une déclaration de culpabilité pour ivresse au volant. Notre Code prévoit une suspension automatique, une révocation dans ce cas-là, d'un an. C'est une sanction administrative qui s'ajoute à une déclaration de culpabilité. Celle-là est faite au Criminel, mais elle peut être faite aussi au niveau pénal. Mais c'est tout à fait admis par les tribunaux qu'on peut imposer des sanctions administratives, même s'il y a eu déclaration de culpabilité, soit pour une offense criminelle, soit pour une infraction pénale.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 93?

M. Garon: Un instant. Parce que s'il ne remplit plus les conditions se rattachant à son permis, on lui enlève son permis, ça m'apparaît évident. Et s'il refuse de se conformer à une demande de la Société ou d'une personne désignée par elle, faite en vertu du présent Code, ça peut s'imaginer. Mais il a déjà payé l'amende pour son infraction, on veut lui suspendre son permis en plus; il me semble que ça devrait être l'un ou l'autre dans ce cas-là?

M. Gélinas: Ça peut être l'un et l'autre, et c'est tout à fait permis et normal que ça puisse être ainsi.

M. Vézina: Coudon! M. le député de Lévis, que, effectivement, il nous a déclaré sciemment une fausse déclaration et on s'aperçoit qu'il fraude effectivement les automobilistes, bon, etc. et il est condamné en cour, est-ce qu'on doit continuer à le laisser opérer? Bon, alors, là, c'est "... la Société peut suspendre... ". Nécessairement, si c'est juste une petite infraction, même si sciemment... On ne le suspendra pas, mais on ne peut pas laisser continuer une entreprise qu'on sait qui a fraudé, par exemple, les automobilistes. Alors, on a déjà ce pouvoir-là. Et je pense que c'est important qu'on l'exerce, si on veut continuer à avoir des bonnes écoles de conduite.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, mais c'est que, les cas de suspension, à mon avis, c'est un pouvoir fort. On

devrait être clairs. Là, quand c'est un pouvoir général de suspension - parce que la déclaration n'a pas été correcte, n'a pas été exacte - il y a des déclarations non exactes qui sont importantes, il y en a d'autres qui sont mineures. Des déclarations non exactes, ça aurait fait qu'il n'aurait pas pu avoir le permis. C'est déjà couvert, parce qu'on dit: S'il est déclaré et s'il ne remplit plus les conditions se rattachant au permis, ou encore, s'il néglige ou refuse de se conformer à une demande de la Société ou d'une personne désignée par elle, faite en vertu du présent Code. C'est ça. Mais là, si on va être dans d'autres cas que ces cas-là, à ce moment-là... Mais là, est-ce que c'est nécessairement de nature à entraîner la suspension du permis? Eh bien, dans les deux cas qui sont mentionnés, ça m'apparaît correct. Mais l'autre, je ne sais pas à quoi on réfère encore, ça peut être n'importe quoi, au fond. Et là, un pouvoir qui est fort, alors que quelqu'un a déjà payé l'amende, hein? Moi, ce que je n'aimerais pas, je vais vous dire c'est quoi. Je vais vous dire c'est quoi! J'aimerais ça que le ministre écoute quand je vais lui dire à quoi je pense. Supposons que la personne qui a été condamnée entre 6000 \$ et 2000 \$ d'amende. Pardon?

Une voix: 600 \$.

M. Garon: 600 \$, c'est ça que j'ai dit. Je n'ai pas dit ça?

Des voix: Vous avez dit 6000 \$!

M. Garon: Non, c'est 600 \$ ou 2000 \$ d'amende. Moi, ce que je crains, je vais vous dire c'est quoi. Parce que, à un moment donné on demandé 2000 \$, le juge accordé 600 \$. Les gens de la Régie sont en maudit, ils disent: On va le faire payer, le sacrifice! On suspend le permis parce qu'on n'a pas eu les 2000 \$. Vous savez que... Alors, ce sont des secteurs... ça arrive, ça. Ça arrive, des gens qui se retrouvent devant l'administration. Et des fois, pour une raison ou pour une autre, incompatibilité, n'importe quoi... qu'il y a des gens...

M. Vézina: Mme la Présidente.

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

M. Vézina: N'oubliez pas, M. le député de Lévis, que c'est en relation avec l'article 146. 2. Vous rappelez-vous que l'article 146. 2, ça dit: "Quiconque donne sciemment un renseignement faux ou trompeur lors de la demande d'un permis d'école de conduite ou d'un permis d'enseignement commet une infraction..."

M. Garon: Oui.
(21 heures)

M. Vézina: Il faut que ce soit "... donne sciemment un renseignement faux ou trompeur... ". S'il n'avait pas donné ce renseignement faux ou trompeur, qui est jugé par une cour, il n'en aurait pas eu de permis.

M. Garon: Oui.

M. Vézina: Bon, il me semble que c'est normal de le suspendre.

M. Garon: Moi, je vais vous dire une affaire; je vais vous le donner, O. K. Je comprends ça. J'ai mon cas tantôt, que je vous disais qu'une personne qui a la sclérose en plaques, à l'état latent. Ça fait deux fois qu'elle applique sur une job, elle l'a, la job. Mais quand on voit le dossier de sclérose en plaques, on lui enlève sa job. La troisième fois qu'elle va faire application, elle a des chances de le dire: Elle n'a rien à dire, là-dessus.

Une voix: Mais, ça n'a rien à voir, ça!

M. Garon: Non, non. C'est quoi les renseignements taux ou trompeurs? Ça peut être des gens qui vont avoir des réticences. Ils vont dire des choses parce qu'ils ont peur d'être pénalisés pour des choses.

M. Elkas: C'est de la mauvaise foi, ça.

M. Garon: Non, non. Il faut faire attention. Eh, batêche! Quand on a vécu un peu là, on se rend compte que l'application mécanique des affaires.

M. Elkas: Vous m'étonnez quand vous faites des déclarations semblables. Vous prétendez qu'on devrait vous permettre des écoles de conduite, d'avoir des fausses informations. Mal informer sa clientèle, mal informer la Société d'assurance automobile du Québec...

M. Garon: Non, non, je n'ai pas dit de quoi il s'agit...

M. Elkas: Bien, là, c'est un peu ça que vous dites.

M. Garon: C'est un pouvoir général, sans référer à quoi que ce soit.

M. Elkas: C'est passer des feux rouges.

M. Garon: Bien oui.

M. Elkas: Bien oui, le "free for all". Oui, oui.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas le "free for all". Écoutez dans le "free for all" quand on ne sait même pas les amendes dans l'État de New-

York, entre vous puis moi, on est dans le "free for all" correct, hein!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Arrêtez-moi ça, là. Vous êtes un partisan du "free for all" vous. Regardez les Mohawks, cet été, c'était le "free for all" correct. Les gars... les ministres signent des ententes avec...

M. Elkas: Passer les feux rouges.

M. Garon:... des gars masqués. J'étais aux États-Unis à ce moment-là quand les gens ont vu ça. Ils n'en revenaient pas. J'ai dit: Nous autres, on vous a dépassés les Américains. Vous faites des films de "cowboy", nous autres, on a vu ça à tous les soirs, à l'étape, à la télévision. Les Américains... J'étais avec des gens qui regardaient ça. Ils disaient: Qu'est-ce que c'est que ça? Des juges, puis des ministres du gouvernement qui signent des ententes avec des gars masqués. Alors, dans le "free for all", là, je ne suis pas capable de vous donner de leçons. Mais, là, on est dans les...

C'est parce que... Regardez bien, là; on dit. si on peut suspendre un permis, son titulaire ne remplit plus les conditions se rattachant à ce permis. Aucun doute, il ne remplit pas les conditions. On dit: "... s'il néglige ou refuse de se conformer à une demande de la Société ou d'une personne désignée, faite en vertu du présent Code. " Je ne bronche pas là-dessus. C'est l'autre: "... s'il est déclaré coupable d'une infraction visée à l'article 146. 2... " Il l'a eu son amende. Pourquoi, à ce moment-là si on voulait suspendre son permis, on ne l'a pas demandé au juge en même temps que l'amende? On n'a pas demandé par exemple l'amende et la suspension du permis? Comprenez-vous? On aurait pu demander ça. Les deux. Mais, là, on dit: On demande l'amende. Puis, après qu'on a l'amende, on dit: On va suspendre le permis. Mais... je ne suis pas sûr.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 93 est adopté?

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 93 est adopté sur division. J'appelle l'article 94.

M. Elkas: Une première modification: Viser à fixer la durée de la suspension...

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, M. le ministre, à 94, il y a un amendement. À l'article 94, insérer à la deuxième ligne des paragraphes 1°, 2° et 3° du premier alinéa de l'article 204 du Code ou l'article 644 après le nombre "150".

M. Elkas: L'amendement vise essentiellement à réintégrer l'article 644 du Code, qui est présentement l'actuel article 204, comme étant une infraction dont on doit tenir compte en matière de récidive concernant la suspension d'un permis d'école de conduite ou un permis d'enseignement. L'article 644 traite de l'utilisation frauduleuse d'un document qui serait délivré par la Société. Exemple, la fiche de l'élève d'une école de conduite parce que ça peut être à l'article 644. C'est vraiment une mesure, encore là, de rétablissement de l'état actuel.

M. Garon: Que voulez-vous dire par "une méthode de rétablissement de l'état actuel"?

M. Elkas: C'est déjà à l'article 204 actuel. Si vous voyez le texte actuel à la page, là. Vous voyez l'article 644 dans les trois paragraphes. C'est qu'ils n'ont pas été inclus puis ils auraient dû l'être essentiellement. Donc, on rétablit la situation tout simplement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. L'amendement est adopté?

M. Garon: Avez-vous un autre cahier qui suit celui-là?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Vous nous les donnez vraiment à la graine.

M. Elkas: C'est parce que l'autre cahier a été prêt seulement ce midi.

M. Garon: Ah, bon.

M. Elkas: C'est pour ça. On pourra vous le donner. Il est là qui attend.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis. Je pense que ce n'est pas tous les ministres qui donnent un cahier d'explications comme ça pour l'étude d'un projet de loi.

M. Elkas: Oui, oui, c'est normal.

M. Garon: C'était juste pour avoir le fond.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, mais ce n'est pas l'habitude.

M. Baril: Bien, voyons. Tous les projets de loi que j'ai étudiés avec les ministres, ils m'ont toujours fourni un cahier.

M. Elkas: Bien, en tout cas, pas celui-là.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Pas ce cahier-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah, bien... C'est une note explicative du ministre, ça.

M. Elkas: On est ouvert, on veut aider. On est sérieux dans ce projet de loi-là. Puis, on...

Une voix: On a étudié la loi de... et la loi de la mise en marché puis...

M. Garon: Le cahier n'est pas prêt. Le ministre ne l'a pas lu.

Une voix: Il y avait 300 articles.

M. Garon: Vous allez le lire en même temps que nous autres.

M. Elkas: Combien vous en avez donné, M. Garon, dans le temps que vous étiez ministre?

M. Garon: Hein?

M. Elkas: Combien vous en avez donné, des cahiers, dans le temps où vous étiez ministre?

M. Garon: Moi, je vais vous dire une chose. Je n'ai jamais forcé l'adoption d'une loi. J'en ai fait 60 et quelques lois. Je n'ai jamais forcé l'adoption d'une loi puis j'ai toujours pris le temps qu'il fallait, les consultations qu'il fallait et puis les audiences qu'il fallait pour faire venir les gens pour venir nous rencontrer qu'il fallait. Je n'ai pas un article qui a "petté", pas une virgule, pas un deux-points. Rien.

M. Elkas: Puis jamais d'amendements.

M. Garon: Très peu. En cours d'étude des projets de loi, très peu d'amendements. Puis, vous pouvez vérifier, là, c'est tout enregistré. J'ai fait une soixantaine de lois. Mais, je les travaillais avant avec des avocats. Je les travaillais en "mosus" avant, avec les avocats. Je participais au processus d'élaboration de la loi. La rédaction de la loi.

Une voix: Comme mon avocat.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'amendement à l'article 94 est adopté?

M. Garon: Attendez un peu, un instant. C'est seulement l'amendement, là, vous dites?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui.

M. Garon: Amendement adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 94.

M. Elkas: Une première modification: Viser à fixer la durée de la suspension d'un permis

d'école de conduite ou d'un permis d'enseignement en fonction du nombre de déclarations. La culpabilité qui procède à la déclaration de la culpabilité en cause alors que la disposition actuelle tient compte du nombre de déclarations de culpabilité qui précède la commission de l'infraction en cause. Les dispositions actuelles sont difficilement applicables lors des récidives.

La deuxième disposition vise à ajouter une récidive pour le titulaire d'un permis d'école de conduite ou d'un permis d'enseignement qui a de nouveau donné un renseignement faux ou trompeur lors de sa demande de permis.

M. Garon: Est-ce que ça arrive souvent, ou bien si c'est juste au cas? Est-ce que c'est arrivé souvent, ça?

M. Vézina: On a répondu tout à l'heure, M. le député de Lévis, qu'on arriverait demain avec des renseignements pertinents là-dessus. Donc, je ne pourrais pas vous dire, au cours de la dernière année, exactement combien il y en a qui ont été suspendus.

M. Garon: Mais depuis 1986, avez-vous des...

M. Vézina: Je ne sais pas. Vraiment, je n'ai pas ça en mémoire.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Il y a des amendes de 150 \$... Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 94 est adopté. J'appelle l'article 95. M. le ministre.

M. Elkas: Cette modification vise à permettre à la Société de suspendre la licence d'un commerçant ou d'un recycleur lorsque le titulaire a été reconnu coupable d'avoir donné sciemment un renseignement faux ou trompeur lors de la demande de cette licence.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Gélinas.

M. Gélinas: C'est un peu ce qu'on a fait au niveau des écoles de conduite, on le retrouve maintenant au niveau des **commerçants-recycleurs**. C'est-à-dire qu'on prévoit la suspension de la licence dans ce cas-ci, parce qu'on ne **parle** pas de permis, pour une personne qui serait déclarée coupable d'avoir sciemment donné un renseignement faux ou trompeur lors de la demande de cette licence.

M. Garon: Leur demandez-vous beaucoup de renseignements à ces gens-là?

M. Gélinas: Oui, c'est dans le règlement sur le commerçant-recycleur. Il y a une série de... Je l'ai ici d'ailleurs.

M. Garon: Mais, est-ce...

M. Gélinas: Celui que je vous ai donné, tout à l'heure, c'est celui des écoles de conduite.

M. Garon: Oui, oui, mais ce que je veux dire c'est: Est-ce qu'il y en a beaucoup de renseignements... Les écoles de conduite, il y a beaucoup de renseignements là-dedans qui sont demandés.

M. Gélinas: Je vais vous dire ça dans une minute. Ça ne sera pas long.

M. Garon: Mais les recycleurs de pièces d'automobile, est-ce qu'il y en a autant?

M. Gélinas: Je ne les connais pas tous par cœur, malheureusement. Ce qu'on donne ici, comme conditions de formalités, on dit: Doit remplir les conditions suivantes: être majeur, fournir son nom, l'adresse de son domicile. Dans le cas d'une personne qui demande une licence, être propriétaire ou locataire d'un bâtiment ou d'un terrain contigu à ce bâtiment où sont entreposés les véhicules routiers, carcasses ou pièces de véhicules destinées à la vente. Dans le cas d'une personne qui demande une licence, fournir l'adresse du bâtiment et du terrain, ainsi de suite. Fournir une copie dûment certifiée de la déclaration de société, de la déclaration de raison sociale. Des choses tout à fait normales dans le cas d'une entreprise. Fournir le cautionnement.

Dans le cas où la personne qui demande la délivrance est une **société** ou une corporation, il faut donner une copie dûment certifiée de la résolution mandantant une personne physique à présenter la demande. Indiquer, dans les cas d'une demande de licence de commerçant ou d'une demande de permis, parmi les catégories de véhicules routiers suivantes celle pour laquelle la licence ou le permis est requis. Les véhicules dont la masse nette est de **5500** kilogrammes et plus, ainsi de suite.

Il y a toute une série de choses. Ce sont les renseignements qui sont demandés. Fournir le numéro de certificat d'enregistrement de taxe de vente prévu au paragraphe 1° de l'article 3 de la Loi concernant l'impôt sur la vente au détail. Ne pas avoir, au cours des cinq années précédant sa demande, été déclaré coupable d'une infraction criminelle reliée à l'exploitation d'un commerce de véhicules routiers, de véhicules routiers mis au rancart, de pièces provenant de ces véhicules. Être constitué uniquement d'associés ou d'administrateurs remplissant les conditions mentionnées au paragraphe 11. Produire sa demande par écrit sur la formule portant sur les matières prévues aux paragraphes 1 à 12 qui est fournie par la Société de l'assurance, ainsi de suite.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Article 95 adopté. J'appelle l'article 96.

M. Elkas: Une première modification vise à fixer la durée de la suspension d'une licence de commerçant ou de recycleur en fonction du nombre de déclarations de culpabilité qui précèdent, de déclarations de culpabilité en cause alors que la disposition actuelle tient compte du nombre de déclarations de culpabilité qui précèdent la commission de l'infraction en cause. Les dispositions actuelles sont difficilement applicables lors des récidives.

Une deuxième modification vise à ajouter: une récidive pour le titulaire d'une licence de commerçant ou d'un recycleur qui a de nouveau donné un renseignement faux ou trompeur lors de sa demande. C'est un peu comme l'autre.

M. Gélinas: Oui. C'est la même chose que l'autre, encore, de ce qu'on vient de voir tout à l'heure pour les écoles de conduite.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 96 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 97. M. le ministre.

