



ASSEMBLÉE NATIONALE

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée du projet de loi 91 - Loi modifiant
le Code de la sécurité routière (2)

Le jeudi 10 juin 1993 — No 86

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Procédure et preuve (suite)	CAE-4665
Documents déposés	CAE-4665
Document déposé	CAE-4670
Dispositions réglementaires	CAE-4712
Articles en suspens	CAE-4743

Intervenants

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

M. Sam L. Elkas
M. Jean Garon
M. Robert Thérien
M. Jean-Guy Bergeron
M. Michel Charbonneau
M. Francis Dufour

- *• M. Claude Gélinas, Société de l'assurance automobile du Québec
- * M. Pierre Garneau, idem
- * M. Roger Marceau, ministère de la Justice
- * M. Pierre-Paul Vigneault, ministère des Transports
- * M. Gervais Corbin, idem

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 325 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
115 \$ par année pour les débats de la Chambre - Index: 10 \$
Prix de vente à l'unité variable selon le nombre de pages
La transcription des débats des commissions parlementaires
est aussi disponible sur microfiches au coût annuel de 105 \$
La TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Québec) tél. 418-643-2754
GIR 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Le jeudi 10 juin 1993

Étude détaillée du projet de loi 91

(Onze heures trente-quatre minutes)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 91, Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements?

La Secrétaire: Il n'y a aucun remplacement.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, lors de l'ajournement des travaux, alors qu'on étudiait la loi 91, nous avions des articles suspendus qui sont les articles 15, 24, 25 et 27. Est-ce qu'on commence par les articles suspendus ou si on commence à l'article 29?

M. Garon: On peut continuer où on était rendus, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on avait commencé la discussion sur l'article 29.

M. Garon: J'avais...

La Présidente (Mme Bélanger): On était rendus au deuxième alinéa de l'article 596.3, sur la date de la vérification mécanique.

M. Garon: Mme la Présidente...

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

M. Garon: ...je vais être obligé de m'absenter à peu près 2 minutes. Je me suis aperçu que j'ai pris le mauvais dossier. Il y a plusieurs projets de loi sur lesquels je suis en même temps. Je vais revenir dans... le temps de me rendre et de revenir.

La Présidente (Mme Bélanger): O.K. Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 35)

(Reprise à 11 h 45)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission reprend ses travaux. Le mandat de la commission est toujours de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 91, Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

Alors, M. le ministre, nous sommes à l'article 29. C'est demandé.

M. Garon: Pardon?

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

M. Garon: Quand?

La Présidente (Mme Bélanger): Tout à l'heure. On a ouvert, tout à l'heure. Vous étiez là.

M. Garon: Ah! je regardais mes papiers. Je n'ai pas entendu quand vous avez dit ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon! Supposément qu'il n'y a pas de remplacement.

M. Garon: Non, non. Il y aurait Francis Dufour.

La Présidente (Mme Bélanger): Il remplace qui?

M. Garon: Carmen Juneau.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, il y a un remplacement. C'est le député de Jonquière qui remplace la députée de Johnson.

Procédure et preuve (suite)

Alors, M. le ministre, nous étions à l'article 29, qui introduit l'article 596.3, deuxième paragraphe.

M. Elkas: Mme la Présidente, avant de débiter, à la demande du député de Lévis, j'aimerais déposer des documents... On va attendre.

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

M. Elkas: Alors, à la demande du député de Lévis, j'ai les réponses à ses questions qu'il a demandées la dernière fois qu'on s'est rencontrés. Je dépose ces informations.

Documents déposés

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, réponses aux questions posées lors de la dernière séance de la commission. Les réponses sont déposées.

Alors, M. le ministre, le deuxième alinéa.

M. Elkas: «La date de la vérification mécanique

peut être prouvée par le dépôt d'un double de l'avis qui atteste la **vérification** et qui est daté et signé par le vérificateur.»

Mme la Présidente, ça suit le premier alinéa. La raison pour laquelle on doit marquer la date, c'est parce qu'il y a des délais prescrits.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Lévis, des commentaires?

M. Garon: Moi, c'est parce que je vois qu'on vient de recevoir les papiers, on va recevoir les papiers qu'on avait demandés la dernière fois. On a eu plusieurs jours de libres. On les reçoit, là. Il y a un pouce de papiers. Comment voulez-vous qu'on lise ça en même temps qu'on fait les articles? Ce n'est pas sérieux. Ça fait république de bananes. On touche des lois qui touchent tout le monde, puis on traite les citoyens comme si on vivait dans un État qui n'est pas démocratique. Ce n'est pas normal. Moi, je trouve, Mme la Présidente, que le ministre n'a pas assez le souci de...

M. Elkas: Ça n'a rien à voir avec le projet de loi, je m'excuse.

M. Garon: Au contraire, ça touche les mandataires. C'est des mandataires, ça.

M. Elkas: Non. Est-ce que vous avez des questions?

(Consultation)

M. Elkas: Est-ce qu'on pourrait demander à Me Gélinas de... Parce que c'est son écriture, puis je ne pourrai pas la suivre tellement ici. Mais simplement reprendre les questions que le député de Lévis a demandées, auxquelles il va retrouver les réponses dans les cahiers ou les dossiers qu'on a. Puis on a dit qu'on allait vous les apporter à la prochaine session. Est-ce qu'on veut entendre les questions qu'il nous a demandées, les demandes qu'il nous a demandées?

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous êtes d'accord que Me Gélinas remémore les questions qui avaient été posées, à ce moment-là?

M. Garon: Je veux bien.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Me Gélinas.

M. Gélinas (Claude): La première question, c'était d'obtenir la liste de l'ensemble des vérificateurs mécaniques, une liste à jour. Donc, on vous a fourni une liste des vérificateurs mécaniques, véhicules lourds, véhicules légers. Également, vous aviez demandé, au niveau du rapport Malouin, quelles étaient les poursuites ou enquêtes contre les vérificateurs mécaniques, les

mandataires, qui étaient impliqués dans le cadre de cette enquête-là. Vous aviez également demandé le nombre total des enquêtes sur les mandataires, nombre de suspensions, nombre de révocations par année, donc ça aussi, et d'identifier la source des plaintes, ce qu'on a fait, je crois, dans le document qu'on vous a transmis.

Également, vous aviez demandé, lorsque des sanctions contre des mandataires sont prises par la Société, une série de questions: D'abord, qui reçoit la plainte? Qui prend la décision finale? Qui traite la plainte? Qui fait le rapport d'enquête? À qui le rapport d'enquête est-il remis? Qui traite du rapport d'enquête? Qui **communiqué** la sanction et à qui est-elle communiquée? Et ainsi de suite.

On a également déposé, à titre d'information, la procédure qui est suivie pour le choix d'un mandataire en **vérification** mécanique, en complément de réponse.
(11 h 50)

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

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des questions?

M. Garon: Je pense qu'il n'y a pas eu d'enquête suite au rapport Malouin.

M. Gélinas: Il n'y a pas eu d'enquête?

M. Elkas: Il y a une lettre du président au coroner.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il y a une lettre, vous allez la retrouver dans le dossier.

M. Garon: C'est marqué ici: «Selon le rapport d'enquête du coroner Malouin, les vérifications mécaniques effectuées par 3 mandataires ne présentaient pas un standard de qualité élevé. Certaines actions ont déjà été prises par la Société ou par les mandataires impliqués dans l'enquête.» On nous dit que les mandataires ont fait l'objet d'avertissements sérieux, dans le cas de Dufour Chevrolet Oldsmobile, Québec, et des contrôles de la qualité supplémentaires effectués ont donné lieu à la révocation de l'un des mécaniciens. Garage Lague, Carignan, les mécaniciens qui étaient impliqués dans l'enquête ont démissionné. Ser-Jean Transport, Saint-Jean, la **vérification** mécanique n'a pas été mise en cause dans les conclusions de l'enquête du coroner.

«De plus, certaines allusions sont faites à l'effet que ces mandataires auraient accepté des pots-de-vin en échange de l'apposition d'une vignette de conformité.» On dit: «La preuve que ces mandataires auraient accepté de tels pots-de-vin n'a jamais pu être faite.» On parle de notes, et tout ça, mais on ne voit pas que... L'enquête n'a pas... Suite au rapport du coroner, mais le rapport

du coroner n'a pas fait une enquête de la même façon. On voit bien que la commission, la SAAQ, n'a pas fait d'enquête suite au rapport du coroner.

M. Gélinas: Bien, elle a fait un contrôle de qualité. Parce qu'il y a 2 formes d'enquêtes qu'on fait, comme on vous l'explique au début du document: un contrôle de qualité, qui est une enquête qui est méthodique et qui est répétitive, aussi, et qui revient; également, des enquêtes plus approfondies sur plaintes. Vous avez les chiffres, d'ailleurs, qui vous sont fournis au début. On dit: «Depuis la mise en place du programme de vérification mécanique en 1988, la Société a procédé à 9063 contrôles de qualité chez les mandataires en autovérification et 1034 contrôles de qualité chez les mandataires contre rémunération.»

M. Garon: Pour contrevérifier... Est-ce que ce sont des contrôles pour contrevérifier la vérification qui avait été faite par les mandataires?

M. Gélinas: Pas nécessairement, non.

M. Garon: Donc, il n'y a pas eu d'enquête, au fond. Suite aux déclarations des coroners qui disent... Ils font de grosses déclarations concernant l'administration de certains mandataires. Qu'est-ce que la SAAQ a fait, véritablement?

M. Elkas: Je m'excuse, mais le coroner aussi dit qu'il ne faudrait pas généraliser non plus.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Où on va pas mal plus loin que le rapport de M. Malouin, c'est qu'on en fait, des vérifications.

M. Garon: Vous faites quoi?

M. Elkas: Il y a des revues opérationnelles. Je ne sais pas si vous savez ce que c'est, mais on vérifie si les gens font leur job. Là, s'il ne fait pas la job, il perd son permis. Ce n'est pas à son avantage de jouer, de zigoner avec la poque — excusez l'expression, mais je peux m'en servir.

Une voix: C'est d'actualité.

M. Elkas: Si on se réfère à la page 2 du rapport: «Depuis le début du programme, nous avons procédé à 196 suspensions et à 185 révocations chez les mandataires en autovérification ainsi qu'à 2 suspensions et 9 révocations chez les mandataires contre rémunération. Dans ces cas, la direction régionale est responsable d'aviser le mandataire concerné.» Le tableau l'indique, d'ailleurs.

M. Garon: Je voudrais savoir du ministre s'il a

l'intention de déposer des amendements concernant le projet de loi actuel, des amendements que nous n'avons pas.

M. Elkas: On a déposé 1 amendement, mais il a été rejeté. On en a un autre. Il y a 2 amendements qui ont été déposés.

M. Garon: Est-ce qu'on peut en avoir des copies?

M. Elkas: Il y en a un qui est adopté.

(Consultation)

M. Elkas: Il y a l'article 15, Loi modifiant le Code, l'article 15: Remplacer l'article 15 par le suivant:

15. L'article 473 de ce Code est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Le présent article ne s'applique pas aux équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée. Toutefois, le permis spécial de circulation demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins que la construction ou l'entretien d'un chemin public.»

Je le dépose, Mme la Présidente.

M. Garon: Est-ce qu'il y en a d'autres?

M. Elkas: Il y en avait un qui a été... Il n'y en a pas d'autres. L'article 20 est adopté?

M. Garon: Suite aux lettres du Protecteur du citoyen, du Barreau et à l'avis du ministre de la Justice, est-ce qu'il y a des amendements concernant l'article 28?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Il n'y a pas d'amendement.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Le ministre n'a pas l'air très sensible aux questions démocratiques...

M. Elkas: Une minute, là...

M. Garon: ...dans notre système de justice.

M. Elkas: ...je dois vous dire une chose.[†] M. Jacoby pourrait peut-être prendre le temps de s'informer au lieu de simplement prendre votre lettre, répondre à votre lettre et ne pas avoir le courage ou la courtoisie de s'informer auprès du ministère, ou de la Société de l'assurance automobile du Québec, ou du ministère de la Justice avant qu'il n'y donne réponse. Qu'est-ce que j'ai trouvé écoeurant — excusez l'expression, Mme la Présidente — c'est que M. Jacoby a pris le temps de m'envoyer une lettre mais en même temps de l'envoyer aux médias.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Il l'a envoyée aux médias.

M. Garon: Aux médias? Non, il ne l'a pas envoyée aux médias.

M. Elkas: Le média m'a demandé, m'a fait preuve... Il l'avait en main, d'ailleurs...

M. Garon: C'est moi qui l'ai donnée.

M. Elkas: ...bien avant.

M. Garon: C'est moi qui l'ai donnée.

M. Elkas: C'est vous qui l'avez donnée, vous l'avouez.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Vous l'avouez. D'ailleurs...

M. Garon: Une lettre du Protecteur du citoyen qui répond...

M. Elkas: Mais le Protecteur du citoyen a donné son avis...

M. Garon: Ce n'est pas un avis caché, là.

M. Elkas: M. Comeau a donné son avis; il y a un autre avis qui vient du Barreau et le Barreau se réfère et dit: Vous pourriez peut-être prendre l'exemple de l'Ontario. Une loi qui existe depuis 1982.

M. Garon: Ce n'est pas ça qu'il dit.

M. Elkas: Qui le dit, dans ce cas-là?

M. Garon: Il faut le lire comme il faut.

M. Elkas: Excusez. Le Protecteur du citoyen. Je m'excuse.

M. Garon: Il dit justement que ce n'est pas pareil.

M. Elkas: C'est pire. Au moins, c'est pas mal plus large chez nous. Il donne au juge pas mal plus de latitude que celle de l'Ontario.

M. Garon: Ce n'est pas ça qu'il dit.

M. Elkas: Elle est restrictive, celle de l'Ontario. Ils l'imitent.

M. Garon: Ce n'est pas ça qu'il dit du tout concernant l'Ontario.

M. Elkas: De plus, M. le député de Lévis... Tu sais, ce n'est pas qu'on a réinventé la roue, nous autres aussi. Des lois existent semblables ici, au Québec, et cette loi existe en Ontario depuis 1982. L'article 80 de la loi sur le Revenu fait la même chose. Et, en Ontario, elle a été validée par la Cour d'appel.

C'est bien beau, vous avez des préoccupations. Moi aussi, j'en ai, des préoccupations. Offrez-nous des solutions. C'est bien beau, vous dites toujours: You know, the Opposition is here to oppose. Sometimes, you could be a little bit more constructive and offer something in return.

M. Garon: Moi, je pense que le deuxième paragraphe de l'article 28, à 550.1, devrait être aboli. Il devrait être enlevé. J'en fais une proposition, si vous voulez.

M. Elkas: Oui. Vous en faites une proposition, mais l'article 28 est passé et je suis à l'article 29.

La Présidente (Mme Bélanger): L'article 28 est adopté. Alors, on ne peut pas faire de proposition de l'enlever.

M. Garon: La Société de l'assurance automobile du Québec, à mon avis, est un organisme qui est en train, sous la direction du gouvernement actuel, de montrer son inutilité.

M. Elkas: Ah! que c'est méchant, ça!

M. Garon: C'est ça qui arrive, là. Vous êtes en train de démontrer que ce n'est pas une société d'assurances, au fond.

M. Elkas: With all due respect, you never had much respect for any of the «fonctionnaires» that work in this government. You have shown it clearly since I have been here.

M. Garon: Je ne parle pas des fonctionnaires, je parle de votre gouvernement.

M. Elkas: No, it goes beyond that. Every time a bill has been introduced here, you have always been critical of the «fonctionnaires», the civil servants. You do not think that anything that they do is constructive.

M. Garon: Je pense que la dernière fois...

M. Elkas: And that is a fact.

M. Garon: ...quand l'avocat...

M. Elkas: Et je m'excuse si je m'exprime en anglais. C'est le résultat de l'intervention du député de Sainte-Marie—Saint-Jacques, hier, M. Boulerice, qui a fait un commentaire qui n'était pas nécessairement correct.

Alors, Mme la Présidente, on peut continuer sur l'article 29.

M. Garon: Essentiellement, je vais vous dire qu'il y a des allégations qui se sont faites devant la commission, à la dernière séance, par votre représentant de la SAAQ. Elles ne resteront pas là. J'ai l'intention de porter **une** plainte au président de l'Assemblée nationale parce qu'il y a des faussetés qui ont été dites en cette Chambre.

M. Elkas: Non, non.

M. Garon: Quand on est arrivé et qu'on a parlé de 30 % des cas, ce n'est pas 30 %, je regrette, c'est 885 cas sur près de 11 000.

M. Elkas: Prenez donc le temps...

M. Garon: Et 2666 ont contesté, mais il n'y a pas de décision de rendue. Quand on dit... On a dit... (12 heures)

M. Elkas: C'est ça qui a été dit.

M. Garon: Non. On a dit...

M. Elkas: C'est ça qui a été dit.

M. Garon: Je regrette, ce n'est pas ça qui a été dit. On a dit que 30 % des causes avaient été perdues, alors que ce n'est pas vrai. Il n'y a pas 30 % des causes qui ont été perdues et, quand j'ai demandé la ventilation des chiffres, on nous a donné **11 000 cas — je l'ai exactement ici.**

M. Elkas: On n'a pas inclus la moyenne du Québec parce qu'elle était fortement influencée par Montréal qui en perd 45 % des causes. Et ça, c'est... J'ai une lettre qui vient du greffier de la ville de Montréal et j'aimerais la déposer, Mme la Présidente.

M. Garon: Non, ce n'est pas ça.

M. Elkas: Parce que, là, ce n'est pas une affaire qui est exagérée. Non, non, non.

M. Garon: Non, non, on n'essaiera pas de changer la discussion. Dans les galées, le 27 mai 1993, à 20 h 20, qu'est-ce qu'on dit?

«Mme Marceau: Pour les statistiques de la Sûreté du Québec — on les a fait sortir aujourd'hui — on peut vous dire que le tiers des causes plaidées actuellement au Québec, pour les billets de la Sûreté du Québec, ont été perdues pour ce motif. J'ai les statistiques ici, dans ma valise.»

M. Charbonneau dit: «En nombre, ça fait...»

«Mme Marceau: Ça fait à peu près 3000.

«M. Gauvin: C'est 10 000 dans la province.

«Mme Marceau: Il y en a eu 10 000...»

«M. Garon: Des causes de quoi?

«Mme Marceau: Attendez. C'est sous l'article 105, les avis de suspension. Alors, si je vous donne...

«M. Charbonneau: Les avis de suspension... Attendez un peu, on veut bien comprendre. Il y a eu 10 000 avis de suspension.

«Mme Marceau: Il y a 10 000 avis de suspension qui sont allés devant les tribunaux. Sur ça, il y en a une certaine partie qui ont plaidé coupables. Je vais vous sortir les chiffres exactement. Il y a eu 10 907 dossiers qui ont été devant les tribunaux en 1992.

«M. Garon: Allez tranquillement. Comment avez-vous dit?

«Mme Marceau: 10 907.

«M. Garon: 10 907.

«Mme Marceau: Oui. 10 907 dossiers.

«M. Charbonneau: C'est toujours des avis de suspension?

«Mme Marceau: Des avis de suspension...

«M. Charbonneau: O.K.

«Mme Marceau: ...sous l'article 105. De ça, il faut dire qu'il y a eu 2666 dossiers où il n'y a pas eu encore aucune décision. Même si ce sont des dossiers de 1992, les dossiers ne sont pas terminés.

«M. Garon: Dans quel sens?

«Mme Marceau: Dans le sens que la cause est toujours pendante. C'est-à-dire qu'il y a eu des remises de jugement et le jugement final n'est pas encore rendu.

«M. Garon: 2600 quoi?

«Mme Marceau: 2666.

«La Présidente (Mme Bélanger): Pendant ce temps-là, ils conservent leur permis?

«M. Garon: Bien oui, si...»

«Mme Marceau: Pendant ce temps-là, en fait...»

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

M. Garon: Oui. Ce **que** je veux dire, là, c'est qu'il y a eu des allégations... Finalement, on arrive à dire qu'il y en a eu 885, un peu plus loin dans le dossier. Quand vous voyez la discussion...

M. Elkas: Qui le dit?

M. Garon: Mme Marceau.

M. Elkas: Bon, O.K. Vous dites qu'elle n'a pas dit la vérité?

M. Garon: Bien, elle dit 30 %, c'est 885 sur 10 907.

M. Elkas: Non, non. Une minute, là.

M. Garon: Bien, c'est ses propres chiffres. Écoutez, là. La vérité a quand même ses droits. On n'est pas dans une république de bananes et on va arrêter de considérer le Parlement comme une république de

bananes. C'est 10 907, et je vous l'ai dit à quelle heure; à 20 h 20, le 27 mai 1993, on parle de 10 907 causes et puis, après ça, on arrive à 885 qui ont été perdues. J'ai demandé la ventilation, on ne l'a même pas et, après ça, on va aller véhiculer, vous l'avez dit à l'Assemblée nationale vous-même hier, 30 % des cas, alors que, devant nous, il n'y a jamais eu 30 % des cas.

M. Elkas: Pour l'ensemble de la province?

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça. Les seuls chiffres que vous avez donnés, c'est ceux-là pour prouver votre affaire.

M. Elkas: Non, je n'ai pas donné ces chiffres-là, je m'excuse.

M. Garon: C'est votre avocate qui parlait en votre nom qui vous l'a dit.

M. Elkas: Non.

M. Garon: C'est ça qu'elle a dit, 885 cas. Et j'ai demandé la ventilation, et elle n'avait pas de ventilation. Alors, arrêtons de véhiculer des choses qu'on n'est pas capable d'affirmer. Si vous êtes capables de le prouver, prouvez-le. À date, vous n'avez rien prouvé. Vous avez dit seulement qu'il y avait 885 cas que vous avez perdus, et on ne sait même pas pourquoi, sur 10 907. Puis, vous avez embarqué là-dedans les 2666 contestés. Contestés, ce n'est pas perdus. On ne sait pas quoi répondre, ce qui va arriver encore, et on ne sait même pas pourquoi ils sont contestés, d'ailleurs.

Alors, vous l'avez dit, vous avez demandé des pouvoirs parce que 30 % des causes sont perdues pour des raisons comme ça et, quand on arrive avec des chiffres, ça ne dit pas ça du tout. Alors, essentiellement...

M. Elkas: Mme la Présidente, avant d'aller à l'article 29, pour corriger certaines affirmations que le député de Lévis a faites, j'ai un exemple ici qui vient de la ville de Montréal. Les chiffres, donc, qu'on vous a donnés la semaine dernière reflètent des chiffres qui viennent simplement de la Sûreté du Québec.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Ils ne reflètent pas l'ensemble de la province où on parle d'un 30 %.

M. Garon: C'est vos chiffres.

M. Elkas: O.K.? D'un 30 %. Mais simplement à Montréal, j'ai une lettre ici, Mme la Présidente, qui vient de Me André Tanguay, greffier adjoint et percepteur auditions, renseignements et dossiers, qui déclare assez clairement, ici, que ceux qui sont acquittés, c'est près de 45 %.

M. Garon: Pour quelle raison?

M. Elkas: Voulez-vous, je vais vous faire la lecture de la lettre, si vous me permettez.

M. Garon: Déposez-la.

M. Elkas: Je vais la déposer. Comme je vous l'ai déjà mentionné, en 1992, 374 procès ont été entendus relativement à des infractions à l'encontre de l'article 105 du Code de la sécurité routière. Sur le nombre, 167 acquittements ont été prononcés, ce qui représente un taux d'acquittement de près de 45 %.

M. Garon: Sur combien de cas, au total? Parce que, là... Non. 374 qui ont été contestés. Si on est rendu que l'administration n'est plus capable d'être... Qu'une cause soit contestée, c'est quoi, cette affaire-là? Sur combien de cas, au total? 374, c'est ceux qui ont contesté. Sur combien de causes, au total?

M. Elkas: 374 qui...

M. Garon: Non, non. C'est le total.

La Présidente (Mme Bélanger): 374 procès, puis un nombre d'acquittements de 167 sur 374.

M. Garon: C'est ça, c'est ceux qui ont contesté. Mais il y en a qui ont payé sans contester. Il y en a qui ont accepté. Mais il y en a combien qui ont contesté?

M. Elkas: Je n'ai pas de problème avec ça.

M. Garon: Non, mais c'est combien? Sur un total de combien?

Document déposé

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, s'il vous plaît. J'autorise le dépôt en provenance de Me André Tanguay.

M. Garon: Alors, sur un total de combien, là? Non, non. Mme la Présidente, je n'accepte pas... Le ministre a commencé quelque chose. On ne se fera pas dire n'importe quoi en cette chambre. Je regrette, là, on est dans un Parlement, on n'est pas dans une république de bananes, puis on n'est pas sous une dictature. On dit que 374 ont été contesté. Sur combien? Combien d'avis ont été envoyés aux gens?

M. Elkas: On en a acquitté 45 %.

M. Garon: Non, non. C'est correct, ça. Mais c'est sur combien?

M. Elkas: Ça, c'est correct, ça.

M. Garon: Non, non. Vous avez dit...

M. Elkas: Non, non. Vous dites que c'est correct.

M. Garon: Non, non. Ne commencez pas à changer ce que vous avez dit. C'est sur combien?

M. Elkas: «No way», cher ami.

M. Garon: Il y en a 374 qui sont allés en procès, puis vous en avez perdu 167 qui ont été prononcés. Puis on ne dit même pas pour quelle raison, à part de ça. N'oubliez pas une chose... Dans ce que vous avez dit, je vais vous dire une chose, vous ne dites même pas le nombre total. Là, vous êtes en train de prendre un bat de baseball pour tuer une mouche ou bien un marin-gouin.

Une voix: Mme la Présidente, question de règlement.

M. Garon: Mme la Présidente... Envoyez donc.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui? Question de règlement.

M. Thérien: L'article 29, Mme la Présidente. On était là. Il faut faire l'article 29.

M. Garon: C'est le ministre qui a déposé la lettre. Quand il dépose une lettre...

M. Thérien: Il a déposé la lettre. Mais un dépôt de lettre, ça n'exige pas une intervention, Mme la Présidente. On est à l'article 29.

M. Garon: Un instant! Il l'a lue, puis il a fait des affirmations.

M. Thérien: Donc, je vous demande, Mme la Présidente, de revenir à l'article 29.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Depuis le début qu'on a appelé l'article 29 et le débat s'est fait sur 28 depuis le début. L'article 28 est adopté. Moi, je pense que, M. le député de Lévis, si vous avez des choses à faire suite aux déclarations qui ont été faites à cette commission, ce n'est pas aujourd'hui que ça doit se faire parce que, là, on est à étudier... L'article 28 a été adopté. Vous êtes revenu sur l'article 28, alors qu'on avait appelé le deuxième paragraphe de 596.3 introduit par 29. Je pense que, là, on a répondu, on a été très tolérants, on a répondu à vos...

M. Garon: Mme la Présidente, c'est le ministre qui a ouvert là-dessus.

M. Elkas: Minute! Je n'ai pas ouvert là-dessus, je

m'excuse. C'est vous qui avez fait des affirmations gratuites.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. M. le ministre a répondu. Il aurait pu refuser de répondre parce que, en disant: L'article 28 est adopté... Puis c'est passé, cette discussion-là. Alors, on a toléré, comme on tolère toujours, mais là je pense que l'article 28 est adopté. Si vous voulez bien, on revient au deuxième paragraphe de l'article 29.

M. Garon: C'est un débat qui va se faire, de toute façon, vous allez voir. Puis le ministre, comprenez-vous...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, mais là je pense que ce n'est pas la place ici.

M. Garon: Non, non. Je regrette, on peut avoir des tendances où on n'accepte pas la démocratie, où on n'accepte pas que les gens puissent contester l'administration, mais ce n'est pas le député de Rousseau qui va me faire parler de ces questions de principe là. Le député de Rousseau, on sait qu'il a la conscience plus large que d'autres, il change de parti comme il veut, mais en tout cas.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! S'il vous plaît! Si on veut revenir au sujet...

M. Thérien: Oui, mais ça... Mme la Présidente, qu'il arrête d'écoeurer le peuple. On est à l'article 29. Qu'il suive donc les règles. Il écoeure tout le monde. C'est l'article 29.

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

M. Garon: Mme la Présidente, dites donc au député de Rousseau qu'il soigne son langage parce qu'il a un langage de gens qui... Il ne devrait pas être parlementaire.

M. Elkas: I cannot believe what you are saying. Ça se «peut-u»! Ha, ha, ha! C'est rire du monde.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Est-ce que le deuxième paragraphe de l'article 29... Je pense que le temps est écoulé. Le deuxième paragraphe de l'article 29, le temps dévolu au député de Lévis est écoulé. Même si on n'en a pas parlé, c'était ça qui était en discussion.

M. Garon: Sur quoi?

La Présidente (Mme Bélanger): Sur le deuxième paragraphe de l'article 29, votre 20 minutes est terminé.

M. Garon: On ne parlait pas sur l'article 29.

Quand on parlait... Ce n'est pas sur l'article 29.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, mais c'était ce qui était appelé. Vous avez parlé d'autre chose.

M. Garon: Quand le ministre dépose des documents puis qu'on parle sur les documents qu'il nous a déposés, ça ne compte pas sur l'article 29.

M. Elkas: Non. Vous faites des affirmations, puis je ne peux pas vous laisser...

M. Garon: Quand on nous dépose les documents, là, à un moment donné... Mme la Présidente, c'est vous qui présidez ou bien c'est le député de Rousseau? Si vous voulez qu'on prenne notre temps, on peut prendre notre temps. Moi, Mme la Présidente, est-ce que j'ai droit aux services d'un interprète, étant donné que le ministre veut parler en anglais? Est-ce que j'ai droit aux services d'un interprète?
(12 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): Là, il faudrait que je m'informe, M. le député de Lévis.

M. Garon: J'aimerais ça avoir l'information, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est la première fois que...

M. Garon: J'aimerais ça avoir l'information.

La Présidente (Mme Bélanger): ...j'ai cette demande-là.

M. Garon: J'aimerais ça avoir l'information, à savoir si j'ai droit aux services d'un interprète. Étant donné que nous allons parler dans le domaine de matières techniques, qu'il s'agit des droits des citoyens, j'aimerais savoir si j'ai le droit...

La Présidente (Mme Bélanger): La secrétaire va se renseigner. On vous donnera des nouvelles.

M. Garon: J'aimerais le savoir immédiatement, Mme la Présidente.

M. Elkas: Alors, je vais vous parler en français. Ça va me faire plaisir de vous répondre en français.

M. Garon: Non, non. Je ne veux pas brimer... Oh! au contraire, Mme la Présidente, je ne veux pas brimer les droits du député, du ministre.

M. Elkas: Non, je vais vous parler... Ça va me faire plaisir.

M. Garon: Je ne veux pas brimer les droits du ministre, Mme la Présidente, je veux savoir simplement.

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

M. Elkas: Ça fait trois ans et demi que je parle...

M. Garon: Mme la Présidente, je veux avoir ma réponse avant.

M. Elkas: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, mais la réponse, on ne l'a pas tout de suite.

M. Garon: Non, mais j'aimerais que vous vous informiez auprès du président parce que je ne veux pas brimer les droits du ministre qui veut parler en anglais et, en même temps, je veux savoir si, moi... Je veux être bien certain de comprendre toutes les nuances de la pensée du ministre.

M. Thérien: Mme la Présidente...

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

M. Thérien: ...un interprète est nécessaire lorsque la personne parle une autre langue. S'il parle français, le député de Lévis ne peut pas obliger l'autre à parler anglais, il parle français, donc il n'a pas besoin d'interprète. Au moment où il va parler anglais, il va avoir besoin d'un interprète. Là, il n'y en a pas. Il va parler en français. C'est quoi, le problème?

M. Elkas: Mme la Présidente, ça fait trois ans et demi que je m'adresse en français dans les commissions. Alors, c'est quoi, le problème?

La Présidente (Mme Bélanger): L'information que nous avons eue, c'est qu'il n'y a rien dans les règlements qui prévoit si on a le droit ou pas à un interprète à l'Assemblée nationale. Comme le Canada est un pays bilingue, les gens sont censés comprendre les deux langues.

M. Garon: Ce n'est pas certain qu'actuellement...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ce qu'on vient de...

Une voix: Ça paraît évident, dans le cas du député de Lévis.

M. Garon: Non, non.

Une voix: On est rendu à l'article 29.

M. Garon: J'aimerais ça que vous demandiez formellement la question. Moi, je ne veux pas brimer le député de...

Une voix: Vous ne brimez absolument...

M. Garon: Le ministre a dit qu'il n'était pas aussi à l'aise en français, qu'il voulait parler en anglais. Alors...

M. Elkas: Non, je n'ai jamais dit ça, Mme la Présidente.

M. Garon: Bien oui, vous avez dit ça.

M. Elkas: Non, je n'ai jamais dit ça. Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, écoutez...

Une voix: Ça n'a pas été dit ce matin, ça.

M. Elkas: Je n'ai jamais dit ça.

M. Garon: Bien oui! Suite aux propos que lui a tenus un député, il a dit qu'il préférerait s'adresser en anglais.

M. Elkas: Non, je n'ai pas dit ça.

M. Garon: C'est ça qu'il a dit, tantôt.

Une voix: Non, non, il n'a pas dit ça.

M. Garon: Il l'a dit. Écoutez, il a référé aux propos...

M. Elkas: J'ai simplement dit: Vous allez m'excuser si j'ai parlé en anglais, c'est le résultat de l'intervention du député de **Sainte-Marie—Saint-Jacques**. J'ai été porté à le faire. Mais, dans cette commission, ça fait trois ans et demi, Mme la Présidente, que je suis ici, 20 projets de loi, et je dois vous dire que je me suis toujours adressé en français. Quand il me manquait un mot en français, je me suis servi des mots en anglais. Je m'excuse si ça les dérange.

M. Garon: Ça ne me dérange pas du tout. Ce n'est pas ça.

M. Elkas: Je suis bien heureux, dans ce cas-là.

M. Garon: Ce n'est pas ça, mais j'ai demandé que pour... Il y a des nuances, là-dedans.

M. Elkas: L'article 29.

M. Garon: Si on parle d'articles en français et que le ministre donne des explications en anglais...

M. Elkas: L'article 29.

M. Garon: ...moi, je ne veux pas le brimer.

M. Elkas: L'article 29.

M. Garon: Est-ce que pour...

M. Elkas: L'article 29.

M. Garon: Mme la Présidente, j'avais la parole, là. Alors, j'ai dit que c'est pour ça que j'ai demandé, quand le ministre a dit que... Comme on est dans un domaine technique, j'ai dit: Si le ministre veut parler uniquement en anglais, dans le domaine technique, est-ce qu'il est possible d'avoir les services d'un interprète dans une commission?

La Présidente (Mme Bélanger): Dans le moment, il n'y a rien dans les règlements qui prévoit ça, sauf que les services juridiques de la commission poussent la recherche. Mais on n'aura pas la réponse immédiatement. Est-ce qu'on poursuit les travaux ou si on suspend?

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Vous m'avez écoutée, là.

M. Garon: J'aimerais ça le savoir, moi, parce que...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui! Ils poursuivent les recherches, M. le député de Lévis.

M. Garon: Bien oui, mais j'aimerais ça le savoir parce que, moi, je ne veux pas brimer d'aucune façon la possibilité que le ministre a demandé...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, je pense qu'il y a de la mauvaise volonté, M. le député.

Une voix: Il n'est pas brimé.

M. Garon: C'est le ministre qui a dit qu'il voulait se servir... Je sais que les gens...

M. Thérien: Il ne se sent pas brimé. C'est quoi, le problème?

M. Garon: Mme la Présidente, le député de Rousseau, il ne préside pas, là. Si vous voulez... 'Son chef a décidé que c'était un «backbencher», qu'il reste «backbencher». Alors, nous, puisque c'est vous qui présidez et... Mme la Présidente, je vais attendre d'avoir le droit de parole, vous allez dire qui parle.

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

M. Garon: Essentiellement, le ministre nous a annoncé que, suite à des propos qui ont été tenus hier, que je ne connais pas — je ne connais pas les propos

dont il parle, je n'ai pas été témoin de ces propos-là, je ne les ai pas entendus — lui, il avait l'intention de s'exprimer davantage en anglais, suite à ces propos-là qui lui ont été apparemment adressés hier. Alors, j'ai dit... C'est ça que vous avez dit tantôt, écoutez.

M. Elkas: Non.

M. Garon: Les mots ont un sens. D'ailleurs, vous avez dit que c'était le résultat de quelque chose qui vous avait été dit hier et que vous aviez l'intention de vous exprimer davantage en anglais. Moi, je ne veux pas brimer... Je n'ai même pas contesté ça, sauf que...