Número d'identification d'un véhicule

M. Elkas: Cette modification vise à obliger le propriétaire d'un véhicule routier à vérifier si son véhicule est muni d'un numéro d'identification. Lorsque le véhicule n'est pas muni d'un tel numéro, le propriétaire peut demander à la société d'en apposer un.

M. Garon: Est-ce que c'est nouveau, ça?

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est quoi, cette affaire-là?

M. Gélinas: L'article 210...

M. Garon: Vous seriez bien mieux d'obliger les automobilistes... Le véhicule routier, il doit avoir un numéro. Est-ce que c'est le numéro de série dont vous parlez?

M. Gélinas: Le numéro d'identification du véhicule. L'article 210 actuel prévoit: Les véhicules routiers et les bicyclettes doivent être munis du numéro d'identification apposé par le fabricant...

M. Garon: Oui.

M. Gélinas:... lequel doit informer la société des composantes des numéros apposés sur le

véhicule routier. La société peut également apposer un numéro d'identification sur un véhicule routier sur paiement des frais fixés et aux conditions établies par règlement. Exemple: Ça pourrait être un véhicule artisanal, entre autres. Et là, ce qu'on prévoit, en ajoutant l'article 210. 1, c'est que le propriétaire d'un véhicule doit s'assurer que son véhicule est muni d'un numéro d'identification, conformément à l'article 210.

M. Garon: Moi, j'ai l'impression que cette obligation-là devrait incomber au commerçant. Là, vous faites...

M. Gélinas: Elle incombe au fabricant en vertu de l'article 210, de l'imposer.

M. Garon: Oui. Mais là, le propriétaire qui a un numéro dans son automobile... Mme la Présidente, c'est une obligation qui devrait dépendre du manufacturier.

M. Gélinas: Elle dépend du manufacturier en vertu de 210, effectivement.

M. Garon: Non, non. Mais là, vous faites une obligation au propriétaire de s'assurer qu'il a un numéro de série, un numéro d'identification...

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon:... conformément à l'article 210. Là, 210, obligation du manufacturier. Mais après ça, s'il ne s'est pas assuré de ça, vous allez le pénaliser. Je trouve que c'est lourd pour un propriétaire d'automobile de voir ses numéros de série et d'aller... D'abord, les trois quarts des propriétaires ne savent pas où sont les numéros de série. Aller fouiller dans l'automobile pour trouver le numéro de série... Il y a des automobiles, des fois, que c'est simple. Il y en a un certain nombre que c'est sur le...

M. Gélinas: Ça ne touche pas les véhicules neufs. Ils sont déjà là, au niveau des véhicules neufs.

M. Garon: Oui, oui.

M. Gélinas: Donc, l'obligation s'établit quand?

M. Garon: C'est ça que je dis.

M. Gélinas: Pourquoi vous écrivez au propriétaire d'abord?

M. Garon: C'est le propriétaire qui va s'assurer de ça. Il me semble que c'est une obligation qui devrait incomber au manufacturier ou au vendeur de garage.

(21 h 15)

M. Vézina: M. le député de Lévis, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Ça incombe au manufacturier. L'article 210 incombe ça au manufacturier. À peu près tous les véhicules ont ça, des numéros de série. Bien sûr, il ne faut pas que, justement, il altère les numéros de série, etc.

Là, ça vise des véhicules soit antiques qui, pour une raison ou une autre, n'auraient plus de numéro, ou artisanaux, des véhicules antiques, des vieilles voitures reconstituées, qui ont un "V", un permis de circuler restreint. Et les policiers réclament ça parce que, effectivement, ça protège contre le vol quand il y a un numéro de série dans ces véhicules-là. Alors, il y a très peu de véhicules en cause, là-dedans. Mais, ordinairement, ce qu'on faisait autrefois, on les faisait valider par les policiers. C'était les policiers qui s'occupaient de faire la démonstration de ça et ça permet d'avoir un registre de ça. Encore une fois, ce n'est pas un emmerdement pour les propriétaires. C'est une sécurité pour les propriétaires.

M. Garon: Je comprends ça. Excepté qu'on comprend que nul n'est censé ignorer la loi. Mais là, vous êtes en train de dire: Le propriétaire d'un véhicule routier doit s'assurer que le véhicule est muni d'un numéro d'identification conformément à l'article 210. Là, vous me dites, après ça, que c'est pour les véhicules antiques sauf que la disposition que vous mettez là couvre tous les véhicules sans exception. Bien là, sacrifice! c'est un peu comme si j'ai besoin d'un cure-dent et je prends la forêt au complet. Je trouve que c'est exagéré. Christophe! Si vous visez les véhicules antiques, dites-le. Mais là, ce n'est pas ça, c'est que... L'article 210, c'est l'obligation du manufacturier puis, là, vous faites reposer l'obligation sur le propriétaire du véhicule.

Je vais vous dire *une chose*. Je ne suis pas certain que tout le monde sait que l'automobile a un numéro et où il est situé.

La Présidente (Mme Bélanger): Un véhicule neuf a toujours un numéro de série.

M. Garon: Il y en a qui le savent et il y en a qui ne le savent pas, hein?

M. Elkas: Je ne comprends pas le problème.

M. Garon: Hein?

M. Elkas: S'assurer que l'auto est munie d'un numéro d'identification. Il me semble que c'est bien normal. S'il n'y en a pas, on en met un.

M. Garon: O.K. Je vais vous dire, faites une obligation au manufacturier de mettre tous les numéros de série à la même place pour que ce soit facile pour le monde de savoir où il est. La plupart des numéros de série...

M. Elkas: En grande partie, ils sont identifiés.

M. Garon: Ah! C'est où?

M. Vézina: Lisez l'article 210. Là, on est à 210.1. L'article 210 dit: Les véhicules routiers, les bicyclettes doivent être munis d'un numéro d'identification apposé par le fabricant, lequel doit informer la société des composantes des numéros posés sur les véhicules routiers parce que nous, avec l'algorithme qu'on appelle, on peut déterminer effectivement si c'est un bon numéro. Si c'est un véhicule qui répond, je ne sais pas, à une Mercedes qui a été construite dans tel pays en telle année. Votre numéro de série dit tout ça.

M. Garon: Oui, oui.

M. Vézina: Bon. Alors, c'est le manufacturier. L'article 210 disait: La société peut également apposer un numéro d'identification sur un véhicule routier sur paiement des frais fixés aux conditions établies par règlement, sur des véhicules qui n'en avaient pas.

M. Garon: Oui.

M. Vézina: Bon. Des véhicules qui n'en avaient pas, ce n'est pas des *nouveaux* véhicules. Ce n'est même pas des véhicules qui ont été fabriqués dans les 10 ou 15 dernières années. C'est des véhicules artisanaux ou, encore, des véhicules vraiment antiques. C'est tout. C'est ça que ça dit.

M. Garon: Bon. Sauf que l'obligation que vous faites en vertu de l'article là, ici, c'est l'obligation pas seulement pour les véhicules antiques. Autrement, dites-le si c'est ça. Vous dites: Tous les véhicules. Deuxièmement, ce n'est pas tout le monde qui sait où est situé le numéro de série et va aller vérifier. Les gens, machinalement, ne vont pas vérifier. Puis, je vais vous dire une affaire. Si un contrat vous marquait un numéro de série, connaissez-vous bien des gens qui vont voir où est le numéro de série et si ça correspond au numéro qui est sur le papier? Moi, je n'en connais pas beaucoup. Vous, quand vous allez acheter des automobiles, allez-vous voir dans le moteur où est le numéro de série et si c'est le bon numéro qui est sur le papier?

M. Baril: Où était le problème avec l'autre article, l'ancien article? Quel problème ça

causait, ça?

Une voix: C'est nouveau, c'est nouveau.

M. Garon: Bon. C'est nouveau. Je ie sais que c'est nouveau.

M. Vézina: C'est pour les véhicules qui n'en ont pas.

M. Garon: Mais vous visez les automobiles antiques, puis celles qui sont tellement vieilles qu'elles n'ont pas les numéros de série. Dites-le donc, si c'est ça.

M. Vézina: Il n'y a pas juste les véhicules antiques.

M. Garon: Vous les visez tous, au fond.

M. Vézina: M. le ministre, on n'impose à aucun automobiliste d'aller voir s'il y a un numéro de série, il achète un véhicule...

Une voix: M. le ministre?

M. Vézina:... M. le député de Lévis, il a déjà le numéro par le fabricant, voyons donc.

Une voix: Ha, ha, ha!

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

M. Elkas: Puis s'il n'y en a pas...

M. Vézina: S'il n'y en a pas...

M. Elkas: ...on lui demande d'en poser un. Au cas où son "char" serait volé, on va pouvoir l'identifier.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Bon.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Est-ce que c'est beaucoup demander? On l'aide.

M. Garon: Oui. Sauf que ce n'est pas ça, là. Regardez ce que vous faites, là. L'obligation que vous créez ici, vous dites: Le propriétaire d'un véhicule routier doit s'assurer - le propriétaire - que son véhicule est muni d'un numéro d'identification, conformément à l'article 210.

M. Elkas: S'il n'y en a pas, il nous demande d'en mettre un.

M. Garon: Hein!

M. Elkas: S'il n'y en a pas, il nous demande

d'en mettre un...

M. Garon: Oui, mais il faut d'abord qu'il s'assure qu'il y en a un...

M. Elkas: ...pour s'assurer qu'on peut...

M. Garon: ...il faut qu'il s'assure que le numéro qu'on a mis sur son papier, il y en a bien un sur l'automobile. Ça l'oblige à s'assurer de toutes sortes de choses. Les gens ne sont pas au courant de cette obligation-là. Moi, je dis: Mettez quelque chose qui va être plus simple que ça. Là, vous mettez une responsabilité au propriétaire. Et dans 80 % des cas, les gens ne vérifieront pas, puis ils ne sauront pas comment vérifier, de toute façon, puis ils ne sauront même pas qu'ils ont cette obligation-là.

M. Elkas: Il me semble que le propriétaire qui va dépenser 50 000 \$ pour construire un véhicule, une antiquité ou "whatever", c'est dans son intérêt de le protéger ce maudit véhicule-là.

M. Garon: Oui. Oui, je comprends ce que vous dites là. Ce n'est pas ça que je vous dis. Quand les gens achètent une automobile, pensez-vous qu'ils vont vérifier le numéro? Supposons qu'ils notent le numéro de série, je donne les papiers avec un numéro de série, tout ça. Allez-vous vérifier si le numéro de série qui est sur le papier... Non.

Écoutez bien une affaire. Supposons qu'on vous vend une automobile volée et vous ne savez pas qu'elle est volée, vous. On vous met un numéro de série sur votre papier. Vous n'êtes jamais allé vérifier. Vous allez arriver et vous allez dire: Ah! le propriétaire d'un véhicule routier doit s'assurer que son véhicule est muni d'un numéro d'identification, conformément à l'article 210. Alors, vous n'êtes pas allé vérifier ça. Vous ne saviez pas qu'il y en avait un. Vous ne saviez même pas, peut-être bien, que c'était un faux numéro, si c'est un faux numéro. Vous ne savez pas que c'est un véhicule volé. Vous mettez toute la responsabilité sur le propriétaire de l'automobile qui, lui, n'a pas vu venir les coups.

M. Vézina: Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis, les choses dans la vraie vie ne se passent pas comme ça. Je m'excuse. Quand vous achetez un véhicule, vous avez un COM, un certificat d'origine du manufacturier. Le numéro de série, il est déjà là. Il s'en vient chez nous avec un contrat de vente, le numéro de série est déjà là. On sait nous si, effectivement, ce véhicule correspond au véhicule qui est enregistré. On sait si c'est une Volkswagen, par exemple. Je ne

sais pas, les petites Volkswagen qui sont faites au Brésil. On sait qu'effectivement elles sont faites au Brésil, puis on sait en quelle année elles ont été faites au Brésil, etc., par le numéro de série. Alors, le propriétaire, on lui met, sur son certificat, son numéro de série. Alors, dans la vraie vie, ça se passe comme ça.

Et ce qui arrive, c'est que si un véhicule qui, pour une raison ou pour une autre, n'a pas de numéro de série, on va refuser de l'enregistrer. On va refuser de l'enregistrer parce qu'il nous faut un numéro de série. C'est une protection, le numéro de série, justement contre le vol pour s'assurer que c'est bien la propriété... Ou encore, si le numéro de série, pour une raison ou pour une autre, si le COM a été altéré et que le numéro de série ne correspond pas au véhicule, tout de suite on va dire: "Oop"! Il y a un véhicule qui a été volé ou substitué, là. Ça ne se peut pas. Alors, voyez-vous, il y a quand même...

M. Garon: O.K.

M. Vézina: Bon. Alors, ce qu'on fait, c'est qu'on ajoute des numéros de série à des véhicules qui n'en ont pas pour une raison ou pour une autre. Ça va nous permettre ensuite de contrôler ce véhicule-là puis de le suivre dans le temps, tout simplement, de le suivre dans le temps, après. L'individu qui n'aura pas eu de numéro de série parce qu'il a un véhicule antique ou reconstitué va avoir un numéro de série. Il va le vendre à quelqu'un d'autre, on va savoir qu'il appartenait à M. Brochu, que c'est un véhicule qui a été reconstitué et qu'il y a une vérification dessus. C'est tout. C'est tout.

M. Garon: O.K. C'est correct. Mais vous avez une obligation, à l'article 210: Les véhicules moteurs et les bicyclettes doivent être munis du numéro d'identification apposé par le fabricant. Pourquoi? Je le comprends, c'est le fabricant qui doit faire ça. Quand le vendeur vous vend une automobile, il marque normalement le numéro de série. Pourquoi vous voulez mettre l'obligation, pour le propriétaire du véhicule... Pourquoi vous avez besoin de ça? C'est parce que vous voulez le "pogner" à quelque part. Vous voulez lui faire vérifier des choses.

M. Elkas: Pour protéger contre le vol. On l'explique dès le début. On est la capitale des vols en Amérique du Nord. On essaie de faire des efforts pour protéger les gens de...

M. Garon: Oui, mais protégez-les comme il le faut, si vous voulez faire ça. Dites à quelle place il doit être apposé ce numéro de série pour que ça devienne de commune renommée qu'un numéro de série, c'est à tel endroit. Et puis que les gens le sachent et puis qu'ils le voient. Là, ils vont avoir des numéros de série apposés... A quelle place il est apposé le numéro de série?

N'importe où? À quelle place qu'il doit être apposé le numéro? Vous dites à quelqu'un qu'il doit avoir un numéro de série. Moi, je vais vous dire une chose. Donnez-moi un char, puis vous me dites le numéro de série est après le moteur. Pensez-vous que je vais aller fouiller, me mettre en-dessous du char pour aller voir le numéro de série après le moteur? Bien dites au moins à quelle place il va être le numéro de série, pour que les gens le sachent.

M. Maltais: On ne sait même pas où est le moteur des fois.

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

Une voix: Des fois le moteur est en arrière, des fois il est en avant.

M. Maltais: ...Mme la Présidente, le numéro de série dans les véhicules, sur les moteurs, un vieux courtier d'assurances vous le dit: Toujours à la même place. Puis maintenant, depuis 1976, les numéros de série sont inscrits sur le "dash" en avant. Mais sur le moteur, ils sont toujours, toujours à la même place, avec des vis qui, lorsqu'elles ont été dévissées une fois, ne peuvent plus être revissées à la même place. Vous ne saviez pas ça, M. Garon?

Une voix: Ouais.

M. Garon: Bien moi, je vais vous dire une affaire. Je vais vous dire parmi les députés là, hein, demandez aux députés là à quelle place qu'est le numéro de série sur le moteur, là?

M. Maltais: Mais c'est pas à eux autres à savoir ça.

M. Garon: Oui. Non, non. Je vais vous dire que c'est des propriétaires d'automobiles.

M. Maltais: Le propriétaire n'a pas d'affaire à savoir ça, lui.

M. Garon: Bien non, voyons. Écoutez, on dit: "Le propriétaire d'un véhicule routier doit s'assurer que son véhicule est muni d'un numéro d'identification conformément à l'article 210".

M. Maltais: C'est sur le certificat d'achat, voyons donc. C'est marqué.

M. Garon: Ah. C'est ça que je dis. Si on marque comme ça se passe, correctement, il n'y a pas de problème. Mais sauf que si on a...

M. Maltais: N'allez pas voir en-dessous du véhicule moteur pour voir si le numéro de série est là, vous ne le trouverez jamais de votre vie.

Une voix: Non.

M. Maltais: C'est une perte de temps.

M. Garon: Je ne sais pas où il est après le moteur;

M. Maltais: Vous allez vous salir pour rien en plus.

M. Garon: Je ne sais pas où il est sur le moteur.

M. Maltais: Il est toujours marqué à la même place.

M. Garon: Il est peut-être bien le seul à la commission... Le sais-tu où c'est sur le moteur...

M. Maltais: Il est toujours marqué à la même place.

Une voix: Je ne savais même pas qu'il y avait un numéro de série.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: Ho, ho, ho!

M. Elkas: Il est toujours marqué à la même place.

M. Garon: Non, non, non. Vous allez être surpris.

M. Elkas: Bien, voyons donc.

Une voix: Là, vous êtes assuré qu'une personne qui vous appelle...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est quoi le numéro de série?

M. Elkas: L'agent d'assurance ne vous demande pas le numéro de série...

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous ai dit tantôt. J'ai donné un cas, là, que si on vous vendait une automobile... Vous rappelez-vous l'affaire Darabaner, il y a quelques années? Les gens ne pensaient pas se retrouver dans un trou avec de la chaux sur le corps. Alors, ça ne se passait pas comme dans les vues non plus, cette affaire-là. Alors, ce qui arrive là, quand les gens font les choses correctement, c'est évident. Mais ce n'est pas pour les affaires correctes que vous avez besoin de ça, c'est parce qu'il y en a qui ne le font pas.

Si vous avez besoin d'un article de même, c'est parce que vous sentez qu'il y en a qui ne le font pas. Vous voudriez qu'il y en ait qui vérifient. Sauf que, si on veut créer l'obligation de vérification, il faudrait faciliter les choses en

disant, par exemple, à quelle place il doit être, le numéro de série, pour que quelqu'un qui doit vérifier le numéro de série, puis c'est le même numéro que sur son permis, etc., qu'il puisse le faire.

Si tout est correct, si c'est pour être comme c'est supposé être, ça dit que ce n'est pas compliqué. Mais c'est dans les cas où ça ne l'est pas justement. C'est ça que vous voulez prendre au fond.

Une voix: Adopté sur division?

M. Garon: Il y en a qui font... Non, non. On n'escamotera pas les affaires. Puis le ministre est trop pressé, il se sacre du monde, ça va faire, là.

M. Elkas: Mais non, une minute là.

M. Garon: Moi, je vois ici. On est ici justement pour protéger les citoyens.

M. Elkas: C'est ça qu'on est en train de faire. C'est ça qu'on est en train de faire.

M. Garon: On n'est pas dans des républiques de bananes, là.

Une voix: Envoie, fâche-toi!

M. Garon: Non, mais c'est pas ça. Vous ne l'aviez pas avant cette affaire-là. Pourquoi d'un coup sec là, la Régie existe depuis 1977, 13 ans plus tard, éclair de génie, on s'aperçoit qu'on a besoin de l'article 210 pour que le propriétaire vérifie son numéro de série? À quelle place c'est situé, puis s'il en a un? Et puis c'est sur le contrat, et puis le diable à quatre. C'est un petit peu tard pour ces génies de la Régie qui se sont aperçus de ça. Ça pris 13 ans pour s'apercevoir de ça.

Une voix: Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

M. Garon: Là, moi, je m'inquiète justement pour des citoyens, là. Moi je vais vous dire une chose. J'en suis un qui cherchais le numéro de série. Le "dash", je sais que les véhicules neufs l'ont dessus, ça je l'ai vu, ça. Mais ce n'est pas les cas où le problème est simple qu'on vise. On vise les autres cas. Alors, dans un véhicule antique, à quelle place il va être le numéro de série? Je ne le sais pas.

M. Elkas: S'il n'y en a pas un, on lui demande d'en poser un, pur et simple.

M. Garon: Oui, mais le gars va-t-il défaire le char pour trouver le numéro? Il faut qu'il sache où il est. Mettez au moins une obligation d'avoir un numéro situé à tel endroit, à telle

place. À ce moment-là, ça va être facile à vérifier pour celui qui vérifie. Là, on ne sait même pas où il doit être, le numéro de série. C'est ça que je veux dire. C'est simple au fond ce que je demande. Je demande simplement... Je vous dis... 210, vous dites: Il doit y avoir un numéro de série. Ça serait peut-être plus simple de dire à quelle place il doit le mettre le numéro de série, pour que tout le monde sache que le numéro de série dans un véhicule est à telle place.

M. Elkas: Je ne pense pas que c'est si facile de mettre le numéro de série n'importe où.

Une voix: Ce n'est pas lui qui doit mettre ça, c'est la Société.

M. Elkas: Mais la Société, elle le met où?

Une voix: À la même place.

M. Elkas: À la même place que tout le monde.

M. Garon: Un gars va se faire "fourrer" avec ça. Il n'aura pas de numéro de série. On lui a créé une obligation de vérifier s'il en a un, après on lui crée une obligation de vérifier qu'il a un numéro de série. Tantôt la personne va arriver, va arriver avec une automobile, elle n'aura pas de numéro de série, puis elle va être coincée parce qu'elle n'aura pas vérifié, et puis on va dire: "t'avais" rien qu'à vérifier. "T'es" obligée de vérifier ça. On crée des obligations à des gens qui ne sont pas au courant...
(21 h 30)

M. Maltais: Tu ne peux pas acheter une automobile, sans numéro de série. Le député de Lévis est avocat. Il doit savoir ça.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je dis.

M. Maltais: Vous devez savoir ça.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je dis. Ce n'est pas ça que je vous dis.

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant. Wo! Wo! Chacun son tour.

M. Maltais: C'est l'évidence même, M. le député. Le véhicule, à moins que vous ne l'ayez eu en héritage, et le notaire est obligé de vérifier...

M. Garon: Le notaire? Qu'est-ce qu'il fait là-dedans, le notaire?

M. Maltais: Non. Mettons que vous avez eu un véhicule en héritage, le notaire est obligé...

M. Garon: Je n'en ai jamais eu. Je ne sais

pas comment ça se passe.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Maltais: On ne sait jamais. Vous avez des parents riches. Moi, je suis pauvre, mais vous pouvez en avoir. Mais quand vous achetez un véhicule, ce n'est pas à vous de fournir le numéro de série, c'est au fabricant, au vendeur. Bon. Et aujourd'hui, pour acheter un véhicule, si vous l'achetez d'une personne privée, vous êtes obligé d'avoir son certificat d'immatriculation sur lequel le numéro de série apparaît obligatoirement.

M. Garon: Oui.

M. Maltais: Bon, bien, vous ne pouvez pas acheter un véhicule sans numéro de série. C'est impossible. Vous ne pouvez pas en acheter. Même une petite bicyclette, un cyclomoteur...

M. Garon: Alors, pourquoi on nous crée cette obligation-là, à celui qui achète une automobile?

M. Maltais: Bien, je ne sais pas le pourquoi de la raison de la Régie. Mais vous ne pouvez pas acheter un véhicule sans numéro de série, à moins d'avoir une fabrication artisanale.

M. Garon: Alors, pas besoin de cet article-là.

M. Maltais: Un "trailer", par exemple, qu'on met en arrière...

M. Garon: On n'a pas besoin de cet article-là, à ce moment-là.

M. Maltais: Bien non. Eux autres, c'est pour l'immatriculer. Ce n'est pas pareil.

M. Garon: Comment ça?

M. Maltais: Un "trailer", par exemple, de fabrication artisanale. Vous vous faites un "trailer" en arrière de votre maison et il faut que vous alliez l'enregistrer. Là, vous n'avez pas de numéro de série, c'est vous qui l'avez fait. La Régie va vous en donner un. C'est l'évidence même. Les agriculteurs en font. Le député d'Arthabaska doit savoir ça. Il doit s'être fait un "trailer", j'imagine.

M. Baril: Ça fait longtemps. C'est vieux, ça. C'est vieux ces histoires-là. Aujourd'hui, ils l'achètent tout fabriqués.

M. Maltais: Non, non. Il y a encore des agriculteurs qui en font beaucoup. Et il y a encore des petits artisans qui fabriquent leur propre "trailer".

M. Garon: Là, ce qui va arriver, là, je vais vous dire c'est quoi. On a une disposition comme ça. Les gens vont se faire passer un véhicule volé. On va leur indiquer un numéro de série sur leurs papiers. Les gens, après ça, comprenez-vous, vont arriver avec le numéro de série sur leurs papiers qui n'existera pas, un faux numéro de série. Et on leur dira: Oui, mais c'est de ta faute, tu n'avais qu'à vérifier le numéro de série. Tu avais l'obligation de le vérifier. On crée des obligations à des citoyens. N'oubliez pas ce qui est écrit ici: Le propriétaire d'un véhicule routier doit s'assurer que son véhicule est muni d'un numéro d'identification conformément à l'article 210. L'obligation du manufacturier, on la reporte sur ses épaules.

M. Elkas: 98, 8 % de ces chars sont munis d'un numéro d'identification.

M. Garon: Bien alors, si vous n'avez pas besoin de l'article, vous n'en avez pas besoin.

M. Elkas: Mais, s'il y a 2 % des gens, des artisans, des gens qui en construisent des chars, des automobiles, et qu'il n'y a pas de numéro d'identification, quelle valeur a l'automobile? Il me semble que c'est seulement sain de fixer un numéro de série dessus, pour le protéger.

M. Garon: Alors, créez l'obligation pour ces gens-là d'en avoir un numéro de série, d'en mettre un numéro de série.

M. Elkas: Ils ne peuvent pas le mettre eux-mêmes. C'est la Société qui va le mettre dessus.

M. Garon: Voyez-vous, vous marquez que les véhicules... Vous avez là les véhicules routiers. Vous n'avez pas créé l'obligation pour les bicyclettes. Pourquoi? Vous avez écrit: Les véhicules routiers, les bicyclettes doivent être munis d'un numéro d'identification. Pourquoi vous écrivez les bicyclettes et, là, vous n'écrivez pas l'obligation pour les propriétaires de bicyclettes? Pourquoi faire? Deux poids, deux mesures? Vous avez, c'est écrit à l'article 210... Il manque un morceau. Les véhicules routiers, les bicyclettes doivent être munis de numéros d'identification apposés par le fabricant, lequel doit informer la Régie des composantes des numéros apposés sur les véhicules routiers. Alors, pourquoi, à un moment donné qu'on oublie les bicyclettes?

La Présidente (Mme Bélanger): Là, on est rendus où? En consultation? M. Vézina.

M. Vézina: M. le député de Lévis, on ne met pas de photos, dans nos fichiers.

M. Garon: Hein?

M. Vézina: On ne met pas de photos dans

nos fichiers. On met un numéro de série.

M. Garon: Oui, je comprends ça.

M. Vézina: Alors, effectivement, quand un citoyen arrive avec un numéro de série, ordinairement, il rentre dans nos fichiers les premiers temps, quand il est neuf. Alors, là, effectivement, on copie le numéro de série du COM et on s'assure, effectivement, compte tenu du fait qu'on a les algorithmes du manufacturier... On s'assure que c'est là. Après ça, nécessairement, on peut suivre le véhicule et s'assurer, effectivement, qu'il ne sera pas volé. Alors, on fait ça. Là, ce qu'on introduit et ce qui était déjà là, pour les véhicules qui n'avaient pas de numéro de série, pour les raisons qu'on a invoquées - pas des véhicules neufs, encore une fois, des véhicules artisanaux - on leur en donne un numéro de série. Là, on dit à quelqu'un qui a un véhicule artisanal: Il faut pour l'immatriculer que tu aies un numéro de série. Et c'est nous autres qui l'apposons le numéro de série. Après ça, ça permet au bonhomme qui a un véhicule comme ça de le revendre et on le suit pour le vol, etc. Il n'y a pas d'attrape là-dedans, M. le député de Lévis. C'est, encore une fois...

M. Garon: Je ne dis pas qu'il y a une attrape. Je ne pense pas ça. Sauf que, moi, dans l'application de la loi... Il faut qu'on voie que les gens ne seront pas pénalisés dans l'application de la loi. Là, vous créez des obligations à des citoyens qui sont, à mon avis, onéreuses et que les gens qui ne sont pas familiers avec tout ça ne seront pas capables de s'assurer de ça et ne sauront même pas qu'ils doivent s'assurer de ça. Et là, à ce moment-là, je dis que la loi devient dangereuse pour le citoyen parce que vous dites que dans la majorité des cas, il n'y en a pas de problème, sauf que, dans les cas où il va y avoir des problèmes, le citoyen ne sera pas placé pour vérifier ça. Et là, vous référez à l'article 210. Je vois qu'on dit qu'on nous fait une obligation pour les véhicules routiers et les bicyclettes, qu'ils doivent être munis d'un numéro d'identification. Et quand vous créez l'obligation de vérification, vous omettez les bicyclettes après. Là, bien, je me dis...

M. Vézina: M. le député de Lévis, pourquoi on oublie les bicyclettes après, pensez-vous? Parce qu'elles ne sont pas immatriculées et on ne les suit pas dans le temps. Donc, même, si on avait un numéro de série...

M. Garon: Quel est le but d'avoir mis ça, les bicyclettes, à l'article 210, à ce moment-là?

M. Vézina: C'est pour s'assurer que, effectivement, les commerçants vont vendre des bicyclettes qui sont déjà de toute façon avec des

numéros de série tout simplement. On pourrait l'enlever et...

M. Garon: Oui, mais ça vous donne quoi? Ça a été mis là en quelle année, les bicyclettes? Ça a été mis là quand, les bicyclettes?

M. Vézina: Les bicyclettes, c'est là depuis je ne sais pas combien de temps, là. Je ne pourrais pas vous dire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Arthabaska.

M. Baril: Oui, Mme la Présidente. Les représentants de la Régie semblent avoir ajouté cet article-là pour viser ou toucher, entre autres, les véhicules antiques. Ça fait trois ou quatre fois qu'on nous dit que c'est pour viser les...

Une voix: Artisanax.

M. Baril: Ou artisanax. Que ce soit un véhicule antique ou un véhicule artisanal, lorsque le propriétaire va aller voir la Régie pour l'immatriculer, son véhicule, automatiquement, ils vont lui en poser un là, un - comment ils appellent ça donc...

Une voix: Un numéro d'identification.

M. Baril: Un numéro d'identification. ils vont lui en poser un. Pourquoi faites-vous l'obligation à l'ensemble des propriétaires de vérifier ça? Où il est ce numéro d'immatriculation-là? Quand le propriétaire - je le répète - d'un véhicule artisanal ou d'un véhicule antique va aller l'immatriculer, va aller le "licencer" chez vous, vous allez lui en mettre un. Vous allez lui en donner un automatiquement. Ça va se faire. S'il n'en a pas, vous allez lui en mettre un, là. Pourquoi faut-il marquer ça dans la loi? S'il n'a pas de numéro d'identification, vous ne le "licencerez" pas. C'est clair et vous avez raison. Mais là, pourquoi faut-il marquer ça dans la loi?

M. Garon: C'est bon ce que le député d'Arthabaska vous dit, c'est le bon sens. Vous n'immatriculez pas des véhicules sans qu'ils aient un numéro d'identification. Alors, en quoi avez-vous besoin de cet article-là? Comment peut-il arriver que vous immatriculiez un véhicule qui n'a pas de numéro d'identification? Et, à ce moment-là, pourquoi créez-vous l'obligation au propriétaire du véhicule de s'assurer qu'il y ait un numéro de série si vous ne l'immatriculez pas sans un numéro? C'est le bon sens que vient de vous dire le... Le GBS, c'est ce qui manque le plus au Parlement.

Une voix: Gros bon sens.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina, qu'est-ce qui se passait avant que cet article-là soit là, pour les véhicules antiques et les véhicules artisanaux?

M. Vézina: On l'a vu tantôt l'article 210, la deuxième partie, "La Société peut également apposer un numéro d'identification sur un véhicule routier sur paiement des frais fixes et aux conditions établies par règlement."

La Présidente (Mme Bélanger): O.K.

M. Vézina: Ce qui se passe, en fait, c'est que les gens, avec des véhicules antiques, s'en vont voir d'abord les policiers et ce sont les policiers qui finissent par s'occuper, effectivement, auprès de la Société, pour faire apposer ces numéros-là. Écoutez, moi, je pense que c'est une tempête dans un verre d'eau. On peut revenir à l'article qui était là et on va vivre avec.

M. Elkas: Bah! On peut le suspendre aussi.

M. Garon: Non. Écoutez, vous venez de sortir un gros lièvre, vous autres.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Même, au contraire, je voudrais que vous fassiez un article, que vous fassiez l'obligation à la Régie...

Une voix: Un lièvre soufflé!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...de s'assurer de ça parce que si on doit avoir un numéro d'identification... Quelqu'un est en train d'acheter une automobile et de la faire immatriculer. Elle n'a pas de numéro de série et il n'est même pas au courant. Et la Régie, pour l'immatriculer, a besoin du numéro de série. À mon avis, à ce moment-là... Écoutez, il y a un problème, là. Il y a comme un problème avec l'obligation du manufacturier, à l'article 210. À mon avis, la Régie pourrait rendre un grand service en faisant en sorte de s'assurer que l'obligation de l'article 210 soit remplie.

M. Elkas: On va le suspendre et on va l'étudier.

M. Garon: Là, on protégerait le citoyen.

M. Elkas: On va le suspendre et on va revenir avec.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 97 est suspendu. Nous passons à l'article 98.

M. Elkas: La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles prévoit les normes de construction des véhicules neufs vendus au Canada. Toutefois, les véhicules fabriqués et vendus dans une même province échappent actuellement à cette loi. 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 d'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 testé par la marque nationale de sécurité ou une déclaration de conformité délivrée en vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Cette loi existe dans toutes les provinces du Canada et on pourrait les énumérer.

M. Gélinas: Est-ce que je pourrais le faire?

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, Me Gélinas.

M. Gélinas: On retrouve des dispositions semblables dans les provinces de Terre-Neuve, de l'île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario - attendez un peu - de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Déjà, on peut également vous référer à l'article 214 quand on parle de modifications à des véhicules existants. On dit, à l'article 214: "À moins d'une approbation préalable de la Société, il est interdit d'apporter des modifications à un véhicule automobile ou un ensemble de véhicules routiers qui est destiné à circuler sur un chemin public à des fins expérimentales et qui n'est pas conforme aux dispositions de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles". L. R. C. 1985, chapitre M-10. Donc, déjà, cette loi-là et ces règles-là sont... L'esprit, tout au moins, de ça est déjà contenu dans le Code. Ce qu'on fait, c'est que, maintenant, on l'étend à la vente - à la location également - de véhicules à l'intérieur de la province de Québec pour s'assurer, encore là pour des raisons d'ordre sécuritaire, que ces véhicules-là quand ils vont circuler sur des chemins publics, à l'intérieur des frontières de la province, qu'ils vont tout au moins répondre aux normes minimales de sécurité imposées par le gouvernement fédéral, pour les véhicules neufs.
(21 h 45).