M. Elkas: Mme la Présidente...

M. Garon: ...on est dans un langage...

M. Elkas: Mme la Présidente...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, là.

M. Garon: ...on est dans un secteur technique, actuellement. Le projet de loi que nous avons devant nous est en français. Il n'est pas en anglais, il est en français, et je sais que, dans une commission parlementaire, les députés ne parlent pas tous l'anglais. Alors, c'est ça. J'ai demandé essentiellement la question suivante, pour le bénéfice de tous les membres de la commission parlementaire, j'ai demandé: Est-ce qu'il est possible d'avoir les services d'un interprète si le ministre a l'intention de s'adresser en anglais, pour le bénéfice de l'ensemble de la commission? C'est tout ce que je dis.

M. Elkas: Mme la Présidente, je ne me sens pas brimé.

M. Garon: Je ne préjuge de rien.

M. Elkas: Je ne me sens pas brimé du tout, du tout et je n'ai pas invoqué le droit de parler en anglais. Simplement, si j'ai parti en anglais à un point, là, c'est parce que j'ai été un peu...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ceci étant dit, le ministre peut s'exprimer en français. Alors, nous allons poursuivre le débat et, si on a d'autres informations — les recherches se poursuivent — et que le ministre décide de parler anglais et qu'on a droit à un interprète, on fera venir un interprète. Mais je pense que le ministre est capable de très bien s'exprimer un français. Ça fait que...

M. Elkas: Je vous remercie pour le compliment.

La Présidente (Mme Bélanger): ...je demande si le deuxième paragraphe de l'article 29 est adopté.

Des voix: Adopté.

M. Garon: Pardon?

Des voix: Adopté.

M. Garon: Vote enregistré.

La Présidente (Mme Bélanger): Vote enregistré sur le... Est-ce qu'on peut...

M. Garon: Voulez-vous le lire avant pour qu'on sache sur quoi on vote exactement?

La Présidente (Mme Bélanger): Écoutez, étant donné qu'à la séance précédente on n'avait pas adopté le premier paragraphe parce que... Le débat était terminé, mais on ne l'avait pas adopté parce qu'on poursuivait l'étude de l'article 29. Est-ce qu'on adopte par vote enregistré le deuxième paragraphe alors que le premier n'est pas adopté ou si on attend d'adopter l'article dans son ensemble?

M. Garon: On fera un vote pour chaque paragraphe.

La Présidente (Mme Bélanger): Parfait. Alors, j'appelle...

M. Elkas: Je propose l'adoption du premier alinéa.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le premier alinéa est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Vote enregistré.

La Présidente (Mme Bélanger): Vote enregistré.

La Secrétaire: M. Garon?

M. Garon: Contre.

La Secrétaire: M. Elkas?

M. Elkas: Pour.

La Secrétaire: Mme Bélanger?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

La Secrétaire: M. Bergeron?

M. Bergeron: Pour.

La Secrétaire: M. Charbonneau?

M. Charbonneau: Pour.

La Secrétaire: M. Gauvin?

M. Gauvin: Pour.

La Secrétaire: M. Thérien?

M. Thérien: Pour.

La Secrétaire:

Pour:	5
Contre:	1
Abstentions:	1

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ces 2 paragraphes sont adoptés sur division. J'appelle...

M. Garon: C'est 1 paragraphe qu'on a adopté sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est le premier alinéa. O.K.

Alors, le deuxième alinéa, est-ce qu'il est adopté?

M. Garon: Voulez-vous le lire, s'il vous plaît, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Le deuxième alinéa?

M. Garon: Oui, parce que, normalement, on lit ce qu'on vote avant de les voter.

La Présidente (Mme Bélanger): «La date de la vérification mécanique peut être prouvée par le dépôt d'un double de l'avis qui atteste la vérification et qui est daté et signé par le vérificateur.»

M. Garon: Vote enregistré.

La Secrétaire: M. Elkas?

M. Elkas: Pour.

La Secrétaire: M. Bergeron?

M. Bergeron: Pour.

La Secrétaire: M. Charbonneau?

M. Charbonneau: Pour.

La Secrétaire: M. Gauvin?

M. Gauvin: Pour.

La Secrétaire: M. Thérien?

M. Thérien: Pour.

La Secrétaire: M. Garon?

M. Garon: Contre.

La Secrétaire: Mme Bélanger?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

La Secrétaire:

Pour:	5
Contre:	1
Abstentions:	1

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, adopté sur division.

J'appelle le troisième alinéa.

M. Elkas: «Toutefois, le défendeur peut requérir du poursuivant, conformément à l'article 63 du Code de procédure pénale (L.R.Q., chapitre C-25.1), qu'il assigne comme témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette vérification.»

C'est assez clair. L'article 63, si vous permettez, Mme la Présidente, du Code de procédure pénale, dit: «Le défendeur peut requérir du poursuivant qu'il assigne comme témoin la personne dont le constat ou le rapport d'infraction peut tenir lieu de témoignage.»

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

M. Garon: Dans combien de cas vous avez estimé que le défendeur pourra requérir du poursuivant d'assigner comme témoin la personne qui aura remis cet avis ou effectué cette vérification?

M. Elkas: Je n'ai pas les chiffres, pour le moment.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Je n'ai pas les chiffres.

M. Garon: Vous n'avez pas de chiffres?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Est-il exact que, depuis que la Société de l'assurance automobile du Québec a été transférée dans ses nouveaux bureaux, la productivité a diminué? (12 h 20)

M. Elkas: Give it a break! Je dirais au contraire. Ça n'a rien à voir avec l'article.

M. Garon: Au contraire. Si on change les méthodes, je pense bien que c'est pour des raisons... Je vois bien dans quel sens vont les amendements qu'on propose actuellement. On essaie de faire toutes sortes de présomptions pour, en fait, j'imagine, changer la façon de fonctionner. Alors, les informations qu'on a eues,

c'est qu'il y aurait eu une baisse importante de la productivité depuis que la Société de l'assurance automobile du Québec est dans ses nouveaux locaux. J'aimerais savoir si c'est exact.

M. Elkas: C'est de la concordance avec le Code de procédure pénale, M. le Président, puis ça n'a absolument rien à voir avec la productivité ou la procédure ~~comme~~ telle. Je sais qu'on essaie de gagner un petit peu de temps, d'attendre que l'autre député de leur formation arrive pour prendre le 20 minutes sur chaque article.

M. Garon: Mme la Présidente, en vertu de notre règlement, le député, le ministre n'a pas le droit de faire aucune supposition...

M. Elkas: Ne m'interromps pas.

M. Garon: ...ou supposer des intentions quelles qu'elles soient. Je comprends qu'il n'a pas l'air familier avec la démocratie. Il n'a pas l'air à l'aise avec ça. Mais, nous autres, on pose des questions, les bonnes questions. Les bonnes questions.

M. Elkas: Non. Vos questions sont toujours dirigées vers des affirmations gratuites.

M. Garon: Bien non, je vous demande...

M. Elkas: Une tendance à descendre les employés soit de la SAAQ ou du ministère.

M. Garon: Une minute!

M. Elkas: Ça, je l'accepte très, très mal parce que c'est des faussetés. Quand vous dites qu'il y a une perte de productivité, c'est basé sur quoi? Ça n'a rien à voir avec l'article qu'on vient de lire, absolument rien! Montrez un petit peu de classe.

M. Garon: Mme la Présidente, j'ai posé une question au ministre. La productivité, j'ai assez d'expérience, par ma formation économique, pour savoir qu'elle peut venir de différentes sources. Ça peut être la gestion qui est moins bonne. Il peut y avoir différentes choses. Ça n'a rien à voir nécessairement avec les employés. Alors, c'est essentiellement la façon d'administrer, la façon de faire, déterminée par la gestion. Alors, je demande au ministre, essentiellement, s'il est exact qu'il y a eu une baisse importante de la productivité à la Société de l'assurance automobile du Québec depuis un certain temps, qui correspond à peu près avec les changements de bureaux de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Elkas: Absolument pas.

M. Garon: J'entends là...

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

M. Garon: Je n'ai pas entendu.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous pouvez parler plus fort?

M. Elkas: Absolument pas.

M. Garon: Il n'y a pas eu de baisse de productivité à la Société de l'assurance automobile du Québec?

M. Elkas: Mme la Présidente, je sais que les bureaux qu'ils occupaient autrefois n'apportaient pas nécessairement des bonnes conditions de travail. On en a apporté des meilleures. Si le député de Lévis peut démontrer qu'il y a une baisse de productivité, qu'il démontre, qu'il nous montre, lui, où il a été chercher ses chiffres qui, en effet, résultent d'un transfert d'une bâtisse à l'autre.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: On aura l'occasion de revenir là-dessus.

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Non, non. Un instant! Je pose les questions tranquillement. Le but, ce n'est pas de passer le projet de loi à la vapeur. Vous avez dit tantôt une affirmation, que c'était une concordance avec les articles en matière de procédure pénale. Est-ce que vous avez le...

M. Elkas: Les articles 62 et 63 du Code de procédure pénale, pour être plus exact. Vous avez une copie?

M. Garon: Pourriez-vous le...

M. Elkas: Vous n'avez pas de copie?

La Présidente (Mme Bélanger): Il en a une.

(Consultation)

M. Garon: Pourquoi trouvez-vous que cette disposition du Code de procédure pénale est bonne, alors qu'à l'article 28 vous ne trouviez pas que la procédure, au point de vue du courrier recommandé ou certifié... Dans le Code de procédure pénale, là, vous n'étiez pas d'accord avec les procédures qui étaient les procédures du Code de procédure pénale. Comment ça se fait que c'est bon dans un cas et que ce n'est pas bon dans l'autre? Puisque là, l'article 28, qui établit l'article

550.1, établit une méthode différente du Code de procédure pénale concernant le courrier recommandé ou certifié. Alors, comment se fait-il que, dans ce cas-là, ce serait bon, alors que, dans un cas antérieur, ce n'était pas bon?

M. Elkas: L'un n'a aucun rapport avec l'autre.

M. Garon: Non, non. Mais ce n'est pas ça. Il y a un code de procédure pénale qui choisit des règles de procédure pénale au Québec. C'est un code qui vient d'être refait. Il vient d'être refait. Il vient d'être adopté, il y a quelques mois à peine. Je ne sais pas si ça fait quelques mois, même. Ça fait quelques semaines, plutôt. Alors, c'est un code de procédure qui a différentes dispositions. Et là vous me dites, dans le cas de 63: On veut s'harmoniser avec le Code de procédure pénale, alors que, dans le cas de l'article 28, vous vouliez vous «déharmoniser» d'avec le Code de procédure pénale. Un régime différent.

Oui, c'était ça, parce que... Essentiellement, quand vous niez ça, je ne comprends pas comment vous... Je ne sais pas si le ministre comprend ce qu'il fait, mais, quand on regarde, par exemple, ce que mentionne le Protecteur du citoyen concernant l'article 550, il dit: On déroge ainsi aux principes qui régissent la signification par courrier, tant en vertu du Code de procédure pénale que du Code de procédure civile et du Code criminel. Donc, on déroge à la règle du Code de procédure pénale.

Si les avocats qui sont autour du ministre ne savent pas ce qu'ils font, il va falloir se poser des questions. Écoutez, on déroge au régime qu'on a institué dans le Code de procédure pénale, dans le Code de procédure civile, dans le Code criminel, à l'article 550. Là, on vient de nous dire, comme si c'était une vérité, que c'était bon parce que c'est dans le Code de procédure pénale, alors qu'à la dernière réunion, on disait qu'on allait contre le Code de procédure pénale parce qu'on trouvait que ce n'était pas efficace, ce n'était pas bon. Alors, on ne peut pas dire, à un moment donné, comme une vérité de La Palice, qu'on s'harmonise avec le Code de procédure pénale en disant que c'est bon, alors que, la veille, on a dit justement qu'on ne voulait pas être en harmonie avec le Code de procédure pénale. Il y a quand même un minimum de cohérence qu'il doit y avoir. Et, quand le ministre ne comprend même pas ce dont je parle, je me pose des questions.

M. Elkas: Mme la Présidente, je n'ai pas une formation d'avocat. Je ne m'embarquerai pas dans le technique. Tout simplement, je regarde le «bottom line». Si vous voulez poser des questions concernant... Et je ne suis pas ici pour prendre des cours de droit. S'il veut faire ça, qu'il aille donc s'enrôler dans une université et qu'il en donne, des cours.

M. Garon: On fait les lois.

M. Elkas: Mme la Présidente, je demanderai à Me Gélinas de répondre à la question.

M. Garon: Un instant, Mme la Présidente, là-dessus. Le ministre n'a pas l'air à être conscient que, dans les universités, on va justement enseigner les lois qu'on fait ici. Le ministre ne comprend pas ça. On n'est pas dans un jeu de monopoly. Les lois qu'on va adopter ici, c'est ça qu'on va enseigner dans les universités après ça. Là, il dit: S'il veut parler des lois, qu'il aille dans les universités. Là, je pense que le ministre ne comprend pas...

M. Elkas: Ce n'est pas ça que j'ai dit. Si tu veux jouer au prof, va jouer dans les...

M. Garon: Je regrette, actuellement, ici — Mme la Présidente, j'ai la parole — on fait les lois qui vont régir notre société, qui vont être enseignées dans les universités, qui vont être critiquées dans les universités. On a des organismes qui sont chargés de surveiller justement les lois, ceux qui vont les appliquer, notamment le Barreau du Québec, qui vous a émis des avis, le Protecteur du citoyen, qui est justement chargé de voir à l'application des lois par les organismes. Le ministre, après ça, quand on lui pose des questions sur son projet de loi, il dit: Allez dans les universités, si ça vous intéresse de parler des lois. On est en train de faire les lois, là. Mme la Présidente, un minimum de respect pour l'institution dans laquelle nous sommes. Si le ministre n'est pas capable de comprendre ce que c'est qu'un Parlement, qu'il aille suivre des cours parce qu'il n'est pas capable d'être ministre. Un ministre, essentiellement, est ici pour respecter le Parlement...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, monsieur... Non, non. M. le député de Lévis, je regrette...

M. Garon: J'ai la parole, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais là, en tant que présidente, je peux...

M. Garon: Vous n'avez pas le droit de juger ce que je dis. Si ce n'était pas parlementaire...

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. Mais écoutez, là...

«

M. Garon: ...correct, mais c'est parlementaire. Alors, vous n'avez pas d'affaire à juger ce que je dis, comme présidente. J'ai la parole ou je n'ai pas la parole.

La Présidente (Mme Bélanger): Je regrette. Vous demandez aux autres de faire attention à leurs paroles, il faudrait aussi que vous pesiez la conséquence de vos paroles.

M. Garon: Vous n'avez pas d'affaire justement à juger mes paroles.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non. Mais écoutez, là...

M. Garon: Elles sont parlementaires ou elles ne sont pas parlementaires. Arrêtez de moraliser. C'est parlementaire ou ce n'est pas parlementaire. Moi, ce que je dis essentiellement... Le ministre vient de dire, si je veux discuter des lois, d'aller à l'université. On fait les lois. C'est ça que le ministre a dit.

La Présidente (Mme Bélanger): Il a dit: Si vous vouliez donner des cours de droit.

M. Garon: Je ne donne pas des cours de droit, je demande la cohérence dans les projets de loi. Pour ça, il faut analyser les dispositions et analyser la cohérence. Ce n'est pas bien compliqué, la cohérence. Ce que je dis essentiellement, c'est ça, Mme la Présidente. Les gens qui sont ici, il faut le dire, ce sont des représentants du peuple, qui représentent les gens qui les ont élus et qui font les lois. Comme parlementaires, c'est l'Assemblée nationale qui fait les lois. Le gouvernement actuellement propose un projet de loi aux parlementaires qui sont des députés élus par le peuple, qui peuvent, ou non, voter les lois. C'est de même que ça marche. Il n'y a aucun droit, même pour le gouvernement, de faire adopter une loi. Ce sont les députés qui décident si on adopte une loi ou non.
(12 h 30)

Je dis au ministre, essentiellement, ici: Pourquoi, dans un cas, vous dites: Je me réfère au Code de procédure pénale, au nouveau code, alors qu'hier vous alliez à l'encontre du nouveau Code de procédure pénale? Alors, pourquoi je devrais prendre comme un axiome ou un postulat une affirmation comme celle-là, alors que, la veille, vous disiez le contraire, en disant: On déroge au Code de procédure pénale parce qu'on aime mieux faire nos affaires différemment? C'est exactement ça qui est en cause.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: Essentiellement, ici, ce qu'on vise, c'est une question de preuve documentaire. C'est pour éviter des assignations inutilement devant le tribunal pour prouver l'exactitude des documents qui sont proposés. C'est une procédure qui est suivie d'une façon très générale en droit pénal depuis plusieurs années et qui a été simplement reprise dans le Code de procédure pénale, qui existait, si je ne me trompe pas, au niveau de la Loi sur les poursuites sommaires aussi, avant. On ne crée rien de nouveau, là-dedans, absolument rien. C'est simplement une reprise de ce qui existe déjà. C'est pour ça qu'au niveau de l'article 29, à ce niveau-là, on dit que c'est une concordance avec les règles habituelles. Il n'y a rien de...

M. Garon: Au contraire, Mme la Présidente, il faut comprendre que le droit marche en fonction de ce qu'on appelle, en termes de droit, l'économie du droit. On a un système d'ensemble, dans le droit. Quand vous enlevez des pièces du morceau... Concernant l'article 28 qui apporte l'article 550, là, vous enlevez des pièces du morceau. Ce n'est plus le même morceau, là. Quand on regarde un procès dans son ensemble, il y a différentes étapes, dans le procès. Il y a différentes façons de faire, dans le procès, quand on juge quelqu'un et qu'on veut l'accuser de quelque chose. Mais, quand on enlève des pièces pour faciliter sa bureaucratie au détriment des droits des citoyens, parce qu'on change la façon de faire, là, on change l'économie de notre droit. Je regrette, on va même à l'encontre de l'économie de notre droit. À part ça, on ne peut pas dire: Dans le morceau, il y a telles parties qui font mon affaire. C'est un peu comme quelqu'un qui va à un banquet et qui dirait: Moi, je prends juste les desserts. Il mangerait tous les desserts à lui tout seul et il dirait: Les autres, mangez le reste. Ça ne marche pas comme ça, normalement.

Là, vous, vous arrivez et vous êtes comme un pique-assiette, M. le Président, qui décide et qui dit: Dans l'économie de notre droit, je prends des morceaux et il y en a d'autres que je laisse là. Sauf qu'à la fin nous avons un système différent. Ce qu'on est en train de faire actuellement, c'est un régime de droit particulier à la Société de l'assurance automobile quand ce sera en matière de poursuites pénales. Ce n'est pas pour rien que tous les organismes juridiques qui se sont prononcés actuellement se prononcent contre vos dispositions.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.
M. Gélinas.

M. Elkas: Là, on revient à l'article 29. C'est sur cet article qu'on fait le débat.

Le Président (M. Gauvin): C'est-à-dire sur le troisième alinéa.

M. Elkas: Le troisième alinéa.

Le Président (M. Gauvin): Avez-vous d'autre chose à ajouter, M. le député de Lévis, en rapport avec le troisième alinéa?

M. Garon: Je ne vois pas que le ministre répond. Il n'est pas juriste, sauf que, même s'il n'est pas juriste, c'est à lui à répondre de la loi qu'il présente au nom du gouvernement. Moi, ça ne me fait rien si le ministre ne se sent pas à l'aise dans les questions de droit et veut se faire remplacer par un autre ministre. C'est déjà arrivé, en 1962, quand M. Lesage — en 1962 ou 1963, je ne suis pas certain — a dû défendre la loi du ministre de l'Agriculture sur la mise en marché des produits agricoles parce que le ministre, qui était un agronome, ne se sentait pas à l'aise dans les questions juridiques. Le premier ministre a ajourné le Parlement. Il est venu

défendre le projet de loi devant la commission parlementaire sur l'agriculture parce qu'il considérerait que c'était important de le faire et c'est lui qui a défendu le projet de loi parce qu'il y avait des questions juridiques. Et le ministre, qui n'était pas familier avec les questions de droit, a été remplacé par le premier ministre lui-même.

Ici, si le ministre dit: Moi, je n'aime pas ça, les questions juridiques, c'est du droit, je ne suis pas à l'aise là-dedans, il peut se faire remplacer par quelqu'un qui est plus à l'aise. On a le droit d'avoir les réponses aux questions qu'on pose.

M. Elkas: It is typical of the Deputy de Lévis, M. le Président, qui va essayer de faire n'importe quelle affirmation. Ce n'est pas ça que j'ai dit. Là, on fait référence à un autre article, qui est déjà passé, l'article 28. Je me sens très confortable avec l'article 29. Je n'embarquerai pas dans un débat qui touche l'article 28 où on a déjà passé, où c'est déjà passé. Alors, simplement vous dire que, l'article 29, je demande l'adoption.

M. Garon: M. le Président, le temps de parole, ça ne marche pas comme ça. Ça ne fait rien. Je comprends.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Il n'a pas l'air à l'aise. Le ministre n'a pas l'air à l'aise avec un Parlement et les façons de faire d'un Parlement. Le Parlement, c'est...

M. Elkas: Parlez donc de l'article 29.

M. Garon: Je parle de l'article 29. Justement...

M. Elkas: Non.

M. Garon: ...M. le Président, j'ai tellement de difficultés à faire comprendre au ministre...

M. Elkas: Non.

M. Garon: ...qu'il est en train de changer un système. Il est en train, actuellement, de faire une justice sur ordinateur. Il y avait des droits, avant, pour les citoyens, mais là on les a enlevés. Alors, qu'est-ce qu'on est en train de faire? On est en train de faire un système où, du début jusqu'à la fin, c'est les ordinateurs qui vont condamner les gens. C'est ça qu'on est en train de faire. Parce que, avant, là, il y avait des dispositions, qu'on enlève. À l'article 28, on a enlevé des dispositions. On est en train de faire quoi? De la justice sur ordinateur. C'est ça qu'on est en train de faire. On va peser sur les pitons et là les lettres vont partir, et, si tu n'as pas eu de réponse à l'ordinateur à telle date, là, tout va être en marche. On va dire: Après 30 jours que l'ordinateur fait ça... On va programmer la justice et,

après ça, à la fin, ça va être quelqu'un qui est condamné. Moi, je n'en veux pas, de ce genre de justice là, M. le Président, parce que c'est une justice dangereuse, aveugle.

Alors, ce qu'on est en train de faire, c'est ça" qu'on est en train de faire, une justice sur ordinateur, pour le confort de l'administration de la justice. Sauf que ce n'est pas de même que ça marche, normalement, en droit. En droit, normalement, les gens ont le droit d'avoir une pleine défense. Et, à un moment donné, si tout le monde doit envoyer ses papiers, comprenez-vous, et que l'ordinateur a été... On n'aura même plus besoin de pitonner; on aura juste besoin de mettre le nom et tout va se faire tout seul. Si on pense que c'est ça, la justice, on se trompe. Il faut assister à des procès pour voir à quel point il peut y avoir toutes sortes de circonstances, toutes sortes de choses qui sont arrivées, qui font que la personne qui peut avoir l'air coupable ne l'est pas. Mais là, aujourd'hui, si on fait une justice sur ordinateur, c'est bien difficile de discuter avec des machines. Vous en avez aujourd'hui, de plus en plus, des gens qui vous téléphonent, comprenez-vous, qui téléphonent à votre maison et c'est l'ordinateur qui vous pose des questions. Je vous dis qu'il y a beaucoup de gens qui n'aiment pas ça trop, trop. Il y en a qui ne s'en aperçoivent pas, mais il y en a qui s'en rendent compte. Sauf qu'ici on est en train de mettre un système de justice par ordinateur, et le ministre n'a pas l'air à comprendre ce qui se passe actuellement, là-dedans.

C'est très grave. Ce n'est pas pour rien que des gens réagissent, parce que c'est très grave. On va dire: Il y a tel élément, il est correct. Ce n'est pas ça, quand on regarde un système de droit, on regarde l'économie du droit. D'ailleurs, les avocats, la formule qu'ils emploient habituellement, je veux dire, ou les gens qui sont dans le domaine juridique, c'est: l'économie du droit. Notre façon d'administrer la justice. L'état du droit dans un tel domaine donné. Là, actuellement, on est en train de mettre un système de justice par ordinateur.

On a même vu, dans l'affaire du coroner Bouliane, ce qui est arrivé. On a eu un bel exemple, là, dans l'affaire du coroner Bouliane. Je vois des députés dans cette Chambre. Je vois le député de Montmagny, je vois le député de Saint-Jean, je ne leur souhaite pas que ça leur arrive. Je ne leur souhaite pas que ça leur arrive, ça. Parce qu'à un moment donné le coroner Bouliane a eu de la publicité, mais, quand ils sont pris tout seuls, avec un système mécanique qui administre la justice comme ça, je ne souhaite pas que ça leur arrive à eux, à leur père ou à leur mère, parce qu'ils verront qu'est-ce qu'ils ont mis en place comme système: un système, à ce moment-là, qui va opérer comme une machine, justement, qui va opérer comme une machine. Sauf qu'en droit ce n'est pas de même que ça se passe. En droit, ce n'est pas de même que ça se passe.

Je me rappelle d'une cause devant un tribunal. Le monsieur arrivait et on lui disait: Vous avez déjà été condamné. Il dit: Oui. On dit: Pour avoir fait quoi? Il dit: Avoir eu une arme tronçonnée. On dit: Comment ça

que vous aviez une arme tronçonnée? Bien, il dit: Qu'est-ce que vous voulez, quand j'étais plus jeune... Le gars avait 70 ans. Il avait été condamné à 20 années et quelques. Il avait une arme tronçonnée. Il avait coupé une carabine 22 parce qu'il travaillait dans un dépôt et il y avait beaucoup de rats. C'était bien difficile de manipuler une carabine, ça fait qu'il s'était fait une petite arme pour... En droit, il n'avait pas le droit d'avoir une arme tronçonnée.

Des voix: ...

M. Garon: Non, non, non. Mais la machine n'aurait pas compris les explications, par exemple. Non, la machine n'aurait pas compris les explications. Alors, là, lui, il a donné son explication. Le juge... Bien, tout le monde a éclaté de rire, dans la cour, parce que le monsieur, ça l'avait tellement traumatisé, le fait d'avoir... Il avait 70 ans et c'était quasiment 50 ans avant. Sauf que vous essaieriez d'expliquer ces affaires-là à la machine. On est en train d'établir un système de justice, actuellement, où on va arriver que des gens vont avoir des conséquences terribles, et des grosses conséquences. Quand on parle des...

M. Elkas: Il n'y a pas de...

M. Garon: Alors, il y a des...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis...

M. Garon: Oui.

Le Président (M. Gauvin): ...voulez-vous m'aider? Croyez-vous être toujours à l'article 29...

M. Garon: Toujours.

Le Président (M. Gauvin): ...troisième alinéa? (12 h 40)

M. Garon: Oui. Oui, parce que ce que j'explique, c'est le système. Le ministre nous dit: Oui, ça, ce n'est pas un problème, c'est le Code de procédure pénale. Sauf que le Code de procédure pénale, s'il l'adopte tel quel, c'est une affaire, sauf qu'il en a changé des éléments. Il en a changé des éléments et, en changeant des éléments, qu'est-ce qu'il a fait? Il fait tout ça, ces changements-là, pour faire que tout fonctionne sur le pilote automatique, de la machinerie, de l'automatisation, des ordinateurs, et les gens vont les rentrer dans la machine.

M. Elkas: C'est votre opinion.

M. Garon: Ah! c'est mon opinion, puis...

M. Elkas: Expliquez-le donc au lieu de simplement faire des affirmations que tout va être sur

ordinateur, puis tout va être... Des gens vont être condamnés, basé sur ce qu'il y a... Mais dites-nous donc ce que vous pensez que va être le système ou qu'est-ce qu'il est, le système? Je sais que vous essayez...

M. Garon: À cause des dispositions que vous avez adoptées antérieurement, à cause de l'article 28. À cause de l'article 28. Parce que, en faisant ça, vous changez le système. Vous mettez un système d'ordinateur.

M. Elkas: Pantoute.

M. Garon: Oui. Après ça, tout va fonctionner. Tout va marcher, après ça, de façon automatique, puis vous l'avez dit, d'ailleurs. M. le Président, qu'est-ce que le ministre nous avait dit, dans le fond? Il veut adapter la loi à ces machines. Il nous l'a dit, dans les réunions antérieures. Il a dit: On a créé un système sur informatique, puis, actuellement, la loi ne marche pas assez bien avec notre système qu'on a mis en place. Il l'a dit même au débat sur l'article 1, le premier article dont on a parlé. Il faudrait se rappeler de ce qu'il a dit, le ministre. Il nous en a parlé quand il a parlé des articles 1 et 2, au tout début, en parlant des articles 105 et 106. C'est là qu'il en a parlé, quand il a parlé qu'on a créé un système sur ordinateur, puis il a dit: Maintenant, il faut adapter la loi parce que le système ne marche pas comme on voudrait qu'il marche.

Alors, au lieu d'adapter l'ordinateur à la loi, on adapte la loi à l'ordinateur, sauf qu'on va avoir de la justice sur ordinateur. Puis, quand les gens vont être condamnés, vous allez voir qu'est-ce que c'est. Tantôt, le ministre a dit: Oui, c'est facile. Ils peuvent venir donner des explications. Je vais vous dire une chose, quand vous êtes accusé de quelque chose que vous n'avez pas fait, vous allez voir que c'est compliqué en mosus! C'est bien plus compliqué que vous ne pensez.

Moi, je l'ai vécu à l'Assemblée nationale, en 1977, quand on était accusé d'une affaire qui n'avait pas eu lieu. J'ai été chanceux de retracer l'avocat. Puis il y avait l'avocat, là-dedans, le leader du gouvernement, puis un autre avocat qui avait fait une entente dont je n'étais même pas au courant. Mais, parce qu'il y a eu un effet à ça, les gens pensaient que c'est moi qui étais intervenu, alors que je n'étais intervenu d'aucune façon, sauf que l'effet de leur entente faisait en sorte que les choses étaient de telle façon, puis, à cause du coup de téléphone que j'avais eu un vendredi, ça avait l'air que c'est moi qui avais fait bouger ça, alors que je n'avais bougé d'aucune façon. Je ne savais pas ce qui était arrivé. La personne présumait, puis tout le monde présumait que j'étais intervenu. Résultat net: J'ai été chanceux, chanceux, à un moment donné, de savoir qu'il y avait eu une entente qui n'était même pas encore entérinée devant le tribunal. Pourquoi? Parce que se défendre d'une chose qui n'existe pas, c'est très compliqué. C'est très compliqué. Et là on est en train de mettre un

système, actuellement, sur ordinateur. Puis là, après ça, les gens vont être **poignés** dans ce système-là. Ils vont avoir de la misère à fonctionner avec ce système-là, puis ils vont être malheureux.

D'ailleurs, qu'est-ce qu'on a, aujourd'hui? Pourquoi on a mis des chartes? Pourquoi les gouvernements ont mis des chartes des droits et libertés de la personne? Pourquoi ils font des choses de même? Essentiellement, c'est pour protéger les individus contre les systèmes, justement. Puis là, actuellement, le ministre met en place des systèmes pour combattre l'individu.

Le Président (M. Gauvin): M. le député, voulez-vous conclure? Le temps qui vous était alloué est dépassé.

M. Garon: Il est dépassé? Je ne demande pas de privilège, M. le Président. Je vous demande d'appliquer le règlement. Alors, je n'en dirai pas plus long.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que le troisième alinéa est adopté?

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division. Est-ce que le...

M. Garon: Pouvez-vous le lire avant, M. le Président, par exemple?

Le Président (M. Gauvin): Oui.

M. Garon: J'aimerais ça que vous le lisiez.

Le Président (M. Gauvin): Volontiers. Troisième alinéa: «Toutefois, le défendeur peut requérir du poursuivant, conformément à l'article 63 du Code de procédure pénale (L.R.Q., chapitre C-25.1), qu'il assigne comme témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette vérification.»

Et je reconnais que cet alinéa a déjà été adopté sur division.

J'appelle l'article 596.4...

M. Garon: Non, c'est le paragraphe qui était...

Le Président (M. Gauvin): Paragraphe, excusez-moi. Paragraphe 596.4.

M. Garon: Non, on n'a pas voté 596.3 dans son ensemble. On est seulement à... On venait de faire le vote sur le troisième alinéa, là.

Le Président (M. Gauvin): Oui, vous avez raison. Avant d'appeler l'article 596.4, j'appelle l'adoption de l'article 596.3, dans son ensemble.

M. Garon: Sur division.

Le Président (M. Gauvin): Sur division.

À nouveau, j'appelle l'article 596.4. M. le ministre.

M. Elkas: «Dans une poursuite pénale pour la sanction d'une infraction à une disposition de l'article 531, la preuve de la remise de l'avis prévu à cet article peut être faite par le dépôt d'un double de cet avis qui en atteste la remise et qui est signé par la personne autorisée par la Société ou la personne autorisée à effectuer la vérification mécanique pour celle-ci.»

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, premier alinéa.

M. Garon: Est-ce que le ministre pourrait lire l'article dans son ensemble. Après ça, on va analyser ça par les...

Le Président (M. Gauvin): Les 2 autres alinéas?

M. Garon: Non. Normalement, le ministre présente son article. Après ça, nous, on demande de faire l'étude, selon le cas, alinéa par alinéa. Alors, il faut que le ministre présente son article dans son ensemble parce qu'ils se lisent l'un par rapport à l'autre, dans son article, normalement.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, voulez-vous poursuivre?

M. Elkas: Ça ne me dérange pas, mais on change les règles à mesure qu'on...

M. Garon: Non. Les règles... Appliquons le règlement tout simplement.

M. Elkas: Non, je m'excuse... Non, mais une minute, là. Les dernières, on les a faites l'une après l'autre.

Le Président (M. Gauvin): C'est-à-dire, M. le ministre, oui.

M. Elkas: On les a faits l'un après l'autre. Je ne les ai pas lus dans leur ensemble.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que monsieur...

M. Elkas: Vous m'avez demandé de lire paragraphe par paragraphe...

M. Garon: Non, mais j'ai demandé de présenter votre article. Vous le présentez comme vous voulez.

Le Président (M. Gauvin): C'est-à-dire que ça change les règles de ce qui avait été, mais le ministre consent à présenter l'article dans son ensemble.

M. Garon: C'est ça. Il peut le présenter de différentes façons.

Le Président (M. Gauvin): Ça change les règles. Bon, et...

M. Elkas: Vous me le demandez, je vais dire oui. Au lieu de critiquer...

»

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

M. Elkas: «La date de la vérification des réparations et de l'attestation de la conformité du véhicule routier au présent Code peut être prouvée par le dépôt d'un double de l'avis qui atteste la vérification du véhicule et sa conformité au présent Code et qui est daté et signé par la personne autorisée par la Société ou la personne autorisée à effectuer la **vérification** mécanique pour celle-ci.

«Toutefois, le défendeur peut requérir du poursuivant, conformément à l'article 63 du Code de procédure pénale, qu'il assigne comme témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette vérification.»

De plus, en vertu de l'article 531 du Code, un inspecteur de la Société ou un mandataire de la Société pour la vérification mécanique doit délivrer au propriétaire ou au conducteur d'un véhicule un avis enjoignant au propriétaire de faire effectuer dans les 48 heures les réparations nécessaires lorsque son véhicule présente une défectuosité mineure. À défaut par le propriétaire de faire la preuve dans les 48 heures qu'il a fait effectuer les réparations, ça constitue une infraction à l'article 531.

L'article 596.3 vise à soustraire le poursuivant de l'obligation d'assigner dans toutes les poursuites pénales la personne qui a remis l'avis pour témoigner de cette remise. Dans le même ordre d'idée, il le soustrait de l'obligation d'assigner la personne qui a effectué la **vérification** mécanique pour témoigner de la date de cette vérification.

L'article 596.4 vise à soustraire le poursuivant de l'obligation d'assigner la personne qui a remis l'avis pour témoigner de cette remise. Dans le même ordre d'idée, il le soustrait de l'obligation d'assigner la personne qui a vérifié les réparations et la conformité du véhicule pour témoigner de la date de cette vérification.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, des commentaires sur la présentation de l'article 596.4?

M. Garon: M. le Président, ce que j'aimerais obtenir du ministre... Dans les questions que j'ai posées à l'Assemblée nationale, le ministre de la Justice a dit qu'il avait fourni un avis au ministre concernant son projet de loi. Le ministre de la Justice, lui, a dit: Le ministre des Transports peut faire ce qu'il veut avec, dans le sens qu'il peut le produire ou non. Il peut faire

ce qu'il veut avec. Alors, j'ai donné mon avis au ministre des Transports. Moi, ce que j'aimerais demander au ministre: Est-ce qu'il est prêt à nous fournir l'avis du ministre de la Justice concernant son projet de loi?