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

M. Morin: Oui. Bon, je voudrais peut-être revenir à la charge, aux informations que vous avez données, hier. Si vous vous souvenez, on parlait d'un projet de...

La Présidente (Mme Bélanger): 2, sixième-ment.

M. Morin:... qui avait été soumis à l'attention du ministre, et on nous a dit que, au niveau de la Société, les seules choses qui vous concernaient, c'était les véhicules non commercialisés. C'est ce que vous avez mentionné hier.

M. Garon: J'aurais juste un point, Mme la Présidente. Je voudrais bien être conscient, là, qu'on n'étudie pas les deux articles en même temps, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non.

M. Garon: Les temps de parole, il va bien falloir bien distinguer les temps de parole...

La Présidente (Mme Bélanger): Le... Sur 98, vous avez votre temps de parole.

M. Garon: Non, non, je comprends. Mais sur 2, là, quand un article est en suspens... Moi, vous m'avez dit que j'avais utilisé mon temps de parole, sauf que leur temps de parole, le député de Dubuc et le député d'Arthabaska n'est pas épuisé.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non.

M. Garon: O. K. Je veux que ce soit bien clair.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais, là, on est sur 98.

M. Garon: Oui, oui.

M. Morin: Parce que, hier, quand on a parlé d'un dossier d'un projet, vous nous avez référé... Quand j'ai posé la question à M. Vézina, qui me disait que le gouvernement du Québec ou la Régie n'avait juridiction seulement que sur les véhicules pour fins artisanales, et qu'à partir du moment où ça touchait la commercialisation, ça ne vous regardait pas. Êtes-vous toujours en mesure de soutenir cette thèse-là? Autrement dit, soutenir ce que vous nous avez dit, hier soir?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina?

M. Vézina: M. le député de Dubuc, ce que je vous ai dit hier, et je le répète, c'est que nous n'avons, comme Société de l'assurance automobile, aucune juridiction sur les normes de fabrication des véhicules. Ça dépend de... C'est de juridiction fédérale. Je répète encore fois: Nous n'avons aucune juridiction sur les normes de fabrication des automobiles. Bien sûr, nous intervenons sur, par exemple, des véhicules qui auraient été reconditionnés, pour des aspects sécuritaires. Mais il ne s'agit pas là de construction de nouveaux véhicules. On construit des véhicules qui ont été reconstruits. C'est à partir

des normes du manufacturier existantes. Et là, on s'assure qu'effectivement, les éléments sécuritaires - donc les éléments sécuritaires - c'est cinq catégories d'éléments: C'est la conduite; c'est les pneus; c'est la suspension; quoi encore... Il m'en manque. Bien, en tout cas, les freins... Bon. Alors, les parties, les éléments sécuritaires essentiels.

M. Morin: Bon, en plus, hier, vous avez affirmé que le véhicule, tel que soumis, la motocyclette que vous, vous n'accepteriez jamais cette conception-là en tant que motocyclette, telle que conçue.

M. Vézina: Bon, écoutez...

M. Morin: Vous avez dit ça hier.

M. Vézina: Écoutez, j'espère qu'on parle du même, là, sans le nommer.

M. Morin: Bien, on n'a parlé rien que d'un projet. S'il y en a un autre, informez-nous.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Morin: Il n'y en a rien qu'un.

M. Vézina: Parce que j'ai ici, en résumé, des dates importantes qui concernent toujours le même véhicule. Où on est intervenus et ce qu'on a fait. Et si vous permettez, Mme la Présidente, bon...

M. Morin: Oui, ça, ça me fait rien que vous fassiez ça. Mais il faudra que vous vous souveniez que je vous ai posé une question, là, si ce que vous confirmez, ce que vous avez avancé...

M. Vézina: Mais regardez bien, ça confirme ce que je vous dis.

M. Morin: O. K.

M. Vézina: On est intervenus, la première fois, le 15 mai 1988. Demande d'immatriculation d'un véhicule comme motocyclette et demande d'appel du verdict dur de refus rendu par un comité technique, là - dossier Véhicules, de la Société, de la Régie à l'époque. Raison du refus: le véhicule est non sécuritaire pour circuler sur les chemins publics; le véhicule est non conforme aux normes fédérales sur la sécurité du véhicule. Bon. On est intervenus le 15 mai 1988. Le 7 novembre 1988, la décision de refus d'autoriser à circuler sur les chemins publics est basée sur les pouvoirs qui nous sont accordés par l'article 214 du Code de la sécurité. O. K. ? 7 décembre 1988: intervention du procureur de M. X, qui se plaint que la décision est arbitraire et demande la rencontre. On tombe ensuite... J'étais au 7 décembre 1988. Je tombe au 22 décembre 1988,

alors on est déjà deux ans en arrière, là. La décision du comité technique est révisée. On dit: Le véhicule sera immatriculé comme moto, plaque "M" et sera reconnu comme véhicule destiné à circuler sur des chemins publics à des fins expérimentales. Raison: C'est un véhicule de type artisanal qui, à juste titre, peut être considéré comme un prototype nécessitant une expertise plus poussée.

23 avril 1989. Là, on s'en vient. L'entente intervenue ne touche qu'un seul véhicule et n'a pas pour objectif de couvrir tout véhicule produit ultérieurement. Alors, ce qu'on fait, on renouvelle la plaque "M" sur demande et, enfin, en 1989 je n'ai pas la date, l'essentiel de la correspondance de M. X avec la Société visait à obtenir de celle-ci une autorisation de commercialisation pour sa motocyclette à trois roues, entre guillemets, ce qui n'est pas du ressort de la Société. Alors, je confirme ce que je disais hier. Je ne sais pas s'il y a un autre véhicule, là, mais, par rapport au véhicule qui était là, le comité qui a examiné ça, le comité qu'on appelle le comité technique, nous dit que c'est un véhicule non sécuritaire. Alors.

M. Morin: Il y a quand même... Hier... Parce que, hier, vous avez dit clairement que ce véhicule-là, vous ne verriez pas comment vous pourriez l'accepter en tant que motocyclette alors que, finalement, la Régie lui a octroyé...

M. Vézina: J'ai dit, hier aussi, M. le député de Dubuc, qu'on avait tenté de voir, effectivement pour donner une chance, de monter un prototype. Et voyez, on confirme qu'on considère que c'est un véhicule artisanal et à juste titre, qui peut être considéré comme un prototype. On a tenté de voir avec les articles du Code, comment on pouvait donner une chance que ce véhicule puisse être "testé". Et c'est dans ce cadre-là que, compte tenu de l'article qu'on avait "Moto" - qui était très très large et on l'a vu hier, et là je ne voudrais pas entrer dans l'article 2, M. le député de Lévis - qu'on a fini par dire: Oui, peut-être que... effectivement... pour prototype, etc. Dans des cadres bien particuliers, c'est oui.

M. Morin: Quand vous dites que ce projet ou ce véhicule n'a pas été jugé conforme aux normes de sécurité par... Selon la loi... Comment appelez-vous ça au fédéral-là? En tant qu'automobile. C'est bien sûr que si on l'essaie... Et je pense que c'est ça, là. Il y a une nuance bien importante. Si, selon la loi sur les véhicules - je ne sais pas comment elle s'appelle à Ottawa là - bien sûr que si on l'a étudié en tant qu'automobile, c'est bien sûr qu'il ne répond pas aux normes. Ça, ce n'est pas une automobile, c'est une motocyclette. On est d'accord là-dessus? On l'a analysé. J'ai ici le texte: "En d'autres temps, les ingénieurs fédéraux et

québécois considèrent votre véhicule comme une auto et le juge, à ce titre, non sécuritaire. " Alors, c'est bien sûr qu'en tant qu'automobile, je pense que le concepteur ne nie pas ça.

Pensez-vous que votre loi peut avoir des effets rétroactifs? À partir du moment où le projet vous a été soumis, qu'il a reçu un numéro d'identification par la Régie, même sur une base expérimentale, quand même il a été reconnu comme motocyclette. C'est important ça, là. Il n'a pas été reconnu comme automobile, il a été reconnu comme motocyclette, même si c'est sur une base expérimentale... Sur une base expérimentale, vous ne passerez pas un avion pour un bateau. Il y a quand même un minimum. Une moto, c'est une moto et une automobile, c'est une automobile. Sur l'essentiel, vous ne changez pas ça.

Alors, considérant que ce projet est mené quand même depuis quelques années et qu'au moment où on se parle, n'eussent été certaines petites difficultés de parcours, probablement qu'il serait déjà en production. Avez-vous l'impression qu'en faisant ça, la loi va couvrir le projet dont on a tant parlé, hier, et dont on parle encore aujourd'hui? Je voudrais avoir un avis là-dessus. Est-ce que vous visez le futur ou bien, en ce qui concerne le projet qui a été porté à notre attention, si la loi modifiée, la loi amendée, va couvrir ces cas-là?

M. Gélinas: Tel que le dit l'amendement, la loi va couvrir, si l'article 211. 1 est adopté tout véhicule routier qui va être vendu, loué ou mis à la disposition de quiconque contre valeur... de quelque façon offrir... qui va être offert en vente ou en location.

M. Morin: Je comprends ça.

M. Gélinas: C'est tout ce que dit l'article.

M. Morin: Oui, je comprends. Mais je vous demande une interprétation. Je ne vous demande pas de relire ce que je suis capable de lire moi-même. Le fait que le projet a été soumis à la Régie et qu'il a été soumis au ministre des Transports, est-ce qu'une fois que la loi sera adoptée, sanctionnée, est-ce que le promoteur pourrait, à ce moment-là, soutenir que la loi ne peut pas avoir d'effet rétroactif? Oui, oui, mais on sait que... Au diable le prototype.

M. Elkas: C'est de la façon que... On lui a donné une licence, une plaque "M".

M. Morin: Vous avez quand même... Prototype, mon œil! C'est quand même admis que...

M. Elkas: Prototype, mon œil! Mais c'est bien... Il a bien été avisé que le véhicule serait immatriculé comme motocyclette, plaque "M", et sera reconnu comme véhicule destiné à circuler

sur les chemins publics pour fins expérimentales.

M. Morin: Qu'est-ce que vous faites de votre lettre qui dit: De notre côté, le libellé de l'actuelle définition de "motocyclette" contenu au Code de sécurité routière n'empêchait pas d'immatriculer votre véhicule comme une moto. Ce qui sera d'ailleurs corrigé dans le prochain projet de loi.

M. Vézina: Encore une fois, j'ai expliqué hier, et je répète M. le député de Dubuc, que, compte tenu que nous étions sympathiques au fait qu'il y avait un manufacturier qui voulait effectivement monter un nouveau véhicule... Et quand le véhicule s'est présenté, on s'est dit qu'avec l'article 2 sur les motos, qui était tellement large et tellement mal fait, qu'on lui a dit: Écoutez, on a une porte de sortie pour vous immatriculer. Mais l'entente, encore une fois, c'était que c'était pour un seul véhicule, l'entente du 23 avril. Un seul véhicule et pas l'objectif de couvrir tout véhicule produit ultérieurement.

De toute façon, M. le député de Dubuc, je le répète, nous n'avons aucune juridiction sur les normes de fabrication d'un véhicule.

M. Morin: O. K. J'accepte ça. Sauf que le fédéral non plus n'a pas juridiction pour les véhicules produits et vendus à l'intérieur d'une province et aux États-Unis. Vrai ou faux? Dites-moi vrai ou faux, là.

M. Vézina: On l'a lu tout à l'heure.

M. Morin: Vrai? Bon, à ce moment-là, il n'y a pas grand-monde qui s'occupe de quelque chose. Vous autres, ce n'est pas votre juridiction et le fédéral, ce n'est pas sa juridiction pour ce qui touche la commercialisation et la vente des véhicules automobiles à l'intérieur d'une province et aux États-Unis.

M. Vézina: C'est pourquoi...

M. Morin: Donc, c'est le gouvernement du Québec.

M. Vézina: C'est pourquoi, M. le député de Dubuc, comme on vous a dit tout à l'heure, on a vu l'ensemble des provinces. C'était reporté sur le niveau de gouvernement qui avait juridiction pour, justement, se donner une même législation à l'intérieur. Parce que, autrement, les provinces seraient obligées de monter un système qui viserait à s'assurer de la qualification de construction des véhicules. Et, nécessairement, dans un cas comme ça, devrait aller voir le fédéral pour qu'il soit commercialisé dans les autres provinces. Alors, autrement dit, les autres provinces, déjà, ont adopté la législation qu'on a vue tout à l'heure justement pour ne pas se

retrouver dans une situation comme celle-là.

M. Morin: Ah, bien sûr! Écoutez, quand vous... Moi, tout de suite quand vous... Ça me coupe tous les arguments, quand vous parlez de vous harmoniser avec le fédéral. Vous savez comment on peut être allergiques à ça, hein? Vous me coupez tous mes moyens.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Bien, couper tous vos moyens... Je pense qu'on est ici pour s'assurer de la sécurité des gens, aussi.

M. Morin: Oui, oui. On s'assure de l'essentiel, j'en conviens. Mais...

M. Elkas: J'en conviens, mais soyons sérieux. On accepte aussi... Je pense qu'il est bien expliqué, dans les notes explicatives, ce que vient juste de mentionner et de répéter deux ou trois fois - une troisième fois - le président. Toutefois, les véhicules... La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles prévoit les normes de la construction des véhicules neufs vendus au Canada. Toutefois les véhicules fabriqués et vendus dans une même province échappent actuellement à cette loi. Les autres provinces l'ont mis dans leurs lois. On n'en a pas ici. C'est pour ça qu'on l'inclut.
(22 heures)

M. Vézina: Pour des motifs de sécurité uniquement.

M. Elkas: ...tous des motifs de sécurité. Si vous avez... contournez... tout aspect de sécurité, bien, "be my guest".

M. Garon: Non, non, non. Le problème est autre que ça, là. Là, ici vous le bloquez avec l'article 211.1. Même s'il avait ses permis puis il pouvait satisfaire à l'article 211.1, dans la définition que vous avez mise au début, vous ne le considérez plus comme une moto. Alors là, vous le bloquez des deux bords. Même s'il satisfait à Ottawa, il reste bloqué parce que vous dites dans votre définition du début: Oui, oui, oui qu'une moto peut n'avoir rien qu'une roue en avant. Alors là, vous l'avez bloqué complètement. Mais quand ça va être votre police qui va s'en aller avec une moto avec une roue en avant puis deux roues en arrière, lui, il va être correct, ça va être une moto. Mais lui, comme vous avez dit dans votre définition du début, une moto, ça ne peut pas être autre chose qu'une seule roue en avant, vous l'avez bloqué au complet. Même s'il satisfait aux normes fédérales. Il va rester bloqué en vertu des deux dispositions que vous mettez là. Vous l'avez "fourré" aux as. Alors, c'est quoi votre but?

Une voix: C'est ça. C'est là qu'est le

problème.

M. Elkas: On n'a rien bloqué. La définition d'une moto s'applique au restant du Canada.

M. Garon: Vous la changez.

M. Elkas: On la retrouve dans les autres provinces, la même définition que ce qu'on a déposé hier. Une roue puis attachée à un guidon. ...to be a call.

Des voix: Ha, ha, ha!

Une voix: "Handlebars".

M. Lalonde: On a pris la définition que le fédéral avait. Ça demanderait quasiment le régleme nt en question.

M. Garon: Oui, mais pis!

M. Gélinas: Elle est descriptive de ce qu'est une motocyclette.

M. Garon: Oui, mais ce n'est pas ça.

M. Elkas: Elle décrit une motocyclette.

M. Garon: Écoutez bien. Là, supposons qu'il satisfait aux obligations à Ottawa, il n'est pas plus avancé à Québec. Vous changez les définitions puis il n'est pas plus avancé. Il est coincé, il est fait.

M. Gélinas: Si jamais cet article est adopté et que ce véhicule est loué ou est mis en vente au Québec, pour rencontrer les normes fédérales, c'est clair, net et précis qu'il devra être reconnu comme un véhicule automobile, non plus comme une moto. C'est la seule façon qu'il pourra avoir la marque nationale. C'est clair, net et précis, ça, pour tout le monde qui a étudié le dossier. Et s'il est reconnu au niveau de l'aspect sécuritaire comme un véhicule automobile au niveau fédéral pour obtenir la marque nationale, il devra nécessairement être immatriculé au Québec par la suite pour la vente et la location et tout le reste comme véhicule de promenade. Parce que là, il est immatriculé comme moto mais uniquement à des fins expérimentales, comme véhicule artisanal uniquement.

M. Garon: Aux États-Unis.

M. Gélinas: Aux États-Unis.

M. Garon: Est-ce qu'il cherche sur le marché américain...

M. Gélinas: Ça appartiendra aux États-Unis d'imposer leurs propres normes.

M. Garon: C'est quoi la définition aux États-Unis?

M. Vézina: Il y a autant de réglementations aux États-Unis qu'il y a d'États.

M. Gélinas: Je ne le sais pas.

M. Garon: Je comprends mais là. Moi, je ne comprends pas. Moi, j'ai l'impression qu'on est en train de se déconnecter de la réalité. On vit dans le libre-échange nord-américain. Il y a 250 000 000 de personnes au Sud, puis il y en a une vingtaine de millions au Canada. Là, on ne s'occupe plus de ce qui se passe aux États-Unis. Tu sais, il y a quelque chose...

M. Elkas: On s'occupe seulement de la sécurité des gens. C'est tout ce qu'on veut faire puis, c'est ça notre raison d'être. Vous comprenez ça au moins?