(Consultation)

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre.
(12 h 50)

M. Elkas: M. le Président, si on me demande un avis écrit, non, je ne l'ai pas. Par contre, vous allez comprendre, que ce soit pour cet article ou ce projet de loi, lorsque ça touche tout ce qui est légal, évidemment, on doit consulter le ministère de la Justice. Mes gens ont parlé avec... Il y a eu des consultations avec ces gens-là. J'ai présenté ce projet devant le comité législatif, où on retrouve plusieurs avocats, le ministre ainsi que les experts du ministère de la Justice, et j'ai eu l'autorisation d'aller de l'avant avec ce projet.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça. Je comprends ce que vous dites. Le Comité de législation... J'ai été membre du Comité de législation pendant plusieurs années. Mais ce n'est pas ça. Concernant un projet de loi, le ministre de la Justice fournit un avis, et le ministre de la Justice a admis en Chambre qu'il avait fourni un avis au ministre des Transports concernant son projet de loi. Ça, c'est une affaire. Après ça, des discussions au Comité de législation, c'est autre chose. Sauf qu'un avis du ministre de la Justice concernant son projet de loi... Le ministre de la Justice l'a dit hier et ce matin, en Chambre, qu'il avait fourni un avis au ministre concernant son projet de loi. Alors, c'est l'avis formel du ministère de la Justice concernant un projet de loi. Seulement, après ça, il y a des discussions concernant le projet de loi au Comité de législation.

Le Président (M. Gauvin): Est-ce que vous vous rapportez au projet de loi 91 ou à l'article, quand vous...

M. Garon: Bien...

Le Président (M. Gauvin): ...parlez de l'avis?

M. Garon: Bien, l'avis, je ne sais pas sur quel point... Je ne l'ai pas, moi, l'avis. Si je l'avais... Alors, l'avis du ministre de la Justice concernant le projet de loi doit faire des distinctions entre différentes dispositions du projet de loi: il y en a dont il doit parler; dans d'autres, il ne doit pas parler; dans d'autres, il dit qu'il y a des problèmes; dans d'autres, il dit qu'il n'y a pas de problème. Alors, moi, je ne peux pas présumer des articles sur lesquels porte l'avis du ministre de la Justice. C'est pour ça que je demande au ministre s'il peut nous fournir l'avis du ministre de la Justice pour nous laisser évaluer l'avis du ministre de la Justice.

Pourquoi? Pour les mêmes raisons que je mentionnais tantôt: Parce que, quand on est dans le domaine du

droit, on parle souvent, et c'est ça que le ministre de la Justice... Il y a 2 aspects que le ministre de la Justice doit surveiller quand il surveille l'application d'un projet de loi: premièrement, l'économie du droit, parce qu'on ne peut arriver avec un système complètement incohérent, donc l'économie du droit, il faut que ce soit cohérent par rapport au système; après ça, des modalités particulières, qui peuvent être des questions de modalités par rapport à l'économie du droit. Mais il y a 2 choses particulières.

Alors, c'est pourquoi je demande au ministre s'il peut nous fournir une copie de l'avis du ministre de la Justice concernant le projet de loi dans son ensemble, parce que je suis persuadé que, quand on parle... Quand je vous parlais tantôt, M. le Président, au fond, du Code de procédure pénale, moi, je suis persuadé, sans avoir vu l'avis — je dirais que je gagerais, même, là-dessus, sans avoir vu l'avis — que le ministre de la Justice a parlé de ces dispositions par rapport aux dispositions du Code de procédure pénale qu'il vient de faire adopter. Parce qu'il y a eu des études pendant des années sur l'ensemble des dispositions pénales qu'il y a au Québec, qui n'étaient pas toutes cohérentes. On a fait un nouveau code de procédure pénale, au Québec, qui vient d'être adopté. On a un nouveau code de procédure civile, également. Alors, je suis persuadé, moi, que le ministre, par rapport à ce projet de loi, a donné des indications par rapport aux règles générales en matière de procédure pénale et civile qu'on trouve dans les nouveaux codes, et il a dû mentionner en quoi le projet de loi est en accord ou en désaccord. Je suis persuadé que, sur des articles, il a dit: Je suis en accord, pour telle et telle raison, et que, sur des articles, il est possible qu'il ait dit également qu'il n'était pas en accord, pour telle et telle raison.

C'est pour ça que je demande au ministre si je peux avoir une copie de l'avis. Je ne demande pas un avis par rapport à tel et tel articles, ce n'est pas ça; c'est parce que, justement pour la raison que je viens de mentionner, c'est l'économie du droit, c'est un fonctionnement général en matière pénale. On est en matière pénale, ici; alors, il s'agit d'infractions. D'ailleurs, on dit: «Dans une poursuite pénale pour la sanction d'une infraction». Alors, quand on est en matière pénale, et on a un code de procédure pénale, et on a maintenant des dispositions pénales qu'on trouve dans différents projets de loi, si le gouvernement a voulu faire un système cohérent — et je pense que c'est souhaitable d'avoir un système cohérent; ça ne veut pas dire qu'il ne peut pas avoir certaines particularités, ça, si on a un système cohérent — je suis persuadé que, surtout à ce moment-ci dans le temps, où — je ne dis pas que, dans 25 ans, les gens vont dire la même chose, là — actuellement, on vient d'adopter un code de procédure pénale, je suis persuadé que le gouvernement ne voudra pas y déroger trop facilement au point de départ. Il vient de faire le ménage dans la procédure pénale. Alors, c'est pour ça que je lui demande ça. Je ne lui demande pas quelque chose de bien méchant, là.

Le Président (M. Gauvin): M. le ministre, avant de répondre, j'aimerais vous rappeler que M. le député de Lévis vous demande des avis, j'ai cru comprendre, comportant le projet de loi, et je vous rappelle que nous avons avantage à traiter de l'article 596.4.

M. Elkas: M. le Président...

M. Garon: Pourquoi vous dites ça, M. le Président? Non, non, vous ne pouvez pas donner cet avis-là.

Le Président (M. Gauvin): Non, non, mais c'est-à-dire...

M. Garon: Non, non. M. le Président, là, vous ne comprenez pas du tout ce que j'ai dit. Je viens justement de dire exactement le contraire. Je viens de dire que c'est une disposition dans un ensemble, à cet article, et que l'avis du ministère doit toucher l'ensemble du projet de loi, puis, après ça, des modalités particulières.

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis, je vous...

M. Garon: Vous n'avez pas à interpréter ce que j'ai dit. Bien...

Le Président (M. Gauvin): Non, non. Je vous rappelle... J'ai dit: J'ai cru comprendre que M. le député de Lévis. C'est tout simplement ça que j'ai dit. Vous...

M. Garon: Oui, mais vous n'avez pas à interpréter ce que je dis, là. Vous n'êtes pas mon exécutif, M. le Président, et je ne veux pas que vous interprétiez ce que je dis. Moi, ce que je dis...

Le Président (M. Gauvin): Je me reprends.

M. Garon: ...c'est moi qui le dis.

Le Président (M. Gauvin): Je me reprends. M. le ministre, on est à l'article 596.4.

M. Elkas: Je propose l'adoption.

M. Garon: J'ai posé une question au ministre, là.

M. Elkas: Bien non! Il n'y a pas d'avis sur l'article 29.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je dis. Non, non.

M. Elkas: Moi, je suis tenu à l'article 29...

M. Garon: M. le Président...

M. Elkas: ...puis je viens de faire la lecture de l'article 29.

M. Garon: Non, non. On ne jouera pas au fou, là.

M. Elkas: Vous demandez s'il y a un avis qui a été donné sur l'article 29. Moi, je m'en tiens à ça, puis je m'en tiens à l'article 29. Alors, je vous dis non.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Je n'en ai pas eu sur l'article 29.

M. Garon: Je vous ai dit...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis.

M. Garon: Avez-vous eu un avis du ministère de la Justice concernant le projet de loi?

M. Elkas: Non, non. Je vous parle, moi, de l'article 29.

M. Garon: Ce n'est pas ça. La partie du projet de loi à l'article 29...

M. Elkas: Des avis, monsieur...

M. Garon: ...fait partie d'un ensemble d'un système de procédure pénale. J'ai dit: Dans l'avis du ministère de la Justice, est-ce qu'il compare le projet de loi par rapport...

M. Elkas: Je me répète, puis je vais me répéter.

M. Garon: ...aux dispositions du Code de procédure pénale qu'il vient de faire adopter?

M. Elkas: C'est simplement...

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

M. Elkas: ...la même chose que je viens juste de lui dire. Il y a eu des échanges. L'avis qui est donné se fait en échanges entre fonctionnaires, entre avocats, à l'intérieur de la Société de l'assurance automobile du Québec, ainsi que le ministère de la Justice. Alors, les avis sont donnés à ce niveau-là.

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas ça que je vous demande, là.

M. Elkas: Bien...

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas ça que je vous demande. Concernant...

M. Elkas: Non, non, mais que ce soit un avis écrit ou un avis verbal, il s'en est fait, des avis.

M. Garon: Ce n'est pas ça que je vous demande.

M. Elkas: Il s'en est donné des... Je m'excuse.

M. Garon: Non, non, mais vous ne comprenez pas.

Le Président (M. Gauvin): Oui, mais... M. le ministre va compléter sa réponse.

M. Garon: Non, non, mais il ne comprend pas ce que j'ai demandé, là.

Le Président (M. Gauvin): On va lui permettre de compléter sa...

M. Garon: Oui, mais j'aimerais ça, M. le Président, que vous ne les mettiez pas sur de fausses pistes en interprétant ce que je dis. C'est déjà assez difficile. Alors, ce que j'ai dit, essentiellement... Parce que je sais comment ça marche. J'ai déjà été 9 ans dans un conseil des ministres, puis j'ai été, je ne me rappelle pas combien d'années, membre du Comité de législation. Je sais exactement comment ça marche. Quand il y a un projet de loi, le ministre de la Justice donne un avis sur un projet de loi. Normalement, il donne un avis sur un projet de loi, puis il se prononce par rapport au projet de loi, formellement. Ce n'est pas du placotage. Je ne voudrais pas employer des termes qui peuvent être interprétés. Je ne parle pas des discussions entre les fonctionnaires du ministère de la Justice puis du gouvernement, d'autant plus que, entre vous puis moi, M. le Président, les fonctionnaires de la justice, dans les ministères respectifs, sont des fonctionnaires de la Justice. Vous savez que le contentieux du ministère des Transports, ce ne sont pas les employés du ministère des Transports, ce sont les employés du ministère de la Justice affectés aux Transports.

M. Elkas: Oui, c'est à peu près ça.

M. Garon: Alors, je sais comment ça marche.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: C'est comme les ministères des finances, ce sont des gens du ministère des Finances affectés là, parce qu'ils contrôlent, ils sont là pour les finances, pour contrôler à l'intérieur du ministère, comme les avocats du ministère sont là pour contrôler. Sauf que vous arrivez avec un projet de loi... Parce que le projet de loi, ce n'est pas rien que les avocats qui sont dedans, là. Il y a toutes sortes de gens qui, sur le plan administratif, demandent des dispositions à mettre dans le projet de loi, et là le ministre de la Justice...

M. Elkas: Heureusement.

M. Garon: ...se prononce par rapport à un projet

de loi. Le ministre de la Justice se prononce par rapport à un projet de loi, puis là il donne son avis par rapport au projet de loi, formellement. Dans ce cas, c'est formellement, parce que les gens, au ministère de la Justice, ils sont là pour assurer la cohérence des lois.

L'avocat qui est au ministère des Transports, lui, sa fonction n'est pas la même, mais, quand arrive un projet de loi formellement, il y a des avis qui sont mis. Il y a même des avis d'impact, si on veut. Normalement, il y a peut-être eu, même, des avis d'impact du ministère des Finances ou du Trésor concernant l'impact financier, l'impact sur les citoyens. Ça a déjà fonctionné de même, en tout cas. Quels sont les impacts? Combien ça va coûter au gouvernement d'administrer ça, un projet de loi? Parce que, si on arrive avec des dispositions qui coûtent une fortune, le gouvernement va dire: Ça coûte tant. Il va évaluer les rapports coûts-bénéfices, là-dedans. Alors, normalement, le ministre, quand il arrive un projet de loi, il y a différents avis et je me réfère à un avis, mais, comme je vois que...

Le Président (M. Gauvin): M. le député de Lévis et les membres de la commission, je vous rappelle que la seule piste qui me guide est de toujours se rapporter à l'article 596.4. Je me limite tout simplement à ça. Et, étant donné l'heure, qu'il est 13 heures, la commission suspend ses travaux pour reprendre à 15 heures, cet après-midi, dans la même salle. Merci.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 17)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements déclare sa séance ouverte. Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 91, Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

Au moment de la suspension des travaux, nous venions d'adopter le troisième alinéa de l'article 596.3 introduit par l'article 29, et j'appelle l'article 596.4.

M. Elkas: Je m'excuse, Mme la Présidente, mais il y a eu tout un débat sur le premier...

La Présidente (Mme Bélanger): Sur le premier alinéa.

M. Elkas: ...alinéa de 596.4. Ça a été fait.

M. Garon: Non, non. On avait commencé, ce n'est pas fini.

La Présidente (Mme Bélanger): D'accord.

M. Elkas: Non, non. On avait écoulé le temps, non?

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Deux minutes?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Neuf minutes de faites sur ce 596.4. Alors, qui avait la parole?

M. Garon: C'est moi qui l'avais.

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

M. Garon: Alors, essentiellement, Mme la Présidente, quand je posais des questions au ministre, ce matin, je posais des questions sur l'économie d'une loi et l'avis que le ministre de la Justice lui a donné parce que, dans une société démocratique, il y a l'ensemble du droit et l'économie de l'ensemble du droit. Il y a l'économie des lois de même nature. Je pense, par exemple, très simplement, que, quand on pense à des dispositions, bien, notre façon de faire se réfère à l'économie d'une loi. C'est pour ça qu'on a fait une refonte du Code de procédure pénale, on a une refonte du Code de procédure civile, on a le Code criminel. Je vais vous donner rien qu'un exemple, que je n'ai pas mentionné parce que, moi, je ne fais pas de droit criminel, ça fait des années que je n'ai pas touché à ça.
(15 h 20)

On me signalait — je vais donner rien qu'un exemple — qu'un avis de suspension de permis ou de révocation de permis, en droit criminel, c'est fait par huissier. Ça fait trop longtemps que j'ai vu ces affaires-là, mais ce n'est pas fait par lettre, c'est fait par huissier. Dans l'économie de notre droit, par exemple... Le droit pénal, on vient de le refaire, notre droit pénal. On a un ensemble de dispositions, on a fait le ménage dans notre droit pénal pour arriver à un régime général de droit pénal, avec une façon de faire. On a un code de procédure où on a une façon de faire, il vient d'être refait, lui aussi. Le Code civil vient d'être refait. Mme la Présidente, je vais vous dire même, pour vous montrer à quel point c'est sérieux — je ne sais pas si je l'ai apporté avec moi; je l'ai apporté avec moi, justement — pour vous montrer à quel point c'est sérieux, comme avocat, membre du Barreau, j'ai reçu, hier, par la malle, mon inscription — je suis un avocat qualifié — aux cours obligatoires portant sur la réforme du Code civil. Je vais devoir aller suivre 60 heures de cours, sur 20 cours différents de 3 heures par cours, et tous les avocats vont être obligés de suivre un certain nombre d'heures de mise à jour parce que le Code a été modifié. Là-dedans, je dois indiquer de quelle façon je vais m'inscrire, de quelle façon ça va fonctionner, et il y a des délais, puis il va y avoir des groupes de formés, et ça va fonctionner pendant une grande période de temps. Ça va fonctionner pendant des mois où les avocats vont devoir suivre des cours parce que c'est là

protection du public, ça, à cause des réformes qui ont été faites.

Je veux vous montrer quelques exemples. Ça va porter sur le droit des personnes, 2 cours sur le droit des personnes, 2 cours sur le droit des biens, le droit des obligations où il va y avoir 5 cours. Bien voyons! 7 cours. Plus que ça, 9 cours, pardon, sur le droit des obligations. Les successions et donations, les sûretés mobilières, les sûretés immobilières, 2 cours là-dessus, la publicité des droits, la preuve et la prescription, le droit international privé, le droit transitoire, dans des cours qui vont être donnés et que les avocats vont être obligés de suivre. Pourquoi? Parce que notre système de droit est modifié par le système qui est mis en place. Je vais vous dire que, moi, je vois ça avec beaucoup de plaisir.

J'en parlais même, j'ai commencé à contacter quelques avocats pour leur demander quand est-ce qu'ils avaient l'intention de suivre leurs cours parce qu'il va y avoir des discussions entre avocats sur ces questions-là. Je commençais à m'interroger sur certaines personnes pour qui j'ai de l'estime, sur le plan des connaissances juridiques, et elles me disaient qu'elles voyaient cette opportunité qu'elles avaient de discuter de ces questions de droit là avec beaucoup de plaisir parce qu'elles sont convaincues que, dans un même groupe où il va y avoir quelques députés — moins nombreux, parce qu'il n'y a pas beaucoup de députés qui sont avocats maintenant — des professeurs d'université, des avocats d'exercice de différentes tendances, différents milieux, il va y avoir des débats intéressants. Tous ceux à qui j'en ai parlé m'ont dit: Ça va être sûrement une période extraordinaire sur le plan de brasser les idées sur le plan du nouveau droit.

Moi, je crois à ça profondément et je pense que c'est un gros exercice que le gouvernement a fait, un gros exercice. Savez-vous, Mme la Présidente, pour vous montrer à quel point c'est un gros exercice, ça a commencé dans le temps de Duplessis. La mise en oeuvre de ces réformes-là a commencé dans le temps de Duplessis et ça se poursuit depuis la fin des années cinquante. Puis là on arrive à la conclusion, actuellement, et là, maintenant, ça va être mis en pratique, en application. Les gens devront se recycler par rapport à ces changements-là. Alors, quand je vous dis, je demande l'avis que le ministre a eu du ministère de la Justice... Parce que je suis persuadé que le ministre de la Justice, en tant que ministre de la Justice, en tant que gardien de la cohérence des lois au gouvernement... Il vous a envoyé un avis. Il a dit qu'il avait envoyé un avis.

Il y a eu des discussions avec les avocats, je suis convaincu de ça aussi. Mais les avocats, quand ils travaillent sur des projets de loi, ils ne travaillent pas tous dans la même perspective: il y en a qui sont là pour assurer la cohérence des lois; d'autres sont là pour essayer de mettre en oeuvre les commandes que leur passe le ministre sectoriel; mais d'autres doivent regarder qu'est-ce qui arrive à ça par rapport à l'ensemble.

C'est pour ça que, moi, j'ai demandé... Je le sais, j'ai fait 60 lois différentes quand j'étais au ministère. Je sais comment les gens travaillent, puis j'ai beaucoup travaillé avec mon contentieux. Puis j'avais toujours quelqu'un, en plus de ça, du contentieux à chaque fois que je faisais des discussions au ministère, parce que je voulais m'assurer que toutes les choses étaient toujours correctes. Pas à la fin du processus. Je voulais toujours qu'il y ait quelqu'un du contentieux qui suive le déroulement des opérations. Pourquoi? Pour qu'il n'arrive pas seulement aux conclusions, puis qu'il ne sache pas exactement comment tout ce débat-là s'est fait, pour qu'on tienne compte aussi des nuances.

Alors, quand je demande au ministre s'il peut nous fournir l'avis du ministre de la Justice, c'est parce que je suis persuadé que l'avis du ministre de la Justice porte sur ces questions-là. Mais tout simplement ce que je veux voir, c'est de quelle façon le projet de loi reflète ou non, je ne parle pas des arbitrages, mais l'opinion du ministère de la Justice par rapport au nouveau Code qui vient d'être adopté par l'Assemblée nationale. Parce que ce n'est pas possible qu'il n'ait pas parlé de ça. Je suis certain que, dans certains cas — le ministre l'a dit tantôt — il s'agit — il l'a dit — au contraire de concordance avec les nouveaux codes. Je ne mets pas ça en doute. Je pense que c'est vrai. Mais, par rapport à l'économie de la loi, par rapport à l'économie des amendements qui sont proposés, par rapport à l'économie du système de procédure en matière pénale, dans son ensemble, pour une cohérence, pour une cohérence, comment on pourrait comprendre, par exemple — je vais vous en donner des exemples — qu'en matière criminelle une suspension de permis pour les mêmes raisons, la procédure soit par huissier — je vous donne rien qu'un exemple — tandis qu'en matière d'assurance automobile la suspension de permis se fait par lettre recommandée ou certifiée?

Je vais vous donner rien qu'un exemple parce que, dans l'économie du droit, les gens vont se retrouver devant les mêmes conséquences. Comment ça va fonctionner, si on ne veut pas que les gens disent, à un moment donné: On a un système qui est abracadabrante, que les gens perdent confiance dans le système? C'est pour ça que je dis qu'il faut que le système soit cohérent, et c'est pour ça que le gouvernement a fait la révision du Code de procédure pénale.

C'est pour ça que je lui demande, à ce moment-ci, pas seulement par rapport à l'article 596.4... Le député de Montmagny, quand il présidait tantôt, il disait: Par rapport à l'article 596.4. Ce n'est pas ça. L'article 596.4 fait partie d'un ensemble. C'est comme si j'ai une pyramide, puis on me parle de la pierre du haut. Elle n'a pas beaucoup d'importance, la pierre du haut. C'est la pierre du bas qui est importante. C'est la fondation. Ce que je veux voir, c'est, par rapport à l'ensemble des dispositions qui forment l'économie du droit en procédure pénale, comment s'est positionné le ministère de la Justice par rapport aux amendements à la loi que propose le ministre, qui visent à amender le Code de la

sécurité routière, surtout dans la partie qui concerne la procédure en matière pénale pour les fins du Code de la sécurité routière. Comment ça s'ajuste par rapport aux dispositions principales d'ensemble? C'est pour ça que je lui pose la question s'il voudrait nous fournir cet avis-là. Parce que, si l'avis général, au point de vue général, va dans le même sens, bien, c'est un argument en sa faveur. Et, si l'avis ne va pas dans le même sens, évidemment que ce n'est pas un argument en sa faveur. Mais, s'il ne veut pas le rendre public, il nous laisse présumer, à tort ou à raison, que l'avis formule beaucoup de réticences par rapport à ce qu'il propose.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis, sur ce paragraphe, votre temps de 20 minutes est terminé.

M. Garon: J'ai posé une question au ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a une réponse à...

M. Elkas: Une réponse à une question qui a été posée, puis je vais revenir sur la réponse générale, mais il y a quelque chose de plus spécifique que le député de Lévis avait demandé concernant la procédure. Et là je me demandais si Me Gélinas pourrait y répondre.

M. Garon: Me Gélinas parle en son nom ou au nom du ministre?

M. Elkas: En tant qu'expert.

La Présidente (Mme Bélanger): Le ministre demande à Me Gélinas de répondre.

M. Elkas: En tant qu'expert.

M. Garon: Tous ceux qui sont venus parler ici ont parlé non pas au nom du ministre, parce que j'ai remarqué que c'est leur nom qui était inscrit. C'était très important, ça, parce que je me demandais, quand Me Marceau a parlé des fois antérieures, c'est comme témoin, c'est comme expert. Ce n'était pas au nom du ministre. C'est important.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est comme expert.

M. Garon: Parce que le ministre, lui...

La Présidente (Mme Bélanger): Au nom du ministre.

M. Garon: Vous savez pourquoi je pose la distinction. Le ministre, lui, il a des questions d'opinion. L'expert, ce n'est pas des questions d'opinion. L'expert est obligé de donner l'heure juste, le témoin, parce qu'à ce moment-là, si le témoin ne dit pas la vérité devant

une commission, il y a des pénalités qui peuvent être encourues.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va. Me Gélinas.
(15 h 30)

M. Gélinas: Essentiellement sur la question que vous posiez, sur le droit criminel versus les lois pénales, moi, je ne suis pas un expert en droit criminel, je vous le dis tout de suite, parce qu'on ne fait pas de droit criminel au niveau de la Société de l'assurance automobile. Ce qu'on me dit, au niveau des procédures criminelles, c'est qu'il n'y a pas d'avis comme tels qui sont envoyés pour des suspensions de permis en droit criminel. Les procédures de cour sont, bien sûr, transmises par huissier, comme ça se fait au niveau civil. Ça, ça va. Mais ce qu'on a au niveau du Code de la sécurité routière où le droit criminel est impliqué, entre autres l'article 180 du Code qui prévoit qu'il y a interdiction de conduire prononcée par le juge, lorsqu'il est question d'une conduite avec facultés affaiblies, à ce moment, le juge prononce l'interdiction, mais sur le banc. Il confisque immédiatement le permis de la personne. Donc, ce qu'on me laisse entendre, sur le plan criminel, il n'y a pas d'avis, comme tel, envoyé par la poste dans ce genre de circonstance. Il n'y a même pas d'avis qui sont envoyés par huissier non plus. Ce qui est envoyé par huissier, c'est, bien sûr, des procédures devant la cour, ça, oui. Mais c'est la même chose sur le plan civil et sur le plan pénal. Donc, c'est la nuance que je voulais apporter, tout simplement.

L'interdiction de conduire qui est faite, sur le plan criminel, au niveau du Code de la sécurité routière, est faite au niveau du tribunal lui-même, lorsque vient le prononcé de la sentence et tout le reste, sur la déclaration de culpabilité. Et c'est le tribunal lui-même qui statue. Donc, il n'y a pas d'avis comme tel, envoyé. L'interdiction se fait sur-le-champ. C'est la seule nuance que je voulais apporter.

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

M. Elkas: Mme la Présidente...

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

M. Elkas: Oui. Mme la Présidente, je veux simplement, en réponse à la question qui a été posée par le député de Lévis... Je ne voudrais pas pas qu'on pense qu'on n'est pas préoccupé par les droits de la personne. Ça, c'est... Je vais attendre qu'il ait fini.

M. Garon: J'ai posé la question. Je ne veux pas...

M. Elkas: Non, non, mais vous m'avez posé une question spécifique, qui est un peu générale, sur la procédure dont on s'est servi pour avoir un avis. Je ne

voudrais pas que les gens pensent qu'on sort de cet exercice, un gouvernement qui n'est pas préoccupé par les droits de la personne. On a tendance à nous accuser d'être inhumains, non démocratiques. Le but poursuivi dans cet exercice est bien simple, c'est d'essayer de réduire le nombre de personnes qui nous envoient promener, si je peux me servir de ces termes-là, qui conduisent pendant 1 an, 1 an et demi après avoir reçu 5, 6 ou 7 avis, et puis c'est seulement quand ils sont poignés que ces gens-là commencent à être sérieux. Mais, après tout, il y a 15 points de démerite, puis les gens se promènent, et puis, s'il en ont accumulé 16, 17... Tu sais, on n'est pas là pour juger s'ils sont coupables d'avoir fait de la vitesse ou non. On est là, nous autres, tout simplement dans le but de dire: Bien, coudon, après 6 ou 7 avis, il me semble qu'on peut présumer qu'il a reçu un avis, puis, s'il peut faire la preuve devant un juge... Puis la loi est très, très large. Elle permet beaucoup de latitude pour le juge et n'est pas limitative comme celle de l'Ontario. Une loi qui a été introduite en 1982. Il me semble que ce serait une chose qui serait acceptable pour la société. Mais là on est repartis dans une guerre de légistes et puis, malheureusement, on perd de vue le fond de notre argument. C'est d'enlever ces délinquants de la route, des gens qui continuent à abuser du système. Puis vous le savez comme moi, il y a des façons de le faire, puis ils continuent à le faire.

Pensons aussi aux 4 000 000 de détenteurs de permis qui, eux autres, se comportent d'une façon très correcte, puis eux doivent subir les conséquences des gestes posés par une petite minorité. Alors, tout simplement pour répondre au député, c'est que, oui, on était préoccupés par le fait que cet article pourrait brimer certaines personnes, peut-être, mais je dois vous dire que l'intention n'est pas d'enlever des droits à qui que ce soit. C'est dans le but de protéger l'ensemble des citoyens et citoyennes du Québec. Vu que cette loi, il y a une loi semblable dans la loi sur le Revenu, ainsi qu'il y en a une, comme je l'ai mentionné, en Ontario... On est allés devant le Comité de législation, et puis il y a eu énormément d'échanges. Des échanges se sont faits avant qu'on ne dépose ce projet de loi en Chambre et les avis comme tels, s'il y en a d'écrits... Moi, je vais vous dire bien franchement, mon avis que j'ai reçu est celui du comité législatif, quand il a dit: Oui, tu peux procéder. Mais il n'y a rien d'écrit. C'est un avis: Vasy. Vous avez fait face au comité législatif, j'en suis sûr, M. le député de Lévis, vous dites que vous avez fait partie du Comité. Mais, en présentant vos projets de loi, est-ce qu'il vous donne un avis écrit ou est-ce qu'il vous dit: Allez-y, allez en paix? C'est un peu ce qu'on a vécu et c'est un peu ce que j'ai vécu dans plusieurs projets de loi que j'ai déposés, moi, depuis mon arrivée ici. Alors, sur les 20, c'est sûr que je ne suis pas apparu devant le comité législatif pour l'ensemble des 20, mais peut-être les trois quarts. C'est la façon que ça fonctionne. Alors, les avis se font verbalement entre les gens du ministère de la Justice et les gens du ministère sectoriel.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que ça va pour le paragraphe 596.4?

M. Garon: Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais votre temps est terminé sur ce paragraphe-là, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, mais je voulais poser une question au ministre. J'ai 2 affaires, en tout cas.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, allez-y.

M. Garon: Je peux bien le faire sur l'autre paragraphe.

La Présidente (Mme Bélanger): Allez-y pour la question.

M. Garon: Premièrement, je ne parle pas de cet avis-là. En réponse au ministre, je ne parle pas sur cet avis-là. Je parle de l'avis lorsque le projet de loi est acheminé, après ça, après les discussions au Comité de législation. Lorsque le projet de loi est fait, il y a un avis au ministère de la Justice sur le projet de loi. Il est fait par écrit. Le ministre de la Justice l'a dit lui-même, qu'il donne ses avis directement aux ministres. Le ministre de la Justice l'a dit à l'Assemblée nationale.

(Consultation)

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

M. Elkas: Mme la Présidente, des avis se donnent d'une façon écrite au début, et il y a évidemment des amendements qui sont apportés. Mais, pour vous dire s'il y avait un avis final, non, il n'y en a pas eu comme tel. Au début des échanges entre le ministère sectoriel et le ministère de la Justice, il y a un avis qui est envoyé et les gens se convoquent, ils ont des rencontres et ils se parlent, ils font des changements et ça aboutit à un projet qui ne ressemble peut-être pas à comme il était au départ.

M. Garon: C'est ça que je dis, c'est cet avis-là que je vous demande. C'est de cet avis-là que je vous parle.

M. Elkas: Vous n'en avez jamais déposé, des affaires semblables, on n'en dépose pas non plus.

M. Garon: Et, par rapport à ce que disait Me Gélinas, quand la Société de l'assurance automobile du Québec traite des questions, elle traite des suspensions de permis pour points de démerite, pas pour facultés affaiblies.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: Il y a plusieurs sortes de suspensions et de révocations.

M. Garon: Oui.

M. Gélinas: Donc, il y a des suspensions qui sont faites pour des raisons d'ordre médical et il y a une suspension où c'est différent aussi au niveau des effets qu'une révocation. Parce que, quand on a une révocation, c'est comme si le permis n'existe plus, tandis que, quand on fait une suspension, le permis comme tel a toujours une certaine existence, mais il n'est plus valide pour une certaine durée. Il reprend sa validité une fois que la suspension est levée. Mais, au niveau de la révocation dans le cas des points de démerite, c'est une révocation qu'on fait, et ça, c'est une sanction administrative. C'est une sanction administrative, ce n'est pas une sanction pénale. C'est considéré une sanction administrative tout comme la suspension. Et ça, ça se fait par avis, poste recommandée, en vertu du Code de la sécurité routière. Ça a toujours été le cas.

M. Garon: Mais ça a le même effet?

M. Gélinas: Ça a le même effet que?

M. Garon: Ça a le même effet que si c'était pour facultés affaiblies, sauf que ça pourrait être pour des raisons beaucoup moins importantes.
(15 h 40)

M. Gélinas: Non, je ne peux pas dire que ça a le même effet que pour facultés affaiblies parce que, pour facultés affaiblies comme telles, la poursuite se fait en fonction d'une accusation au criminel.

M. Garon: Je sais.

M. Gélinas: Et, une fois qu'on a une déclaration de culpabilité — c'est comme ça que le système des points d'inaptitude est bâti et a été construit, comme tel — nous, on inscrit les points uniquement sur avis du tribunal qu'il y a eu déclaration de culpabilité et si c'est une infraction qui donne lieu à des points de démerite. Mais il faut d'abord la déclaration de culpabilité. L'avis nous est envoyé par le tribunal, et, une fois qu'on reçoit l'avis, on l'inscrit, et c'est à ce moment-là qu'on avise la personne en conséquence. C'est pour ça qu'on dit que c'est une sanction administrative. La sanction pourrait avoir lieu avant ou après la déclaration de culpabilité. On a choisi de le faire après la déclaration de culpabilité.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que le paragraphe 596.4 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Un instant.

M. Dufour: J'entendais parler le ministre concernant la délinquance. Moi, je veux dire, on est contre, aussi, les délinquants, nous autres, mais la façon dont les lois sont faites depuis quelques années, j'ai l'impression qu'on va produire des délinquants à la pochetée. Je vais vous donner une des raisons, moi, que je vois où vous allez avoir de la délinquance, parce que vous avez de moins en moins de contact direct avec les assurés pu avec les gens qui sont détenteurs de permis d'automobile. Par exemple, quand les gens viennent pour renouveler leur permis, vous le faites et il n'y a aucune attestation directement à l'effet que la licence a été payée, que son immatriculation a été payée pour l'année courante, si ce n'est que son reçu et directement avec le ministère. Donc, il y a des gens qui ne paieront pas leur immatriculation.

M. Elkas: Qu'est-ce que ça vient faire là-dedans?

M. Dufour: Non, non, mais ils sont des délinquants. Des délinquants, ce n'est pas juste dans un sens. La délinquance, ça se fait n'importe où. Et le fait que vous avez des amendes excessives à des endroits, ça aussi, ça va créer des délinquants un peu partout parce que ça ne peut pas faire autrement quand on va trop loin dans nos lois et qu'on veut trop réglementer. Parce que ce n'était pas ça, votre discours, au départ. C'était réglementer moins et mieux. Et là je ne suis pas sûr que vous réglementiez moins. Je suis sûr d'une chose, c'est que vous ne réglementez pas et que vous ne faites pas de meilleures lois parce que vous vous éloignez un peu.

Une voix: M. le député.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là on s'éloigne aussi du sujet ici, parce que là...

M. Dufour: Oui, mais seulement on parlait de délinquance.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais oui, mais on parlait de délinquance...

M. Dufour: Ça a affaire à ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça n'a rien à voir avec l'article, là. On est complètement à côté de l'article. On parle, là...

M. Dufour: Oui, mais ça va avec les avis...

La Présidente (Mme Bélanger): ...de poursuite pénale...

M. Dufour: ...et les avis pour enlever les licences, ça entre en ligne de compte, parce qu'il vient de démontrer...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça n'a rien à voir avec les avis d'enlever des licences. C'est la vérification mécanique pour les véhicules reconstruits dont on parle, là.

Une voix: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, c'est ça, ici. L'article 29, c'est ça.

M. Dufour: Oui, bien il a été bien plus loin que ça dans la discussion. J'ai écouté la discussion et elle a été plus loin que ça.

M. Elkas: C'est parce que la question m'avait été posée et j'ai répondu.

M. Dufour: Ah! bien moi, je...

La Présidente (Mme Bélanger): Dans le fond, on parle de l'article 29, là.

Une voix: Adopté.

M. Dufour: ...

(Consultation)

M. Garon: On est au paragraphe 1?

La Présidente (Mme Bélanger): Paragraphe 596.4. Là, il reste l'alinéa suivant.

M. Garon: Deux autres alinéas.

La Présidente (Mme Bélanger): Deuxième alinéa. Le premier est adopté?

M. Garon: Attendez un peu, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, je le demande.

(Consultation)

M. Dufour: Quand vous dites, là, que... On va aller discuter sur le fond. Moi, je n'ai pas d'objection sur l'article tel quel, là. Vous dites: «...la preuve de la remise de l'avis prévu à cet article peut être faite par le dépôt d'un double de cet avis». Pourquoi vous obligez... Et l'original, lui, il est où? Du double ou bien d'un double? C'est quoi, là?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

Une voix: Me Marceau.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Marceau.