M. Garon: Oui. Sauf que dans l'autre, vous changez vos définitions pour viser un projet.

M. Elkas: Bien non, vous le savez...

M. Garon: Et là, là...

M. Elkas: Voulez-vous qu'on vous fasse la lecture de tous les règlements qu'on a soit à Newfoundland, à P. E. I., en Ontario? On se joint à eux.

M. Garon: P. E. I. là, I do not give a damn! Hein! On va réglementer les patates avec l'île-du-Prince-Édouard, c'est correct" Comprenez-vous?

M. Elkas: Ontario.

M. Garon: On a eu assez de problèmes avec les patates des Maritimes, de toute façon. Puis on les subventionne pour s'en venir ici. Laissons faire P. E. I. Ça ne m'intéresse pas.

M. Elkas: Le député de Lévis devrait... il aurait dû chercher à la chefferie du parti 51.

M. Garon: Puis, moi, je vais vous dire: Je ne m'aligne pas sur le Nouveau-Brunswick non plus pour voir l'avenir du monde. Mais l'avenir...

M. Elkas: C'est de l'U. S.

M. Garon:... simplement pour nous autres, on est dans le libre-échange. On est dans les relations économiques Nord-Sud, maintenant, là. Ajoutez vos mires.

M. Vézina: Mais, M. le député de Lévis. Mettons-nous dans la situation présente qui dure depuis 1988, 15 mai 1988. Qu'est-ce qui se passe?

Dites-moi donc qu'est-ce qui se passe? Nous refusons d'immatriculer autrement que l'entente survenue en 1989 - qu'un prototype pour fins expérimentales - et c'était dans le but de... Donc, nous continuons avec le comité technique, de refuser l'immatriculation pour ça. Bon. Alors, l'entreprise peut nous poursuivre, bien sûr, mais on n'a pas bougé depuis ce temps-là et nous n'avons pas l'intention... Et la loi ne nous donne pas ça, la juridiction de se prononcer sur les normes de fabrication. La loi ne nous permet pas de faire ça. Alors, autrement dit, on peut bien garder le statu quo, mais on ne va nulle part-

M. Garon: L'avez-vous, la définition, pour vos fins-là, la définition du fédéral?

M. Vézina: La définition de l'article 2?

M. Garon: Non. Non. C'est encore pour les fins d'ici, là, pour les fins de l'article 91 parce que, après ça, quand vous allez appliquer ça, c'est en vertu de...

M. Vézina: On l'a distribué, hein! M. le député de Lévis?

M. Garon: Oui. Mais je ne suis pas sûr que ce soit la même définition que celle du fédéral. Ils ne parlent pas des roues avant et arrière dans les motocyclettes au fédéral? Puis ils voudront dire qu'on s'ajuste avec le fédéral, j'aimerais savoir... Dans la définition du fédéral, on parle d'un véhicule qui a trois roues pour une motocyclette, mais on ne dit pas que la roue qui est seule doit être en avant ou en arrière. Vous, vous venez de faire une définition plus restrictive et alors, notre gars en question pourrait être accepté à Ottawa et pourrait être refusé à Québec.

M. Vézina:... M. le député de Lévis qu'on avait une définition qui était séparée entre cyclomoteur et moto, pour la bonne raison que l'immatriculation et le permis de conduire n'étaient pas les mêmes. On permet un cyclomoteur à 14 ans en dehors, autrement dit, des normes de conduite des véhicules routiers. Et c'est pour ça qu'on avait, nous, déparagé cyclomoteur, pour des raisons financières d'immatriculation, de contribution d'assurance et aussi, pour des raisons d'accès à la conduite. Alors, effectivement, la différence s'explique plus par le fait que le fédéral a englobé les deux. D'ailleurs, ce qu'on vous a passé hier, c'était justement pour englober les deux. Ceci dit, encore une fois, sur les éléments essentiels d'une moto, je pense qu'ils sont exactement comme ils sont là, comme ils sont dans l'annexe numéro 229 de la loi sur la sécurité des véhicules automobiles qu'on a lue hier, que vous avez eue, je pense, hier, qu'on vous a distribuée hier...

M. Garon: On dit: "au plus trois roues". C'est tout. Alors, faites la définition "au plus trois roues" sans dire où doivent être les roues.

M. Vézina: On dit: "À un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une roue en contact avec le sol".

M. Garon: Et puis?

M. Elkas: Est-ce que vous faites le débat sur l'article 202?

M. Garon: Non. Non, mais sur l'obligation qu'il y a là. Je veux savoir si vous interdisez. Je le fais sur l'article 202?...

Une **voix:** Mme la Présidente, je ne sais pas si...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Arthabaska.

M. Baril: Je n'oserais pas parler en même temps que les autres parce que je n'aime pas ça me faire rappeler à l'ordre. C'est pour ça que je demande la permission.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est comme ça que ça doit fonctionner.

M. Baril: Bien, c'est pour ça, voyez-vous, ma grande politesse, Mme la Présidente, et mon grand respect des règles. Tout le problème que l'on vit présentement, c'est sur la nouvelle définition d'une moto que vous faites et sur toute la sécurité qui entoure les véhicules, automobiles, motos, etc. C'est bien évident que quand on prend une motocyclette puis qu'on dit: demain matin, on en fait un véhicule, donc, ce n'est pas sécuritaire, ça prend un enfant de 10 ans pour comprendre ça dans l'espace de temps... avant qu'on ait fini de prononcer ce mot-là... de donner la définition.

Avec la moto en question que tout le monde connaît actuellement, comment pouvez-vous juger que cette moto-là est moins sécuritaire que n'importe quelle autre moto, où il n'y a absolument rien qui protège la personne qui conduit ça. Et vous-même, M. le ministre, en date du 28 mars 1990 - ce n'est pas vieux, ça, mon collègue de Dubuc l'a lu tout à l'heure - vous répondiez à l'intimé et vous disiez ceci: De notre côté, le libellé de l'actuelle définition de motocyclette contenue au Code de la sécurité routière n'empêchait pas d'immatriculer votre véhicule comme une moto. On ne parle pas d'expérimental et de n'importe quoi, comme une moto.

M. Elkas: C'est fait par défaut.

M. Baril: Ce qui sera, d'ailleurs - écoutez, laissez-moi finir - corrigé dans le prochain

projet de loi. Pourquoi corrigez-vous ça? C'est quel avantage.. On ne comprend pas pourquoi vous voulez corriger ça. On a un fabricant québécois, comprenez-vous, qui a inventé un véhicule qui est sécuritaire, parce que c'est une moto. Il est mû avec une chaîne. Ce n'est pas un... le terme en français, je pense que c'est un arbre de transmission. En tout cas, dans mes termes à moi, c'est un "driving shaft". Ce n'est pas ça qu'il a.

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Baril: C'est une chaîne pareille comme une moto. Puis là, vous autres, vous vous obstinez à dire que c'est une automobile. C'est quoi, cet acharnement-là de la RAAQ à empêcher un fabricant québécois qui a inventé une patente, et on n'est pas capable... on l'empêche de tout faire, parce que, là, on se base sur la loi fédérale. On dit: c'est le fédéral. Va voir le fédéral. Le fédéral dit: Va voir le Québec; nous autres, ça ne nous regarde pas, ça. Arrêtons donc de charrier les gens un peu partout. Puis je le répète: Pourquoi s'acharner sur quelqu'un, un Québécois qui a inventé quelque chose et... il veut le mettre en marché, puis on l'empêche de le faire. Je ne comprends pas ça.

On invoque la sécurité. C'est plein de bras à l'alentour, à côté, partout... lui. Il y a bien plus sécurité là-dessus que sur n'importe quel bicycle où tu n'as rien. Tu as juste les doux guidons en avant de toi pour te protéger.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: M. le député d'Arthabaska, je pense qu'on ne se connaît pas, mais je pense qu'il y a des gens de votre côté qui connaissent mes antécédents. Et je pense que de penser que, nous, on pouvait bloquer le développement économique, c'était mal me connaître et mal connaître mes antécédents. Et, effectivement, nous avons tenté, justement à cause d'un article mal libellé qui est "moto"... on dit que c'est un véhicule de promenade à deux ou trois roues, dont au moins une des caractéristiques diffère de celles de cyclomoteur. Ça, ça veut dire - et je le disais hier - qu'on prend un véhicule de promenade, qu'on enlève une roue et ça répond à cette définition-là. Ça n'a pas de bon sens. Alors, on s'est servi justement d'une occasion qu'on nous donnait la loi pour aider l'homme on question à faire un prototype. Alors, je pense de porter une accusation qu'on essaie de freiner le développement économique, ça, je ne peux pas l'accepter; je ne l'accepte pas non plus.

Deuxièmement, je vous répète que nous n'avons aucune juridiction sur la fabrication des véhicules. Et ça, on l'a dit plusieurs et maintes fois. Et on ne peut pas se donner cette juridiction-là; on n'a pas le pouvoir de se donner ça. Vous-mêmes, vous seriez les premiers à nous

reprocher qu'on fait de l'abus de pouvoir ou qu'on n'a pas cette juridiction de se prononcer sur les normes de fabrication.

Alors, nécessairement, ce qu'on a tenté de faire avec l'individu, c'est de le référer là où il y a une juridiction. C'est tout ce qu'on a fait. Et encore une fois, on va se retrouver dans la même situation si on reste avec le statu quo. On ne pourra pas avancer ce dossier-là, et là, le développement économique va être bloqué, c'est tout.

M. Baril: Bien, M. Vézina, quand bien même que vous dites... Je vous crois, vos antécédents, je les connais. Vous ne me connaissez peut-être pas, mais, moi, je vous connais. Et quand vous dites: On ne veut absolument pas empêcher le développement économique, pourquoi ne voulez-vous même pas accepter que cette personne-là aille au CRIQ? Et ils sont capables de faire toutes les expertises.

M. Vézina: Ils vont se baser sur quoi?
(22 h 15)

M. Baril: Le CRIQ... M. Paul Michaud va vous donner le nom au CRIQ. Lui, il s'est donné la peine de rencontrer ce gars-là. Il s'est donné la peine de le rencontrer, ce que vous autres, vous n'avez même pas fait chez vous, personne. Ils se sont donné la peine de rencontrer ce gars-là et le CRIQ a même fait une expertise, comprenez-vous, sur un véhicule. Ce n'était pas une moto, c'était une auto. Il a fait une expertise sur une auto, une Bernardi, qu'on me dit, qui était fabriquée en Beauce. Il a dit: On a tout ce qu'il faut pour faire l'expertise et, en plus, je suis capable de la payer. Je ne vous demande même pas une cent pour la payer. Laissez-moi vous prouver que ma moto est sécuritaire. Vous ne voulez même pas. Écoutez, là!

M. Elkas: M. Michaud occupe quelle sorte de poste?

M. Baril: Ah! Écoutez, je ne le sais pas.

M. Elkas: Est-ce un mécanicien? C'est quoi?

M. Baril: Il travaille pour le Centre de recherche industrielle.

M. Elkas: Est-ce un mécanicien, un chercheur ou quoi? Moi, je ne le sais pas.

M. Baril: Je ne le sais pas.

M. Elkas: Il ne le sait pas.

M. Baril: Bien, là, écoutez!

M. Elkas: Les normes sont suivies. On cherche... Les automobiles, ça se vend d'une province à l'autre, de cette province aux États-

Unis. Pensez-vous qu'ils vont accepter n'importe quel véhicule qui va rentrer dans une province...

M. Baril: Pourquoi, M. le ministre?

M. Elkas:... qui n'a pas suivi, qui n'a pas respecté les normes, établies par l'ensemble des provinces? Moi, ça va me faire un grand plaisir de rencontrer votre monsieur et de l'encourager, mais je ne le ferai pas ici à la commission parlementaire.

M. Baril: Non, je suis d'accord avec vous, mais ça fait plusieurs fois qu'il demande à vous rencontrer.

M. Elkas: Vous allez comprendre, M. le député, que ça me fera plaisir de le rencontrer...

M. Baril: En tout cas, je ne vous le reproche pas, mais au moins...

M. Elkas:... parce que je ne lui donnerai pas cinq minutes non plus.

M. Baril: C'est vrai que vous êtes disponible, mais au moins, vos fonctionnaires... Il a demandé au ministère des Transports de rencontrer des fonctionnaires, il l'a demandé à la RAAQ. Il n'a jamais eu de réponse. Ça, au moins, la politesse élémentaire aurait été que...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, il ne faudrait pas trop venir avec un cas de comté, s'il vous plaît.

M. Baril: Non, mais, Mme la Présidente, je m'excuse, ce n'est pas un cas de comté.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là, écoutez...

M. Baril: Si c'était un fabricant dans votre comté, madame, je le défendrais avec autant d'acharnement.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, d'accord, mais là...

M. Baril: C'est un fabricant québécois et, par une loi...

La Présidente (Mme Bélanger):... on accuse les fonctionnaires d'avoir refusé une rencontre. Là, il ne faudrait peut-être pas trop personnaliser le débat. Parlez en général. Il ne faudrait pas trop personnaliser le débat.

M. Baril: Non, mais écoutez, madame, j'ai repris la lettre...

La Présidente (Mme Bélanger): Si on accuse

les fonctionnaires de ne pas avoir voulu rencontrer une personne, ça devient un cas de comté. Je veux qu'on continue de parler en général.

M. Garon: Ce qu'on pourrait faire, c'est de retirer ces deux articles. Comme il n'y a pas d'autres cas que je connais, on n'a qu'à retirer ces deux articles-là, tout simplement. On a pu vivre depuis des années sans ces articles. On n'a qu'à retirer ces articles et, éventuellement, si ces articles sont nécessaires... Bien, je vais vous dire que vous allez faire du millage ici, monsieur. Si vous pensez que vous êtes en position pour dire non partout, quand ce sont des affaires de même, bien, je regrette. Attelez-vous et attachez votre tuque!

Une voix: On va veiller tard!

M. Garon: On va préparer les amendements. Ah non! Écoutez, là!

M. Elkas: On en a déjà deux en suspens à votre demande.

M. Garon: Ce n'est pas ça, l'affaire. On a un cas qui n'est pas réglable. On est en fin de session, on est dans les derniers jours et on est en train de régler un problème d'une industrie possible à ce moment-ci.

M. Elkas: Il y a des gens qui se sont promenés aux États-Unis au lieu de venir ici.

M. Garon: Ce n'est pas de même que ça marche.

M. Elkas: C'est depuis le 15 novembre qu'on a déposé ce projet de loi, et le député de Lévis a opté pour aller visiter des amis aux États-Unis la semaine passée.

M. Garon: Non, je n'ai pas visité d'amis aux États-Unis. Le projet de loi n'était pas appelé, je vais vous dire une affaire.

M. Elkas: La semaine passée, vous étiez...

M. Garon: Vous n'avez pas appelé. Écoutez, vous avez décidé de l'appeler une fois que j'étais parti. Voyons donc! Arrêtez-moi donc ça. Vous faites ça souvent d'ailleurs. Vous ne gagnerez pas la croix Victoria du courage politique.

M. Elkas: On aurait pu en faire, il y a une semaine, la lecture de ce projet de loi.

M. Baril: C'est quoi de toute façon? C'est quoi l'avantage...

M. Garon: Vous auriez pu l'appeler lundi. Vous ne l'avez même pas appelé lundi.

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

M. Baril:... d'avoir modifié, d'avoir changé la définition?

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Arthabaska.

M. Baril: C'est quoi l'avantage? C'est quoi la raison d'avoir modifié la définition d'une moto, d'avoir exigé que la roue soit en arrière au lieu d'en avant? C'est quoi ça? Pourquoi a-t-on fait ça?

M. Elkas: Mme la Présidente, on va suspendre l'article. On y reviendra plus tard.

M. Garon: On est à l'article 98.

M. Elkas: On va suspendre et on va le regarder. On va regarder tout l'aspect de ce projet.

M. Garon: On ne suspend pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour suspendre un article, ça prend le consentement.

M. Garon: On ne suspend pas.

M. Elkas: On vous a donné le consentement sur...

M. Garon: Au contraire, je regrette. C'est vous qui avez demandé qu'on l'étudie à son heure. On est rendus à son heure. Vous n'avez pas voulu tantôt. Au contraire, quand j'ai voulu l'étudier, c'est vous qui avez dit...

M. Elkas: Sur d'autres projets, sur d'autres articles.

M. Garon:... on regardera ça à l'article 98.

M. Elkas: Excusez-moi, mais sur d'autres articles.

M. Garon: Non. Là, on a fait exactement ce que vous avez voulu, là-dessus. C'est vous qui avez demandé qu'on étudie ça à l'article 98. On a dit: C'est parfait. On a attendu l'article 98.

M. Baril: Excusez, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Arthabaska.

M. Baril: Il me semble que les explications que le ministre ou que le président de la Société... ne nous ont pas convaincus, ne nous ont pas démontré la justesse de cette nouvelle définition d'une moto et on s'appuie, je le répète... il n'y a

personne qui peut être contre la sécurité routière. Il n'y a personne qui peut être contre ça. Voyons donc! Mais parce qu'on a changé la définition, on dit: maintenant, ce n'est plus une moto, c'est une auto. Ça, je vous l'accorde que ce n'est pas sécuritaire comme une auto, mais je vais dire 10 fois, 100 fois plus sécuritaire que n'importe quelle moto.