M. Elkas: De la Justice.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Marceau, de la Justice.

M. Dufour: Du ministère de la Justice.

M. Marceau (Roger): Oui, de la couronne.

M. Dufour: J'aime mieux ça.

M. Garon: Son premier nom?

M. Marceau: Roger Marceau, pas le frère à Suzanne.

M. Garon: Moi, je ne le sais pas.

M. Dufour: On ne la connaît pas. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Marceau: Vous parliez tantôt de l'uniformité de la loi et du Code de procédure pénale. La disposition qui vise le dépôt d'un double du certificat de vérification mécanique, c'est justement pour s'ajuster au Code de procédure pénale qui dit qu'un rapport d'infraction, qu'un constat d'infraction qui est remis à quelqu'un, quand il faut faire la preuve de ce rapport, pour éviter d'assigner la personne qui l'a rédigé, soit le policier, soit le mécanicien, soit le vérificateur, la loi dit qu'on peut déposer un double. Il n'y a plus d'original, puis il n'y a plus de copie, en vertu du Code de procédure pénale. C'est un double. On peut en déposer un double. Donc, le certificat de vérification mécanique, on dit qu'il a la même valeur qu'un rapport d'infraction prévu au Code de procédure pénale, donc on le dépose comme un billet d'infraction. Puis ce qui est marqué dessus a la même valeur que la personne qui viendrait dire la même chose au tribunal.

C'est l'ajustement complet avec le Code de procédure pénale. Puis cette disposition a été amenée par la légiste qui a écrit le Code de procédure pénale depuis 10 ans. C'est elle-même qui l'a mis dans cette loi — celle qui a fait le Code de procédure pénale — pour assurer, justement, l'uniformité dont vous parliez. C'est pour assurer un lien. Toute infraction se prouve de la même façon. Alors, un double du rapport d'infraction. Que ce soit par un policier, par un mécanicien. Et, si le citoyen veut contester l'écrit qu'il y a là, il doit demander qu'il vienne au tribunal.

M. Dufour: Avant, on parlait d'une copie conforme.

M. Marceau: Oui. Il n'y en a plus en vertu...

M. Dufour: Là, vous parlez d'un double. Un double, c'est quoi? Un fax, c'est un double?

M. Marceau: Non. C'est...

M. Dufour: La photocopie, c'est un double?

M. Marceau: C'est le double exact de celui qui est rédigé. Quand on va donner un constat d'infraction, à l'avenir, on va donner une copie au défendeur, un double au défendeur, puis l'original, entre guillemets, là, a la même valeur que le double. C'est la copie carbone.

Une voix: C'est ça.

M. Marceau: Sans autre modification ni ajout. C'est la copie carbone. C'est pour ça qu'on ne parle plus d'original et de copie. C'est 2 feuillets qui ont la même valeur. On parle de double. On ne parle plus de copie ni d'original. Donc, il y a une partie au défendeur, une partie au poursuivant, puis une partie à la cour. Ils ont tous les 3 la même valeur. Donc, c'est l'uniformité totale dans ces 2 lois.

La Présidente (Mme Bélanger): Pareil comme une carte de crédit.

M. Marceau: C'est pour ça qu'on ne parle plus de copie et d'original. Si ce n'est pas exactement comme ce que le défendeur a entre les mains, ce n'est pas un double. Il faut que ce soit exactement pareil.

Une voix: Copie carbone.

M. Marceau: C'est pour ça qu'on ne parle plus de copie ni photocopie ni rien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Dufour: Dans vos règlements, j'imagine que c'est prévu, ça, que ces avis, ils sont faits de telle façon que l'autre, il a tant de copies, il a tant de doubles, si vous voulez.

M. Marceau: C'est ça. Ils ont été prépubliés dans la *Gazette officielle du Québec*.

M. Dufour: Quand vous en avez 3, ça fait un triple. Ça ne fait plus un double.

M. Marceau: C'est exact. Un double, ça veut dire un double...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est un double de la première.

M. Marceau: ...une copie semblable, un double.

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

M. Marceau: C'est justement pour être plus clair. Une entière uniformité avec le Code.

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

M. Marceau: On ne crée rien de nouveau avec ça. C'est qu'on l'assimile à ce qui est prévu au Code de procédure pénale.

M. Dufour: Quand vous parlez... Oui.

M. Marceau: Et la personne qui a écrit ça est la même qui a écrit de a à z le Code de procédure pénale.

M. Dufour: «La personne autorisée par la Société ou la personne autorisée à effectuer la vérification mécanique pour celle-ci», pourquoi...

M. Marceau: Les mandataires.

M. Dufour: C'est quoi, les... C'est un ou l'autre ou si ça pourrait être un dans certains cas et un autre pour certaines raisons? Quand vous dites un ou l'autre, ça dépend des cas, j'imagine, quand vous dites ça.

M. Marceau: Oui. Ça dépend des cas.

M. Dufour: Parce que, si c'est un avis d'infraction, ça va être, «signé par la personne autorisée», le policier.

M. Marceau: C'est ça.

M. Dufour: Mais, si c'était une question de mécanique, la vérification, ça ne peut pas être un policier. Il faut que ce soit la personne qui a fait la *vérification*.

M. Marceau: C'est ça.

M. Dufour: Donc, il n'y a pas de mélange par rapport à ça...

M. Marceau: Non.

M. Dufour: ...et c'est ça que ça veut dire, vraiment, le libellé.

M. Marceau: C'est ça. Vous l'avez bien deviné. C'est ça. (15 h 50)

M. Dufour: J'ai peut-être bien lu, mais, des fois... Ce n'est jamais nécessairement plus clair, quand on lit. Ça fait des procès, des fois.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va, pour 596.4?

M. Garon: Premier paragraphe?

La Présidente (Mme Bélanger): Premier paragraphe, oui. Alors, 596.4 adopté?

Une voix: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Deuxième alinéa de 596,4. M. le ministre.

M. Elkas: On a fait la lecture.

La Présidente (Mme Bélanger): Y a-t-il des explications?

M. Elkas: Je l'ai tout expliqué.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous l'avez tout expliqué. Bon.

Est-ce qu'il y a des commentaires, des questions?

M. Garon: J'aurais aimé poser d'autres questions à Me Marceau parce que je remarque que les Me Marceau se suivent mais ne se ressemblent pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Pas du tout, ils ne se ressemblent pas du tout...

M. Garon: Non, je parlais dans leurs propos.

La Présidente (Mme Bélanger): Ah bon! Je pensais que c'était physiquement.

M. Garon: Non, jamais je ne fais d'allusion au physique.

Une voix: On n'a pas le droit.

M. Garon: On n'a pas le droit. Je ne sais pas s'il peut... C'est parce que c'est le même article.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, si le ministre autorise Me Marceau.

M. Elkas: C'est par rapport au deuxième alinéa?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: C'est par rapport au deuxième alinéa?

M. Garon: Par rapport au deuxième alinéa.

M. Elkas: I do not believe you.

La Présidente (Mme Bélanger): Au deuxième alinéa, Me Marceau, avez-vous des explications à donner au député de Lévis?

M. Garon: C'est parce que je n'avais plus de

temps de parole, essentiellement, quand Me Marceau est venu donner des explications. J'aurais aimé lui poser des questions.

La question que je voulais lui poser, c'était la suivante... Au fond, Me Marceau a plaidé, tout à l'heure, la conformité des dispositions avec le Code de procédure pénale.

M. Marceau: Ça, c'est pour faire comme si c'était un rapport d'infraction, pour ne pas créer de nouvelles affaires, comme si c'était un rapport d'infraction prévu à l'article 62 du Code de procédure pénale, qui dit que tout rapport d'infraction ou constat d'infraction rédigé par la personne qui a constaté l'infraction fait preuve de son contenu...

M. Garon: Oui.

M. Marceau: ...et peut être déposé en preuve, comme telle, comme si la personne était là pour dire ce qu'il y a dessus. Donc, ça, on en fait la même valeur, pour ne pas créer 2 régimes différents.

M. Garon: Je trouve ça intéressant, ce que vous me dites. Mais l'autre Me Marceau nous avait plaidé le contraire, la semaine dernière...

M. Marceau: Bon.

M. Garon: ...concernant d'autres dispositions. Bien oui. Elle disait qu'on ne voulait pas la conformité avec le Code de procédure pénale. Le Code de procédure pénale, il est bon ou il n'est pas bon. On ne peut pas dire, à un moment donné, qu'on plaide, en disant: Il est bon. Je trouve que c'est un argument. J'achète beaucoup plus ces arguments-là que les autres. Sauf que, dans la loi, à un moment donné, on est après dire: C'est bon, parce qu'on s'ajuste au Code de procédure pénale, et: C'est bon parce qu'on ne s'ajuste pas. On a entendu les 2 arguments.

Je comprends que vous allez dire que c'est au sujet d'autres dispositions. Mais on a plaidé aussi d'autres choses, à date. Le ministre va dire: Des articles antérieurs, mais il y en a qu'on a passé parce qu'on n'avait plus de temps de parole, essentiellement. D'autres auront l'occasion de revenir à l'Assemblée nationale, s'il n'y a pas d'amendements entre-temps. Mais il y a d'autres dispositions dans le projet de loi où on a dit, là, que ce qu'on voulait, c'était de s'écarter du régime du Code de procédure pénale pour établir un régime particulier. Vous, vous êtes du ministère de la Justice.

M. Marceau: Oui. Je m'occupe du Code de la sécurité routière depuis 15 ans.

M. Garon: Bon! D'une façon générale...

Une voix: ...une certaine expérience.

M. Garon: Oui. Comment se fait-il que, parfois, vous vous ajustez au nouveau Code de procédure pénale et, dans d'autres cas, vous voulez l'écarter?

La Présidente (Mme Bélanger): Me Marceau.

M. Elkas: Je vais lui permettre de répondre, mais n'embarquons pas dans 28.

M. Garon: Bien...

M. Elkas: Si t'embarques dans 28, moi, je n'embarque pas.

M. Garon: Non. Mais 28, c'est un exemple.

M. Elkas: Non. Un exemple, oui, mais il va y en avoir... Il a été voté.

M. Garon: On l'a mis de côté. Ça ne fait rien.

M. Elkas: Allez-y. On va...

M. Marceau: Avec 28, on ne s'est pas du tout écarté du Code de procédure pénale. On a créé une disposition qui existe dans le Code de procédure pénale à plusieurs endroits. Des présomptions et des renversements de fardeau de preuve, ce n'est pas nouveau et ça existe dans le Code de procédure pénale, qui est une copie de la Loi sur les poursuites sommaires. Par exemple, quand je vais accuser **madame** ici de ne pas avoir de permis de conduire, je n'ai pas à prouver qu'elle n'a pas de permis de conduire. C'est elle qui doit prouver qu'elle en a un. Ça, ça existe depuis des années. L'article 28 est au même effet. Quand j'accuse quelqu'un d'être propriétaire d'un édifice public non conforme, je n'ai pas à prouver qu'il est propriétaire de l'édifice public. Ça existe dans le Code, ça a tout la même valeur.

M. Garon: Vous n'avez pas à prouver qu'il est propriétaire.

M. Marceau: Non.

M. Garon: Oui, mais...

M. Marceau: C'est à lui à venir établir ça. Le contraire.

M. Garon: Vous prouvez qu'il n'est pas conforme.

M. Marceau: Oui.

M. Garon: Bien oui, mais c'est justement.

M. Marceau: Mais c'est ça. Mais des renversements de fardeau de preuve et des présomptions, ça

existe de tout temps et ça existe... On n'a rien inventé ni été à l'encontre du Code de procédure.

M. Garon: C'est un peu comme si je voulais... Vous êtes en train de me dire: Si je vous dis que vous êtes là, je n'ai pas à prouver que vous êtes là. Je comprends, c'est l'être et le non-être. La base de la philosophie, c'est ça: l'être et le non-être, je plaide que vos sens vous trompe, vous pensez que je suis là alors que je ne suis pas là. Il y a des philosophes qui ont essayé de démontrer ça. Mais ce n'est pas ça. Je comprends que les tautologies n'ont pas à être prouvées. Ce n'est pas ça, au fond, ce n'est pas de ça qu'il est question, actuellement.

M. Marceau: Mais ce n'est pas nouveau, et on n'a pas été à rencontre du Code de procédure.

M. Garon: Non, non. Il y a des présomptions. La présomption de bonne foi est présumée. Sauf que, maintenant, ça ne sera pas toujours le cas. Ça ne sera pas toujours le cas. Quand vous dites des choses comme ça, c'est vrai. Mais là, maintenant, vous avez accepté d'introduire des... Je ne sais pas si on a accepté. Mais le ministre veut introduire des dispositions, maintenant, où on ne sera pas nécessairement prouvé de bonne foi, il va falloir démontrer qu'on est de bonne foi. Ça, c'est nouveau. Non, mais c'est ça, l'affaire.

La Présidente (Mme Bélanger): On revient au deuxième alinéa de 596.4, la vérification des réparations.

M. Garon: Alors, voyez-vous, là, on dit: «La date de la **vérification**...» Parce que, là, on présume bien des choses. Regardez bien ce qu'on dit:

«La date de la **vérification** des réparations et de l'attestation de la conformité du véhicule routier au présent Code peut être prouvée par le dépôt d'un double de l'avis qui atteste la vérification du véhicule et sa conformité au présent Code et qui est daté et signé par la personne autorisée par la Société ou la personne autorisée à effectuer la **vérification** mécanique pour celle-ci.»

Or, les coroners ont dit qu'il y avait une drôle de façon de **vérifier** ça, qu'il y avait eu des pots-de-vin. On laissait entendre qu'il y avait des pots-de-vin, qu'il y avait eu de la corruption. Ou encore qu'il y avait eu un travail qui avait été mal fait. Et on dit qu'il y a **eu**... sauf qu'on a dit qu'on...

M. Elkas: Ça n'a pas été prouvé.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ça n'a pas été prouvé.

M. Garon: Bien oui. Vous avez dit vous-même, tantôt, dans les papiers que vous nous avez fournis,

qu'il y a des gens... Vous l'avez dit. Où est-il, le papier?

M. Elkas: On avait mentionné qu'il y a eu des pots-de-vin, mais ça n'avait jamais été prouvé. Je pense que c'est assez clair dans le rapport Malouin.

M. Garon: Avez-vous fait une enquête? Mais là vous dites: On va attester toutes ces choses-là sur... Les gens, on va attester ça sur le papier qui arrive là en même temps que les coroners disent qu'ils ne sont pas impressionnés.

Bon. Le rapport d'enquête du coroner Malouin. Le coroner Malouin, il n'a pas enquêté sur le service au complet. «Selon le rapport d'enquête du coroner Malouin — qui était dans des cas spécifiques, qui ne faisait pas une enquête sur le système, lui — les **vérifications** mécaniques effectuées par...» C'est vos papiers, à part ça. Ce n'est pas mes papiers, c'est les papiers que vous m'avez donnés ce matin. Puis c'est marqué: «Préparé par le Service du contrôle du transport routier», à la SAAQ. «Selon le rapport d'enquête du coroner Malouin — dit ce papier que vous m'avez fourni — les **vérifications** mécaniques effectuées par 3 mandataires ne présentaient pas un standard de qualité élevé — c'est ça qui est marqué. Certaines actions ont déjà été prises par la Société ou par des mandataires impliqués dans l'enquête.»

L'enquête, qui relève du coroner Malouin... Le coroner Malouin n'a pas fait enquête sur le service au complet. Il vous dit en plus: «Le mandataire — en parlant de l'autre mandataire — a fait l'objet d'avertissements sérieux et des contrôles de la qualité supplémentaires effectués ont donné lieu à la révocation de l'un des mécaniciens.» C'est la SAAQ qui dit ça. Et la SAAQ continue: Les mécaniciens qui étaient impliqués dans l'affaire dans une autre enquête ont démissionné.

Alors, là, on a vérifié les enquêtes, ce que disait le coroner dans son rapport. Sauf que ce n'est pas le service de la SAAQ au complet qui a été étudié par le coroner. Le coroner, lui, il y a eu des accidents, il a fait une **vérification**, puis il s'est rendu compte que, la **vérification** mécanique, elle faisait dur. Alors, suite à ça... Parce que, lui, c'est comme quelqu'un qui est allé au hasard, il est allé sur ce qu'on lui avait demandé de faire là. Il n'a pas vérifié l'ensemble du service, puis des mandataires, puis de la façon de faire de la SAAQ. (16 heures)

Aujourd'hui, vous lui mettez une disposition disant qu'il faut prendre tout ça pour du cash. Je dis, quand vous demandez des dispositions comme ça, il faut faire que les papiers qui vont venir... Regardez bien ce qu'on dit: «La date de la **vérification** des réparations et de l'attestation de la conformité du véhicule routier au présent Code peut être prouvée par le dépôt d'un double de l'avis qui atteste la **vérification** du véhicule et sa conformité au présent Code et qui est daté et signé par la personne autorisée par la Société — c'est le mandataire — ou la personne autorisée à effectuer la **vérification**

mécanique pour celle-ci.»

Alors, là, je vous dis: Vous, de votre part, comment vous **assurez-vous**? Ça a de l'importance, ça, hein? Vous savez ce que ça veut dire, hein? Ça veut dire qu'on va attester qu'un véhicule est correct, alors qu'il n'était pas correct. Ça va faire preuve sous sa face même, alors que votre système n'est peut-être pas à moitié vérifié. Ça veut dire qu'on va attester comme corrects des véhicules qui ne sont pas corrects, qui ont causé des accidents.

J'ai quelqu'un qui est dans mon comté, il a une fille de 20 ans et le camion est rentré dans... Il l'a tuée, voyez-vous, sauf qu'il n'avait pas de freins. Alors, il y a des conséquences. Là, on nous dit: Maintenant, on va prendre ça pour du cash. La Société de l'assurance automobile, actuellement... Moi, je suis en train de me demander si on va continuer à invoquer le bon Dieu ou si on n'invoquera pas maintenant, en priant le soir: Divine Société de l'assurance automobile du Québec! Au lieu de dire Saint-Joseph, Sainte-Marie, dire: Société de l'assurance automobile du Québec, je vous salue! On va faire une prière à la Société aujourd'hui, c'est le nouveau dieu, c'est elle qui ne se trompe jamais. Sauf qu'on voit des coroners qui ont fait des enquêtes particulières, quand ils ont eu à **vérifier** l'état mécanique des véhicules en cause, pour se rendre compte que ça ne vaut pas cher, le système de **vérification** de la Société de l'assurance automobile du Québec. C'est ça qui est en cause.

Alors, voyez-vous le lien? Ce que vous demandez, là... Je comprends que vous avez pris le Code de procédure, mais, là, vous êtes en train de nous dire qu'on va attester en preuve des documents de mandataires, à moitié vérifiés sinon pas vérifiés du tout par la Société de l'assurance automobile du Québec, et ça, ça va jouer contre les gens qui vont être impliqués.

(Consultation)

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

M. Elkas: Si vous regardez le troisième paragraphe, vous allez voir qu'on peut toujours venir faire témoigner la personne, le mandataire comme tel. Quant aux **vérifications**, M. le député, il ne faut pas assumer... C'est sûr que le coroner Malouin n'a pas voulu généraliser, je pense qu'il l'a dit dans son rapport, mais, sur les rapports d'enquête du coroner Malouin, il y a eu des enquêtes. J'ai avec moi Pierre Garneau, qui est directeur du contrôle routier, qui s'est chargé de ces enquêtes. Vous lui demanderez la question si ça a été fait, oui ou non. On vous a aussi démontré, dans les dossiers qu'on vous a déposés, qu'il y en a, des contrôles à l'interne. Il y a des contrôles d'autoverification, il y en a qui sont faits par chez nous. C'est en augmentant. Le contrôle de la qualité est là. Alors, s'asseoir là, et généraliser, et dire que ça ne se fait pas, et assumer que tout ce qui vient des mandataires est faux, ce n'est pas correct. Ce n'est pas correct, mais ça, vous le dites. Vous le dites et

c'est de la façon que vous le dites.

Peut-être que, moi aussi, des fois, quand on s'exprime, je pense, à l'extérieur de cette Chambre, on s'est dit... On s'est échangé hier une couple de mots sur la perception, et ce que les gens disent, et que c'est mal compris par certains. Alors, je veux simplement mettre les choses au clair et vous assurer qu'il y a des contrôles de la qualité qui se font. Puis, vous savez, si vous avez des questions à demander au directeur chargé des enquêtes, ça nous fera plaisir de lui faire répondre aux questions que vous avez concernant ce projet.

M. Garon: Dans le rapport du coroner Malouin, on parle d'allégations de pots-de-vin. On réfère à des allégations de pots-de-vin. Vous dites: Ça n'a pas été prouvé. Ce n'est pas ça que je dis. La Société de l'assurance automobile s'assure de quelle façon que l'ouvrage de ses mandataires est fait de façon méticuleuse, bien fait, que c'est un système qui est étanche, où il n'y a pas de pots-de-vin? De quelle façon elle vérifie ça? Là, on me dit: Ça n'a pas été prouvé. Non, je comprends que le système du coroner Malouin n'a peut-être pas une enquête pour prouver ça, sauf que, dans le cours de son enquête, on lui a dit ça. Lui, écoutez, il n'a pas un système... Ce n'est pas le procureur de la couronne, là. Le coroner Malouin fait enquête sur les faits, mais, dans le cadre de son enquête, on lui a fait des allégations. Mais la Société de l'assurance automobile du Québec, là, elle ne peut pas seulement dire, à un moment donné... Certaines allusions sont faites à l'effet que ses mandataires auraient accepté des pots-de-vin — c'est elle qui dit ça — préparés par le service du contrôle du transport routier. De plus, certaines allusions sont faites à l'effet que ces mandataires auraient accepté des pots-de-vin en échange de l'apposition d'une vignette de conformité. La preuve que ces mandataires auraient accepté de tels pots-de-vin n'a jamais pu être faite. Ce n'est pas ça que je demande.

Le coroner dit: Il y a eu des allégations. Il y a eu des allusions à ça. La Société de l'assurance automobile du Québec, ce sont ses mandataires, ce sont des gens qui travaillent en son nom. Elle, quelle enquête elle a fait pour vérifier si c'était un système où il y avait de la corruption ou s'il n'y en avait pas? C'est ça que je demande. Je ne sais pas si vous comprenez la distinction que je fais.

M. Elkas: La distinction est bien claire. Vous dites qu'il y a eu des accusations, pas des accusations, mais il y a des... Je vais vous citer la lettre, ici, dans le rapport, c'est sur la page 54: «Sans avoir eu une preuve formelle...»

M. Garon: Est-ce qu'on l'a, ça?

Une voix: Le rapport Malouin.

M. Elkas: Le rapport Malouin.

M. Garon: O.K. Oui, je l'ai. C'est parce que je ne savais pas à quoi on disait 54.

M. Elkas: «Sans avoir eu une preuve formelle [...] il semble que, dans le milieu du camionnage, il soit aisé d'obtenir des rapports de conformité, alors que les véhicules ne sont pas conformes. M. Gravel — qui est le président de l'Association des mandataires en vérification mécanique du gouvernement du Québec — nous a d'ailleurs confirmé qu'il est très fréquent que les mécaniciens se font offrir des pots-de-vin pour fermer les yeux sur certaines des déficiences... Sans vouloir aller plus loin dans le cadre de la présente enquête sur ce problème très précis de pots-de-vin, il paraît nécessaire de souligner que les mécaniciens des garages qui acceptent d'être mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec ont des responsabilités et qu'ils doivent travailler avec sérieux lors des inspections.»

Alors, les gens s'en font offrir, peut-être, mais ça ne veut pas dire qu'ils acceptent.

M. Garon: Oui, mais vous n'avez pas lu le paragraphe suivant du rapport Malouin, là. Vous êtes arrêté juste au bon endroit.

M. Elkas: Mais...

M. Garon: Qu'est-ce qu'il dit, pour continuer? «Le choix des mandataires laisse donc quelque peu perplexe. La façon dont la Société de l'assurance automobile du Québec fait enquête sur le sérieux des candidats mandataires est certainement aléatoire. Si cette méthode était bonne, comment expliquer la présente situation?» Il va assez loin. C'est fait à peu près.

M. Elkas: Oui, mais il va...

M. Garon: Aléatoire, ça veut dire...

M. Elkas: Mais il va...

M. Garon: Ça va comme ça marche: n'importe comment.

M. Elkas: Oui. Mais il dit, dans le même... Si vous retournez à la page 53, il dit: «Bien sûr, il ne faut pas généraliser et dire que tous les mandataires de la Société de l'assurance automobile du Québec ne font pas un bon travail.»

M. Garon: Il ne peut pas dire d'autre chose.

M. Elkas: You are pregnant or you are not. You cannot be half pregnant.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: You cannot be half pregnant.

Une voix: Pas enceinte.

M. Elkas: Je m'excuse. Tu ne peux pas être à moitié enceinte. Ça se dit?

Une voix: ...

M. Elkas: Du moins en français. M. Garneau est avec nous. Il a fait une enquête sur les allégations qui ont été faites suivant le rapport de M. Malouin. Peut-être qu'il pourrait vous éclairer sur la façon dont on s'y prend pour faire nos contrôles de la qualité. Quand tu penses qu'il y a 106 cas reçus au niveau des plaintes, 106 vérifications ont été faites suivant des plaintes. Alors, les utilisateurs aussi ont le droit de porter plainte et ils peuvent porter plainte, mais c'est seulement 10 % de l'ensemble du contrôle de la qualité qu'on fait, nous aussi, à la Société de l'assurance automobile du Québec. Peut-être que vous pouvez expliquer, M. Garneau, la façon dont vous vous y prenez pour faire le contrôle de la qualité sur les mandataires.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Garneau.

M. Garneau (Pierre): La Société, sur une base permanente, dispose d'employés qui vont dans les entreprises vérifier la qualité du travail qui est effectué et la capacité des mécaniciens d'effectuer les vérifications mécaniques. Ce contrôle est effectué sur une base permanente, comme je le disais tout à l'heure. Chaque entreprise de vérification mécanique est vérifiée à 2 reprises, autant que possible, au cours d'une année. C'est sûr qu'avec le nombre d'employés dont la Société dispose pour faire ce travail il pourrait arriver, dans des cas, qu'une entreprise ne soit vérifiée qu'une seule fois. Mais, en règle générale, c'est 2 fois par année que chacun de nos mandataires est vérifié.
(16 h 10)

M. Garon: Prenons un cas précis, pour voir comment vous marchez, là. Dans l'enquête du rapport Malouin, il a nommé des noms. On voit, ici, dans un cas, le garage, on dit: «Le mandataire a fait l'objet d'avertissements sérieux et des contrôles de la qualité supplémentaires effectués ont donné lieu à la révocation de l'un des mécaniciens.» Il a été révoqué pourquoi? Les contrôles de la qualité? Il n'avait pas le contrôle de la qualité. Pourquoi il avait donné des permis? Est-ce qu'on a vérifié s'il avait eu des pots-de-vin? On dit, ici: «Le mandataire a fait l'objet d'avertissements sérieux et des contrôles de la qualité supplémentaires effectués ont donné lieu à la révocation de l'un des mécaniciens.»

Dans un autre garage, qu'est-ce qu'on dit? «Les mécaniciens qui étaient impliqués dans l'enquête ont démissionné.» Alors, c'est au cours de l'enquête qu'ils ont démissionné, sauf que c'était quoi qu'il y avait là? Pourquoi ils ont démissionné? Pourquoi, quand vous avez vérifié, on a vu que le contrôle de la qualité n'était pas là? Qu'est-ce qui s'est passé? Les mécaniciens partis, on dit: C'est correct. Est-ce que c'était rien que les

mécaniciens qui étaient en cause? Est-ce qu'on a vérifié qu'est-ce qui se passait par rapport au garage? Comment ça se fait que... Combien de mécaniciens ont démissionné? On ne le sait pas dans votre rapport. On dit: Les mécaniciens qui étaient impliqués dans l'enquête ont démissionné.

Ça, c'est des cas où le coroner a nommé 3 garages. Là, on dit: Dans 1 cas, il y a 1 mécanicien qui a été révoqué. Dans l'autre cas, des mécaniciens, au cours de l'enquête, ont démissionné. Deux sur trois, ça veut dire qu'ils avaient frappé assez juste, là. Maintenant, quelles sont les causes, là? Vous continuez, dans le rapport, ici: «De plus, certaines allusions sont faites à l'effet que ces mandataires auraient accepté des pots-de-vin en échange de l'apposition d'une vignette de conformité.» Quelle enquête vous avez fait sur le fait qu'ils ont eu des pots-de-vin? Vous vous êtes contentés de la démission des mécaniciens et vous avez arrêté ça là.

M. Garneau: Non, pas tout à fait. Quand la Société est saisie d'une plainte ou d'allégation à l'effet que nos mécaniciens peuvent accepter des pots-de-vin ou peuvent avoir des comportements douteux, il y a des enquêtes qui peuvent être effectuées par notre direction de la vérification interne et ces gens-là s'organisent pour aller assez à fond dans leur...

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça, là, que je vous demande. Il y a eu des cas précis. Le coroner Malouin vous a nommé 3 garages. Dans 2 cas, il y a des mécaniciens qui ont démissionné. Dans 1 cas, ce sont des mécaniciens qui ont démissionné en cours d'enquête. Est-ce qu'on est allé plus loin? Est-ce qu'on a vérifié les allusions de pots-de-vin? Pourquoi ils ont démissionnés? Qu'est-ce qui est arrivé? Pourquoi, dans le fond, ce n'était pas correct? Dans l'autre cas, on a dit qu'on s'est aperçu que la vérification n'était pas correcte. Alors, il y en a 1 dont le permis a été révoqué. Mais pourquoi ce n'était pas correct? Il était capable de vérifier. Pourquoi il a donné des vignettes même si ce n'était pas correct? On s'est contenté, on a dit: On met le couvert sur la chiotte — pour employer un terme un peu plus «rough» un peu, là — ou bien si on a vraiment regardé qu'est-ce qu'il y avait dans le problème qui était là? Ou bien on s'est contenté de la démission du mécanicien et, après ça, on continue avec le même mandataire, comme s'il n'y avait rien eu? Qu'est-ce qu'on a fait, comme enquête? Parce que vous nous demandez de prendre pour du cash tout ce qu'ils vont faire, ces mandataires-là.

M. Garneau: Les mandataires dont on fait mention ici sont encore sous l'effet de contrôles plus spécifiques. La périodicité des contrôles, dans ces cas-ci, a été accrue et ces gens-là sont suivis sur une base périodique. Alors, la Société ne s'est pas contentée d'une enquête de surface de départ, mais je peux vous dire qu'encre au moment où on se parle ces gens-là font l'objet de contrôles plus spécifiques.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va?

M. Garon: Non, non. Un instant, là!

M. Gauvin: Mme la Présidente.

M. Garon: Mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que je peux donner la parole au député de Montmagny-L'Islet?

M. Gauvin: Mme la Présidente, j'aimerais tout simplement **vérifier** si... Ce qu'on en sait, des vérifications, la Société va, de façon régulière, chez les mandataires. Elle pointe un véhicule sans les avertir et elle demande de faire une **contrevérification** pour vérifier le travail des mandataires. C'est ce qu'on entend parler. Est-ce que c'est le cas?

M. Garneau: ...

M. Gauvin: Donc, ça devient une bonne vérification...

M. Garneau: C'est exact.

M. Gauvin: ...sur la qualité du travail des mandataires, si c'est le cas.

M. Garneau: C'est exact. Et maintenant qu'on a le contrôle routier et qu'on a des gens sur route, on peut également intercepter les véhicules sur route, et, dans la mesure...

Une voix: Des contrôles.

M. Garneau: ...où ce véhicule-là démontre des défauts, on va en entreprise, et là on sort les papiers, et on enclenche une enquête spécifique. Alors qu'avant que la Société ne soit dépositaire du mandat du contrôle routier on ne pouvait pas intercepter ces véhicules sur route. Notre intervention n'était qu'en entreprise. Mais, maintenant, on a les 2 places.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

Une voix: Ça va.

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

M. Garon: Oui, Mme la Présidente. On a dit que l'enquête continuait, sauf qu'ici on dit: «Enfin, la Société adressait 2 notes à ces mandataires à l'été 1992.» L'enquête dont on parle sur les 3 garages en question, Dufour Chevrolet Oldsmobile, Québec, Garage Ligue, Carignan, Ser-Jean Transport, Saint-Jean, les 3, ça a été fait quand? Parce que le rapport du coroner date du 20 janvier 1993. Vous dites: C'est encore sous enquête. On

est rendu au mois de juin 1993. Quand on parle des mécaniciens qui ont démissionné ou 1 cas de mécanicien révoqué, à quelle date c'est arrivé, ça?

M. Garneau: Je n'ai pas les dates précises. Cependant, dès que la Société a été saisie des allégations du coroner Malouin, il y a des interventions qui ont été prises à ce niveau-là immédiatement.

M. Garon: Est-ce qu'on a vérifié si c'était un système de vignettes, alors que ce n'était pas correct, alors que la vérification n'était pas conforme ou qu'elle était... Comme on dit ici, les contrôles de la qualité supplémentaires effectués ont donné lieu à la révocation des mécaniciens et le mandataire a fait l'objet d'avertissements sérieux. Est-ce qu'il y a eu une enquête très pointue ou une enquête générale sur chacun des mandataires qui avaient été mentionnés par le coroner Malouin?

M. Garneau: Ça dépend de ce que vous entendez par «pointue». C'étaient des enquêtes sérieuses. Maintenant, pour ce qui est de la préoccupation des vignettes, s'il devait y avoir un trafic de vignettes, je vous soulignerais que la vignette en soi, chez nous, à la Société, n'est jamais une preuve. On va toujours au-delà de la vignette pour vérifier sa conformité, de sorte que quelqu'un qui se ferait prendre dans un trafic de vignettes, ce serait l'arroseur arrosé, parce que vous trafiqueriez une vignette, mais on ne se fie pas à la vignette. On va dans le fichier pour vérifier la validité de la vignette. Alors, vous vous feriez prendre si vous achetiez une vignette qui est...

M. Garon: Vous allez voir dans le fichier où? Quel fichier pour avoir la vérification...

M. Garneau: À la Société de l'assurance automobile, on vérifie si la vignette qui est apposée est conforme à ce qu'on détient comme information dans le fichier informatique quant à la date d'émission et quant à sa durée de validité.

M. Garon: Non, non, ce n'est pas ça que je veux dire. Vous ne savez pas si la vignette, par exemple, ce qu'on a dit qui était conforme l'était vraiment. Ce n'est pas marqué dans votre fichier.

M. Garneau: Oui. C'est-à-dire que la vignette est rattachée à un véhicule...

M. Garon: Oui.

M. Garneau: ...puis ce véhicule-là a fait l'objet d'une **vérification** mécanique, à un moment donné dans le temps, puis tout ça...

M. Garon: Par celui qui vous a envoyé le rapport de conformité.

M. Garneau: Oui.

M. Garon: Oui.

M. Garneau: Alors, la personne qui va détenir une vignette... Si quelqu'un va pour obtenir une vignette, puis il appose cette vignette-là dans son véhicule, il se pourrait que la vignette soit non valide. Il se pourrait qu'il ait eu une vignette frauduleusement.

M. Garon: Oui.

M. Garneau: Mais, nous, on va détecter que cette vignette-là est non valide parce qu'elle n'est pas conforme à l'information qu'on détient dans le fichier sur la période de validité de la vignette ou sur la relation entre la vignette et le véhicule.

M. Garon: Je vais être franc avec vous, Mme la Présidente, je ne comprends pas ce que vous me dites. Vous dites: Celui qui a vérifié, le mécanicien du mandataire, il a donné une vignette. Puis vous dites: Après ça, quand la vignette ou copie de la vignette, je ne sais pas, arrive au bureau, vous dites que vous vérifiez dans votre dossier si c'est correct. Comment pouvez-vous **vérifier** dans votre dossier si la **vérification** s'est faite au garage? Je ne comprends pas trop.

M. Garneau: Excusez. Si la vignette a été émise frauduleusement, on ne pourra pas faire cette relation-là. J'ai dit: Si la vignette a été obtenue frauduleusement, s'il devait se faire un trafic de vignettes, quelqu'un volerait, mettons, des vignettes, puis il se mettrait...

M. Garon: Non, non. Oui, je comprends. Non, non, ce n'est pas de ça que je parlais, moi. Ce n'est pas ça. C'est que, nous autres... Quand on parle de trafic, au fond, c'est d'émettre des vignettes à des véhicules non conformes. C'est certifier qu'ils sont conformes en leur donnant une vignette, alors que le véhicule n'est pas vraiment conforme.