M. Elkas: êtes-vous un expert dans le milieu pour nous dire que c'est sécuritaire comme une motocyclette?

M. Baril: Non, mais lui... M. le ministre, il vous a fait des demandes. Il dit: Laissez-moi le temps de vous prouver par le CRIQ, et vous ne voulez même pas. Vous ne voulez même pas et là, vous vous dépêchez de voter la loi et même si c'était prouvé par le CRIQ, il n'aurait même plus le droit. C'est ça le problème, voyez-vous. Il n'aurait même plus le droit. Même s'il y allait... il n'est pas pour payer une expertise de sa poche à cette compagnie-là pour aller se faire fournir une expertise sur la sécurité de sa moto et après, avec cette loi-là, vous l'empêchez pareil. Depuis l'an passé que le fabricant sait que vous allez l'amender, la loi. Je ne sais pas combien ça coûte. Je ne suis pas un expert. Je ne sais pas combien ça coûte pour faire une expertise sur un véhicule semblable. Je n'ai aucune idée, mais que ça coûte 2000 \$, 5000 \$, 10 000 \$, pour quelle raison, quelle justification il pouvait dépenser 10 000 \$ en sachant depuis un an que vous allez amender la loi?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Elkas: Tout a été dit.

M. Baril: Tout a été dit, mais vous ne nous avez pas convaincus. Pourquoi faites-vous ça? Pourquoi considérez-vous ça comme... Sur quoi vous basez-vous pour dire que c'est une automobile au lieu d'une moto?

M. Elkas: C'est une distribution qu'on retrouve dans l'ensemble des provinces et le Canada, au fédéral.

M. Baril: Oui, mais où est-elle l'obligation pour vous autres de vous ajuster aux lois qui sont ailleurs?

M. Elkas: Il me semble qu'on devrait se conformer.

M. Baril: Quel avantage avez-vous puisque ça nous nuit?

M. Elkas: Quel avantage?

M. Baril: Ça nuit au Québec.

M. Elkas: Si on veut vendre le véhicule à l'extérieur de la province, vous dites: Voulez-vous l'empêcher de le vendre ailleurs?

M. Baril: Je n'ai pas dit ça. Vous l'empêchez de le fabriquer.

M. Elkas: Non, non, non, de le vendre ailleurs. Il ne le vendra pas ailleurs. Donnez-lui une chance de le faire comme du monde, qu'on l'approche.

M. Baril: Donnez-lui une chance de prouver qu'il est fait comme du monde, son véhicule, comme moto.

M. Elkas: Si on lui a dit...

M. Baril: Comme moto.

M. Elkas: Oui, puis on l'a référé au fédéral. C'est de leur ressort, pas du nôtre.

M. Baril: M. le ministre, mon collègue, le député de Lévis, vous l'a dit tout à l'heure: même s'il se conformait au fédéral avec cette loi-là... les deux articles que vous vous apprêtez à voter... il n'aura même plus le droit. C'est une restriction davantage, restriction plus sévère qu'ailleurs à cause de votre définition de moto. Ça prend une roue en avant au lieu d'avoir une roue en arrière. Voyons donc! Êtes-vous un spécialiste, vous, M. le ministre, pour dire qu'il faut que la roue soit en avant au lieu d'en arrière?

M. Elkas: Non, je ne suis pas un spécialiste, mais, par contre, je peux me référer à d'autres lois qui existent dans les autres provinces, puis on se rallie à ce qui existe ailleurs. On se conforme.

M. Garon: Mme la Présidente, je veux avoir la vérité du ministre.

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

M. Garon: Tantôt vous avez dit qu'on adoptait la définition fédérale. On vous a montré avec votre propre chose que vous n'adoptiez pas la définition du fédéral. Ce que vous dites, dites d'abord la vérité. Alors, je vais vous dire une chose: Démontrez-moi que vous adoptez la définition fédérale... nulle part. Dans la définition fédérale, on vous dit que c'est la roue en avant, on dit que c'est un véhicule qui a au plus trois roues, puis on ne dit pas que la roue seule doit être en avant ou en arrière, on ne parle même pas de ça. Alors, ce que vous avez donné, vous avez dit que vous vous conformiez à la définition fédérale. Vérification faite, c'est faux. Vous avez au moins un devoir de vérité. Si

vous ne comprenez pas ce que vous dites... On a demandé que le ministre parle lui-même; c'est surtout ses fonctionnaires qui parlent. Il y a des limites à nous bourrer.

M. Baril: On est rendu qu'on ne sait même plus si la roue est en avant ou en arrière.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, je pense que pour calmer les esprits un peu, on va suspendre pour quelques instants. Ça va nous permettre de relaxer. Cinq minutes.

(Suspension de la séance à 22 h 24)

(Reprise à 22 h 43)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Au moment de la suspension des travaux, nous étions à l'article 98 et suite, je pense, à des négociations, il y a eu entente pour revenir à l'article 2. Non? On continue à l'article 98. M. le député de Lévis...

M. Garon: Je ne le sais pas.

La Présidente (Mme Bélanger):... vous aviez la parole *au* moment de la suspension.

M. Garon: Bien, moi, je pense, essentiellement qu'on devrait...

Une voix: Un vote.

La Présidente (Mme Bélanger): Quorum ou vote? Quorum, peut être.

Une voix: On nous a dit que c'était un vote.

La Présidente (Mme Bélanger): On va attendre. Si c'est un vote, on va venir nous le dire.

Une voix: Vous ne votez pas, vous autres.

Une voix: M. Camden va le voir.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça peut être quorum.

Une voix:... on va suivre votre exemple.

M. Garon: Comment ça?

Une voix: Une fois n'est pas coutume.

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

M. Garon: Est-ce qu'il y en a qui vont aux nouvelles pour voir de quoi il s'agit?

La Présidente (Mme Bélanger): Quelqu'un est parti. Le député de Lotbinière est parti voir. Alors, l'article 98, où en étions-nous dans les discussions?

M. Garon: Moi, je pense que quand on regarde tout ça, on a un projet de loi sur la sécurité routière. On est en fin de session et là, il y a un article 98 et une définition à l'article 2 qui vont très loin. Je pense bien que ce n'est pas... l'objet du ministre, sa loi... Je n'ai pas l'impression que c'est la définition des motos, des cyclomoteurs et des véhicules moteurs, qu'on a vécu sans ça pendant plusieurs années et que... Moi, je demande, par exemple... j'ai demandé... On dit: Il y a une définition à Ottawa. On se rend compte qu'on n'est pas comme dans la définition à Ottawa et là, quand on regarde ça, on est rendus - écoutez bien une chose - dans les guidons, dans la hauteur des sièges, les roues, le nombre de roues, tout ça. Là, moi, je ne suis pas sûr que c'est ça qu'on doit déterminer actuellement, dans les heures qui viennent, les jours qui viennent. Vous avez un projet de loi sur la sécurité routière, vous avez un projet de loi sur la communauté régionale de l'Outaouais, vous avez un projet de loi sur le taxi; là, on va s'amuser dans les guidons et dans la hauteur des sièges de bicycles. Moi, en tout cas... Vous avez des choix à faire. On peut bien arriver, on peut bien travailler là-dessus et dire: on va travailler sur.

Mais je vous ai demandé un renseignement tantôt, qui est très simple, au fond. Quand on parle du projet on question, il y a un projet concret. Il vise le marché américain. J'ai demandé: Comment définit-on ça aux États-Unis? Parce qu'il y a quand même 250 000 000 d'Américains. On a dit: on ne le sait pas. Il y a beaucoup de variations. Est-ce qu'on doit avoir une définition, genre permis pour les étalons où il y a 82 critères - 82 ou 84, je ne voudrais pas induire la Chambre en erreur - pour déterminer si un cheval, un étalon doit avoir son permis pour accoupler une jument? Il y a même la distance entre les deux yeux là-dessus.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, je vais vous dire une chose. Là, on est en train de redéfinir c'est quoi un bicycle, un cyclomoteur, les guidons. Comment voulez-vous virer les guidons s'il y a les chaînes, comprenez-vous, des moteurs, la hauteur des sièges et la pesanteur? Moi, j'aimerais... Je vous dis qu'on aimerait mieux avoir plus d'éclairage avant de regarder ça.

Je veux savoir comment ils font ça dans l'État de Californie. Il y a 24 000 000 de personnes, autant qu'au Canada au complet. À New-

York, au Massachusetts, il y a un paquet d'États américains... J'aimerais ça qu'on ait du comparatif, comme ça marche ces définitions-là, surtout qu'on s'en va dans le marché nord-américain, nous autres. Alors il me semble que la meilleure affaire, ce serait de garder le statu quo et qu'on fasse une étude plus poussée. Et le Code de la sécurité routière, il est amendé à peu près à chaque année. Il est amendé souvent et à ce moment-là, il s'agira de revenir avec des amendements, avant qu'une étude plus exhaustive de ces genres de véhicules de l'avenir...

Je pense que je ne suis pas méchant quand je dis ça, parce que je pense que c'est un bon conseil que je donne au ministre, au fond. Parce qu'il y a des affaires où on ne peut pas tout régler le sort du monde. Vous avez 75 pages d'articles, là. Il me semble que ce serait mieux d'oublier ces deux articles-là. Le ministre va nous dire: On retire l'article 98, on retire la définition qu'on avait...

Une voix: L'article 2. 6.

M. Garon: L'article 2. 6 et après ça, on continue notre étude du projet de loi. Parce que, autrement, on va avoir plusieurs heures à étudier ces définitions-là, qui sont des définitions génériques très importantes. Alors, avant de changer la situation, je pense que... moi, je pense qu'on va poser tellement de questions, on va regarder... parce que je ne me sens pas prêt à ça. On ne peut pas virer sur un trente sous en fonction des roues d'en avant et des roues d'en arrière.

M. Morin: Ça vire mieux avec... quand il y a juste une roue en arrière. Sur un trente sous, on serait bons. Avec une roue en arrière, monsieur...

M. Elkas: Est-ce que le député de Lévis pense que... comprend que si on maintient le statu quo, on va réimmatriculer le véhicule d'un promoteur?

M. Garon: Ça, ce n'est pas moi qui administre la loi.

M. Elkas: Parce qu'on ne le fera pas. Il va falloir régler des problèmes...

M. Garon: Nous autres, on est allés... Non, non, j'ai été bien clair. Ce sont des législateurs... il y a une session existante avec une loi existante. On dit actuellement que nous ne sommes pas prêts pour changer la loi, à l'heure actuelle: Là, après ça, la loi existante, c'est la loi qui existe, ce n'est pas nous autres qui administrons. Comme législateurs, ce n'est pas notre tâche d'administrer.

M. Elkas: Ou si vous voulez, on pourrait

suspendre jusqu'à la fin de l'étude et on pourrait s'informer...

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Excusez, laissez-moi finir. On pourrait suspendre pour s'informer.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît, M. le ministre.

M. Elkas: On pourrait suspendre et s'informer de ce qui se passe dans l'État de New-York ainsi qu'aux États-Unis, comme vous l'avez demandé. Je pense qu'à la fin de la période d'étude, on va pouvoir avoir des informations. Ou il y a aussi l'adoption d'une définition très, très simple d'une motocyclette qui vient du fédéral et qui a été adoptée par l'ensemble des autres provinces. Il me semble qu'on pourrait se fier à ça aussi. Le député de Lévis, s'il veut se présenter à la chefferie du parti 51, bien faites-le.

M. Garon: C'est quoi, 51, hein? Bien, voyons, ce n'est pas ça, c'est qu'on est dans le libre-échange.

Vous savez, moi, je vais vous dire une chose. Je regarde tantôt, ce matin, le ministère des Affaires intergouvernementales canadiennes veut retirer la santé du fédéral. Bien, vous êtes à la rétro un peu à ce moment-là; vous voulez copier le fédéral. Nous, on se dit: à l'avenir, il y a 250 000 000 de personnes au Sud, dans les véhicules moteur. Moi, j'aime mieux voir ce que font les Américains que je veux voir ce que fait le gouvernement fédéral, la Colombie-Britannique ou même l'île-du-Prince-Édouard. L'île-du-Prince-Édouard - je vais être franc avec vous - ça ne m'intéresse pas. Il n'y a pas plus de monde dans l'île-du-Prince-Édouard que dans mon comté. La MRC de Lévis et Desjardins ensemble ont autant de monde que dans toute l'île-du-Prince-Édouard. Alors, je vais vous dire une chose, puis à part ça, je suis persuadé qu'on est plus avancés dans le domaine de la construction mécanique dans le comté de Lévis qu'à l'île-du-Prince-Édouard. Alors, laissons faire... McCain puis Irving se battent dans la patate à l'île-du-Prince-Édouard, puis si on veut voir Anne of Green Gables, c'est la place pour aller. Elle est à l'île-du-Prince-Édouard près de Cavendish, à Cavendish même d'ailleurs. Mais ça, c'est correct, mais là, excepté...

M. Elkas: Vous donnez trois options. Laquelle voulez-vous prendre?

M. Garon: De prendre... moi, je vous le dis clairement, de retirer ces deux articles-là. L'article 98 puis la définition puis on reste au statu quo jusqu'à ce qu'on ait une vue exhaustive de ce qu'est l'industrie du cyclomoteur, des motos, puis des véhicules automobiles, puis en regardant

qu'est-ce qui se passe aux États-Unis, puis qu'est-ce qui se passe ici en Amérique du Nord.

M. Elkas: Je trouve un peu dommage qu'on n'ait pas pris le temps de vérifier demain pour aider le promoteur. Là, vous dites: On va mettre une croix dessus puis on va voir ce qu'on peut faire. On va lui introduire quelque chose quand on aura toutes nos informations. Vous savez, un projet de loi, c'est sûr qu'on l'ouvre quasiment à tous les ans, mais on ne pourra pas l'immatriculer.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On ne lui donnera pas une immatriculation.

M. Garon: La loi va s'appliquer. La loi s'applique, là. Moi, je ne fais pas un cas d'espèce. Là, vous me dites: c'est comme si... Ce n'est pas ça, l'affaire. La loi va s'appliquer. La loi s'applique puis les gens appliquent dans le cadre de la loi. D'ailleurs, vous avez déjà donné un permis dans le cadre de cette loi-là. Donc, moi, je ne commencerai pas à vous dire comment vous devez administrer puis appliquer la loi. Ça, c'est une autre affaire. Mais là, je me dis: on n'est pas prêts à changer les définitions puis changer tout le secteur de l'Industrie en définissant ça, pour les raisons qu'on a mentionnées, je pense, de bonne foi. Puis les roues en avant puis les roues en arrière, puis les bicycles de police avec deux roues en arrière puis une roue en avant, puis l'autre qui va avoir deux roues en avant, une roue en arrière, puis les guidons, la hauteur des sièges, le poids des affaires, puis après ça la cage autour de l'appareil, j'aimerais ça voir ce qui se passe ailleurs. Vous savez, c'est plus complexe que ça n'a l'air. On ne peut arriver nous autres. On n'est pas des... D'abord, quand on est élu député et ministre ou on est nommé ministre, on ne devient pas... on n'a pas le doctorat global du jour au lendemain. On n'est pas plus fin le lendemain qu'avant. On est pareil. Moi, je ne connais pas tout. Puis je ne me sens pas... Puis je suis persuadé que le ministre est dans la même situation, il ne le sait pas, lui non plus. Puis, son projet de loi, moi, je vais lui dire, là tout de suite, quand. Je ne suis pas convaincu que le ministre se soit impliqué à mort dans tous les articles de son projet de loi. Mais là, à ce moment-là...

M. Elkas: M. le député de Lévis, là, vous...

M. Garon:... il a assez... Laissez-moi...

M. Elkas: Non, écoutez là...

M. Garon: Mme la Présidente, je veux finir là...

M. Elkas:... vous m'avez demandé d'être flexible...

M. Garon: Non, non...

M. Elkas:... puis écouter, alors, je suis prêt à...

M. Garon: Je n'ai pas fini. Là, vous m'interrompez. Alors...

M. Elkas: O. K. sa "job".

M. Garon:... il y a assez d'interrogations. Je dirais de notre côté et du côté des députés ministériels aussi. Hein? Il y a con, puis de bonne foi, je pense, parce qu'on ne veut pas nuire à des gens pour rien. Alors, on se dit à ce moment-ci: Pourquoi pas faire en sorte de mettre ça de côté? Puis là, à ce moment-là, le ministre peut dire: Moi, je vais vous faire regarder ça tranquillement au cours des mois qui viennent, puis il pourrait même former un comité. Ça ne serait pas pire. Moi, je lui suggérerais même, s'il forme un comité, que le député d'Arthabaska soit dessus, puis le député de Lotbinière aussi soit dessus. Je trouve que ça serait une bonne idée puis...

M. Elkas: Oversight.

M. Garon:... pour que les gens volent au fond quelles pourraient être les définitions. Puis là, on pourra voir les définitions des principaux États américains des principales provinces au Canada, mais pas l'Île-du-Prince-Édouard puis le Nouveau-Brunswick.

M. Elkas: O. K. Mme la Présidente.

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

M. Elkas: Mme la Présidente, en réponse à la demande du député pourri, on ne m'accusera jamais de ne pas être flexible. Vous m'avez fait une demande pour suspendre; on a suspendu. Vous m'avez fait une demande pour retirer, je vais retirer; les deux articles et on va aller à l'étude.

M. Garon: Voulez-vous faire une proposition et on va voter ça tout de suite?

Paragraphe et article retirés

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce qu'il y a consentement pour revenir à l'article 2, paragraphe 6^o? Alors, est-ce qu'il y a consentement pour revenir à l'article 2?

M. Elkas: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a un amendement qui dit, à l'article 2: "Supprimer le paragraphe 6".

M. Garon: Ce n'est pas celui qu'on avait laissé en suspens, de toute façon?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Garon: Non.

Une voix: Retirer.

M. Garon: Relisez donc encore ce que vous avez dit.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas "supprimer", c'est "retirer". Non, un paragraphe... on peut supprimer. Alors, c'est "supprimer le paragraphe 6".

M. Garon: Pouvez-vous nous le lire, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Juste ça? "Supprimer le paragraphe 6", à l'article 2.