M. Garneau: Ça, c'est par un contrôle de la qualité qu'on va le détecter.

M. Garon: Oui. Mais là, comment **contrôlez-vous** vos contrôleurs? Ce qui se dit, dans le fond, c'est qu'il y a des vignettes qui sont données à des véhicules non conformes. Le coroner, lui, il n'a pas vérifié tout le service, il a été coroner sur des cas précis où il y avait des véhicules d'impliqués, puis il a été **vérifier**, je suppose, si ces gens-là étaient conformes ou non. Il s'est rendu compte que les vignettes qui étaient données, les véhicules ne correspondaient pas à la qualité qui était constatée ou étant déclarés conformes par la vignette. Là, il a dit: Bien, c'est curieux comment ça fonctionne. Il a fait des déclarations dans son rapport. Je ne vous lirai pas le rapport, mais c'est marqué. Il a fait allusion à des pots-de-vin. Mais l'enquête n'est pas allée plus

loin. Sauf que, vous, vous êtes face à ça, un coroner qui vous dit ça. Le ministre, ce qu'il nous demande, c'est de croire à ce système de vignettes. À ce moment-là, pour croire à un système de vignettes qui fait foi de ce qu'il dit, il faut **vérifier** que le système de vignettes qu'on a en place est vraiment correct, que ce n'est pas un système de donnage de vignettes de n'importe quoi, où on donne des vignettes à n'importe quel véhicule, peu importe sa qualité. Alors, comment vérifiez-vous si votre service de contrôle, par vos mandataires... (16 h 20)

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

M. Garon: ...est correct ou non?

M. Elkas: ...est-ce que je peux apporter une correction? Vous affirmez qu'il y a eu trafic de vignettes, ici, au Québec, provenant de la Société de l'assurance automobile du Québec...

M. Garon: Je n'ai pas dit ça.

M. Elkas: ...ce n'est pas la première fois que je l'entends dire. Puis, ça, la Société de l'assurance automobile, pas la Société mais l'**ACQ**, l'association des camionneurs du Québec, quelqu'un chez eux vous a relâché un dossier qu'on ne pouvait pas supporter et, par après, le président de l'**ACQ** a dû corriger certaines choses qui avaient été dites et, en effet, ce qui ne venait pas du Québec mais quelque chose qui se passait au niveau d'un autre gouvernement. Alors...

M. Garon: Ce n'est pas à ça que je fais allusion.

M. Elkas: ...c'était assez clair. Vous continuez à le faire.

M. Garon: Non, non. Je ne parle pas d'un trafic de vignettes par la Société de l'assurance automobile, je n'ai jamais dit ça, là.

M. Elkas: Bien, vous l'avez dit en Chambre, puis je pensais que vous veniez ici pour...

M. Garon: Non, non, non. J'ai posé des questions concernant des dispositions. Ce n'est pas à ça que je réfère, actuellement.

M. Elkas: On retire cette partie-là.

M. Garon: Je ne parle pas de ça, actuellement. Je parle que ce vous dites actuellement, ce que vous demandez, là, par l'article que nous étudions, c'est d'accorder toute la confiance possible à votre système de **vérification** et de contrôle par vignette et qui fait foi par lui-même de sa date et de son contenu, de l'attestation de la conformité du véhicule sur production du double du certificat de conformité, de la **vérification** mécanique qui a été faite.

Moi, ce que je vous dis: On a des cas. Je ne parle pas en général, je prends le cas du coroner. Lui, le coroner, il n'a pas étudié tout le système. Il a étudié des cas d'accidents et il est allé vérifier les véhicules. Il a constaté qu'il y avait des vignettes de conformité et il s'est rendu compte que les véhicules ne correspondaient pas à la vérification mécanique qui était attestée par la vignette. Il a poussé un peu plus loin et il s'est rendu compte que le système, ça avait marché curieusement, dans ces cas-là. Il dit et il y fait allusion aussi: «De plus, certaines allusions sont faites à l'effet que ces mandataires auraient accepté des pots-de-vin en échange de l'apposition d'une vignette de conformité.» C'est ça qu'il dit, dans ces cas-là: «Certaines allusions sont faites — il n'a pas enquêté sur d'autres affaires, ces 3 cas-là — à l'effet que ces mandataires — il n'a pas dit n'importe quel mandataire, il a dit ceux-là — auraient accepté des pots-de-vin en échange de l'apposition d'une vignette de conformité.»

Vous dites dans votre rapport, c'est votre rapport de votre service: «La preuve que ces mandataires auraient accepté de tels pots-de-vin n'a jamais pu être faite.» Bon. Ou bien il y avait un système, dans ces cas-là, où il y avait des pots-de-vin, ou, autrement, s'il n'y a pas un système de pots-de-vin, on donnait des vignettes de conformité par complaisance, je ne sais pas pourquoi. Sauf qu'on dit, en cours d'enquête, qu'on a révoqué le permis d'un mécanicien, un mécanicien a été révoqué et, dans d'autres cas, les mécaniciens qui étaient impliqués dans l'enquête ont démissionné. Comme si le problème était réglé. Il n'est pas réglé. Parce qu'on dit bien: «Ces mandataires...» Il n'est pas dit: Tel mécanicien, tel mécanicien. C'est pour ça que je demande. La Société de l'assurance automobile, dans ces cas-là, fait quel genre d'enquête? Pas rien que sur les mécaniciens. Là, il y avait 3 cas qui étaient mentionnés précisément.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, à cette réponse...

M. Garon: Qu'est-ce qu'on a fait comme enquête, exactement, pour vérifier ça, non seulement les mécaniciens mais les mandataires et le système au complet, dans ces cas-là et ailleurs aussi? Parce qu'après ça on nous demande de porter foi à tout ça, ce système-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, après cette réponse, votre temps est terminé sur cet alinéa.

M. Elkas: C'est quoi que vous dites?

La Présidente (Mme Bélanger): Le temps du député de Lévis est fini sur cet alinéa. Vous faites votre réponse.

M. Elkas: Pour répondre à la question, la Sûreté du Québec fait enquête sur les 5 mécaniciens du Garage Lague et puis, pour aller un peu plus loin, je répète, il y

a des... C'est sûr qu'on apprend, et puis on regarde tout rapport qui peut nous venir par des coroners. D'ailleurs, on prend leurs rapports au sérieux. Toute suggestion qui peut nous être faite où il y aurait peut-être un manque, une faiblesse dans notre système, on prend les mesures pour les corriger. Mais il ne faudrait pas fermer nos yeux sur les 1034 contrôles de la qualité qui ont été faits. Il est sûr qu'il y en a qui... Il y a **peut-être** 10 % seulement qui proviennent des plaintes qui ont été faites par les usagers de la route, le camionneur ou celui qui est propriétaire du véhicule. Mais, quand même, il y en a encore 1000 qui ont été faits, chose qui va pas mal plus loin que ce qui a été fait dans votre temps. Quand on regarde le nombre de contrôleurs routiers qu'on avait, qui étaient, en effet, sur place avec la Sûreté du Québec... Mais ils n'avaient pas grand mandat. On en ajoute 156 et puis on leur donne un mandat clair sur ce qu'ils doivent faire. C'est un gros pas en avant. Venir critiquer et trop généraliser...

M. Malouin l'a dit clairement, il ne faut pas généraliser, puis penser que l'ensemble du système est pourri. Tu sais, quelqu'un a dit — «quelqu'un a dit», c'est des mots qu'on n'aime pas entendre — que les mécaniciens se font offrir des pots-de-vin, mais ça ne veut pas dire qu'ils les acceptent. Ça ne veut pas dire qu'ils les acceptent. Alors, ce qui était très important, c'est ne pas assumer que la **vérification** qui se fait est pourrie, puis qu'il n'y a absolument rien qui se fait pour corriger certaines lacunes qu'on pourrait avoir à l'intérieur de n'importe quel système. Allez-y.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'alinéa?

M. Dufour: Mais, quand vous parlez, M. le ministre, de la Sûreté du Québec, puis des contrôleurs routiers, les contrôleurs routiers, eux autres, ils font quoi, dans tout ça? Ils contrôlent le camion quand il passe, mais...

M. Elkas: Sauf qu'ils peuvent faire des vérifications, puis ils peuvent faire des **vérifications** à l'interne.

M. Dufour: Pourquoi vous amenez la Sûreté du Québec à travers tout ça?

M. Elkas: Non, c'est parce qu'il y a des... On nous a demandé ce qui se passait au niveau des enquêtes, et puis c'est la recommandation qui nous sort du rapport Malouin qui dit, à la page 91, que la Sûreté du Québec doit faire une enquête sur les circonstances entourant la démission des 5 mécaniciens du Garage Lague inc. Alors, est-ce qu'on y va, Mme la Présidente?

M. Dufour: Oui, mais dans les mandataires, par rapport à vos enquêtes, puis tout ça, est-ce que vous en avez, des fois, que vous avez pris? Là, c'est le rapport Malouin, mais, en règle générale, vous faites des

contrôles, si vos mandataires sont sérieux ou pas. Combien vous en démettez chaque année?

M. Elkas: Je viens de vous dire, l'an passé, on en a fait...

(Consultation)

M. Elkas: Les autovérifications, dans l'année 1992, **auto vérifications**, contrôles de la qualité, il y en a eu 1770, il y a eu 66 suspensions, il y a eu 26 révocations, il y a eu 1 enquête. Et ceux qui ont été faits par le contrôle routier, d'ailleurs, contre rémunération, ce qui est «in house», les gens qui les ont faits par nos vérificateurs, il y a eu 157 contrôles de la qualité, 2 **révocations** et 1 enquête, et puis il y avait 19 plaintes qui ont été reçues par les mandataires. Pardon?

M. Dufour: Qui ont été portées?

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Les gens qui sont en contrat avec la Société de l'assurance automobile du Québec, ils sont pour combien d'années, eux autres, en contrat?

M. Elkas: Les mandataires, vous parlez?

M. Dufour: Oui.

M. Elkas: Il est renouvelable d'année en année.

M. Dufour: Mais les enquêtes que vous faites ou les études que vous faites sur chaque cas, elles sont faites régulièrement ou à l'improviste ou...

M. Elkas: À l'improviste, sans avertissement.

M. Dufour: Mais la personne...

M. Elkas: C'est la seule façon de faire les choses.

M. Dufour: Oui, mais, quand vous allez dans ces coins-là, l'agent, son costume, est-ce qu'il est identifié ou si vous prenez des cas, puis vous le faites travailler sans que la personne soit là?

M. Garneau: Si on va à la suite d'une plainte ou... Ça dépend si on va chez un mandataire autovérifiant, c'est-à-dire **qui** vérifie ses propres véhicules, alors que le mandataire contre rémunération, c'est un mandataire qui fait ça moyennant de l'argent. Si c'est un mandataire contre rémunération, la façon de le prendre, c'est sur la route, par nos contrôleurs routiers. Vous avez un véhicule, vous allez le faire inspecter, vous payez le coût de cette vérification-là, le mandataire vous donne une vignette et vous vous en allez. On vous intercepte sur la route et on réalise que votre vérification n'est pas correcte. Nous, on va aller voir, dans

l'entreprise qui a fait ça, comment se fait la **vérification** de ces véhicules-là. Mais là il y a une forme d'incertitude parce qu'on ne sait pas, la journée où on va y aller, s'il se fait de l'inspection. Alors, là, c'est toute une question technique, là, d'enquête, de voir quels sont les meilleurs moments pour faire ces vérifications. (16 h 30)

Pour ce qui est des gens en autovérification, ils ont, en règle générale, toujours des véhicules à **vérifier** parce que c'est des gens qui ont des grosses flottes. Alors, à un moment donné, on se rend là, et c'est sûr qu'à partir du moment où on est arrivés ils savent qu'on est là, mais on regarde quand même la qualité de la **vérification** qui est faite, on regarde la qualité des mécaniciens, de leurs capacités, on regarde l'outillage dont ils disposent et on regarde l'état général des lieux, si c'est une entreprise qui a l'air d'être fiable ou si c'est tout croche et qu'ils n'ont pas l'air d'avoir l'outillage suffisant pour faire leur travail.

M. Dufour: Mais les gens qui font la vérification, à ce moment-là, à ce moment précis, ils doivent avoir plusieurs cordes à leur arc, là. Ça peut être soit des mécaniciens, ça peut être... Il faut qu'il y ait une habileté par rapport à ça. Tout à l'heure, vous avez parlé de la Sûreté du Québec. La Sûreté du Québec, elle ne connaît pas nécessairement la qualité du camion, ou de l'auto, ou du train routier. À ce moment-là, ça veut dire que c'est des mécaniciens qui vont sur les lieux, et vous avez vos propres outils pour faire les **vérifications**?

M. Garneau: Oui. Les gens qui font ça, ce travail-là, ont les capacités mécaniques de juger de la capacité des autres mécaniciens. C'est des gens qui ont une connaissance mécanique.

M. Dufour: Ça se fait par écrit, ces tests-là, ou...

M. Garneau: Lors de l'accréditation d'un mécanicien ou d'une entreprise, il y a une **vérification** qui est faite et il y a une formation qui est donnée. Lors du contrôle de la qualité, il y a, évidemment, des notes qui sont prises par les mécaniciens de la Société qui font le travail, qui font la **vérification**. On ne fait pas passer un test au mécanicien quand on le voit; on le regarde travailler et, à le regarder travailler, on est capables de détecter s'il sait c'est quoi, les composantes qu'il doit **vérifier**, s'il fait une **vérification** sérieuse et est-ce qu'il démonte les pièces de façon correcte, est-ce qu'il... On est capables de détecter ça à le regarder travailler.

M. Dufour: Et le test de route, c'est encore ces gens-là qui le font?

M. Garneau: Le test de route?

M. Dufour: Est-ce qu'ils font des tests de route, avec ça, ou bien si c'est juste une **vérification** mécanique?

M. Garneau: C'est une vérification qui est faite en entreprise. Ce n'est pas une vérification qui est faite sur route.

M. Dufour: Mais ce serait plus complet s'ils faisaient le test sur la route.

M. Garneau: Non. Si les gens le font en entreprise, c'est qu'ils détiennent les outils ou les appareils qui permettent de mesurer ce qui doit être mesuré.

M. Dufour: Quand vous dites l'autovérification, c'est pour l'entreprise qui possède la flotte de camions; celui qui en a 1 ou 2, lui, il ne peut pas être autovérifié lui-même? La personne qui atteste, ça ne peut pas être cette personne-là, quand elle donne le certificat, là? Ça ne peut pas être la personne qui vérifie? C'est le mécanicien, quand vous parlez, qui donne l'attestation que c'est correct ou pas?

M. Garneau: C'est le contremaître qui approuve le travail qui a été fait par le mécanicien et qui transmet ça à la Société de l'assurance automobile. Il signifie à la Société de l'assurance automobile que, par rapport à sa flotte, disons, de 25 camions, le camion x a été vérifié telle date et que ce qui a été détecté lors de la vérification, c'est tel et tel aspect de l'état mécanique général de son véhicule.

M. Dufour: Ça fait que: pas vu, pas pris. Si le gars, la personne qui signe, le contremaître, si ses qualifications sont plus ou moins... Lui, est-ce que vous avez des moyens de le contrôler plus sévèrement?

M. Garneau: Bien, comme je le disais tout à l'heure, ces entreprises-là sont visitées de 1 à 2 fois par année, sans avertissement, pour aller, justement, s'assurer de la qualité du travail qui est fait.

M. Dufour: Mais, quand vous dites qu'ils sont visités 2 fois par année, c'est vraiment le cas?

M. Garneau: Les statistiques peuvent le démontrer.

M. Dufour: Parce qu'on a eu 1 cas quelque part que je connais, moi. Ça a pris... Il y avait pas mal de plaintes sur la façon de vérifier la mécanique des camions, etc. Ça a pris pas mal de temps. Il a fini par perdre son permis, mais ça ne s'est pas fait vite, vite. Je ne suis pas sûr qu'il y avait des enquêtes régulières...

M. Elkas: En quelle année, ça? En 1982? En 1983?

M. Dufour: Non, non, non.

M. Elkas: Ah oui! Ah oui!

M. Dufour: Sous votre règne, sous votre règne...

Une voix: Il n'y en avait pas dans ce temps-là.

M. Dufour: ...sous Sam I.

M. Elkas: Pardon?

M. Dufour: Sous le règne de Sam I; sous votre règne à vous.

M. Elkas: Voulez-vous... Veux-tu me donner le nom des...

M. Dufour: Bien oui! C'était Simard, dans la région de Chicoutimi.

M. Elkas: Dans la région de?

M. Dufour: Chicoutimi.

M. Elkas: De Chicoutimi.

M. Dufour: Oui. Simard.

M. Elkas: Il y a eu des plaintes?

M. Dufour: Ah oui! Il y avait des plaintes.

M. Elkas: Des plaintes provenant d'où?

M. Dufour: D'individus et même d'agents de la paix qui disaient qu'il faisait même de la réparation sans... Quand c'était un policier qui allait se faire examiner ou n'importe quoi... Il faisait de l'automobile et il faisait du camion. C'est juste à la sortie du parc des Laurentides. Il ne l'a plus, le permis. Ça a pris du temps. Ça ne s'est pas fait rapidement.

M. Elkas: On va le vérifier. Je vous remercie beaucoup d'avoir nommé le nom de la personne.

M. Dufour: Mais il a perdu son permis.

M. Elkas: Oui. Mais on va vérifier. On va regarder les dossiers.

M. Dufour: Oui.

M. Elkas: Vous dites que ça date de 3 ans environ.

M. Dufour: Quelques années. Je ne peux pas exactement...

M. Elkas: Trois ans et demi environ?

M. Dufour: Ah!

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Ça peut bien être 4 ans.

M. Elkas: Si c'est 4 ans, je n'étais pas ici. Sam I n'était pas ici.

M. Dufour: Ah! bien, ce n'est peut-être pas vous qui étiez là. Ça se peut. Ça se peut que ce n'était pas vous. En fait, je sais, par exemple, que, moi, j'étais ici. Donc, c'est sous le gouvernement libéral et, comme vous êtes responsable de ce qui se passe même avant, c'est ça. Votre règle, c'est...

(Consultation)

M. Dufour: Ça peut être soit 1988-1989. C'est autour de ça. Mais, moi, je suis certain que...

M. Elkas: Mais vous avez dit pendant le règne de Sam I, vous savez.

M. Dufour: Oui.

M. Elkas: C'est pour ça que...

M. Dufour: Oui. Ça peut être Sam I et ça peut être l'autre avant. Mais, d'une façon ou de l'autre, je prends pour acquis que ça s'est fait sur le temps du gouvernement qu'on a devant nous. Ça ne s'est pas fait avant. Si les inspections étaient faites régulièrement, est-ce qu'il y avait un contrôle? Parce que, nous autres, on est obligés de prendre votre parole et de dire: Ça s'est fait. On est obligés de vous croire sur parole, c'est ce que vous nous demandez, mais on se rend compte qu'il y a une marge, pareil, de liberté, à travers tout ça. Même s'il y a des bons contrôles, ces contrôles-là ne sont pas hermétiques. La preuve, c'est que le juge Malouin nous arrive et dit: J'ai 3 cas où ça ne marche pas. Il y en a peut-être d'autres. Je ne sais pas. Moi, je me demande c'est quoi, l'étanchéité de votre système. Il est peut-être bon, mais est-ce qu'il est bonifiable? Est-ce qu'on peut l'améliorer?

M. Elkas: Par contre, le même coroner Malouin dit qu'on ne peut pas mettre en doute le fait que la Société de l'assurance automobile du Québec ne fait pas un bon travail. Alors, on ne met pas en doute qu'ils ne font pas du bon travail.

M. Dufour: Parce que le juge...

M. Elkas: Parce que sinon...

M. Dufour: Oui.

M. Elkas: Et ça, ce n'est pas basé simplement sur un commentaire qu'aurait fait quelqu'un. Je pense que le coroner Malouin est plus responsable que ça. Il aurait fait

ses propres vérifications pour s'assurer que... Avant que je ne fasse un commentaire semblable, m'assurer que c'est bien supporté par des arguments, des choses que j'ai vues.

M. Dufour: Parce que le juge Malouin est correct dans notre cas. Il présume que la personne est innocente jusqu'à temps qu'on prouve qu'elle est coupable.

M. Elkas: Ce n'est pas un juge.

M. Dufour: Non, mais le coroner.

M. Elkas: Coroner.

M. Dufour: On est dans une société de droit et on sait qu'une personne est présumée innocente jusqu'à temps qu'on prouve qu'elle ne l'est pas.

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: Donc, lui, c'est dans ce sens-là. Il ne peut pas porter un jugement sur l'ensemble, il n'a pas fait l'étude sur des cas de l'ensemble. Il dit: Pour les 3 cas, en tout cas, j'ai quelque chose à reprocher; pour les autres, bien, ça, c'est au ministère à surveiller.

M. Elkas: Il a dû voir du bon puisqu'il n'a jamais fait un commentaire semblable.

M. Dufour: Ah! jamais tout est mauvais et jamais tout est bon. Ça, c'est...

M. Elkas: Est-ce que je peux, 2 minutes?

M. Dufour: Excepté qu'avant c'était: Tout est mauvais.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que...

M. Elkas: Oui, allez-y.

La Présidente (Mme Bélanger): ...le deuxième alinéa est adopté?

M. Elkas: Adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté?

M. Garon: Un instant.

(Consultation)

M. Garon: Le deuxième alinéa...

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté.

M. Garon: ...adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on

suspend quelques instants, vous m'avez demandé, M. le ministre?

M. Elkas: S'il vous plaît, oui. J'ai un appel à faire.

(Suspension de la séance à 16 h 39)

(Reprise à 16 h 46)

La Présidente (Mme Bélanger): Nous reprenons nos travaux. Nous sommes toujours à l'étude du projet de loi 91, Loi modifiant le Code de la sécurité routière. Alors, lors de la suspension des travaux, nous venions d'adopter le deuxième alinéa de l'article 596.4.

J'appelle le troisième alinéa. M. le ministre.

M. Elkas: C'est la même chose qu'au troisième paragraphe de l'article 596.3.

La Présidente (Mme Bélanger): Concordance. Est-ce que ça va?

M. Elkas: Déjà adopté. Il avait déjà été adopté, celui-là.

M. Garon: Dans un autre cadre, Mme la Présidente.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous savez, Mme la Présidente, le droit, c'est un... Un travail bien fait, c'est comme un travail de bijoutier. C'est comme un travail de bijoutier. Et un article de loi, c'est comme un diamant qui doit être taillé au millième de millimètre parce que les lois qui ne sont pas précises, qui ne sont pas pensées de façon précise, au lieu d'appliquer la justice, servent souvent à créer des injustices. C'est pourquoi, quand on fait ce travail-là, on ne doit pas le faire à la course. On doit le faire, au contraire... Le député nous regarde. Il dit: Au compte-gouttes. Il n'a pas tort. C'est-à-dire que ça doit être fait tranquillement parce que des milliers de personnes... pas rien que des milliers, des centaines de milliers de personnes vont avoir à utiliser ces dispositions-là, et des millions de personnes sont susceptibles d'être touchées par ces dispositions-là, puisqu'il y a quelque 4 100 000 détenteurs de permis au Québec.

Alors, moi, je me méfie toujours de l'application des machines, de la façon aveugle d'administrer la justice, parce qu'on peut faire des choses terribles. On met des institutions en place pour des fins. Vous savez, demain matin, je vais faire une conférence de presse qui va surprendre tout le monde, qui va surprendre tout le monde, sur la Société de l'assurance automobile du Québec. Je vais vous dire, les gens vont rester estomaqués, sidérés de ce qu'est devenue la Société de l'assurance automobile du Québec. Et je ne suis pas certain

que le ministre ne le sera pas lui-même, parce que nous avons eu l'occasion de faire des compilations, de faire des travaux là-dessus. Et la Société de l'assurance automobile, c'est quoi, au fond? C'est quoi, la Société de l'assurance automobile? On se demande c'est quoi, la Société de l'assurance automobile.

Quand on arrive aux affaires fondamentales, aux vérités fondamentales, aux choses fondamentales, c'est quoi? Quand on demande, par exemple, dans la définition des êtres humains, qu'est-ce qu'une personne, on dit: C'est un être raisonnable. Puis, on n'a pas eu la preuve de ça, hier, à Montréal, mais on dit: C'est un être raisonnable. C'est quoi, la Société de l'assurance automobile? Essentiellement, c'est quoi? Je vous pose la question.

Si je vous demandais, Mme la Présidente: C'est quoi, la Société de l'assurance automobile? Si je demandais au ministre: C'est quoi, la Société de l'assurance automobile? si je demandais au chef du contentieux, qui est ici, Me Gélinas: C'est quoi, la Société de l'assurance automobile? qu'est-ce que vous me répondriez?

La Présidente (Mme Bélanger): Si on demandait au député de Lévis: C'est quoi, la Société de l'assurance automobile?
(16 h 50)

M. Garon: Je vais répondre après. Il y a une seule définition. C'est quoi, une société d'assurance automobile?

M. Elkas: On va écouter avec grand intérêt, demain, à 10 heures, ce que vous avez à dire.

M. Garon: Je vais vous dire, d'abord, ma définition. Elle est très simple. C'est une société d'assurances.

La Présidente (Mme Bélanger): Percepteur.

M. Garon: C'est une société d'assurance automobile. La Société de l'assurance automobile, c'est une société d'assurance automobile. Pourtant, c'est une définition fondamentale. C'est une société d'assurance automobile. Ce n'est rien d'autre, sauf si je prends quelqu'un... Je voyais tantôt une revue MacLean's qui disait: Le temps des dinosaures revient. «Dinosaurs are back, bigger than ever.» Les dinosaures sont de retour, plus gros que jamais.

M. Elkas: Vous concevez ça, M. le député de Lévis?

M. Garon: Ce que vous voyez essentiellement, c'est une mâchoire. Ça pourrait devenir, aujourd'hui, le sigle de l'assurance automobile.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je regardais ça, mais, moi, ce que j'ai vu, quand j'ai vu cette image-là, j'ai vu la Société de

l'assurance automobile. Essentiellement, le dinosaure que je vois ici, c'est une gueule qui a faim, rien d'autre.

M. Elkas: Il n'y a pas longtemps, vous avez dit qu'on était des saints, puis là, bien, on passe à un dinosaure.

M. Garon: Des saints?

M. Elkas: Oui. Saints, saintes.

M. Garon: Bien non! Je n'ai pas dit ça. Je n'ai jamais dit ça.

M. Elkas: Prier aux saints.

M. Garon: Non, non. J'ai dit: C'est un nouveau dieu.

M. Elkas: Ah! Dieu. Dieu. Ah!

M. Garon: Un dieu.

M. Elkas: On part de Dieu à dinosaure.

M. Garon: Un dieu. Vous savez qu'en Afrique il y a une tribu qui adore les avions. Vous avez vu, dans «Mondo Cane»? Je ne sais pas si vous avez vu le film «Mondo Cane» 1 ou 2, je ne me rappelle pas. Ce n'est pas 3, je ne l'ai pas vu, 3. «Mondo Cane» 1 ou 2. On voit, il y a une tribu, en Afrique, ils sont tellement impressionnés par les avions qu'ils en ont fait leur Dieu. Quand les avions arrivent, ils viennent, ils se mettent à genoux, ils font des prières, puis ils invoquent l'avion parce qu'ils n'ont jamais rien vu d'aussi puissant. Alors, c'est pour ça que j'ai dit: Il y a des gens qu'un jour ils sont sur le bord de se mettre à genoux, puis d'invoquer la Société de l'assurance automobile, parce que eux autres vont dire: Il n'y a rien de plus puissant que ça. Sauf qu'aujourd'hui on met des dispositions... C'est conçu, essentiellement, la Société de l'assurance automobile, comme un organisme de défense des citoyens, de protection des citoyens. La Société de l'assurance automobile est là pour protéger les citoyens.

Moi, quand j'ai été élu député de comté, on l'a créée en 1977, pendant des années, je n'avais jamais de plaintes de la Société de l'assurance automobile, jamais. De la CSST, à peu près jamais. Aujourd'hui, je vous dirai qu'entre 25 % et 50 % des cas de bureau de comté, maintenant, en tout cas dans mon comté, ce sont des cas d'assurance automobile ou des cas de la CSST, qu'il y a de plaintes de gens qui se font traîner devant les tribunaux. Ils doivent y aller à plusieurs reprises, puis ils n'ont jamais gagné, tu sais. Ils n'ont jamais gagné. J'en ai un monsieur, je trouve ça triste. Il arrive, il dit: M. Garon, je ne suis plus capable. Je n'ai pas d'argent pour faire ces procès-là. Il a gagné... Depuis des années...

M. Elkas: La CSST ou la SAAQ?

M. Garon: Les 2.

M. Elkas: Bien non!

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: J'aimerais savoir.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: Nous autres, on va en prendre connaissance et puis on va...

M. Garon: Oui.

M. Elkas: ...apporter des correctifs si on est...

M. Garon: Oui. Je pourrais vous en rementionner un cas. La lettre est justement dans mon dossier. J'entends lui écrire une autre fois. C'est à ce cas-là auquel je pense, c'est la CSST. Mais j'aurais d'autres cas. Je pense à ça parce que c'est le dernier cas. Je suis en train de rédiger une lettre. Il a gagné à tous les niveaux. Il a gagné tout le temps. Il n'a pas perdu une fois, sauf que ça recommence sans arrêt. Il n'a jamais gagné. J'ai des cas, par exemple, de personnes. On me dit que, quand on ne veut pas payer, on dit: Vous pourriez toujours être gardien — un homme d'une soixantaine d'années — d'un terrain de stationnement payant. Il dit: Moi, je n'en connais pas, de terrain de stationnement payant où il y a un gardien dans la région où je demeure.

Il y en a un, récemment, à Rivière-à-Claude, en Gaspésie, lui, on lui avait attribué le poste de commis au guichet automatique. Il n'y a pas de guichet automatique dans ce coin-là. Sauf qu'on dit, à Rivière-à-Claude, en Gaspésie...

Une voix: ...

M. Garon: Êtes-vous déjà allé à Rivière-à-Claude? Là, on dit: Vous pourriez gagner votre vie comme gardien d'un guichet automatique. Alors, comme vous pourriez faire ça, pas besoin de vous payer, vous n'avez rien qu'à le faire, sauf qu'il n'y a pas de guichet. Alors, là... Et la Société de l'assurance automobile, en même temps, a des milliards de surplus, là, des gens qui ont payé des primes pour s'assurer. Aujourd'hui, le mandat de la Société de l'assurance automobile, ce n'est plus un mandat de protection. Je pense même qu'on est en train de dénaturer la Société de l'assurance automobile, que les gens ne sont plus protégés, mais c'est là leur société de protection.

Quand ça a été mis en place, la Société de l'assurance automobile, ça a été pour protéger les citoyens, les victimes d'accidents, et l'assurance qu'ils prenaient, c'était là-dedans. Aujourd'hui, pas on est en train, on a dénaturé la Société de l'assurance automobile, parce que les gens, c'est là qu'ils sont assurés. Ce n'est pas ailleurs, c'est là. Aujourd'hui, l'objet d'assurer les gens,

qui est l'objet de la Société de l'assurance automobile, n'est plus rempli parce que, aujourd'hui, la Société de l'assurance automobile, ce n'est pas de payer, son but, c'est de ne pas payer. Alors, une assurance, dans le fond, c'est pour que je sois payé quand j'ai un accident d'automobile parce que je me suis assuré pour ça. Aujourd'hui, je vais vous dire une chose, avec les milliards qu'accumule la Société de l'assurance automobile, là, son but n'est plus de protéger les citoyens. Aujourd'hui, on voit des gens, des pauvres diables, du pauvre monde, mal pris, estropiés, handicapés pour la vie; aujourd'hui, ils sont face à des bureaucrates. Je ne souhaite pas à leur père ou à leur mère d'être traités comme ils traitent les citoyens. Ils le mériteraient, par exemple. Parce que, si la parole de l'Évangile se réalise, qui triomphera par l'épée périra par l'épée, ils seront, un jour, traités de la même façon qu'ils ont traité les citoyens. Parce qu'il y a des gens actuellement... Puis, ce n'est pas parce qu'ils manquent d'argent. Si on me disait: C'est la CSST, à la CSST on n'arrive pas. Évidemment, on a baissé les primes, mais, en tout cas, à la CSST, on a des déficits. La Société de l'assurance automobile n'a pas ces déficits-là, mais aujourd'hui on tord les gens. Parce que sa mission maintenant, c'est de ramasser du pognon, c'est un pis à traire, pas pour les victimes. Alors, on trait la vache à lait, mais pas au profit des assurés, au profit d'un seul, le ministre des Finances.

Moi, je pense qu'il va falloir arriver aux vérités fondamentales, se demander c'est quoi, la Société de l'assurance automobile. C'est un ministère du Revenu? Une société d'assurances? Si c'est un ministère du Revenu, on n'a pas besoin de conseil d'administration, mettons un sous-ministre adjoint en charge, puis envoyons. Mais changeons la loi parce que, dans la loi, c'est une société d'assurance automobile. Aujourd'hui, ce n'est pas une société d'assurance automobile. C'est un peu comme si Hydro-Québec... Hydro-Québec, par exemple, c'est une compagnie d'électricité, puis, finalement, elle ne voudrait pas me vendre de l'électricité, elle voudrait me vendre du charbon. Je dirais: Elle ne remplit plus son mandat. Ce n'est pas du charbon, moi, que je veux acheter.

Quand je paie mes primes à la Société de l'assurance automobile, moi, c'est de l'assurance que je veux. Ce n'est pas de contenter l'appétit insatiable du ministre des Finances, c'est de l'assurance que je veux. Là, si j'ai la «bad luck», la malchance d'avoir un accident, je veux être capable que mon assurance paie. Imaginez-vous que vous avez un feu à votre maison, vous êtes assuré contre le feu, si on vous disait: Je n'ai plus d'argent, je ne veux pas payer, si on trouvait toutes sortes de prétextes pour ne pas vous payer, alors que vous avez brûlé, ou bien, si on vous disait: Tu peux toujours faire ça, tu peux toujours la bâtir toi-même, ta maison... Si tu la bâtissais toi-même, ça coûterait moins cher. On fait un nouveau règlement, là; ta maison passe au feu, mais, si tu la construisais moins cher, ça coûterait tant, donc c'est ça qu'on va te donner. C'est ton problème si tu n'es pas capable de la bâtir toi-même.

Actuellement, on est rendu dans les choses comme ça. Je remarque actuellement, dans cette session-ci, qu'on est en train de dénaturer 3 lois qu'on considérait toujours comme des lois de notre précédent gouvernement, de bonnes lois. La Société de l'assurance automobile en était une. La loi 101 en était une autre. La loi de protection des terres agricoles, c'est fait, ça, c'est dénaturé. On a la contrainte, mais on n'a plus l'effet. (17 heures)

Alors, aujourd'hui, quand on regarde les dispositions qu'on met en place au troisième alinéa de 596.4, c'est pour mettre en oeuvre un système, aujourd'hui, qui n'est plus un système d'assurance, au fond. Aujourd'hui, qu'est-ce qui reste, qui va rester de plus en plus, de la Société de l'assurance automobile du Québec? Parce que, là, elle est plus dans le cadre de son mandat quand elle vérifie la qualité des véhicules. Dans le Code de la sécurité routière ou dans la loi de l'assurance automobile, quand on parle de la sécurité, la Société de l'assurance automobile peut vérifier 2 choses au point de vue sécurité routière, d'après la définition: la capacité de conduire des conducteurs, puis l'état des véhicules. Quand elle vérifie l'état des véhicules, elle est en plein dans le cadre de son mandat parce que, si les véhicules sont en meilleur état, normalement, il va y avoir moins d'accidents. Ça veut dire quoi, au fond? Ça veut dire que, si je suis un camion qui transporte telle charge, bien, ça me prend des freins pour la charge que je transporte. Si je transporte des oreillers, c'est une affaire; si je transporte des poutres de bois ou si je transporte des charges très pesantes, comprenez-vous, bien, je ne peux pas freiner... Avec la force d'inertie ou la force à laquelle se déplace un véhicule, selon qu'il est chargé de telle ou telle façon, bien il peut arrêter ou il ne peut pas arrêter.

Dans Charlevoix, il s'en rencontre à chaque année. Dans la côte 112, dans la Beauce, la sortie 112 de la Beauce, à chaque année, il y a quelques camions qui arrivent dans la salle à manger, plusieurs fois par année. Oui, plusieurs fois par année. Plusieurs fois par année, la sortie 112, à un moment donné, quand vous êtes en train de prendre vos toasts, le matin, puis votre café, que vous vous retrouvez avec le pare-chocs d'un gros camion, d'une grosse remorque devant la table d'à côté, j'ai l'impression que vous faites un saut. Pourquoi? Parce que, au fond, la sécurité routière, le mandat de la Société de l'assurance automobile, c'est de **vérifier** les capacités des véhicules. L'argent que je vais dépenser dans ce sens-là va être bien dépensé parce qu'il va être **dépensé** pour assurer la sécurité routière. Mais ça ne veut pas dire, par exemple, d'autres fins, d'autres fins que la sécurité routière.