M. Garon: De l'article 2?

La Présidente (Mme Bélanger): De l'article 2.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 2, tel qu'amendé, est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous retournons à l'article 98 et à ce moment-là, c'est un article. Alors, à l'article 98, il y a un amendement qui dit: "Retirer l'article 98".

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'amendement est adopté. L'article 98 est retiré. Alors, nous passons à l'article 99.

M. Garon: N'allez pas trop vite.

Machinerie agricole

M. Elkas: Cette modification vise à exempter la machinerie agricole tirée par un tracteur de ferme de l'application du chapitre II du titre VI. Cette exemption existe déjà à l'article 215, et il s'agit de l'étendre à tout le chapitre. Ça traite des véhicules, les "trailers", "semi-trailers"...

M. Garon: On va attendre deux secondes

parce que c'est le député d'Arthabaska qui est critique en matière agricole. Comme ça touche la machinerie agricole, les remorques et les semi-remorques utilisées à des fins agricoles, j'aimerais ça qu'il puisse nous donner son opinion.

Une voix: Il arrive.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député d'Arthabaska, l'article 99.

M. Baril: On va lire ça tranquillement parce que... "Le présent chapitre ne s'applique pas à un ensemble de véhicule routiers comprenant des remorques ou des semi-remorques..."

M. Garon: J'aimerais simplement dire un mot, Mme la Présidente, si le ministre le permet. Je pense que ce serait bon qu'on parle de véhicules sécuritaires avec le CRIQ, la Régie et tout ça. Ce serait bon de travailler ensemble pour donner un coup de main à un secteur qui peut se développer.

M. Elkas: Je n'ai rien contre ça. D'ailleurs, j'ai demandé au député de m'organiser une date de rencontre avec le promoteur, et ça me ferait plaisir de le rencontrer. D'ailleurs, c'est dans notre intérêt de l'aider...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...et si on peut faire ce qu'on peut faire pour lui pour en faire une belle petite industrie au Québec, why not?

M. Garon: Surtout dans la période qu'on va vivre l'an prochain.

Une voix: C'est sécuritaire.

M. Elkas: C'est sécuritaire et c'est ça qu'on vise aussi. L'aider, mais s'assurer qu'il y a un véhicule qui est sécuritaire.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Arthabaska.

M. Baril: Oui, rapidement, sur ce que le ministre vient de dire. Je le remercie de l'ouverture qu'il a faite, d'abord, de retirer ces deux articles-là... (23 heures)

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

M. Baril: Ce n'est pas pour moi, j'espère?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, ce n'est pas pour vous, M. le député d'Arthabaska. Je veux respecter votre droit de parole.

M. Baril: Vous m'avez quasiment fait arrêter

le cœur.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Baril: Ça m'a rappelé des souvenirs de mon enfance.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): La journée a été longue.

M. Baril: Je disais que je remerciais le ministre de l'ouverture qu'il a faite en retirant ces deux articles, et plusieurs me disaient que je défendais un cas de mon comté, et ce n'est pas ça **pantoute**. Moi, ce que je voulais, c'est qu'on permette à ce type-là de pouvoir se payer lui-même, faire faire une expertise, puis si l'expertise - il la fera faire où il pourra; ce n'est pas de mes affaires - démontre que son véhicule n'est pas sécuritaire, soyez assuré que ce n'est pas moi qui vais le défendre. Mais, selon lui, il juge que son véhicule est sécuritaire, il est prêt à le faire approuver et je remercie le ministre de lui avoir au moins donné cette chance-là. Soyez assuré: j'ai été l'aviser. Je ne savais pas si c'était dans la semaine du 15 décembre ou du 15 janvier, mais on s'entendra sur une date. Je recommuniquerai avec lui et je vous remercie beaucoup d'avoir permis ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ceci étant dit, qu'est-ce que vous pensez des remorques et des semi-remorques utilisées pour fins agricoles?

M. Baril: Pour ce qui est de l'article 99, Mme la Présidente, ça me semble satisfaire aux exigences des agriculteurs et des agricultrices.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 99 est-il adopté?

M. Baril: Adopté.

M. Garon: Adopté.

Exigences relatives à la sécurité

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. J'appelle l'article 100. M. le ministre.

M. Elkas: Ces modifications visent à ajuster les normes relatives au dispositif d'éclairage et aux signaux d'avertissement, avec les normes fédérales dans le domaine édictées par la loi sur la sécurité des véhicules automobiles. **Alors**, on va toucher les articles 100 à 107 qui traitent justement de ces choses-là.

M. Garon: Vous allez faire quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vézina.

M. Vézina: Si vous le permettez, Mme la Présidente, M. le député de Lévis, les articles 100 à 107 du projet de loi, les sept prochains, c'est des modifications qui visent à assurer la concordance entre les exigences faites aux constructeurs de véhicules, en vertu de la loi fédérale sur la sécurité des véhicules, et les exigences faites aux utilisateurs de véhicules routiers. Dans le Code, on revient pour mettre effectivement dans notre Code les normes qui sont édictées sur le plan de la compétence fédérale. Compte tenu que la quasi-totalité des véhicules actuellement en usage ont été construits conformément aux exigences fédérales et que ces dernières évoluent généralement d'une façon très progressive à l'égard des dispositifs d'éclairage et de signalisation - c'est ça qu'est votre question - la mise en vigueur des articles 100 à 107 du projet n'aura aucun impact sur la quasi-totalité des véhicules en usage actuellement, parce que, effectivement, ça répond déjà à ça, excepté que ça avait été oublié dans le grand ménage qu'on a fait dans le Code. Il y en avait tellement. Les seuls véhicules pour lesquels la mise en vigueur de ces articles représenterait un certain impact sont les véhicules de fabrication artisanale. Cet impact serait toutefois minime, les dispositifs d'éclairage visés étant simples et ne constituant aucunement une nouveauté dans le domaine de l'éclairage. Alors, autrement dit, ce qu'on fait, c'est qu'on normalise chaque fois. Par exemple, l'article 100, les modifications viennent confirmer que tous les véhicules doivent avoir des réflecteurs rouges à l'arrière et non seulement les véhicules de plus de 2,03 mètres de largeur. En pratique, tous les véhicules en sont généralement munis. La modification des véhicules qui seraient malgré tout non conformes pourra se faire à un coût très minime.

Alors, l'article 100, paragraphe 1°, c'est ça que ça vise. La deuxième, la confirmation de l'obligation relative aux réflecteurs latéraux, aura un impact comparable aux exigences établies au paragraphe 1°. Alors là, il s'agit des réflecteurs latéraux. Trois, on ajoute l'obligation relative aux réflecteurs arrière de même que celle relative aux feux de plaques, de façon à être cohérent avec le reste de l'article 215 du Code. L'impact de ces modifications est aussi minime. Enfin, à quatre, on soustrait une catégorie de véhicules à une obligation donnée, conformément aux exigences fédérales. Ça, ça n'a aucun impact.

Voilà pour l'article 100. C'est des normes techniques de conformité qui ont été oubliées et, encore une fois, je répète que la quasi-totalité des véhicules est comme ça déjà.

M. Garon: Là, vous m'avez rendu méfiant. Tantôt, c'était la même définition qu'Ottawa, et, vérification faite, ce n'était pas la même définition. Là, je suis méfiant un peu. J'aimerais savoir... expliquez-nous chacun des cas. On va passer **tranquillement**: "deux réflecteurs rouges

placés à l'arrière, à la même hauteur, de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre."

M. Vézina: Ça, ça répond aux normes de fabrication. Déjà, tous les véhicules répondent à ça,

M. Garon: Tous.

M. Vézina: Tous les véhicules de fabrication des dernières années. Autrement dit, c'est... Tous les véhicules, en principe, je vous l'ai dit tout à l'heure, sont munis comme ça. La modification des véhicules qui seraient malgré tout non conformes pourrait se faire à un coût minime. Ce sont les véhicules artisanaux qui ne répondraient pas tout à fait à ça.

M. Morin: Mme la Présidente, il me vient encore à l'idée... Les nouveaux véhicules, les genres petits... pas "panel", là, mais qui ont leurs lumières arrière dans la partie supérieure... J'imagine que c'est conforme, mais est-ce que c'est... Je ne sais pas si vous savez, là, les...

M. Vézina: Ah oui!

M. Morin: Vous savez ce que je veux dire, là, c'est nouveau, ça - je pense que ça fait un an ou deux que c'est sorti - et ils ont leurs feux arrière dans la partie supérieure. Vous savez ce que je veux dire. C'est à coin ça là. J'imagine que c'est conforme, mais on ne retrouve pas ça là-dedans, la définition, l'autorisation ou la conformité de ces nouveaux feux-là. Je me suis toujours posé des questions, moi, sur...

M. Lalande: Ce que vous visez là, à l'article 105, ce sont des feux de gabarit qui indiquent la hauteur de la boîte du camion dans les deux extrémités.

M. Morin: Non, arrière. Les petits... Comment appellent-ils ça? Des wagonnettes-là? Pas des camions, des wagonnettes.

M. Lalande: Je pense que ce sont des feux de gabarit. C'est pour indiquer la proportion de la boîte.

M. Morin: Et avec leur signaleur gauche, droite aussi. Ils sont dans la partie supérieure.

M. Vézina: M. le député de Dubuc, à l'article 3, dans le texte actuel, c'est-à-dire l'article 215. 3, "deux feux de position rouges placés à l'arrière, à la même hauteur, de chaque côté de l'axe vertical central et aussi espacés que possible l'un de l'autre." Alors, la hauteur n'est pas spécifiée. Donc, s'il est plus haut, ça marche encore.

M. Morin: Oui. O. K.

M. Garon: Mais ça n'en prend que deux ou bien?

M. Morin: Bien, ça en prend au moins deux.

M. Garon: Parce que moi, j'ai remarqué dans mon automobile, depuis une couple d'années, que les Honda ont un feu dans la vitre arrière dans le milieu.

M. Vézina: Ça, c'est le troisième feu de position. On en parle à quelque part aussi.

M. Garon: Ils disent que c'est beaucoup plus sécuritaire parce que les gens le voient plus.

M. Vézina: Bien, c'est obligatoire dans la fabrication des véhicules maintenant, aujourd'hui.

M. Garon: Ah oui?

M. Vézina: C'est ce qu'on appelle le cyclope.

M. Morin: Ces dernières années, il a été rajouté.

M. Garon: "Deux réflecteurs rouges". Ah! c'est le texte actuel. Ça apparaît, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour l'article 100?

M. Garon: Attendez un peu. Celui-là... Après ça... 3... l'autre après. "Un feu de position et un réflecteur latéraux jaunes placés sur chaque côté, le plus près possible de l'avant". Ça, c'est sur les ailes.

M. Vézina: Oui.

M. Garon: Pourquoi faire? La Régie de l'assurance automobile met toutes ses spécifications des véhicules dans sa loi?

M. Vézina: Ce n'est pas la Régie...

M. Garon: Ah! O. K. C'est le Code de la sécurité routière.

M. Vézina: Oui. C'est le titre du chapitre.

M. Garon: Ah! Je comprends, là. Excusez-moi. Il y a un feu de position, il y a un réflecteur latéral rouge placé juste à côté, le plus près possible de l'arrière. D'autres petites lumières rouges de chaque côté.

M. Vézina: M. le député de Lévis. Encore une fois, dans le Code de la sécurité routière, si on veut que les véhicules soient conformes aux

normes de construction et que les policiers puissent empêcher quelqu'un, par exemple, de convertir son auto en arbre de Noël et de mettre n'importe quel feu n'importe où, bien, il faut que le Code de la sécurité routière répète ces codes-là, autrement...

M. Garon: Vous me faites penser à quelqu'un que j'ai déjà vu qui était un clown. Il avait des lumières à peu près partout. Il s'allumait. Quand vous dites que le véhicule peut ressembler à un arbre de Noël, c'est vrai qu'il peut ressembler un peu à un arbre de Noël.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Gélinas.

M. Gélinas: Dans le Code, madame, il faut se rapporter au titre du chapitre: "Dispositions relatives aux dispositions d'éclairage et aux signaux d'avertissement des véhicules". Donc, tous les articles que vous allez avoir dans cette section ou dans ce chapitre-là, vont porter uniquement sur les normes d'éclairage.

M. Garon: Ils ne sont pas écrits pour un véhicule dont la largeur excède deux mètres. Deux mètres, c'est assez large ça. Une automobile, ça n'a pas deux mètres de large.

M. Vézina: Bien non.

M. Garon: 48 pouces.

M. Morin: À l'extérieur, pas loin, pas loin.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non.

M. Morin: À l'extérieur...

Une voix: De large?

Une voix: De large.

La Présidente (Mme Bélanger): Un mètre, c'est 36 pouces, 38 pouces, 39 pouces.

M. Garon: Deux mètres, c'est 78 pouces; ça, c'est large pas mal.

M. Morin: Il me semble que je me suis donc couché en arrière. Il fallait que j'ouvre une porte. Comment tu mesures?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: À deux mètres, tu te couches sur le banc d'en arrière puis tu as de la place pour mettre un coussin.

M. Morin: Ah! il y avait une porte d'ouverture, c'est correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Six pieds

quatre, deux mètres.

M. Baril: Est-ce que...

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député d'Arthabaska.

M. Baril: Est-ce que cet article-là s'applique aux véhicules agricoles, pour des fins agricoles?

M. Gélinas: Non, on vient d'adopter l'article 214.1 qui dit que tout ce chapitre-là...

M. Baril: Ah! Excusez.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça ne s'applique pas.

M. Baril: Ah! O.K. Parce que moi, j'ai juste la loi. Je n'ai pas la vieille loi pour suivre.

M. Gélinas: La loi actuelle dit que l'article 215 ne s'applique pas. Cet article-là prévoit... le dernier alinéa de l'article le prévoit dans la loi actuelle. Ce qu'on a fait à l'article 214.1 c'est qu'on étend tout le chapitre au complet.

M. Baril: Ce que je voulais dire, c'est que je n'ai pas la loi actuelle pour suivre.

M. Gélinas: Ah! d'accord. Avez-vous ça ici?

Une voix: Le cahier?

Une voix: Oui, j'ai tout ça ici.

M. Baril: Non, je ne l'ai pas.

M. Gélinas: En voulez-un?

M. Baril: Si vous en avez un. Non, ce n'est pas nécessaire.

M. Gélinas: J'en ai là.

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

M. Camden: J'aimerais qu'on m'indique si on a des mesures qui sont prises en bordure des routes. Particulièrement, je constate là-dedans qu'on identifie, au niveau des réflecteurs, la couleur sur les véhicules, mais je ne sais pas si vous êtes... si on a une réglementation, entre autres, pour les réflecteurs en bordure des routes et, plus particulièrement, ceux-là qui sont sur les bottes à courrier rural et ceux qui délimitent aussi les entrées de cour. Ça, ça pose un problème, je vais vous dire... A bien des endroits, on a l'impression que c'est un véhicule qui est en bordure. Ça peut nous amener à poser des gestes au volant et dans d'autres cas, on a parfois l'impression que les gens ont posé ça, et ça nous

donne des indications fausses à l'égard de la route. Est-ce que vous vous êtes penchés là-dessus ou il existe une réglementation de cette nature?

M. Elkas: Ça touche le transport.

Une voix: Il fait son petit Garon.

Une voix: Parce qu'il est d'origine irlandaise, M. Camden.

M. Camden: Absolument, descendance.

M. Garon: Par votre père.

M. Camden: Descendance.

M. Garon: Quelle région d'Irlande?

M. Camden: Elle n'est pas définie encore.

M. Garon: Hein!

M. Camden: Elle n'est pas définie encore.

M. Garon: Alors, vous êtes d'origine irlandaise?

M. Camden: Descendance. Pas d'origine, descendance.

M. Elkas: M. le député, ce sont d'ailleurs les citoyens qui mettent les réflecteurs. Us ne peuvent pas mettre... Ça, c'est parfait s'ils veulent le faire, mais ils ne doivent pas mettre des lumières qui vont affecter la vue des automobilistes.

M. Camden: Moi, j'attire votre attention, M. le ministre, sur le fait que les gens ont des réflecteurs de couleur rouge, orange, vert, jaune, blanc, et il arrive parfois, de la façon dont ces réflecteurs sont posés en bordure de la route, sur des poteaux ou encore sur les poteaux des boîtes à courrier rural... Ça nous laisse l'impression parfois qu'il y a un véhicule, et particulièrement lorsqu'il y a de la brume, qu'il y a mauvais temps ou de la poudrerie et ça laisse l'impression qu'on est en présence, on a devant nous un véhicule et ça risque de nous amener à poser des gestes qui sont questionnables à bien des égards, parce que c'est manifestement dangereux en bordure. Et à mon avis, on devrait se pencher et faire en sorte d'amener les gens à standardiser. Ces réflecteurs sont tous blancs; ils seront tous blancs et on délimitera ainsi. La même chose qu'en bordure de l'autoroute, les réflecteurs sont blancs, alors on n'en a pas des verts, des oranges, à la bonne discrétion des gens qui les posent. Ils sont standardisés et à mon sens, on devrait là-dessus établir des règles d'une façon bien précise.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va.

M. Elkas: Merci. On prend en note votre demande.
(23 h 15)

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 100 est adopté?

M. Morin: Juste une petite question d'information. Les paragraphes 7° et 8°, en fait, ça consiste à rajouter un réflecteur latéral, hein? Qu'est-ce que c'est ça? J'imagine que ce n'est pas un feu; c'est juste un réflecteur.

Une voix: Oui.