Là, Mme la Présidente, j'aimerais poser une question à l'avocat du contentieux ou au ministre. Quand on dit, dans le troisième alinéa de l'article 596.4: «Toutefois, le défendeur peut requérir du poursuivant, conformément à l'article 63 du Code de procédure pénale, qu'il assigne comme témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette **vérification**», de qui s'agit-il?

M. Gélinas: La personne, vous voulez dire?

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas.

M. Gélinas: C'est les mêmes personnes dont on parle dans les 2 paragraphes précédents, la personne autorisée par la Société à faire une vérification mécanique.

M. Garon: C'est qui?

M. Gélinas: Le mandataire en vérification mécanique.

M. Garon: Le mandataire ou le mécanicien?

M. Gélinas: Le mandataire, à ce moment-là, je pense bien. C'est le mandataire.

M. Garon: Alors, comment se fait-il... C'est le mandataire?

M. Gélinas: La personne autorisée, c'est le mandataire. Parce que, dans les protocoles d'entente qu'on signe, la personne, au niveau du mandataire, qui fait le travail comme tel, c'est le mécanicien.

M. Garon: Oui.

M. Gélinas: Mais rien n'empêche qu'on puisse demander aux 2...

M. Garon: Mais, quand on arrive, quand vous dites, ici: «...qu'il assigne comme témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette vérification», qui est assigné comme témoin?

M. Gélinas: La personne qui remet l'avis. Très souvent, ça va être... Ça peut être le mécanicien lui-même ou ça peut être également le responsable de la personne autorisée, le mandataire ou le propriétaire comme tel. Ça peut être l'un ou l'autre, à ma connaissance.

M. Marceau: Ça doit être celui qui a rédigé ça, sinon ça n'a aucune valeur. On ne peut pas faire témoigner quelqu'un qui n'a pas rempli ce papier-là. C'est celui qui l'a complété, qui a dit: Telle chose est défectueuse.

M. Garon: Je pense que ce serait bon de dire que c'est Me Marceau qui parle au nom de la Justice.

M. Marceau: C'est comme un policier qui...

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais ça qu'on respecte les règles.

La Présidente (Mme Bélanger): Non. S'il vous plaît! Si vous voulez prendre place, puis on va vous identifier, pour le bénéfice du *Journal des débats*. Alors, Me Marceau a répondu...

M. Garon: Non, mais il faudrait qu'il réponde. Parce qu'il parlait...

La Présidente (Mme Bélanger): Il parlait en l'air, d'après vous?

M. Garon: Bien, il n'était pas au micro.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne dis pas qu'il parlait en l'air. Ça pourrait être pris dans 2 sens. Loin de moi cette pensée.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, Me Marceau, voulez-vous répéter ce que vous venez de dire, s'il vous plaît?

M. Marceau: C'est la personne qui a dit qu'il y avait telle défectuosité et à tel niveau sur le véhicule. De la même façon que c'est le policier qui a complété un billet d'infraction, c'est le policier qui a constaté qu'il faut qu'il soit entendu, la même chose, c'est le mécanicien qui a constaté qu'il faut qu'il soit entendu, sinon ça n'a aucune valeur.

M. Garon: La seule personne, donc, c'est le mécanicien qui a fait... C'est celui qui a fait le papier.

M. Marceau: Qui a constaté la défectuosité.

M. Garon: Est-ce que sa signature est sur le papier?

M. Marceau: Oui.

M. Garon: C'est la personne qui a fait le papier qui vient...

M. Marceau: Qui a fait le travail de vérification.

M. Garon: Oui.

M. Marceau: Et non son patron...

M. Garon: Son patron ou quelqu'un d'autre.

M. Marceau: ...parce qu'il n'a rien vu, lui. À moins que ce ne soit la même personne, bien sûr.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Ah non! Je regardais, tout à l'heure... Et je reviens encore à ma question. Répartition annuelle des contrôles de qualité des enquêtes. Année 1992. Je

remarque que les enquêtes au niveau des mandataires qui font le travail contre rémunération — c'est votre papier, là — c'est marqué: Enquête, 0, toute l'année 1992. Je regarde, en 1988, 0; en 1989, 0; en 1990, 2; en 1991, 1; en 1992, 0. Votre service d'enquête comprend combien de personnes?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Garneau.

M. Garneau: Je dois dire que les gens qui font le contrôle de la qualité... Je ne sais pas si vous faites référence au contrôle de la qualité.

M. Garon: Oui. C'est la répartition annuelle des contrôles de qualité des enquêtes. C'est divisé en 2 parties: autovérification et contre rémunération. J'ai pris la partie «contre rémunération» puisqu'il s'agit des mandataires contre rémunération. J'imagine que, «autovérification», c'est votre propre service.

M. Garneau: C'est-à-dire que vous associez les enquêtes au contrôle de la qualité, de la façon dont vous amenez la question.

M. Garon: Non.

M. Garneau: Les enquêtes, c'est dans le cas où on suspecte une fraude, où il y a eu une délation quelconque.

M. Garon: Oui.

M. Garneau: Puis ça va demander la présence soit de la Sûreté du Québec, soit du département de la vérification interne. Par ailleurs, il se fait du travail sur une base permanente et continue, à la Société de l'assurance automobile, en termes de contrôle de la qualité, là où il y a des mécaniciens, des préposés aux établissements accrédités qui visitent sur une base continue les établissements pour s'assurer de la qualité du travail qui est fait par les mécaniciens, par les mandataires. Alors, si vous dites qu'il y a 0 enquête, il ne faut pas comprendre qu'il y a 0 contrôle de la qualité, là. C'est-à-dire que la Société n'a été saisie, par rapport à cette durée-là, d'aucune demande d'intervention de la Sûreté du Québec ou d'un autre palier d'enquête à nature plus criminelle. Mais sur une base continue, à nature administrative, il se fait un contrôle de la qualité de nos mandataires.

La Présidente (Mme Bélanger): Votre temps est fini, M. le député de Lévis. Vous avez 20 minutes de faites.

Alors, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui. Je remarque, quand vous référez à l'article 63 où on parle de constat, là — mais vous dites que ce n'est pas en vigueur, ça, cet article-là — nulle part on ne parle du double. On parle du

rapport ou de la copie. Puis, dans l'article, vous l'avez fait sauter, le mot «copie». À l'article 596.4, on parle du double, mais on ne parle jamais de copie. Puis vous nous faites référence: «Toutefois, le défendeur peut requérir du poursuivant, conformément à l'article 63 du Code de procédure pénale, qu'il assigne comme témoin». Donc, le Code de procédure pénale: «Le défendeur peut requérir du poursuivant qu'il assigne comme témoin la personne dont le constat ou le rapport d'infraction peut tenir lieu de témoignage.» Puis on dit — le constat, il n'en parle pas, ce n'est pas encore en marche: «Toutefois, le défendeur est condamné aux frais dont le maximum est fixé par règlement s'il est déclaré coupable et si le juge est convaincu que le constat, le rapport ou la copie constituait une preuve suffisante et que le témoignage de cette personne n'ajoute rien de substantiel.»

Donc, on ne parle pas de double, on parle de copie, puis on dit qu'on veut harmoniser. Là, vous savez, mon collègue de Lévis a parlé que c'était un joyau qu'il fallait ciseler, limer avec beaucoup de minutie, mais, là, j'ai comme quelque chose qui ne marche pas.
(17 h 10)

M. Elkas: M. Marceau.

M. Dufour: Mais vous référez à l'article 63, dans l'article.

M. Marceau: Tout ça, on est dans la même section. C'est dans la même section, à l'article 62, dans le deuxième alinéa: «Il en est de même de la copie du constat ou du rapport certifié conforme par une personne autorisée.»

M. Dufour: Ce n'est pas du double, ça. Ça ne parle pas de double pareil. Vous m'avez dit tout à l'heure, et j'ai bien compris, vous avez dit que le mot «copie», vous l'avez enlevé, que ça ne marchait plus. Là, vous me parlez du double, puis vous me parlez de copie. Ça fait que...

Moi, je ne vous montrerai pas à être avocat, je n'en suis pas un. Mais je sais que les mots, la langue, contrairement à ce qu'il y en a qui pense, ils sont supposés être très précis et ils disent ce qu'on veut bien dire.

M. Garon: Surtout la langue française. La langue française est considérée comme la langue à peu près la plus précise au monde.

M. Marceau: Je ne l'ai pas au complet, le Code de procédure pénale.

M. Dufour: Nous, on a les articles 60, 61, 62, 63 et 64 et à aucun moment, dans ces articles-là, on ne parle de double, on parle toujours de copie.

M. Marceau: C'est dans un autre article où est

dit que, sur constatation d'une infraction, on peut signifier sur-le-champ un constat d'infraction. À ce moment-là, c'est dit qu'on remet un double au défendeur. C'est dans la section où on remet le rapport de l'infraction. On ne parle plus de copie et d'original, je n'ai pas le Code de procédure pénale en entier, mais nulle part, dans ce Code-là.

M. Garon: On peut suspendre pour l'obtenir, c'est très important.

M. Dufour: Non, mais, regarde, quand on lit comme il faut, dans votre troisième alinéa: «...qu'il assigne comme témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette vérification.» C'est concernant ça, et on avait dit, au départ, que, concernant cet article, il peut être fait par le dépôt d'un double de cet avis. Nulle part on ne mentionne que c'est une copie et, quand vous me réferez à l'article 63, il y a quelque chose qui ne marche pas.

M. Marceau: C'est une technique de preuve, l'article 63, qui se lit dans son entier. Il faudrait le Code.

M. Dufour: Oui, mais, quand on fait du nouveau droit... On est en train de faire du nouveau droit, on va considérer que quelqu'un qui n'a même pas son infraction par écrit, on ne sait même pas s'il l'a reçue, mais il est présumé coupable. Là, on nous arrive, puis vous nous dites qu'on parle de double et il n'en est pas question. C'est du droit nouveau.

(Consultation)

M. Marceau: À 157, par exemple, qui va entrer en vigueur bientôt, lorsqu'on mettra les constats d'infraction en vigueur ainsi que les rapports d'infraction: «La signification d'un constat d'infraction peut être faite lors de la perpétration de l'infraction. Un double du constat est alors remis au défendeur par le poursuivant ou la personne autorisée à délivrer un constat.» C'est un double. Ce n'est pas une copie conforme ni une photocopie, c'est un double. On ne parle jamais de copie de documents signés par un agent de la paix ou une personne autorisée à appliquer une loi, c'est toujours un double. Il fait un écrit et les doubles qui suivent. Il y en a au moins 3, dans notre cas.

M. Dufour: Évidemment, quand on dit: «...témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette vérification», conformément à l'article 63, moi, je retourne à l'article 63 et je ne lis pas la même chose. Je ne sais pas si c'est moi qui ne comprends pas, mais, moi, je ne lis pas la même chose. C'est parce qu'on en a parlé tantôt, on a tout le temps parlé de double...

M. Marceau: Mais on renvoie à l'article 63, c'est-à-dire que c'est le même mécanisme de preuve. On

renvoie à l'article 63 pour le même mécanisme.

M. Dufour: Oui, mais à la condition que ce soit conforme à ce sur quoi on étudie.

M. Marceau: C'est ça.

M. Dufour: Et là, moi, je ne l'ai pas. Il n'y a pas de double, c'est marqué, même, des copies.

M. Marceau: Non, mais on a dit, dans cet article-là, mais on renvoie à 63 pour le mode; quoi faire si, ça, c'est déposé comme preuve.

(Consultation)

M. Dufour: En principe, mais je ne sais pas, là. C'est entendu que, si vous réferez à un article, vous ne réferez pas au Code dans son entier.

M. Marceau: Bien, dans le même mécanisme.

M. Dufour: Ah bien, là, on n'est pas sur la même longueur d'onde.

M. Marceau: Quand vous avez un rapport d'infraction ou un constat d'infraction, le Code de procédure pénale dit que vous avez un double. Ça sert de preuve devant le tribunal, l'article 62 le dit: «...peut tenir lieu du témoignage, fait sous serment, de l'agent de la paix ou de la personne chargée de l'application [...] qui a délivré le constat ou rédigé le rapport». Ça sert de témoignage, ça. On peut déposer ça comme preuve documentaire. Si la personne accusée est satisfaite, elle peut contester le contenu, mais, si elle veut absolument avoir des explications additionnelles ou entendre la personne qui l'accuse ou la met en infraction, elle doit demander qu'elle soit assignée.

M. Dufour: Si, au lieu d'avoir un double, elle avait une copie, qu'est-ce que le juge ferait?

M. Marceau: Il faut que ce soit absolument identique.

M. Dufour: Bien là, je suis obligé de vous retourner à l'article 63.

M. Marceau: Si c'est un double, si c'est une copie, il faut qu'elle soit certifiée conforme par la personne qui l'a faite. C'est l'article 68.

M. Dufour: Oui, mais il me semblait, moi, que, quand on faisait une loi — on en a faites quelques-unes; c'est-à-dire que j'ai participé à des lois, je ne les ai pas faites, mais j'en ai étudié quelques-unes — j'ai toujours pensé qu'au moment où on l'étudiait ça devait être précis et il ne devait pas y avoir d'ambiguïté ou le moins possible.

M. Marceau: Mais je vous assure qu'il n'y en a aucune. L'article 68, là, si ce n'est pas le double, si c'est une copie conservée à la Société, par exemple...

M. Dufour: Mais ce n'est marqué nulle part, une copie conforme. Pourquoi vous m'arrivez avec ça?

M. Marceau: Non, c'est...

M. Dufour: À l'article 596.4, il n'y a aucun endroit où on parle de copie conforme.

M. Marceau: Bien non! Si on en a besoin, le Code de procédure pénale règle le cas. Si on perdait, par exemple... Si le défendeur perd sa copie ou si le poursuivant perd sa copie et qu'il y en a une copie qui est microfilmée quelque part, celui qui la détient peut attester que c'est une copie conforme de l'original, en vertu de l'article 68.

M. Dufour: Le but de ce qu'on est en train de faire là, est-ce que c'est d'harmoniser les lois?

M. Marceau: Oui, c'est la même chose.

M. Dufour: Les mettre le plus claires possible?

M. Marceau: Je vous dis...

M. Dufour: À l'article que vous me mentionnez, on parle de double. Pourquoi il ne serait pas dans l'article? Ce serait bien plus clair. On ne jouerait pas...

M. Marceau: Mais le Code de procédure pénale se lit dans son ensemble, là. C'est une règle de procédure.

La Présidente (Mme Bélanger): Me Gélinas, vous voulez rajouter des choses?

M. Gélinas: Je voudrais juste ajouter une précision. La raison pour laquelle on retrouve ces articles-là dans le Code, je l'avais déjà mentionnée lors de notre dernière rencontre, c'est qu'au départ, nous, on avait eu des pourparlers avec le ministère de la Justice pour que le fameux règlement qui est prévu à l'article 62 du Code de procédure pénale qui doit prévoir que ce sont les constats d'infraction et les rapports d'infraction dont le contenu est prévu par règlement... On discutait avec les gens de la Justice pour qu'en plus du constat d'infraction et du rapport d'infraction ce fameux règlement adopté pour le ministère de la Justice contienne également les avis de vérification mécanique et ce qu'on retrouve au niveau des avis de 48 heures qu'on retrouve aux articles qui sont présentement dans le Code.

Au départ, on avait commencé à rédiger un règlement qui prévoyait tout ça. Mais, en cours de route, le ministère a changé d'idée sur la façon dont il voulait écrire son règlement au niveau des constats d'infraction

et des rapports d'infraction. Au lieu d'écrire le règlement pour avoir tout le contenu du rapport d'infraction en annexe, comme on fait très souvent quand c'est des formulaires, il a simplement prévu, dans le règlement, que la formule serait faite sur du papier de telle grandeur, contenant telle donnée, telle donnée, telle donnée. Et là c'était plus pratique d'inclure les avis de vérification mécanique dans un règlement de cette nature-là. C'est là qu'ils nous ont demandé: Si vous voulez toujours bénéficier des mêmes privilèges qui sont accordés à 62 et 63 pour les avis de vérification mécanique, vous seriez mieux de mettre ça dans le Code. Et c'est avec eux qu'on a rédigé, mot pour mot, les articles 596.3 et 596.4 pour s'assurer que ça concorde, au niveau du libellé et des mots, à ce qui est contenu à 62 et 63. Et ça, c'est la raison d'être de ces 2 articles. (17 h 20)

La raison pour laquelle on parle de double, c'est parce que le constat d'infraction et le rapport d'infraction, comme l'a dit Me Marceau, ils parlent... Aux articles, quand on fait la rédaction de ces rapports-là, on parle toujours de double. Ça va être la même chose avec les avis de vérification mécanique. Les formulaires vont être faits de la même manière, avec, bien, même pas des copies, des versions en plusieurs exemplaires, mais toujours la même version que l'original. C'est très important parce que ce sont ces mêmes documents qui se retrouvent devant le tribunal, à un moment donné, comme introductif d'instance. Parce que l'avis de vérification mécanique, quand la personne ne respecte pas le délai pour faire sa vérification, ça devient un billet d'infraction, dans la loi actuelle. Or, avec le constat d'infraction, ça va devenir un constat d'infraction. C'est pour ça qu'il faut garder exactement la même terminologie au niveau du tribunal.

Pour le constat d'infraction, on parle de double, on ne parle pas de copie. C'est pour ça que vous trouvez, dans le premier et deuxième alinéa, le mot «double». Dans le troisième alinéa, ce n'est plus nécessaire de parler de la preuve documentaire, à ces niveaux-là, parce que le but de cet alinéa, ce n'est pas la preuve documentaire, comme les 2 premiers. Le but de cet alinéa, c'est strictement de permettre à la personne qui a rédigé les documents de venir témoigner, à la demande de la défense. C'est tout.

M. Dufour: Oui, mais à l'exception, par exemple, qu'elle va être obligée de témoigner sur l'avis qu'elle a effectué: «...comme témoin, la personne qui a émis cet avis ou effectué cette vérification». Donc, elle est faite avec quoi? Elle est faite en double. C'est ça qu'on fait. Elle est faite avec un papier en double. On lui aurait remis un double. Mais, dans ça, on parle de copie, puis, quand vous dites, là-dedans, que, vu qu'elle va venir témoigner sur le double... Elle va venir témoigner sur le double, la personne. La personne qui va la questionner va lui poser des questions concernant son avis. Elle ne peut pas le questionner sur la couleur du temps, puis s'il pleuvait.

M. Gélinas: Excusez, 63 ne parle pas de copie.

M. Marceau: De toute façon...

M. Dufour: Non, non. Mais elle va le questionner sur le double.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, ça va pour les explications?

M. Gélinas: C'est parfait.

M. Marceau: Pour terminer, on a utilisé ce mécanisme, déjà.

M. Dufour: Bien, puis dans 63?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Est-ce que le troisième alinéa est adopté?

M. Gélinas: On ne parle pas de copie. On ne parle pas de copie du tout.

Une voix: Adopté.

M. Dufour: Non. Mais, moi, je prétends qu'il y a une ambiguïté quelque part.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'ensemble de l'article 29 est adopté?

M. Gélinas: Non. Sur le plan juridique, il n'y a vraiment pas d'ambiguïté. Ça, je peux vous le certifier. Il n'y en a pas.

Une voix: Adopté.

M. Dufour: En tout cas. Votre article 63, d'abord, c'est un article élastique.

M. Garon: Voulez-vous le lire, Mme la Présidente, qu'on soit sûr de ce qu'on vote?

M. Marceau: Le tribunal va être en mesure de constater si c'est la même chose parce que le tribunal va avoir son double, le procureur va avoir son double, puis l'accusé va avoir son double. Si l'accusé n'a pas les mêmes documents que ce qu'on met en preuve, c'est sûr qu'on n'a pas de preuve. Il y a de quoi qui ne marche pas. Le tribunal va être en mesure de dire: Bon, c'est la même affaire.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, j'appelle l'article 30. M. le ministre.

M. Garon: Non. Pourriez-vous le lire, Mme la Présidente, avant qu'on ne vote?

La Présidente (Mme Bélanger): Ah! Le troisième alinéa?

M. Dufour: S'il l'a perdu, son double, qu'est-ce qu'on fait avec?

M. Garon: Bien, on peut relire le troisième alinéa, puis, après ça, l'article dans son ensemble.

M. Marceau: C'est le problème, là, qu'il va avoir le nôtre. On va lui donner le nôtre, puis il va interroger le vérificateur sur notre preuve. Il peut le requérir à tout moment. On peut lui en transmettre une parce que c'est notre devoir de ne pas cacher de faits à une personne accusée. Il suffit qu'il nous le demande avant le procès, puis on va lui en donner une copie. Voici, c'est ça que tu as eu.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous voulez que je lise tout l'article dans son ensemble?

M. Garon: On est supposé, d'après le règlement, lire les articles avant de les voter.

Une voix: L'alinéa, pour commencer.

M. Dufour: Oui, mais s'il veut en avoir comme preuve, puis s'il est en contact avec son avocat, est-ce que vous allez lui en donner une, copie conforme?

M. Garon: L'alinéa d'abord, puis l'article ensuite.

M. Marceau: Oui, on est obligé. On est obligé.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'alinéa qu'on discutait: «Toutefois, le défendeur peut requérir du poursuivant, conformément à l'article 63 du Code de procédure pénale, qu'il assigne comme témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette vérification.»

M. Dufour: C'est vrai tout le temps, que vous ne voulez rien cacher?

C'est adopté?

M. Marceau: Toujours. En tout cas, moi...

Une voix: Adopté.

M. Dufour: Parce qu'on a demandé l'avis du ministre de la Justice, puis on ne l'a pas eu.

M. Garon: Adopté.

M. Garon: Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'ensemble de l'article 29 est adopté?

M. Garon: Non, non. Est-ce que vous pourriez

lire l'ensemble de l'article 28? On ne voudrait pas qu'il y ait d'ambiguïté.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, avant-midi, on a lu 29, là, 596.3. Là, il y aurait 596.4 à lire.

M. Garon: C'est ça.

M. Gauvin: C'est ça.

M. Garon: Là, on a voté... Écoutez bien...

Une voix: Paragraphe par paragraphe.

M. Garon: ...on a voté...

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais monsieur...

M. Garon: ...596.3; là, on est à 596.4. Après ça, il va falloir voter 29 dans son ensemble.

Une voix: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais...

M. Garon: Mais là on est à 596...

La Présidente (Mme Bélanger): ...596.3, ça a été voté à vote nominal, et j'ai lu...

M. Garon: Oui, oui.

La Présidente (Mme Bélanger): Je les ai lus, les alinéas. Alors, je ne peux pas...

M. Garon: Oui.

La Présidente (Mme Bélanger): ...les relire une deuxième fois; ils ont déjà été votés par vote nominal...

M. Garon: Oui, mais là on est à 596.4...

La Présidente (Mme Bélanger): ...et je les ai déjà lus.

M. Garon: ...là.

La Présidente (Mme Bélanger): Là, je vais vous lire 596.4.

M. Garon: Dans son ensemble.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est un peu faire du zèle, mais ce n'est pas grave.

M. Garon: Non. Ça évite des ambiguïtés.

La Présidente (Mme Bélanger): «596.4 Dans une

poursuite pénale pour la sanction d'une infraction à une disposition de l'article 531, la preuve de la remise de l'avis prévu à cet article peut être faite par le dépôt d'un double de cet avis qui en atteste la remise et qui est signé par la personne autorisée par la Société ou la personne autorisée à effectuer la vérification mécanique pour celle-ci.

«La date de la vérification des réparations et de l'attestation de la conformité du véhicule routier au présent Code peut être prouvée par le dépôt d'un double de l'avis qui atteste la **vérification** du véhicule et sa conformité au présent Code et qui est daté et signé par la personne autorisée par la Société ou la personne autorisée à effectuer la **vérification** mécanique pour celle-ci.

«Toutefois, le défendeur peut acquérir du poursuivant, conformément à l'article 63 du Code de procédure pénale, qu'il assigne comme témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette **vérification**.»

M. Garon: Là, pour être bien sûr qu'on s'est bien compris, **est-ce** qu'il s'agit... «Le vérificateur peut acquérir du poursuivant»? Vous avez dit «peut acquérir du poursuivant».

La Présidente (Mme Bélanger): «Peut requérir».

M. Garon: Bien, là, il va falloir faire corriger les galées parce que vous avez dit «acquérir».

La Présidente (Mme Bélanger): «Toutefois, le défendeur peut requérir du poursuivant, **conformément** à l'article 63 du Code de procédure pénale, qu'il assigne comme témoin la personne qui a remis cet avis ou effectué cette **vérification**.»

M. Garon: Vote nominal.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors...

M. Garon: Ah, pardon! Ce n'est pas nécessaire, je crois bien.

La Présidente (Mme Bélanger): ...l'article 596.4 dans son ensemble.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Adopté sur division.

J'appelle l'article 30. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente...

M. Garon: Non. C'est 596.4 qu'on a voté.

M. Gauvin: Là, il faut 29 dans son ensemble.

M. Garon: On n'a pas voté... on n'a pas 29 dans

son ensemble, là.

Une voix: On va tout le relire.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que l'article 29, qui introduit 596.3 et 596.4, est adopté dans son ensemble?

M. Elkas: Adopté.

M. Gauvin: Adopté, madame.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division.

Dispositions réglementaires

J'appelle l'article 30. M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, l'article 30, c'est des...

M. Gauvin: Faites ça selon les règles, Mme la Présidente.

M. Elkas: L'article 30, Mme la Présidente, c'est la disposition de concordance avec l'article 5 dont on a discuté il y a 2 semaines, et je vous le lis:

L'article 621 de ce Code est modifié par l'insertion, après le paragraphe 36°, du suivant:

«36.1° prévoir quels sont les systèmes de ralentissement supplémentaires dont doivent être munis, pour circuler sur un chemin public où cet équipement est requis par une signalisation, les véhicules routiers dont la masse, charge comprise, excède celle qu'il détermine».

C'est un pouvoir réglementaire, Mme la Présidente, en concordance avec l'article 5 dont on a discuté la semaine dernière.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Garon: Non, non. Ça va! On a entendu le ministre, ce qui ne veut pas dire qu'on a compris. Est-ce qu'on va avoir la copie du règlement que vous avez l'intention de faire adopter en vertu de cet article-là?

M. Elkas: C'est dans la **Gazette officielle**, comme d'habitude.

M. Garon: Ah bien! il ne peut pas y avoir le règlement dans la **Gazette officielle** si l'article n'est pas adopté. Est-ce qu'il est vraiment dans la **Gazette officielle**...

M. Elkas: Il y sera.

M. Garon: ...Me Gélinas?

M. Dufour: Pas dans le moment.

M. Gélinas: À l'heure actuelle, vous voulez dire?

M. Elkas: Il y sera.

La Présidente (Mme Bélanger): Il y sera, qu'il a dit.

M. Elkas: Il y sera.

M. Garon: Vous avez dit: Il est dans la **Gazette officielle**.

M. Gélinas: Non, non. Vous avez dit: Il sera.

M. Elkas: Non, non. J'ai dit: Il sera.

M. Garon: Oui, oui, mais c'est pour ça que je vous demande si vous avez une copie du règlement?

M. Elkas: Non, on ne l'a pas.

M. Garon: Est-ce qu'il est possible d'en avoir une copie? Est-ce qu'il est fait ou il n'est pas fait?

M. Elkas: Il n'est pas encore fait.

M. Garon: On s'en va à l'aveuglette.

M. Elkas: Pas une... Ah!

M. Garon: Mais là, s'il n'est pas fait... Vous avez un article, là. Vous voulez faire quoi avec cet article-là?

M. Elkas: C'est le pouvoir de faire le règlement. Vous le savez, M. le député.

M. Garon: Avez-vous une idée du règlement que vous voulez faire avec ça?

M. Elkas: Pierre-Paul Vigneault, de notre ministère, du ministère des Transports.
(17 h 30)

La Présidente (Mme Bélanger): Comment?

M. Elkas: Pierre-Paul Vigneault.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vigneault.

M. Vigneault (Pierre-Paul): Il existe actuellement 2 systèmes de ralentissement que le gouvernement pourrait adopter, imposer sur les véhicules: un, c'est le Jacob et l'autre, c'est un système électromécanique. On se donne le pouvoir d'imposer un des deux systèmes et, éventuellement, d'autres systèmes lorsqu'on en connaîtra d'autres. Aussi, on se donne le pouvoir de préciser à partir de quelle charge les camions devront être munis

d'un système supplémentaire.

M. Dufour: Mme la Présidente, comme on est rendu pratiquement avec double juridiction sur les chemins publics au Québec, puis c'est le ministère qui s'arroge tous les pouvoirs, tous les droits, les municipalités, comment elles font, là-dedans? Parce que les chemins, ils traversent dans les municipalités. Puis, ils traversent des chemins publics. Mais le ministre s'arroge le droit de donner des permis pour des charges excédentaires. Là, on parle de sécurité, mais, en plus, de quelle façon ça va se contrôler ou se juger? Parce qu'il y a des municipalités qui veulent, à un moment donné, pour arrêter...

M. Elkas: C'est couvert à l'article 5, M. le député. Prenez soin de le lire: «La personne responsable de l'entretien d'un chemin public peut... Dans le cas d'une municipalité, ce pouvoir est subordonné à l'autorisation du ministère des Transports, sauf urgence; à défaut d'autorisation, le ministre peut enlever la signalisation en cause.» Alors, c'est déjà prévu, c'est adopté.

M. Dufour: Oui, mais, dans le 5, vous dites que c'est... Si ça excède la masse réglementaire, c'est vous qui avez le contrôle. Autrement dit, la municipalité, elle n'a rien à dire là-dedans. Bien oui! Vous dites juste que, lorsque ça excède la masse réglementaire, puis qu'elle a un système de ralentissement prévu par règlement, la municipalité, elle ne peut pas arrêter, elle ne peut pas interdire.

M. Elkas: Ha, ha, ha! Il n'y a pas avantage à s'opposer sur quelque chose qui va être plus sécuritaire. La masse va faire partie du règlement, d'ailleurs. Puis, on l'a passé, l'article 5.

M. Dufour: Oui, je comprends, excepté que vous me dites que c'est de la concordance, mais, quand on arrive sur cette concordance, bon — puis, obligé, ce n'est pas une acceptation d'aveugle, là — on voit que dans la concordance vous donnez des droits réglementaires, et on le sait, actuellement, on fait des petites lois de 3 ou 4 articles, puis des règlements, on en a pour 1 pied d'épais. Il ne faut pas se surprendre de ça. C'est la transparence qu'on a adoptée dans les dernières années.

Ce que, moi, je pense, par rapport à ça, c'est que les chemins, comme vous vous êtes dégage de l'entretien et des chemins, en supposant qu'une municipalité... A-t-elle le droit de poursuivre? A-t-elle le droit de faire quelque chose par rapport à ça si le chemin n'est pas capable de recevoir la charge?

M. Vigneault: Les municipalités peuvent interdire par signalisation la circulation de camions lourds sur certains chemins, en vertu d'autres dispositions du Code. Avant de le faire, elles doivent obtenir du ministre des Transports l'autorisation du ministre pour s'assurer que les véhicules vont pouvoir circuler quand même

sur le réseau routier au Québec.

M. Dufour: Oui, mais, quand...

M. Vigneault: Mais elles ont déjà, dans d'autres dispositions du Code, le pouvoir de restreindre par signalisation la charge autorisée des camions sur certaines sections de route.

M. Dufour: Mais, dans l'article 5, ce n'est pas ça que ça dit.

M. Vigneault: Non. L'article 5 prévoit un pouvoir supplémentaire d'exiger, à des endroits où on doit le faire, un système supplémentaire de freinage. Ça ne prévoit pas quelle va être la limite de charge autorisée des camions sur les routes. On dit, dans l'article 5, qu'un système de freinage supplémentaire pourra être exigé sur le camion au-delà d'une certaine charge qui, nécessairement, sera à l'intérieur de la charge légale autorisée. Ça pourrait être, peut-être, quelque chose comme 80 % de la charge légale parce que la charge légale est conçue pour l'ensemble du réseau routier et le système de freinage sur les camions est aussi conçu pour des routes normales.

Or, dans des cas particuliers, on pourra exiger un système supplémentaire en relation avec la charge du camion. Et c'est ce qu'on se permet de faire par l'article 30.

M. Dufour: Oui, mais effectivement, au point de vue pratique, si le camion est muni de freins appropriés au point de vue de la sécurité, la municipalité, à moins d'avoir une permission du ministre, elle ne peut pas empêcher un camion de circuler. À tout bout de champ, on entend dire: Les municipalités, elles vont bloquer le chemin. Elles vont refuser parce que le chemin n'est pas bâti pour ça. Et, comme le chemin vient à la charge de la municipalité, la municipalité n'a pas beaucoup de pouvoirs parce que, dans une des dernières lois qu'on a adoptées, quand même que quelqu'un brise un chemin, brise son auto, n'importe quoi, il n'a plus de recours contre personne, ni contre le ministère ni contre la municipalité. Seulement, il y a une chose, s'il défonce le chemin, je ne vois pas comment la municipalité va aller contre le camionneur pour dire: Tu vas payer la réparation de mon chemin, parce que c'est le ministre encore qui est responsable par rapport à ça.

M. Vigneault: C'est en vertu d'une autre disposition du Code que la municipalité pourra réduire la charge des camions qu'elle autorise sur les routes.

M. Dufour: Mais pas...

M. Vigneault: Pas en vertu de l'article 5. L'article 5 n'est pas conçu pour la protection du réseau routier. Il est conçu pour la protection du public en relation avec la capacité de freinage des camions à certains endroits.

M. Dufour: Mais ça va plus loin. La municipalité ne peut avoir un pouvoir que le ministre lui accorde. Le pouvoir dont on parle ne peut être appliqué que s'il y a autorisation du ministre.

M. Vigneault: Toujours, oui, autant en ce qui concerne le système de freinage supplémentaire que la signalisation de restriction sur les routes.

»

M. Dufour: Ah! ça, je le comprends. C'est très clair, ça. Je ne pense pas que les municipalités non plus recommandent ou veulent avoir ce pouvoir-là. Ça devient trop onéreux. Ça ferait des contrôles par-dessus des contrôles. On a assez d'avoir la taxe sur la surtaxe, la taxe, sans avoir des contrôles sur des contrôles. Je pense qu'on va s'en tenir au moins à un minimum de sens dans tout ça. Mais, par rapport à cet article-là, je dis que le ministre s'approprie un pouvoir qui me semble onéreux parce que, vis-à-vis des municipalités, je ne suis pas sûr qu'on ait sorti le meilleur de ça. On s'est donné des pouvoirs, mais on n'a pas donné les obligations en même temps. On s'est donné le pouvoir et on a laissé l'obligation aux autres. C'est à peu près ce que je voulais dire sur cet article-là pour le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 30 est adopté?

M. Garon: Non, non, non. Ce n'est pas... Mme la Présidente... Pardon?

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

M. Garon: Moi, j'essaie de comprendre, en lisant l'article, sa signification, parce qu'il n'est pas facile à lire: «Prévoir quels sont...» C'est drôlement rédigé. Moi, j'aurais dit: Prévoir les systèmes de ralentissement supplémentaires. Mais: «Prévoir quels sont...», c'est drôlement dit. D'abord, juste la manière dont c'est dit: «Prévoir quels sont les systèmes de ralentissement supplémentaires dont doivent être munis, pour circuler sur un chemin public où cet équipement est requis par une signalisation, les véhicules routiers dont la masse, charge comprise, excède celle qu'il détermine». «Dont la masse, charge comprise, excède celle qu'il détermine», qu'est-ce que ça veut dire, ça?

M. Vigneault: Au-delà de la charge déterminée dans le règlement du gouvernement, un système de freinage obligatoire devra équiper le véhicule. On pourrait, dans le règlement, prévoir qu'un ensemble de véhicules, c'est-à-dire un tracteur avec une semi-remorque, le tracteur doit être équipé d'un système de ralentissement obligatoire de type Jacob ou électromagnétique, au-delà de 45 500 kg de masse totale en charge, alors que la masse totale autorisée sur le même véhicule pourrait être de 50 000 ou 52 000 kg.

(17 h 40)

M. Garon: Et votre masse, charge comprise, peut excéder de combien celle qu'il détermine?

M. Vigneault: Ah! elle peut excéder jusqu'à la charge légale. Si on prend un ensemble de véhicules dont la charge légale est à 52 500 kg et que, pour des fins de freinage, on dit que, dans une côte abrupte, il doit être muni d'un système supplémentaire de freinage à compter de 45 500 kg, il devra avoir le système de freinage supplémentaire pour circuler dans la côte. Mais, au-delà, pour s'y rendre ou sur tout autre chemin, il pourra atteindre 52 500 kg. Et il pourra atteindre 52 500 kg indépendamment de... C'est une infraction qui est spécifique à un endroit donné.

M. Garon: Quand vous dites: «...la masse, charge comprise, excède celle qu'il détermine»...

M. Vigneault: C'est ça. Celle qu'il détermine au moment où on va prévoir le type de système de freinage obligatoire. Si on exige que les camions soient munis d'un système de freinage supplémentaire, ce ne seront pas tous les camions qui seront munis, qui devront l'être, et ça ne sera pas partout. Or, les camions excédant la charge que le gouvernement va prévoir — pour les ensembles de véhicules, ça pourrait être plus élevé que pour les véhicules d'une seule unité — devront être munis de ce système-là aux endroits où la signalisation va l'exiger. C'est le responsable de l'entretien de la route qui va déterminer s'il est en présence d'une pente requérant ce système-là et c'est le gouvernement qui va déterminer quel système il va exiger et à compter de quelle masse ce système-là va être obligatoire sur les camions.

M. Dufour: Est-ce que ça veut dire qu'un véhicule routier qui excéderait toujours la masse déterminée... On pourrait permettre qu'un véhicule puisse circuler tout le temps avec des charges supplémentaires?

M. Vigneault: Oui. La limite que le gouvernement va déterminer...

M. Dufour: À condition qu'il ait des freins.

M. Vigneault: ...ici n'est pas une limite légale pour circuler sur les routes. C'est une limite au-delà de laquelle le système de ralentissement deviendra obligatoire, et pas partout. Il deviendra obligatoire uniquement aux endroits où la signalisation va prévoir que le système est nécessaire.

M. Dufour: Oui, mais, moi, j'essaie de vulgariser ça. Vous avez un véhicule routier dont la masse, charge comprise, excède celle qui est déterminée dans le règlement. Qui le détermine? J'imagine que c'est déterminé par règlement.

M. Vigneault: Oui. C'est ça.

M. Dufour: Bon. Vous avez parlé de 50 000 kg.

M. Vigneault: 45 500 pour un ensemble.

M. Dufour: Bon. 40 000. Moi, ça ne me dérange pas, c'est un exemple. J'aurais pu parler de 10 000 et ça aurait fait pareil. 40 000. Mais, moi, je décide, là, pour le système de véhicules que j'ai... Je pourrais dire: Mon camion pourrait accepter 55 000 kg, donc 15 000 de plus. Alors, vous me dites: Vous, pour avoir ça, ça vous prend des freins de telle marque ou telle autre.

M. Vigneault: Uniquement...

M. Dufour: C'est ça? Si ça excède, là. Je viens de demander mon permis. Est-ce que ça veut dire que je pourrais être toute l'année...

M. Vigneault: Non, ce n'est pas un permis.

M. Dufour: Pardon?

M. Vigneault: Ce n'est pas un permis. Si vous ne circulez jamais dans la région de Charlevoix, vous n'aurez pas à munir le camion d'un système de ralentissement supplémentaire. Si vous circulez dans la région de Charlevoix, vous avez le choix: ou réduire la charge du camion en deçà de la limite au-delà de laquelle ça prend le système supplémentaire, ou munir le camion du système supplémentaire pour atteindre la charge légale qui est permise au-delà de la limite qu'on va déterminer pour...

M. Dufour: C'est juste dans des cas bien spécifiques...

M. Vigneault: Oui.

M. Dufour: ...où la charge est permise, la charge est légale.

M. Vigneault: La charge est toujours permise. Oui. La charge légale et permise.

M. Dufour: Vous ne pouvez pas charger un camion comme vous voulez, là.

M. Vigneault: Non.

M. Dufour: Bon. Règle générale, à certaines limites, vous arrêtez.

M. Vigneault: Oui.

M. Garon: Mais, eux autres, ils peuvent.

M. Dufour: Bien oui! C'est ça que j'essaie de demander, parce que je sais qu'ils en demandent, des permis.

M. Garon: Ils peuvent l'augmenter.

M. Dufour: Ils en demandent, des permis. Je le sais qu'il se donne des permis dérogatoires. C'est pour ça que j'essaie de me raccrocher à ça pour savoir c'est quoi, pour comprendre comme il faut. Le ministre en donne aussi...

M. Garon: Là, comprenons-nous bien. La charge légale, c'est une affaire, la charge réglementaire, si je comprends bien, et la Société de l'assurance automobile elle-même peut excéder la charge réglementaire. Le ministre, lui, en plus, depuis 1986, il a commencé tranquillement sans faire semblant de rien par une certaine de permis, mais c'est monté jusqu'à 5000 permis. Le ministre lui-même peut autoriser la Régie à excéder la charge excédentaire qu'elle pouvait déjà autoriser au-delà du règlement. Là, ça veut dire que c'est comme si, avec un permis du ministre, le camion devenait plus léger. On voit ce que ça donne dans nos chemins. C'est toujours, comme je vous disais tantôt, la prière. Non, mais c'est vrai.

M. Elkas: Franchement, M. le député de Lévis, vous saviez comme moi qu'il n'y avait pas de contrôle, dans le temps. Il n'y avait pas de réglementation. Alors, on en a une. Évidemment, les gens savaient que, s'il y avait un contrôle routier, ils viendraient chercher des permis spéciaux. C'est pour ça qu'on a augmenté le nombre de permis spéciaux qui a été donné. Une fois qu'on a introduit de la réglementation pour mieux réglementer, parce qu'on n'est pas pour passer notre temps à donner des permis spéciaux, là, la réduction s'est faite. C'est dans le but de réduire. Mais, de là à dire qu'on donnerait ça comme ça, une minute, parce que, vous le savez...

M. Garon: Plus.

M. Elkas: Voulez-vous embarquer sur ce terrain-là?

M. Dufour: Les chemins sont aussi brisés.

M. Garon: Plus.

M. Elkas: Qu'est-ce que vous avez fait, vous autres, dans le temps, les champions des moratoires?

M. Dufour: M. le ministre, moi, je suis prêt à vous répondre, là-dessus.

M. Elkas: Je peux vous dire, les champions du monde des moratoires, tiens, des gens qui étaient sur le neutre, même en «reverse», si vous voulez. Vous étiez maire et vous chialiez, dans le temps, aussi, que les routes n'étaient pas correctes. Je vais vous dire une chose, l'argent qu'on est allé chercher, on l'a mis sur la route. Vous le savez, à part ça. Et il y a eu du contrôle

routier. Le contrôle routier se fait. Vous le savez que ça se fait. Ne demandez pas simplement à vos amis, mais demandez à l'Association des camionneurs du Québec, ils vont vous dire exactement d'où ça vient, comment ça se fait, à part ça.

On sait que les **vérifications** ont triplé cette année sur l'an passé. Ce n'est pas pour rien que les gens se guettent. Les charges excédentaires, il n'y en a pas **comme** il y en avait autrefois. Ce n'est pas trop plaisant pour un camionneur qui arrive et qui appelle son patron, une fois qu'il s'est fait tasser et amener à un poste de pesage, et dire à son patron: Amène-moi un autre camion et une grue. Je te dis que c'est cher, ça. Ce n'est pas plaisant pour le camionneur qui dit: Il s'est fait prendre 3000 \$ le matin et il a pris une chance, il a continué avec sa charge dans l'après-midi et il s'est fait ramasser pour un autre 3000 \$. Ces gens-là méritent de payer. Mais là ça ne se répète pas autant parce que les gens font attention. Ils savent qu'il y a 206 contrôleurs routiers sur la route, une chose que vous avez enlevée de sur la route. Savez-vous que vous avez coûté à la société au-delà de 100 000 000 \$ par année? Vous savez, depuis 1983 aller jusqu'à 1990, on parle du milliard. Ça l'est, le milliard.

M. Garon: Quel milliard?

M. Elkas: C'est ça que ça a coûté à la société parce que vous avez enlevé le contrôle routier et ça a coûté 100 000 000 \$ par année aux contribuables: de 25 000 000 \$ à 35 000 000 \$ causés par la destruction des routes parce qu'il n'y avait pas de contrôle routier et, deuxièmement, le «fuel tax» et les autres permis tous associés équivalent à environ 100 000 000 \$. C'est ça, la vérité des choses. Et celui qui vous parle a eu au moins le courage d'aller de l'avant et d'aller chercher l'argent nécessaire pour réparer, mais, en plus de réparer, il s'est assuré qu'il y avait un contrôle routier efficace sur la route pour s'assurer que personne ne déroge à nos lois, à nos règlements.

Ne venez pas me dire qu'on donnait des permis spéciaux à la tonne. Ça se donnait parce que les gens en demandaient. Parce qu'ils savaient qu'ils étaient pour se faire ramasser. Et, quand ils en demandaient... Et c'était au moins à l'intérieur des normes établies. Et là on a introduit de la réglementation. Vous le savez, vous avez assisté à tout ça. Vous étiez toujours d'accord.

M. Garon: Non, non.

M. Elkas: Ce que je détecte de votre formation, c'est que vous voyez que, oui, il y a un ministre qui a mis ses culottes et a fait des efforts, et il introduit des lois et de la réglementation. Vous êtes envie, «envieux»...

La Présidente (Mme Bélanger): Envieux.

M. Elkas: Vous êtes envieux envers le ministre.

M. Garon: Vous avez envie?

M. Elkas: Envieux envers le ministre. C'est exactement le mot. C'est un ministère qui est efficace, une société de l'assurance automobile du Québec qui est efficace, des gens qu'il peut démontrer comme de vrais modèles. Ça, je vous l'ai dit assez souvent, mais je sais que vous avez des choses dans les oreilles, vous n'écoutez pas trop souvent.

M. Dufour: Non, non. On écoute.

M. Elkas: Les bonnes choses, on ne les apprécie pas. J'aurais donc aimé au moins qu'on reconnaisse l'effort qui a été fait. Mais le député de Lévis... Je pense que le député de Jonquière, oui, va comprendre parce que c'est un ancien allié. Il n'est pas toujours d'accord avec le député de Lévis. Mais, des fois, quand il fait des sorties semblables, je me pose des questions. Je me dis: Ça se «peut-u»! Un ancien maire qui était avec moi, avec qui, Mme la Présidente j'ai eu un grand plaisir à servir. Il était mon président de l'UMQ, dans le temps. J'étais sur son comité de direction et j'ai toujours apprécié les travaux qu'il a faits. Mais là, mon Dieu, je me demande si c'est le même Francis Dufour que j'ai connu dans le temps. Peut-être qu'il est trop proche du député de Lévis. Il devrait s'éloigner un petit peu parce que le député de Lévis a tendance à influencer ceux qui l'entourent.

Mais je sais que le député de Lévis reconnaît aussi les efforts qui ont été faits. C'est difficile pour lui de le dire publiquement, c'est très difficile. Il le dit souvent. Il dit: Moi, je ne suis pas ici pour vous payer des compliments et je ne suis pas ici pour vous faire des recommandations. I am here to oppose. Dans les mots de Disraeli: «The Opposition is there to oppose». Et ça, je l'ai entendu assez souvent venant du député de Lévis. Alors, je prends au sérieux ce que vous me dites, mais vous allez comprendre aussi que ça me déplaît, des fois, de voir qu'on ne reconnaît même pas l'effort qui est fait par notre formation, notre gouvernement, pour corriger des lacunes dans le temps. Je sais que, dans votre temps, vous n'aviez pas le fric pour le faire.
(17 h 50)

M. Garon: Arrêtez-moi ça.

M. Elkas: En plus de ça, quand vous augmentez vos budgets de 30 % sur la voirie et que, après un examen très près, on remarque que les 30 % sont dus à un transfert d'un programme à l'autre, incluant... Écoutez bien. C'est drôle, ça, mais c'est malhonnête aussi, il faut faire attention. Ils prenaient les loyers, l'électricité, le téléphone, tout ce qui est «other expenses», autre dépenses, ils les ont transférées sur la voirie et là, à la fin de l'année, ils ont dit: Voyez, on a augmenté notre budget de 30 %. Ça, ça s'est fait dans une exercice par le ministre...

M. Dufour: En quelle année, ça?

M. Garon: De quoi vous parlez?

M. Elkas: ...ministre des Finances du temps, qui est aujourd'hui le chef de l'Opposition. Alors, tout ça...

M. Garon: De quoi vous parlez? On ne vous comprend même pas.

M. Elkas: ...pour vous dire: Faites bien attention. Il faudrait comparer des pommes et des pommes, les efforts qui ont été faits par le ministère. Oui, on a été chercher de l'argent à la Société de l'assurance automobile du Québec, mais vous avez vu clairement ce qui se passe dans les grandes régions. Simplement ici, dans la région de Québec, 90 000 000 \$ l'an passé. Ça ne paraît pas, mais c'est des travaux, comparé aux 120 000 000 \$ à Montréal, mais c'est de l'argent. Montréal, quand je regarde la CUM et ce qui entoure la CUM, 500 000 000 \$ depuis que je suis arrivé, 500 000 000 \$.

M. Garon: Combien d'années?

M. Elkas: Bien, ça fait 3 ans que je suis là. Ce n'est pas si pire.

M. Dufour: Les régions n'en voient pas souvent la couleur.

M. Elkas: Autant. C'est faux, ce que vous dites. 444 000 000 \$, cette année. Faites attention.

M. Dufour: J'ai la preuve, dans les comtés libéraux.

M. Elkas: Ah! Ah! Soyez donc sérieux, là!

M. Dufour: Bien moi, j'ai la preuve. J'ai fait sortir un dossier que j'ai...

M. Elkas: Soyez donc sérieux!

M. Dufour: On n'a pas été capable de l'avoir directement en le demandant au ministère. J'ai fini par avoir le dossier par l'accès à l'information. On a fait faire les études là-dessus, et je vous dis que vos comtés sont pas mal plus gavés et mieux servis que les autres. Les comtés libéraux...

M. Elkas: Montrez-moi les preuves. Déposez...

M. Dufour: ...sont servis à pochetée par rapport aux comtés péquistes.

M. Elkas: Déposez, déposez.

M. Dufour: Je vais vous déposer ce que vous devriez avoir, parce que je l'ai en main.

M. Elkas: Déposez.

M. Dufour: Mais, quand vous nous dites...

M. Elkas: Au moins, M. le député de Jonquière...

La Présidente (Mme Bélanger): On va sortir le budget de Joliette et de L'Assomption...

M. Dufour: Je parle des 6 dernières années.

M. Elkas: M. le député de Jonquière...

M. Dufour: Y compris Joliette. Ce n'est pas gênant, Joliette n'est pas servi tant que ça. J'en ai.

M. Elkas: Repentigny...

M. Dufour: J'en ai. Je les ai tous, les comtés.

M. Elkas: Masson, le député de Masson.

M. Dufour: Je les ai tous. Bien non! Vous ne pouvez toujours pas jouer à saute-mouton, quand vous mettez ça aux dizaines et aux vingtaines de millions et que vous arrivez à côté du... On va lui donner juste...

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on peut revenir à notre projet de loi?

M. Dufour: Bien, c'est M. le ministre qui a sorti les... Vous êtes plus ouverte à écouter le ministre, si je comprends bien. Il a peut-être une voix plus plaisante, mais...

M. Elkas: Merci beaucoup. Ah bien! un compliment.

M. Dufour: ...moi, je vous dis...

M. Elkas: Un compliment, finalement.

M. Dufour: Ou vous êtes plus près de lui et vous avez peur de sa réaction. Je voulais juste dire que, moi, ce que j'ai compris dans tout ça...

La Présidente (Mme Bélanger): Non. C'est parce que j'ai laissé aller ça un peu trop.

M. Dufour: ...c'est que, dans le temps de l'autre gouvernement, dans le temps du gouvernement du Parti québécois, il se mettait plus d'argent sur les routes qu'actuellement par rapport au budget global. En tout cas, il s'en est mis beaucoup dans le Bas-du-Fleuve, je peux vous dire ça, et il y a des routes qui ont été acceptées, dans ce temps-là, qui ont continué. Moi, je peux le voir assez facilement. Peut-être que les priorités... Il y avait beaucoup de fait, mais n'oublions pas que, dans les 50 dernières années, si les routes se sont détériorées... Le Parti québécois, il a été seulement 9 ans au

pouvoir, ces 50 dernières années, on n'a pas été 20 ans. Faites votre bagage, faites ça comme il faut, correctement. Puis, comme vous dites, moi, je prétends qu'il y a eu plus d'argent par rapport au budget, puis on n'a jamais **poigné** personne la main dans le sac. Il n'a pas été volé, cet argent-là, il a été mis quelque part, sur les routes, quelque part. Donc, on l'a mis.

: Qu'on n'ait pas tout fait, moi, je suis bien d'accord. Quand le ministre Bérubé nous disait: On va regarder le péage, c'est la seule façon qu'on a d'arriver pour aider aux régions, la bataille qui a été faite dans la région de Montréal, elle ne s'est pas faite chez nous. On a fait sauter le péage, puis là vous parlez de le remettre. Seigneur, Seigneur, éloignez ce calice de moi, je ne veux pas le boire! Bien, vous avez eu votre part de responsabilité. Moi, je ne pense pas que vous puissiez plaider que vous avez raison sur toute la ligne et que tous les autres, c'étaient des méchants et, vous autres, vous étiez les bons.

M. Elkas: Non, non, je ne dis pas que vous êtes méchants, mais faites attention aussi.

M. Dufour: L'argent qui a été mis l'a été sur les routes. Moi, à ce que je sache, j'ai fait des ententes, quand j'étais maire, avec le gouvernement et il a respecté les ententes. Ça a continué avec vous autres, ça a été respecté. Mais, quand je vous dis, quand je regarde globalement comté par comté, je vous passe un papier que, chez nous en tout cas... Je peux vous la faire. Je l'ai, la preuve.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon. Est-ce qu'on adopte...

M. Dufour: Je l'ai, la preuve que ce n'est pas comme ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on adopte l'article 30 ou si on...

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Non, non.

M. Dufour: Non, on ne peut pas.

La Présidente (Mme Bélanger): ...suspend les travaux?

M. Garon: Comme vous voulez.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, là...

M. Elkas: On n'adopte pas la concordance...

M. Garon: Non. Il y a un grand débat...

M. Elkas: ...la disposition de concordance?

M. Garon: C'est un article très difficile à comprendre.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous êtes bon, je suis meilleur; il n'est pas bon, moi, je suis meilleur.

M. Garon: Je pense que le ministre a fait de grosses affirmations, excepté que les routes sont de moins en moins bonnes...

M. Elkas: Sortez donc un petit peu au lieu d'aller à...

M. Garon: ...et ça coûte de plus en plus cher aux gens, les gens sont de plus en plus taxés. Écoutez bien, Mme la Présidente, un permis de conduire, ça coûtait 6 \$, en 1985; c'est rendu à 20 \$. Une plaque d'immatriculation, ça coûtait 37 \$; c'est rendu à 120 \$. On a siphonné, **comprenez-vous...**

M. Elkas: Un coke coûtait 0,07 \$ et ça coûte 1,50 \$, aujourd'hui.

M. Garon: ...3 000 000 000\$... 0,07\$. Là, on n'est pas en 1930, là.

M. Elkas: Je m'excuse, là, mais en...

La Présidente (Mme Bélanger): Un hot-dog coûtait 0,10 \$ et là il coûte 1 \$.

M. Elkas: ...1956...

M. Garon: Jamais il n'y a eu aussi peu d'argent sur les routes.

M. Elkas: Ah!

M. Garon: C'est le même montant depuis 3 ans, à part de ça, même pas d'indexation.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 17 h 57)

(Reprise à 20 h 10)

La Présidente (Mme Bélanger): Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 91, Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

Au moment de la suspension des travaux, nous étions à étudier l'article 30, et c'est le député de Lévis qui avait la parole.

M. Elkas: Il ne se souvient plus où il était.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Veux-tu que je te rappelle où tu étais?

M. Garon: Ah! je sais très bien où je suis, tous les jours.

M. Elkas: Ha, ha, ha!

M. Garon: J'étais en train de demander, Mme la Présidente... J'avais posé une question juste avant de partir, justement. Quand on a fini, vous avez ajourné, là, vous avez ajourné alors que j'avais posé une question.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous vous souvenez de la question?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: La question, c'est: Est-ce que je devrais approuver ce bon projet de loi?

La Présidente (Mme Bélanger): Je ne sais pas s'il y avait une question, mais je pense qu'on était après se vanter mutuellement. Le gouvernement du Parti québécois se vantait, le gouvernement du Parti libéral se vantait que les routes...

M. Elkas: On parlait des routes.

La Présidente (Mme Bélanger): C'était surtout une discussion et non pas une question comme telle.

M. Garon: Pourquoi avez-vous écrit ça de cette façon: «Prévoir quels sont les...»? Au lieu de dire: Prévoir les systèmes de ralentissement supplémentaires, vous dites: «Prévoir quels sont les systèmes de ralentissement supplémentaires». Je ne comprends pas pourquoi c'est rédigé comme ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais on explique: «...dont doivent être munis».

M. Garon: Parce que c'est drôlement dit: «Prévoir quels sont les systèmes...» Habituellement, on dirait: Prévoir les systèmes de ralentissement, mais on dit: «Prévoir quels sont...»

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'il y a des légistes ici qui peuvent expliquer pourquoi on a écrit ça comme ça?

M. Elkas: M. Vigneault?

M. Garon: C'est une drôle de formulation française.

M. Vigneault: C'est une rédaction qu'on a faite avec le Bureau des lois.

M. Garon: Pardon?

M. Vigneault: C'est une rédaction qu'on a faite avec le Bureau des lois du ministère de la Justice.

M. Garon: J'ai l'impression que c'est dans le temps où ils ne passaient pas d'examen de français pour aller à l'université. «Prévoir quels sont...», ça fait drôle un peu. Maintenant, tantôt, vous avez mentionné 2 systèmes.

M. Vigneault: Oui.

M. Garon: Vous avez dit «jack up».

M. Vigneault: Jacob.

M. Garon: Jacob? J'avais compris «jack up». Jacob, et l'autre, c'était quoi?

M. Vigneault: Un système électromécanique.

M. Garon: Quelle est la différence entre les deux?

M. Vigneault: Je ne la connais pas. Je sais que le Jacob, c'est un système de frein moteur.

M. Garon: De frein menteur?

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Vigneault: Moteur, du moteur.

M. Garon: De frein moteur.

M. Gauvin: Mme la Présidente, je pourrais peut-être donner ma compréhension des systèmes, puis on vérifiera s'il croit que j'ai vraiment raison.

M. Garon: Oui, mais ce serait mieux de demander... Moi, je ne pose pas la question au député de Montmagny, parce que ce n'est pas lui qui est responsable du projet de loi. Je veux savoir ce qu'ont dans l'esprit ceux qui ont rédigé le projet de loi.

M. Gauvin: Non, mais ce n'est pas ça, là.

M. Garon: J'ai posé une question, là.

M. Gauvin: Si vous aviez voulu m'accorder 1 minute ou 2, j'aurais peut-être pu donner ma compréhension.

M. Garon: Oui, mais, on ne sait pas, là. C'est comme si vous disiez: Moi, je sais... Ils ne savent même pas quel va être le règlement encore, puis, vous, vous avez l'air de le savoir. Moi, ce n'est pas ça que je veux. Je veux savoir ce qu'ont dans l'esprit ceux

qui ont rédigé le projet de loi et qui vont rédiger le règlement, à moins qu'il n'y ait un fonctionnaire qui s'approche.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que vous voulez vous identifier, s'il vous plaît?

M. Corbin (Gervais): Gervais Corbin. Je ne suis pas un spécialiste au niveau des systèmes de freinage en tant que tel, mais je peux vous dire qu'un système électromagnétique c'est comme une espèce d'électro-aimant sur le différentiel d'un tracteur, qui fait qu'on peut avoir un système d'arrêt quand même assez performant avec un système électromagnétique.

M. Garon: Ça, c'est lequel des deux?

M. Corbin: Ça, c'est le système électromagnétique.

M. Garon: C'est le Jacob, ça?

M. Corbin: Non, le Jacob, c'en est un autre.

M. Garon: L'autre, le Jacob, c'est quoi?

M. Corbin: C'est plus au niveau du moteur, le Jacob. C'est tout simplement un support supplémentaire de la part du moteur pour aider le système de freinage à mieux performer.

M. Garon: Là, vous marquez: «Prévoir quels sont les systèmes de ralentissement supplémentaires dont doivent être munis, pour circuler sur un chemin public où cet équipement est requis par une signalisation...» Dans votre esprit, ça va marcher comment, ça, les systèmes de ralentissement supplémentaires?

M. Corbin: Au niveau de la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, il est exigé certains systèmes de freinage sur n'importe quel véhicule automobile. Nous, on veut, dans certaines circonstances, sur des côtes très, très abruptes, très longues, exiger, comme M. Vigneault l'a mentionné tantôt, un système de freinage supplémentaire pour assurer une meilleure sécurité lors de la descente du véhicule pour les usagers de la route.

M. Garon: Vous me dites: L'équipement est requis parce qu'il y a une signalisation. Qu'est-ce que ça va dire, la signalisation?

M. Corbin: Bien la signalisation est à prévoir, là. Il va falloir une modification, probablement, aux règlements sur la signalisation routière, pour prévoir le système de freinage supplémentaire obligatoire lorsque tu as atteint un certain niveau de charge. Donc, tout simplement, le conducteur, lorsqu'il va circuler sur la route, il va avoir une pente très abrupte pour laquelle on aura étudié, là, la nécessité d'avoir un système de

freinage supplémentaire. À ce moment-là, il y aura un panneau de signalisation qui indiquera au véhicule qu'il a besoin d'un système de freinage additionnel sur son camion pour emprunter le tronçon de route qui va être visé par le système de freinage supplémentaire.

M. Garon: Mais, s'il s'en va là, là, il arrive, puis il va y avoir un panneau qui va dire: Ça vous prend tel moteur? Ça va dire quoi? Ça va dire qu'il y a une pente? Qu'est-ce que ça va dire sur la signalisation?

M. Corbin: Supposons qu'il n'a pas de système Jacob, à ce moment-là, il ne peut pas emprunter...

M. Garon: Il est rendu dedans.

M. Corbin: ...la côte en question. Mais il va y avoir, comme dans le cas des ponts, un tonnage réduit. Il y a une présignalisation, disons, à une intersection, qui indique si le véhicule peut l'emprunter ou pas, là. On pourra prévoir un système de présignalisation, à ce moment-là, ou prévoir la signalisation. Plutôt que de la mettre immédiatement dans le haut de la pente, à ce moment-là, on pourra la mettre à l'intersection pour aviser le transporteur que, s'il n'est pas muni d'un système de freinage additionnel, puis qu'il ne respecte pas les limites, qu'il excède les limites prévues par règlement, bien, à ce moment-là, il n'aura pas à emprunter la route en question.

M. Dufour: Mais est-ce que l'inspecteur va le savoir si un camion a ça? Est-ce qu'il y a une... Là, vous parlez de la signalisation pour le camionneur, mais le camion comme tel, est-ce que la personne qui va le voir circuler peut savoir s'il est muni d'un système de freinage?

M. Corbin: Oui, un système... Oui, c'est assez visible, surtout au niveau des systèmes électromagnétiques, là. C'est un gros... C'est quand même assez imposant comme mécanisme. Ça se trouve dessous le camion, et c'est très facile à visualiser, là. Au niveau du Jacob, c'est quand même assez facile aussi.

M. Dufour: Oui?

M. Corbin: Oui.

M. Garon: Mais le camionneur qui s'en vient avec son camion...

M. Corbin: Oui.

M. Garon: ...vous allez mettre une affiche sur le bord de la route — je ne sais pas ce qu'elle va dire — et il ne l'a pas, le système, qu'est-ce qu'il fait?

M. Corbin: Il y aura toujours possibilité de contourner le problème.

M. Garon: Il va dire bye-bye à l'affiche et il va continuer?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Qu'est-ce qu'il va faire?

Une voix: Il n'aura pas d'amende.

M. Garon: Pardon?

Une voix: Il n'aura pas d'amende. Il va passer.

M. Corbin: On pense, entre autres... Tantôt vous avez mentionné le cas de Vallée-Jonction, là. Je pense que c'est un bon exemple où il y a quand même possibilité de contourner la pente en question. Donc, à ce moment-là, il n'aura pas à emprunter la route, il devra ou bien être muni d'un système de ralentissement supplémentaire ou bien diminuer sa masse totale en charge pour pouvoir emprunter la route, le tronçon de route en question.

La Présidente (Mme Bélanger): À Vallée-Jonction, c'est annoncé très loin.

M. Garon: Ça, c'est parce qu'il y a des routes, mais celui qui est dans le tour de la Gaspésie, mettons les côtes de la Madeleine... Connaissez-vous ça?

M. Corbin: Oui, un petit peu. Je suis un petit peu de cette région-là, oui.

M. Garon: Oui. Vous venez d'où?

M. Corbin: Moi, je suis de Matane, la région de Matane.

M. Garon: Les côtes de la Madeleine sont moins à pic qu'elles ne l'étaient il y a plusieurs années, mais elles sont encore à pic. Dans le temps des premières automobiles, ils les considéraient assez à pic qu'il fallait que l'automobile monte du reculons, autrement le gaz ne se rendait pas dans le moteur.

Des voix: Ah! Ah!

M. Corbin: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, c'est vrai. Ce n'est pas des blagues, ça. Une des premières automobiles qui aient passé dans les côtes de la Madeleine, c'était mon père. Il me contait ça, il disait: Il fallait monter ça du reculons, le gaz ne se rendait pas dans le moteur. Les pompes à moteur n'étaient pas assez fortes. En parlant des côtes de la Madeleine, quand quelqu'un arrive là-dedans, qu'est-ce qu'il fait avec son camion? Il n'est pas pour monter à Québec ou à Montréal.

(20 h 20)

M. Corbin: Oui, mais il n'y aura pas nécessairement une signalisation qui va être mise dans cette côte-là en tant que telle. Nous, on a ciblé quand même quelques exemples où ça serait intéressant d'avoir des systèmes de ralentisseurs, mais ce sera évalué. On n'obligera pas des véhicules avec des systèmes de ralentisseurs à des endroits où il n'y a pas de possibilité de faire autrement. À ce moment-là, on avisera préalablement par une signalisation que la masse totale en charge doit être réduite à cet endroit-là si on veut circuler avec des véhicules lourds.

La Présidente (Mme Bélanger): M. le député de Saint-Jean, avez-vous des commentaires?

M. Charbonneau: Peut-être juste indiquer à M. le député de Lévis que les camionneurs connaissent leurs routes aussi, hein? Tu n'as pas d'aventuriers qui se promènent dans les côtes pour le plaisir non plus, là, surtout pas quand tu t'en vas à 40 000 kg. Alors, les gars les connaissent les routes, là.

M. Garon: Pensez-vous?

M. Charbonneau: Oui, oui, je le pense.

M. Garon: Mais, par rapport à Malouin...

M. Charbonneau: Il ne faut pas penser que... Les camionneurs, généralement parlant, c'est quand même des professionnels de la route. Ils connaissent leur mécanique aussi, là. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas qui ne se sont pas glissés, qui n'ont pas de Jacob. Ça, ça peut...

M. Garon: Les camionneurs, d'après ce que nous disent les camionneurs, ils n'ont pas toujours le choix. Ils se plaignent, justement, quand ils ont un nombre d'heures limité pour se rendre à telle distance avec telle charge. C'est pour ça qu'ils demandent souvent que les expéditeurs et les transporteurs soient aussi responsables et soient poursuivis également s'il y a des... Parce que, parfois, ils n'ont pas le choix, c'est ça ou perdre sa job.

M. Charbonneau: Oui, mais le propriétaire de la flotte, le propriétaire des camions aussi, ces camions-là sont équipés en conséquence. On parlait de freins Jacob tantôt. C'est un système mécanique qui fait freiner... Le moteur sert de frein en même temps. Alors, c'est pratique courante. Il y a plein de camions qui ont ça à l'achat, ces systèmes-là.

M. Garon: Oui, mais il y en a plusieurs qui sont allés dans Charlevoix et qui ont manqué de freins, tu sais, ils ont passé tout droit dans les côtes.

M. Charbonneau: Oui, mais ça, M. le député de Lévis, vous allez y aller avec votre voiture et vous pouvez en manquer, de freins, aussi.

M. Garon: Oui, oui. Regardez dans le rapport du coroner Malouin, page 31. Regardez ce qu'il dit: «Deux des trois accidents visés dans l'enquête impliquaient, comme conducteurs de véhicules lourds, des gens de l'extérieur de la région de Charlevoix et pas très habitués aux conditions particulières de la route dans cette partie du Québec. Un fait demeure très troublant — écoutez bien ce qu'il dit — plus de 50 % des accidents mortels dans la région de Charlevoix impliquaient des conducteurs de véhicules de l'extérieur de la région.» Il dit: «Il est d'ailleurs curieux de noter que, pour la population en général et pour le comité de citoyens, reconnu partie intéressée, la problématique ne provient pas des conducteurs régionaux, mais presque toujours de conducteurs de l'extérieur de la région qui ne connaissent absolument rien, ou presque, aux conditions et difficultés particulières de la route.

«À titre d'exemple, il est utile de se rappeler que le conducteur Simoneau, dans les dossiers impliquant Mélanie Ouellet et Frédéric Savard, n'avait que quelques années d'expérience, et il en était à l'un de ses premiers voyages sur la Côte-Nord. Tel qu'il nous l'a démontré lors de son témoignage, il ne connaissait même pas la différence entre une pente à 8 % et à 12 % d'inclinaison.» Ça fait que je comprends ça que les camionneurs sont des professionnels, mais il y en a qui ne connaissent pas ça non plus. On dit: «Pour lui faciliter la tâche — entre parenthèses, tâche — son employeur, soit GRC Transport inc., lui a confié un chargement de près de 60 000 kg de bois, alors qu'il n'avait aucune expérience de ce genre de chargement et pratiquement aucune expérience de la Côte-Nord.

«Au surplus, il est intéressant de noter que de nombreux conducteurs de véhicules lourds ont appris leur métier par eux-mêmes, sans aucune formation spécifique, et qu'ils n'ont plus, une fois leur permis de conducteur de véhicules lourds obtenu, à parfaire leurs connaissances et/ou améliorer les connaissances déjà acquises, ou même à mettre à jour lesdites connaissances.

«Il est difficile de concevoir que des gens sans aucune expérience puissent parcourir un trajet aussi dangereux que la Côte-Nord. Il est difficile de concevoir qu'une entreprise qui se dit sérieuse confie à un conducteur tout à fait inexpérimenté la responsabilité de conduire de Sept-Îles à Montréal 60 000 kg de bois de sciage. Il est aussi difficile de concevoir que des conducteurs ayant 30 ans d'expérience suivent plus ou moins les indications de vitesse sur les routes, préférant suivre leur propre expérience. Nous référons plus spécifiquement au témoignage du conducteur du camion remorque dans le dossier de Normand Côté, qui a admis ne pas circuler à la vitesse prescrite et recommandée puisqu'il connaissait la route.»

Alors, il continue. «Il est essentiel que les conducteurs de véhicules lourds aient une solide formation, tant théorique que pratique. La présente enquête n'a pas établi quel était le contenu des cours actuellement dispensés par les écoles, à ce chapitre, mais, selon les

témoignages des conducteurs entendus, il y a de sérieuses carences au niveau de la formation desdits conducteurs.» Voyez-vous, là? Regardez ce qu'il dit, en plus. Écoutez bien, là. C'est bien beau, entendre les députés de Saint-Jean puis de Montmagny, mais regardez ce qu'il dit: «L'industrie du transport a elle-même commencé à s'en plaindre et à réagir.» Puis là il cite...

M. Charbonneau: On n'a jamais mis ça en doute.

M. Garon: ...les propos de la présidente de CAMO-Route.

M. Charbonneau: CAMO.

M. Garon: C'était rapporté dans **Le Devoir** du samedi 14 décembre 1991: «Le réquisitoire de Mme Dyèvre fait froid dans le dos: beaucoup de camionneurs prennent le volant après une formation qui ne leur a donné que 10 heures de conduite en conditions réelles, ne savent pas reculer avec le poids lourd qu'on leur confie, ont fait leur apprentissage l'été et sont pris au dépourvu par le premier verglas, sont incapables d'arrimer correctement leur chargement. Sortir un camion d'une cour, c'est beau, mais il faut le ramener, s'exclame-t-elle.»

«Bien souvent, les chauffeurs ont appris de leur père. On réalise aujourd'hui qu'il y a des chauffeurs qui conduisent un camion depuis 20 ans et qui ne savent pas encore conduire, disait hier M. Pierre Deschamps, président de la section locale 911 des Teamsters. Il y a beaucoup de choses qui ont changé depuis 3, 4 ans. Il y a de nouvelles règles pour le transport des produits chimiques, un nouveau code de la route, et ça, juste au Canada. Mais il faut tenir compte aussi des États-Unis où tout est différent, toute chose, dit-il, que les conducteurs de camion devraient normalement apprendre et savoir, alors que, dans les faits, à peine 2 % des salariés du secteur ont suivi des cours de formation touchant leur spécialité en 1989-1990. Il est donc prioritaire de concevoir des méthodes de sélection et de recrutement, et d'améliorer la formation initiale des conducteurs de camion et des mécaniciens.»