M. Morin: Les paragraphes 7° et 8°, ça consiste à ajouter aux feux de position qui étaient dans l'ancienne chose, un réflecteur, mais ce n'est pas un feu, c'est uniquement... O. K. Correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 100? Adopté?

M. Garon: Article 100, adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 101. M. le ministre.

M. Elkas: Mes commentaires sur l'article 100 du projet de loi qui modifie l'article 215 du Code sont également applicables à cet article.

M. Vézina: Alors, cette nouvelle disposition, M. le député de Lévis, ne vise que les véhicules longs, lesquels sont généralement conformes à ces exigences, de la même façon que je le disais tout à l'heure pour l'article 100. Donc, ça fait juste rectifier les choses. C'est déjà comme ça dans les normes de construction.

M. Garon: il y a juste une question que j'ai oublié de vous demander tantôt à l'article 100. Quand vous dites que la largeur excède 2, 03 mètres... les 2, 03...

M. Vézina: Ça disait "et non seulement les véhicules de plus de". Autrefois, c'était juste pour les véhicules qui avaient plus de 2, 03 mètres; maintenant, dans les normes, c'est les véhicules qui sont aussi moins larges que ça. C'est de même qu'il faut lire ça.

M. Garon: C'est une concordance par rapport à un autre...

M. Vézina: Oui, oui.

M. Garon: Ah bon! O. K.

M. Vézina: L'article 101, encore une fois, ça ne comporte que les véhicules longs. C'est

déjà inclus comme ça...

Une voix: Une exigence.

M. Vézina: Une exigence.

M. Garon: D'une longueur de 3, 1 mètres. Ça veut dire que ça a été mis en pieds et après ça, on a essayé de convertir en mètres, parce que 3, 1 mètres, ça ne fait pas un chiffre rond beaucoup.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est 9, 1 mètres.

M. Garon: Pardon, 9, 1, oui...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 101?

M. Garon: Attendez un peu, "d'une longueur de 9, 1 mètres... doit être muni d'un feu de position et d'un réflecteur".

M. Elkas: Même chose.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 102 est adopté?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est-à-dire l'article 101.

M. Garon: L'article 101, pardon.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 102.

M. Elkas: Mes commentaires sur l'article 100 du projet de loi qui modifie l'article 215 du Code sont également applicables à cet article.

M. Vézina: Alors, si vous permettez, Mme la Présidente, à l'article 102, on élimine l'obligation relative aux réflecteurs arrière. Cette obligation est maintenant faite à l'article 215 qu'on verra tout à l'heure. Donc, ça n'a aucun impact. Et on permet maintenant davantage de flexibilité à l'égard de la position du feu d'identification avant. Là aussi, c'est déjà dans les normes de construction. Donc, c'est tout simplement être conforme aux normes de construction qui sont déjà en place.

M. Garon: Quand vous dites "les normes de construction", c'est les normes de construction de quel pays, parce que les automobiles..

M. Vézina: C'est des normes de construction qui sont canadiennes, M. le député de Lévis, mais vous savez que les normes de construction canadiennes sont aussi, en très large partie, les

normes de construction nord-américaines et aussi les normes de construction internationales, puisque les véhicules rentrent ici. Alors, les normes japonaises, par exemple... Les Japonais doivent accepter les normes canadiennes pour vendre sur le marché canadien. C'est la même chose.

M. Garon: Mais là, vous n'innovez pas?

M. Vézina: Non, on n'innove pas d'aucune façon, M. le député.

M. Garon: C'est ça. Ce sont les mêmes normes qu'au Canada, qu'aux États-Unis.

M. Vézina: Absolument.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 102? Alors, l'article 102 est adopté?

M. Garon: L'article 102 est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 103.

M. Elkas: Mes commentaires sur l'article 100 du projet de loi qui modifie l'article 215 du Code sont également applicables à cet article.

La Présidente (Mme Bélanger): Concordance.

M. Garon: Article 103.

M. Vézina: En fait, à l'article 103, on soustrait les véhicules-tracteurs à l'obligation d'être munis de certains feux. Ça aussi, c'est parce que la norme canadienne maintenant n'oblige pas à faire ça. Alors, pourquoi les obliger? De toute façon, les constructeurs ne font pas ça.

M. Garon: Comment ça que c'était là?

M. Vézina: Parce que ça évolue constamment, les normes techniques de construction. Avant ça, c'était une obligation; maintenant, ça ne l'est plus. Ça ne sert à rien de laisser dans le Code...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 103?

M. Garon: L'article 103 est adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 103 est adopté. J'appelle l'article 104.

M. Elkas: La disposition de l'article 217 du Code est maintenant intégrée dans la disposition du paragraphe 4° de l'article 216 du Code.

M. Garon: Pourquoi l'avez-vous enlevée? Ah!

c'est parce que c'est compris dans un autre article du Code. Quand vous avez dit du Code, je pensais au Code civil, moi, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 104 est adopté?

M. Garon: Ça marche.

La Présidente (Mme Bélanger): J'appelle l'article 105.

M. Elkas: Excusez-moi, mes commentaires sur l'article 100 du projet de loi qui modifie l'article 215 du Code sont également applicables au présent article.

M. Vézina: Ici, Mme la Présidente, on soumet les camions à plate-forme à l'obligation relative aux feux de gabarit. L'impact, encore une fois, est inexistant puisqu'ils sont presque tous munis de ça; c'est une norme de fabrication maintenant.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: C'est une loi de... "ne sont plus prescrits dans la mesure où les feux..." Je dois vous dire que les normes de fabrication ont été changées; donc, vous n'en avez plus besoin.

M. Vézina: C'est ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a un vote. La commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 23 h 22)

(Reprise à 23 h 42)

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux afin de poursuivre l'étude du projet de loi 108, Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives. Alors, au moment de la suspension, nous en étions à l'article 105. Qui a la parole?

M. Garon: Je pense que c'est au ministre, s'il a un mot à dire.

La Présidente (Mme Bélanger): Je pense, M. de député de Lévis, que c'est vous qui posiez les questions sur...

M. Garon: Je pense qu'on avait fini le débat lorsqu'on avait suspendu, et on était prêts pour l'adoption.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors,

l'article 105 est adopté. J'appelle l'article 106.

M. Elkas: Mes commentaires sur l'article 100 du projet de loi qui modifie l'article 215 du Code sont également applicables au présent article.

La Présidente (Mme Bélanger): Concordance.

M. Garon: Ça encore, c'est du standard ou bien...

M. Vézina: Toutes des normes, M. le député de Lévis, qui sont dans les normes de fabrication. Encore une fois, il faut les indiquer ici parce que le principal problème qui arrive, c'est quand les véhicules sont brisés, sont accidentés, il faut absolument qu'on puisse vérifier, surtout que les policiers puissent vérifier afin qu'ils soient remis dans le même état. Autrement, n'importe qui mettrait n'importe quelle lumière n'importe comment, n'importe quelle signalisation sur les véhicules.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 106 est adopté. J'appelle l'article 107.

M. Elkas: Mes commentaires sur l'article 100 du projet de loi qui modifie l'article 215 du Code sont également applicables au présent article.

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 107 est adopté. J'appelle l'article 108.

M. Elkas: Il s'agit d'une modification de l'article 223 avec l'article 215, paragraphe 9° du Code de sécurité routière, à l'égard du nombre de feux requis.

M. Vézina: Vous savez ce qu'est un feu de recul; c'est un feu blanc à l'arrière et quand vous reculez, nécessairement, il s'allume. Mais quand vous êtes en marche, il ne faut pas qu'il s'allume parce que vous éblouissez complètement celui qui suit.

M. Garon: Ah oui! Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté. Alors, l'article 108 est adopté. J'appelle l'article 109.

M. Elkas: Cette suppression est maintenant nécessaire en raison du projet de loi d'application... Excusez, cette suppression est maintenant nécessaire en raison du projet loi d'application de la Loi sur l'organisation territoriale municipale, lequel abolit les distinctions entre les notions

de ville, de cité ou de village.

M. Garon: Je ne comprends pas trop la patente là.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Bilodeau.

Mme Bilodeau (Anne-Marie): La nouvelle Loi sur l'organisation territoriale municipale, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1989, abolit maintenant les distinctions des notions de cité, ville, village, de corporation municipale, de corporation locale, etc. Une loi d'application est en voie de préparation aux Affaires municipales pour donner suite à ça. Comme on n'a pas fait des modifications au Code de la sécurité routière, à sa suggestion, nous apportons certaines modifications, notamment à l'article 225, pour supprimer l'expression "cité, ville, village", en conformité avec la nouvelle Loi sur l'organisation territoriale municipale.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des questions?

M. Garon: Oui, mais...

M. Elkas: Chemin public, que ce soit ville, village, cité, c'est tout la même chose.

M. Garon:... un terrain?

Mme Bilodeau: On s'en tient à la définition de chemin public contenue dans le Code de la sécurité routière à l'article 2.

M. Garon: Quand on a vu plus tôt qu'on marquait "chemin ou terrain"...

Une voix: C'était à l'article...

Mme Bilodeau: L'article 53, ça.

Une voix: L'article 53.

Mme Bilodeau: Je pense que oui.

M. Garon: Je ne me rappelle pas du numéro. On disait qu'on avait éliminé différentes notions de chemin pour marquer "tout chemin ou terrain".

Mme Bilodeau: On m'indique que ce n'est pas la même chose, étant donné que la disposition qu'on a vue tout à l'heure avait trait au rapport d'accident, donc à une disposition spécifique qui pouvait avoir application sur tout terrain. Ici, quand on emploie l'expression "chemin public", c'est la définition contenue à l'article 2 du Code actuel qu'on a vue...

M. Garon: Quand vous dites "prescrit par

règlement", c'est le règlement de la Régie ou de la Société?

Mme Bilodeau: C'est un règlement du gouvernement. Il n'y a pas de règlements à la Régie.

M. Garon: Adopté en vertu de quoi?

Mme Bilodeau: Ce règlement-là?

M. Garon: Oui.

Mme Bilodeau: En vertu du Code et des pouvoirs réglementaires du gouvernement qu'on retrouve aux articles 600...

Une voix: 618, 619, 620, 621, 622.

Mme Bilodeau: C'est ça.

M. Morin: Mme la Présidente...

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

M. Morin:... peut être une question de curiosité, parce que, encore là, on parle de chemin public. Est-ce qu'on retrouve quelque part la même exigence concernant les lampes et les réflecteurs sur des chemins privés ou terrains comme les stationnements de centres commerciaux, comme on a retrouvé... Est-ce aujourd'hui qu'on pariait de ça? J'imagine que les exigences, au niveau des réflecteurs et de ces choses-là, ça ne doit pas s'appliquer uniquement sur un chemin public ou H y a d'autres dispositions ailleurs?

Mme Bilodeau: C'est lorsque le véhicule circule sur un chemin public qu'il doit y avoir ces exigences-là. Autrement dit, c'est une règle de circulation.

M. Morin: Alors, ça veut dire que sur un terrain privé ou un chemin...

Mme Bilodeau: C'est une règle de sécurité routière... C'est pour des raisons de sécurité qu'il doit contenir les lampes, les réflecteurs et les fusées éclairantes. Et c'est applicable lorsque le véhicule circule.

M. Morin: Oui, d'accord.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Morin: Ça va. C'est parce que s'il arrivait un accident sur un chemin privé où la circulation publique est autorisée... enfin ce qu'on a déjà rencontré... on pariait de chemin privé, mais avec une circulation publique...

Mme Bilodeau: Si on regarde la définition

de "chemin public"...

M. Morin: Oui.

Mme Bilodeau:... à l'article 4 du Code, on dit: "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, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules". Donc, dans la mesure où il y a une circulation publique des véhicules, à ce moment-là...

M. Morin: Ah! O. K.

Mme Bilodeau:... vous êtes sur un chemin public sous réserve des exceptions mentionnées à l'article 4.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va pour l'article 109?

M. Garon: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 109 est adopté. J'appelle l'article 110.

M. Garon: Article 110, "... de quelque couleur que ce soit..."

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

M. Elkas: Excusez-moi, Mme la Présidente. La première modification est une précision nécessaire pour contrer une interrelation permissive des articles 226 et 227 visant les véhicules d'urgence, les véhicules de police et les véhicules de service afin d'établir sans aucun doute que les véhicules autres que ceux mentionnés ne peuvent être munis de feux clignotants et pivotants de quelque couleur que ce soit. La deuxième modification vise à contrer une interprétation permissive des articles 226 et 227 pour établir clairement qu'un véhicule routier autorisé à être muni de feux clignotants ou pivotants ne peut arborer que la couleur prévue pour ce véhicule, en l'occurrence: rouge pour un véhicule d'urgence, bleu pour un véhicule de police et jaune pour un véhicule de service.

M. Garon: Les articles 226 et 227 se réfèrent à quelle sorte de véhicule?

M. Gélinas: Les véhicules d'urgence, de service. L'article 227, ce sont les véhicules de service, les véhicules d'équipements, les véhicules utilisés pour le déneigement ou pour l'entretien des chemins, les véhicules pour lesquels les conditions de délivrance d'un permis spécial de circulation l'exigent ainsi que les véhicules satisfaisant aux normes établies par règlement

qui peuvent être munis de feux jaunes clignotants ou pivotants.

M. Garon: Les véhicules de service, quels véhicules ça comprend? Un livreur de pizza, c'est un véhicule de service, ça?

M. Gélinas: Je n'ai pas de définition.

M. Garon: Véhicule de service, c'est quoi ça?

M. Gélinas: Véhicule municipal, remorque, dépanneuse.

M. Garon: Une ambulance? Une limousine de ministre, est-ce que c'est compris? Est-ce que ça rentre là-dedans?

M. Gélinas: Ça serait plus un véhicule de promenade.

M. Garon: Avez-vous vérifié s'il y a des véhicules de ministres qui n'ont pas des phares clignotants à l'avant? Je sais qu'il y en a qui ont déjà eu ça. Des jaunes qui "flashent".

M. Elkas: Non, pas des jaunes.

M. Garon: Ce n'était pas des rouges. C'était pour s'en aller quand ils s'en allaient vite.

Une voix: C'est pour les ministres peureux, les ministres en retard, les ministres qui se sauvent.

M. Garon: Il y en avait qui avaient des sirènes. Ils n'avaient pas le droit d'en avoir; ils en avaient pareil ou encore, ils avaient des phares clignotants, des lumières à l'avant sur le pare-brise, un peu plus vers le milieu.

M. Elkas: C'est vous qui les avez enlevées. Je pense que c'est vous autres qui les avez enlevées.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Des sirènes, je pense.

M. Garon: Il y en avait qui avaient des sirènes.

M. Elkas: Et des clignotants, je pense. Je suis pas mal sûr que c'était vous autres. Je suis pas mal sûr que c'est vous autres qui les avez enlevées.

M. Garon: Qui, nous autres? Dans le temps de M. Lévesque? Oui.

M. Elkas: Oui, à la fin de son terme. C'était en 1982-1983 peut-être.

M. Garon: Longtemps avant. Il y en a qui auraient aimé les garder. Je me demandais si vous aviez vérifié s'il y avait des automobiles de ministres qui avaient encore de ça.

M. Elkas: Des jaunes, non, je ne pense pas. Je ne le sais pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 110 est adopté?

M. Garon: Attendez un peu.

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

M. Baril: Je ne sais si ça touche cet article. C'est pour une information. Quand on parle des véhicules de ferme, des tracteurs de ferme qui sont obligés d'avoir un feu...

Une voix: Clignotant.

Une voix: Pivotant.

M. Baril:... pivotant sur le toit, est-ce que c'est dans les règlements ou si c'est dans le Code qu'on dit que, quand il n'y a pas d'équipement à l'arrière qui mesure plus de neuf pieds - en mètres, je ne sais pas combien ça donne - tu n'as pas le droit de l'allumer si tu n'as pas un permis spécial? Il faut même que tu le couvres; il faut mettre une "capote" par dessus. Je ne sais pas pourquoi c'est comme ça. Je ne sais pas pourquoi ça existe, cette affaire-là. Imaginez-vous...

Moi, je vais vous dire franchement, mon tracteur de ferme, quand j'ai été obligé de le faire, je riais d'installer ça et je riais contre ça. Mais quand je suis allé au bureau de l'assurance automobile, la RAAQ, on m'a informé. On m'a dit: Ça te prend un permis spécial parce que sans ça, quand il n'est pas allumé, il faut que tu mettes une "capote" ou la décrocher; tu l'enlèves. Mais ça n'a pas de bon sens. Alors, ils me l'ont donné le permis. Mais si je me faisais arrêter et qu'ils me demandaient où est le permis, je le chercherais longtemps. Mais il y a un gars à Plessisville, lui, il s'est fait arrêter par la Sûreté municipale et il a payé l'amende.

M. Garon: Il avait juste la capote, il n'avait pas le fond.

M. Baril: Ha, ha, ha! Non, mais c'est sérieux. Je ne sais pas si c'est par le règlement.

M. Garon: C'est ce qu'on appelle une capote éclairée.

M. Baril: Je ne sais si c'est dans le Code ou dans le règlement.

M. Vézina: Je ne peux pas vous répondre, mais on peut prendre une note et y revenir.

M. Baril: Oui, oui, il n'y a pas d'urgence, mais je trouve que c'est ennuyant pour rien. Pourquoi être obligé de l'enlever ou d'avoir un permis spécial ou je ne sais quoi?

M. Elkas: J'aimerais suspendre celle-ci et y revenir demain si c'est possible.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va ajourner les travaux.

M. Garon: Vous ajournez pourquoi?

M. Elkas: Je veux regarder les articles ici qui me préoccupent et on pourra en discuter demain.

M. Garon: O. K.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne ses travaux à demain, matin, 10 heures.

(Fin de la séance à 23 h 59)