Je pourrais continuer comme ça pendant des pages et des pages, mais là on est loin des affirmations que viennent de faire les députés, qui disent: Ce sont des professionnels et ils connaissent tout ça par cœur. On se rend compte que les rapports de coroners disent, au fond, que ce n'est pas ça la réalité. Et on l'a vu dans bien des endroits, on l'a vu dans la Beauce souvent, dans la côte 112, on l'a vu souvent dans Charlevoix, on l'a vu souvent sur la Côte-Nord et à d'autres endroits, Saint-Hyacinthe, où il y a un nombre considérable de camions qui se sont rentrés dans le derrière l'un de l'autre et des automobiles.

C'est pour ça que, quand on dit qu'on fait confiance, là, je trouve que c'est gentil cet article-là, mais quelles sont les pénalités, maintenant, si vous

prenez quelqu'un qui ne respecte pas ça? Même, quelles seraient les pénalités, dans ce cas-là, si vos systèmes de ralentissement ne sont pas en application, les systèmes de ralentissement supplémentaires?

(Consultation)

M. Elkas: L'article 318 de ce Code est modifié par l'insertion, dans la première ligne et après «291», de «ou au troisième alinéa de l'article 292.1». On parle de l'article 318 qui contrevient au deuxième alinéa de l'article 291: «...commet une infraction et est passible d'une amende de 600 \$ à 6000 \$». C'est la grosse, pas la petite.

(20 h 30)

M. Garon: Dans Charlevoix, c'est l'endroit où il y a eu peut-être le plus d'accidents. À quel endroit vous avez l'intention de mettre les panneaux de signalisation?

M. Corbin: On n'a pas encore établi d'endroits précis où on mettrait des panneaux éventuellement.

M. Dufour: J'imagine que vous avez dans la tête une pente, une côte avec une certaine pente?

M. Elkas: Bien avant la pente, j'espère.

M. Dufour: Pardon?

M. Elkas: Bien avant la pente, j'espère.

M. Dufour: Oui, oui, mais mettre les panneaux... C'est ça que j'ai dit: Sur quelle côte? Vous avez des normes dans l'esprit?

M. Gauvin: Ce n'est pas nécessairement des côtes, mais des tronçons de route, un secteur au complet.

M. Dufour: Comme le **parc** des Laurentides, j'imagine qu'il va y en avoir plusieurs.

M. Gauvin: C'est ça. Vous avez un exemple.

M. Corbin: C'est sûr que, si on met la signalisation à l'entrée du **parc** des Laurentides, c'est à peu près tout le **parc** qui est touché.

M. Elkas: Je ne sais pas si le député de Jonquière était ici la semaine passée ou il y a 2 semaines, où on en a parlé longuement, sur l'information donnée aux camionneurs sur ce projet, où il y aura une carte qui indique où ces endroits-là sont. Alors, la personne qui vient des États-Unis, on va l'informer, avant qu'elle décide de traverser, et on va lui indiquer quelle route elle devrait prendre. Alors, si elle n'est pas équipée, elle se servira d'une autre route. Je pense que la semaine dernière, on a aussi parlé d'une personne qui n'est pas équipée qui veut traverser, elle pourrait aller par

traversier au lieu de monter sur la Côte-Nord et de prendre les côtes de Charlevoix, exemple. Ça tombe en ligne avec toute la question des «designated highways», des routes désignées, pour lesquelles on est en pourparlers avec les MRC et les municipalités dans le moment.

M. Gauvin: Il était un temps — ça existe encore, pour le bénéfice du député de Jonquière, ça va dans le sens de la question — où des compagnies de transport de la région de Montréal et de Toronto, par exemple, donnaient comme route à suivre, pour aller sur la Côte-Nord, la rive sud par le traversier de **Matane—Baie-Comeau**, je pense, à cause du fait qu'elles étaient conscientes que leurs conducteurs n'avaient pas nécessairement l'expérience des routes de la Côte-Nord, ce que les camionneurs québécois empruntaient plutôt pour aller dans la même direction. Ce n'était pas la majorité, mais c'était une règle pour certaines compagnies.

M. Garon: Là, les compagnies... Vous avez un camion qui part, là. La signalisation pour Charlevoix, vous allez mettre ça où, essentiellement? C'est très important. Vous allez mettre ça dans le bas de la côte? Vous allez mettre ça à Québec? Vous allez aviser par où? Il peut aussi bien arriver...

M. Elkas: Par les cartes.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Par les cartes.

M. Garon: Je ne le sais pas. Je vous le demande. Parce que c'est marqué ici...

M. Elkas: Non, non, c'est parce qu'on en a parlé longuement il y a 2 semaines, de la façon qu'on va informer les chauffeurs qui arrivent avec des masses où on a besoin des freins supplémentaires. On a fait, pas le débat, mais je pense qu'il y a quelqu'un qui est venu ici, et il vous a donné toutes les informations nécessaires. Ce qu'il avait dit, en effet, c'est qu'on était pour avoir des cartes **qui** seraient données aux compagnies de transport aux frontières. Vous savez, ces informations-là s'échangent entre provinces et États. C'est sûr que c'est dans notre but de l'informer pour s'assurer qu'il connaisse ce nouveau règlement, qu'il emprunte la route qui est la plus facile pour lui et évite, évidemment, celles qui sont dangereuses. Surtout, s'il n'a **pas** de freins supplémentaires, il ne lui sera pas **permis** d'y aller. Il paiera des amendes s'il y va.

M. Gauvin: Vous avez des secteurs, en Colombie-Britannique, où les seuls camions admis sur certains tronçons de route sont ceux qui ont le système de frein normal, pneumatique, à l'air, des freins mécaniques qu'on appelle Jacob et aussi un équipement additionnel, comme monsieur le mentionnait, électromagnétique, qui est un équipement additionnel. Seuls ces camions-là sont

admis sur certains tronçons. Ils vont même plus loin. En montagne, ils doivent avoir une pièce d'équipement additionnelle, soit des refroidisseurs à l'eau, pour les freins. On a des exemples au Canada.

M. Garon: Là, vous parlez des freins. Moi, ce n'est pas ça que je demande. C'est marqué ici: «Prévoir quels sont les systèmes de ralentissement supplémentaires dont doivent être munis, pour circuler sur un chemin public où cet équipement est requis par une signalisation, les véhicules routiers dont la masse, charge comprise, excède celle qu'il détermine».

J'essaie de comprendre comment ça va fonctionner, parce qu'on dit qu'on va avoir une signalisation. Là, on ne dit pas par des cartes, on dit que ça va être une signalisation. Le mot «signalisation» est-il défini quelque part? C'est quoi une signalisation? Ça ne veut pas dire n'importe quoi, là. Parce que, là, je connais ça les règlements de ces affaires-là. Le ministère de l'Environnement est un bel exemple. Le ministère a toutes sortes de réglementations, mais c'est inapplicable de sorte qu'ils ne poursuivent personne jamais, puis il n'arrive rien non plus. On a 10 fois moins de poursuites que l'Ontario, à l'Environnement, au Québec, peut-être bien encore moins que ça, parce que qu'ils ne sont pas capables de poursuivre. Leurs réglementations puis leurs lois sont tellement mal faites, ils ne sont pas capables de les appliquer, après ça, pour faire les preuves devant les tribunaux.

Ici, quand on dit là: Ça va être un équipement requis par une signalisation, «signalisation» ça veut dire quoi au fait de la loi? Ça va être indiqué comment? Parce que regardez comment vous dites ça: «Prévoir quels sont les systèmes de ralentissement supplémentaires dont doivent être munis, pour circuler sur un chemin public où cet équipement est requis par une signalisation, les véhicules routiers dont la masse, charge comprise, excède celle qu'il détermine». Alors, comment ça va marcher, là? Je ne suis pas capable de comprendre comment ça va marcher. Cet équipement est requis par une signalisation, ça veut dire... On va signaler quoi, on va marquer quoi, là? Ça va être un pictogramme, ça va être un placard français-anglais? Ça va être quoi, là? Parce qu'il va y avoir des camionneurs avec la loi que veut faire voter M. Ryan, la loi 86. Alors, là — le ministre a toujours dit qu'il voulait avoir la sécurité des Américains — comment ça va marcher pour que la signalisation puisse s'appliquer? Comment ça va marcher, la signalisation? Je ne le sais pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Vigneault...

M. Garon: J'essaie de comprendre.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vigneault... M. le député de Lévis, votre temps est terminé sur l'article 30.

M. Garon: Aïe! J'ai juste posé des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, c'est ça. Vous avez 20 minutes de faites.

M. Garon: Non, non, pas en questions, je n'ai quasiment pas parlé.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez commencé avant le souper.

M. Garon: Je comprends, mais je n'ai pas... On a commencé...

La Présidente (Mme Bélanger): Écoutez là, moi, je ne peux pas vous dire si c'est oui ou non, ce n'est pas moi qui «check» le temps, c'est mademoiselle en arrière, puis elle m'a dit que vous aviez fini votre temps.

M. Garon: Est-ce qu'on prend le temps de réponse dans mon temps?

La Présidente (Mme Bélanger): Non, jamais. Vous avez presque lu tout le rapport Malouin. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Non, non. J'ai lu 3 ou 4 pages.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. Vigneault, la réponse au député de Lévis.

M. Vigneault: C'est l'article 292.1 par lequel il est prévu la signalisation et dont le titre VII du Code de la sécurité routière s'intitule: «Signalisation routière».

M. Garon: Oui.

M. Vigneault: Et, à l'article 289, on dit: «Toute signalisation installée sur un chemin public doit être conforme aux normes établies par le ministre des Transports et publiées à la *Gazette officielle du Québec*, lesquelles peuvent également prévoir la façon dont celle-ci doit être installée.

«Le ministre des Transports peut enlever toute signalisation qui ne respecte pas les normes qu'il a établies.»

Alors, la signalisation imposant un système supplémentaire de freinage devra être adoptée par le ministre, dont les normes publiées dans la *Gazette officielle du Québec*.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va. Est-ce que l'article 30 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Non, non. Un instant!

M. Dufour: Est-ce que, actuellement, vous savez exactement c'est quoi, ce que vous avez déjà dans votre esprit, là, puis comment ça va fonctionner? La réglementation va être après, elle va être faite après?

M. Vigneault: Oui, oui. Ce que l'on sait, c'est qu'on connaît les 2 systèmes possibles actuellement sur le marché et il pourra s'en ajouter d'autres. On sait également, au niveau de la conception du projet, qu'il s'agit d'un système qui sera obligatoire sur des camions au-delà d'une certaine masse.

M. Dufour: Il se pourrait, par exemple, selon votre explication, que, s'il y a une route au complet, elle est prévue comme ayant besoin d'un système semblable, mais que la personne ne veuille pas se rendre jusque-là. Il y a des bouts, là, qui sont plats. Quand on va vers **Charlevoix**, là, vous allez voir le camion; il y a un pictogramme avant ou autre chose qui dit: Ça prend ces freins-là, puis le camion est là. Ils ne pourront pas l'arrêter. Ils vont pouvoir l'arrêter pareil?
(20 h 40)

M. Vigneault: Dans le Code de la sécurité routière, il y a des précédents où la personne qui entretient le chemin peut, par une signalisation, restreindre la charge ou interdire aux camions l'utilisation du chemin. C'est ce même type de signalisation qui va être placé sur le chemin où le système de freinage supplémentaire sera exigé.

M. Dufour: Oui, mais vous comprenez les contraintes que vous êtes en train de mettre.

M. Vigneault: Oui.

M. Dufour: Parce que, sur une route, il peut y avoir des endroits où c'est absolument nécessaire, puis il y a des grands bouts où ce n'est pas nécessaire. Mais là vous nous dites que non, ça va être nécessaire partout.

M. Vigneault: Non. Uniquement aux endroits où la signalisation va le prévoir.

M. Dufour: À moins qu'il y ait des collecteurs d'amendes, c'est quoi, les autres pénalités? Quelqu'un qui va avoir un camion comme ça, puis il est pris, ça va être 600 \$ à 6000 \$ d'amende. Est-ce qu'il a des points d'inaptitude aussi?

M. Vigneault: Non.

M. Dufour: Dans le fond, le but que vous visez, c'est de ramasser des amendes. Ce n'est pas le camion qui est coupable, c'est l'individu. C'est lui qui conduit, il a une responsabilité là-dedans. Il s'en va quelque part, on lui dit: Tu paies l'amende. Le gars qui a de l'argent, il paie, puis il rit de vous autres à pleine gueule, mais

celui qui conduit, s'il y avait des points d'inaptitude, peut-être que, là, il y penserait 2 fois. Le but que vous visez — moi, en tout cas, c'est ça que ça me donne comme impression — c'est que vous allez chercher des amendes, vous voulez remplir les coffres.

M. Elkas: Soyez donc sérieux, M. le député de...

M. Dufour: Bien, c'est sérieux, ce que je dis. Imaginez-vous... Pensez-vous que quelqu'un qui a le moyen...

M. Elkas: Vous n'avez pas lu le rapport.

M. Dufour: Non, mais quelqu'un qui a le moyen va payer l'amende puis «good-bye», vous le savez. Quand je conduis, moi, c'est les points d'inaptitude qui me dérangent. L'amende, ça peut me déranger, mais les points d'inaptitude, ça me dérange bien plus que l'amende.

M. Gauvin: C'est la même chose pour les infractions de pesanteur, finalement. C'est pour amener les transporteurs à respecter les règles de pesanteur qu'il y a une amende. Le chauffeur ne perd pas nécessairement des points. C'est une mesure de sécurité, purement et simplement, pour certains tronçons de route.

M. Elkas: On répond à des recommandations qui nous ont été faites par des coroners, alors on agit, puis ça va en ligne avec la conduite qu'on a prise pendant plusieurs années. Il va sans dire, lorsque je suis venu ici en 1989, le nombre de décès au niveau des camionneurs était d'au-delà de 40, si je ne m'abuse. La deuxième année, on a baissé ça à 29, 16, et puis, l'an passé, je ne suis pas sûr que ce n'était pas encore plus bas que 16, je pense que c'était environ 10. Ça démontre clairement que ça rejoint aussi l'ensemble du bilan routier, quand, au début de 1980, il était à 1800, puis là, dans le moment, il se situait à 954 l'an passé.

M. Dufour: L'objectif, c'est 0.

M. Elkas: L'objectif, ah oui! Un, c'est toujours 1 de trop, mais les efforts sont faits pour réduire le nombre de décès puis le nombre d'accidents sur les routes.

M. Dufour: Mais, quand on parle des amendes, est-ce que vous pensez que, dans dans les États américains ou autrement, c'est juste des amendes monétaires, point? Il n'y a pas d'autres pénalités?

M. Gauvin: Bien, au niveau des infractions de pesanteur, c'est le camionneur qui est visé, il n'y a pas de... Et, dans certains cas, quand la sécurité est en cause, le chauffeur aussi reçoit une infraction, mais il n'y a pas de points, de perte de points...

M. Dufour: Oui, mais...

M. Gauvin: ...à ce que je sache.

M. Dufour: ...trouvez-vous qu'il y a quelque chose, là? Vous ne vous êtes jamais posé la question par rapport à ça? Pour vous autres, la pénalité, l'amende est suffisante?

M. Elkas: Bien, il y a des pénalités, il y a des points. S'il fait de la vitesse, s'il se fait prendre à conduire dangereusement, il y a des points, oui, qui sont enlevés...

M. Dufour: Oui, mais pourquoi...

M. Elkas: ...mais, dans la situation qu'on décrit, où la personne se promène avec un équipement qui n'est pas permis, non, il n'y a pas de points d'inaptitude.

M. Dufour: Oui, mais moi qui circule sur la route, la vitesse, oui, mais, si en plus il y a d'autres conditions qui ne sont pas correctes, je peux être pénalisé pareil. Il n'y a pas juste les points pour la vitesse. Vous n'avez pas le droit de passer sur une rouge, vous faites vos arrêts, vous... Bon.

M. Elkas: Oui, mais c'est la même chose pour le camionneur.

M. Dufour: Le camionneur, O.K.

M. Elkas: Bien oui!

M. Dufour: Mais la question: Pourquoi on parle de freins supplémentaires? C'est parce qu'il y a un danger supplémentaire. Lui, il peut transgresser cette règle régulièrement, et la seule pénalité, c'est les coûts, mais, quand vous mettez des freins, ce n'est pas pour protéger le camion que vous faites ça, c'est une question de sécurité. Pourquoi que votre logique, qui est aussi implacable, que vous faites depuis quelques années, pourquoi que cette logique-là n'est pas observée sur toute la ligne?

M. Elkas: M. le député de Jonquière, je peux comprendre que vous n'êtes pas le critique officiel, et peut-être que vous n'êtes pas au courant des problèmes de l'Association du camionnage du Québec, et même de l'ANCAI, de l'APCRIQ. Tous ces gens-là cherchent à aller chercher autant de profits que possible, parce que la marge de profits est tellement petite. Si on se compare à ce qui se passe aux US, l'écart se rejoint, mais payer 6000 \$ d'amende, c'est «tough», parce que le gars ne peut pas se permettre de payer 6000 \$.

Une voix: C'est tellement «tough»...

M. Elkas: C'est pire que «tough». Vous allez voir que... La personne qui s'est fait arrêter le matin pour la raison que sa charge était trop élevée, et qu'elle a payé

3000 \$, elle a pris une chance et a continué son trajet dans l'après-midi, et elle s'est fait poigner la deuxième fois, ça lui a coûté 6000 \$ dans sa journée. Je vais vous dire, les gens qui sont habitués, qui connaissent bien l'industrie du camionnage, comme les députés de Saint-Jean et de Montmagny, ils vont vous dire que 6000 \$ pour un camionneur, c'est quelque chose.

M. Dufour: C'est vrai. C'est pour ça que je dis que le but que vous visez, c'est de remplir les coffres du gouvernement.

M. Elkas: Bien non!

M. Dufour: Si vous aviez l'autre préoccupation... Demandez-le donc au camionneur, s'il n'aimerait pas mieux diminuer l'amende quelque peu et que le chauffeur soit aussi responsable. Vous allez voir, peut-être que vous allez régler votre problème plus rapidement que juste par des coûts. Moi, je ne crois pas à ça, juste par les amendes. Moi, j'aimerais mieux que l'amende soit moins élevée, mais que la personne soit responsable. C'est la même chose que quelqu'un qui est dans votre auto et qu'elle n'est pas attachée. Si elle est en bas de 14 ans, le conducteur est responsable et, si elle est en haut de 14 ans, l'autre est poignée aussi.

M. Elkas: Mais là, vous, vous voulez les deux. Vous voulez que la personne soit...

M. Dufour: Mais en baissant le coût de l'amende.

M. Elkas: On baisse le coût de l'amende et on permet à la personne de se promener avec des sanctions. C'est ça que vous dites.

M. Dufour: Bien non!

M. Elkas: C'est votre discours.

M. Dufour: Bien non! Je dis: Votre but, en réalité, c'est d'aller chercher des fonds. Je le sais, j'en connais, des camionneurs, et ils se plaignent beaucoup. Ils trouvent qu'ils paient beaucoup d'amendes. Je le sais, j'en ai, des camionneurs chez nous, et ils trouvent que c'est très dur à rencontrer. Je ne suis pas prêt à gager, par exemple, que ça les empêche de transgresser les lois. Je ne suis pas sûr de ça. Quand on parle de routes, quand vous parlez d'une route pour la signalisation... En tout cas, vous en ferez votre deuil, c'est votre problème. Nous autres, on est ici pour essayer de vous suggérer des améliorations, si vous voulez bien. Vous avez le droit de les prendre ou de les laisser. Moi, je vous dis ma perception.

M. Elkas: Allez-y.

M. Dufour: Sur les routes, par exemple, on les marque par des numéros — puis il en nomme, des

numéros, dans le rapport Malouin, si c'est bien ça que j'ai vu, tout à l'heure — mais ces routes-là ne sont pas au complet nécessairement... Par exemple, si on prend la route qui va vers La Malbaie. Si ça prend des freins mais pas sur toute sa longueur, est-ce que vous allez condamner toute la route au complet par le numéro, ou si c'est des sections seulement?

M. Elkas: Seulement des sections. Si...

M. Dufour: S'il ne peut pas passer... S'il y a juste une route, comme il y a à beaucoup d'endroits où il y a juste une route, qu'est-ce qu'on fait?

M. Elkas: Bien, il ne peut pas y aller. Ça dépend où il va.

M. Dufour: Il va en laisser sur le bord d'un chemin, il va en passer un bout, puis il va retourner le chercher.

M. Elkas: Sa carte indique où il doit passer et où il ne doit pas passer.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va?

M. Elkas: Ça va.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que l'article 30 est adopté?

M. Elkas: Adopté.

M. Garon: Sur division.

La Présidente (Mme Bélanger): Sur division. Alors, j'appelle l'article 31. M. le ministre.
(20 h 50)

M. Elkas: Mme la Présidente, l'article 624 de ce Code, modifié par l'article 166 du chapitre 61 des lois de 1992, est de nouveau modifié par l'addition, après le paragraphe 17°, du suivant:

«18° fixer les frais payables pour l'échange électronique de données relatives à l'application du Code avec toute personne morale de droit public ou de droit privé.»

Mme la Présidente, la Société de l'assurance automobile du Québec doit, de par ses activités régulières, échanger un ensemble de données par la voie informatique avec plus de 9000 organismes. Les échanges d'information découlent d'exigences généralement prévues dans la législation ou la réglementation. Ces échanges engendreront des coûts pour la Société. Le présent article vise à accorder à la Société le pouvoir de fixer par règlement des frais pour la transmission d'information des organismes publics ou privés, par le mode d'échange électronique de données.

Mme la Présidente, la loi d'accès à l'information

s'applique. Cet article permet à la SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, de transiger avec des organismes déjà prévus. Pour les municipalités, si vous me permettez, il y a eu des projets-pilotes où on a vu les municipalités et la SAAQ opérer d'une façon beaucoup plus efficace. Tout ce qu'on demande, c'est qu'on permette à la SAAQ de partager avec des partenaires les coûts associés au montage de programmes, ce qui va permettre une plus grande efficacité entre les partenaires. Exemple, recevoir de l'information par une municipalité prendra 24 heures au lieu d'attendre 15 à 20 jours. Alors, ça a été très, très bien reçu par les municipalités, à ce qu'on me dit, et par Paul-André Comeau aussi. Ha, ha, ha!

M. Garon: Vous allez produire des listes, ou quoi?

M. Elkas: C'est le même système qui existe.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: On permet à la Société de fixer les tarifs et de charger.

M. Garon: Les tarifs de quoi?

M. Elkas: Partager les coûts pour monter les...

M. Garon: Quel genre de tarifs?

M. Gélinas: C'est les tarifs au niveau du traitement informatique. En somme, ce qu'on prévoit, avec l'échange électronique de données, c'est un mode électronique pour la transmission des données.

M. Garon: Oui, je comprends ça, oui.

M. Gélinas: C'est...

M. Garon: Je suis allé prendre des photos au palais de justice, l'autre jour parce que j'avais besoin de voir où en était rendu un **procès**. Ça a coûté 2 \$ la page. Tu sais, des photocopies à 2 \$ la page, là, c'est plutôt une business, ça, ce n'est pas un service à la clientèle.

M. Elkas: Ils chargent 2 \$ la page?

M. Gélinas: Ça, c'est la reproduction...

M. Garon: Le palais de justice.

M. Dufour: Les municipalités chargent pas mal aussi.

M. Gélinas: Il y a un règlement qui s'appelle le règlement sur la reproduction et la transmission des documents, qui a été adopté en vertu de la loi de l'accès

et qui s'applique à tous les organismes et ministères, et il y a des tarifs maximums qu'on peut charger. On peut toujours charger moins, on peut charger rien, mais c'est maximum.

Une voix: ...

M. Garon: C'est des requêtes pour un procès. Je voulais voir où était rendue la requête de Madelipêche. Tu sais, ils poursuivaient Madelipêche, l'entreprise, il y a quelques années, suite à une commission d'enquête. Alors, c'était 2 \$ la page: 80 pages, 160 \$. C'est ça. On appelle ça l'accès à la justice, la transparence, tu sais, 2 \$ la page.

M. Elkas: Ils faisaient des photocopies de...

M. Garon: De requêtes. Les procédures devant les tribunaux, là.

M. Elkas: Oui.

M. Garon: Ça, ça devient une vraie business, ça. Ce n'est pas un service à la clientèle pour payer les frais, là. Quand je vous dis que... On ne le croit pas, là, que le ministre des Finances est affamé. C'est ça que ça veut dire. C'est partout comme ça.

M. Elkas: Vous allez comprendre, par contre, que, s'il y a avantage pour les organismes à s'échanger de l'information d'une façon plus efficace et moins coûteuse pour l'ensemble du personnel, pourquoi ne pas inciter un des partenaires, la SAAQ, la Société de l'assurance automobile du Québec, à aller de l'avant et fournir ce service aux partenaires qui en veulent?

M. Garon: C'est justement. On est dans un système, actuellement, là, dans lequel on fait des rapports sur tout le monde. On promène ça, on ne sait pas si c'est vrai ou si ce n'est pas vrai, ça circule, et on est en train de gagner le prix «Big Brother» dans le monde, actuellement. Tout le monde est fiché, on fait des fiches sur tout le monde. On veut passer l'information à tout le monde, et, après ça, en plus, on veut faire une piastre en le faisant. L'État est devenu dangereux. Ce n'est pas le protecteur public numéro un, ça va être l'ennemi public numéro un. C'est dangereux.

Par hasard, l'autre jour, quelqu'un — je ne ferai pas de personnalité, je ne dirai pas à qui ça s'adresse — il va, il paie sa prime d'assurance. Il s'adonne à poser quelques questions, sans le savoir, là, par hasard. On lui dit: Vous avez eu un accident. Comment, un accident? Bien oui, vous avez eu un accident. Un accident? Pourquoi vous dites ça? Bien, il dit, votre prime est remontée parce que vous êtes responsable de quelque chose. Il a répondu: Je ne suis pas responsable de rien. Sauf que, la première nouvelle qu'il a eu, c'est que quelqu'un a dit qu'il avait eu un accident, comprenez-

vous. La personne n'est même pas au courant. Il a eu un accident sur un terrain de stationnement, il n'est pas coupable de rien, sauf que l'autre personne a communiqué l'information. Lui, dans son rapport, c'est marqué qu'il a eu un accident, qu'il est coupable, et ses primes sont remontées. Par hasard, il l'a su parce que ça adonné qu'il a posé quelques questions, puis la préposée lui a dit ça. Il a fait un moyen saut.

Là, on va diffuser ça partout, puis il va y avoir toutes sortes d'informations qui vont circuler sur les personnes. C'est épouvantable. On est en train d'établir un système de nazis, de gestapo où il va y avoir des informations sur tout le monde qui vont se promener. On met ça dans le réseau. En plus, on va faire une piastre en le faisant. L'État, qui devrait être un protecteur du citoyen, il n'est plus un protecteur du citoyen, il va transmettre des informations sur le citoyen.

M. Elkas: Bien, M. le député de Lévis, on vous a envoyé une lettre qui vient, justement, du bureau du président de la Commission d'accès à l'information du Québec, datée du 9 juin, ce qui est pas mal récent.

M. Garon: Oui.

M. Elkas: On mentionne ici: «Cet article ne crée pas un droit nouveau, pas plus qu'il n'autorise la SAAQ à divulguer les renseignements que la loi sur l'accès empêche justement de divulguer.»

M. Garon: Non, sauf que je suis moins naïf que ça.

M. Elkas: Puis c'est adressé à vous, là.

M. Garon: Ah oui! Oui, je comprends ça, sauf que je connais la mécanique. Je connais la mécanique. Quand on a commencé, vous avez commencé en 1986, par exemple, à prendre de l'argent dans la caisse de la SAAQ, ça a commencé pour des frais de maladie. Le premier montant, en 1986, ce n'était pas un gros montant, là. Bien, pas un gros montant, relativement. Finalement, c'était le bras dans le tordeur, batêche! Puis aujourd'hui...

M. Elkas: Ha, ha, ha! C'est quoi?

M. Garon: C'était le bras dans le tordeur, puis, aujourd'hui, le ministre des Finances collecte plus d'argent que les accidentés de l'automobile. Ça commence à faire dur. Le bras dans le tordeur, là. Puis c'est quoi, aujourd'hui? C'est pour ça qu'il faut poser des questions sur le fond de ces affaires-là. Là, on va dire: On met un système, ça ne crée pas de droit additionnel, non, mais on crée une dynamique, par exemple. On va faire de l'argent en diffusant de l'information.

M. Elkas: Ce n'est pas faire de l'argent.

M. Garon: Bien...

M. Elkas: On partage les coûts réels.

M. Garon: Wo! Au palais de justice, ça doit être des coûts réels, 2 \$ de la photocopie. Ça coûte 0,01 \$. 2 \$ de la photocopie pour avoir des procédures judiciaires. On dit: C'est un accès public. Ce sont les procédures publiques, mais 2 \$ de la photocopie.

Une voix: Ça coûte peut-être 0,10 \$.

M. Garon: Hein?

Une voix: Ça coûte peut-être 0,10 \$.

M. Garon: Ça ne coûte pas 0,10 \$, une bonne photocopieuse, non.

M. Elkas: Ça doit être un entrepreneur privé. Ça ne peut pas être... Êtes-vous sûr que c'est le...

M. Garon: 2 \$.

M. Elkas: Non, non, mais est-ce que c'est le ministère de la Justice?

M. Garon: Bien oui. Le palais de justice de Québec.

M. Elkas: Oui, oui, mais est-ce que c'est le ministère de la Justice ou s'ils ont contracté avec un entrepreneur, un privé?

M. Garon: Le palais de justice.

M. Elkas: C'est comme... Vous venez...

M. Garon: Il vous charge 2 \$, autrement vous n'avez pas les documents.

M. Elkas: Vous venez de décrire une situation pour les assurances. C'est le secteur privé.

Une voix: Ce sont les avocats qui sont dispendieux.

M. Garon: Les avocats sont payés à la job. Ils sont payés à la job qu'ils font. Ils ne sont pas payés au neutre. Un avocat, ce n'est jamais payé au neutre. Rarement.

M. Elkas: Sauf s'ils sont à l'Assemblée nationale.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Sauf s'ils sont ici.

M. Garon: Ça dépend. Je vais vous dire une

affaire, le nombre d'avocats qu'il y a dans les partis politiques, aujourd'hui, le problème, c'est qu'il en manque bien plus qu'il n'y en a trop. Il y a été un temps, il y avait trop d'avocats dans les partis politiques, mais, aujourd'hui, c'est le contraire: Le problème, c'est qu'il n'y en a pas assez. Il n'y a pas beaucoup de gens, aujourd'hui, dans les partis politiques, qui ont appris les sciences précises ou les sciences exactes, si vous voulez. On a bien plus de gens qui tirent de la hanche qu'on a des gens qui tirent précisément, qui visent.

Une voix: C'est une science humaine.

M. Garon: C'est une science exacte, le droit. Je comprends. Bien oui! Les sciences humaines, je comprends. Ça dépend quoi. Les sciences humaines, ce n'est pas la même chose. Le droit, je vais vous dire, c'est une science exacte.

Une voix: Non.

M. Garon: Oui. C'est oui ou bien c'est non.

Une voix: C'est une science humaine.

M. Garon: Non, non. Ce n'est pas la même chose.

Une voix: C'est une science interprétative.

M. Garon: Ça ne fait rien. C'est une science exacte.
(21 heures)

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce qu'on peut revenir aux sciences du projet de loi?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Le député de Rousseau, il a étudié dans quelle domaine, lui?

La Présidente (Mme Bélanger): En sociologie.

M. Garon: Ah! je comprends là.

M. Thérien: On étudie l'étymologie des termes aussi.

M. Garon: On voit ça. Les deux tiers des étudiants vont à l'examen à l'université et ils bloquent leurs examens de français.

M. Thérien: C'est parce que je ne suis plus là.

M. Garon: On met des règlements, des titres de loi, pour prévoir quels sont les systèmes, mais fixer les frais payables pour l'échange électronique de données, moi, je pense qu'on crée un incitatif pour... Vous

n'avez pas marqué les coûts, les frais à payer.

M. Gélinas: C'est par concordance législative avec l'article du Code. C'est un article qui porte uniquement sur les frais, et partout dans cet article-là, on parle uniquement de frais payables, pour tout. Donc, c'est toujours l'expression qu'on retrouve partout. C'est dans l'article du Code qui parle des frais. C'est un règlement qui a été adopté par la Société, approuvé pour...

M. Garon: Alors, avez-vous une copie du règlement?

M. Thérien: Non, le règlement n'est pas encore fait.

M. Garon: C'est ça. Nous autres, il faut avoir la foi. Mais c'est combien les frais? Qu'est-ce que ça va être pour l'échange électronique? Comment ça va marcher?

M. Gélinas: Bien, à l'heure actuelle, on a un projet-pilote avec les municipalités, un projet-pilote qui a été soumis à la fin du mois de mars et qui a fait l'objet d'une étude qui a duré à peu près 6 mois, avec 4 municipalités. Et les résultats ont été à ce point intéressants, que la Société, de concert avec les municipalités concernées, a décidé de soumettre un plan d'entente avec les municipalités à la dernière réunion des greffiers municipaux qui a eu lieu vers la fin du mois de mars de cette année. On est présentement en négociations avec au-delà, je crois, d'une trentaine de municipalités, dont Montréal et Québec, pour l'implantation d'un système de cette nature-là. Ça implique un partage des coûts pour l'implantation de l'infrastructure technologique pour ça.

M. Dufour: Est-ce que ça veut dire que la police est reliée aussi à ça?

M. Gélinas: La police? Non, ça n'implique pas la police.

M. Garon: Qui va être relié à ça?

M. Gélinas: À l'heure actuelle, nous, ce qu'on vise, c'est de mettre en oeuvre une stratégie d'implantation qui va toucher les municipalités, les institutions financières, comme les banques. Depuis qu'on a instauré le renouvellement anticipé au niveau de l'immatriculation et des permis, maintenant on peut payer son renouvellement d'immatriculation ou son renouvellement de permis de conduire dans les banques, comme on paie son compte d'électricité ou son compte de téléphone. Ça existe depuis novembre 1991, et c'est avec...

M. Dufour: Ce n'est pas un échange?

M. Gélinas: Pardon?

M. Dufour: Ce n'est pas un échange? Un échange, ça se fait sur les deux côtés. Je veux dire, la banque, quand quelqu'un va aller payer là...

M. Gélinas: Ça, ça implique une transaction. Il y a une transaction de faite. Le système n'est pas développé encore à ce niveau-là, mais on projette de le faire éventuellement, avoir un système d'échange électronique de données avec ces personnes-là, pour qu'elles puissent faire l'opération encore plus rapidement, avec plus de facilité.

M. Dufour: Qui me garantit que la banque, si elle veut des informations ou bien une compagnie de crédit...

M. Gélinas: Ça, il y a des protocoles... On a des protocoles d'entente qui sont signés.

M. Dufour: Compagnies de crédit?

M. Gélinas: Non, pas de compagnies de crédit, non. On n'a pas d'échange de renseignements avec les compagnies de crédit.

M. Dufour: La banque...

M. Gélinas: Non. La banque, l'échange de renseignements qui se fait avec la banque, c'est uniquement pour les transactions qu'elle est autorisée à faire au niveau de l'immatriculation et du renouvellement du permis de conduire. Ça s'arrête là.

M. Dufour: Les municipalités, eux autres, c'est dans quel domaine?

M. Gélinas: Les municipalités, c'est 3 domaines: les demandes de renseignements relatives aux permis de conduire et aux certificats d'immatriculation en rapport avec l'identification de contrevenants aux règlements municipaux; les avis d'amendes payées et non payées, qui permettent d'appliquer les suspensions de permis de conduire des contrevenants et les avis de jugement, qui permettent d'appliquer au dossier de conduite les points d'inaptitude prescrits en rapport avec les infractions. C'est les 3. Et ça, à l'heure actuelle, tout ça se fait depuis des années, mais ça se fait par rubans magnétiques. Donc, c'est un peu le mode technologique qui va changer et qui a donné, comme je vous dis, avec l'étude qu'on a faite avec les 4 municipalités en cause... Les résultats ont été vraiment intéressants.

Je peux vous donner les grandes lignes. Les délais de réponse aux demandes de renseignements ont été ramenés à 24 heures dans 90 % des cas. Tous les avis de paiements d'amendes sont maintenant traités le jour même de leur réception à la Société. Tous les avis de non-paiement d'amendes et les avis de jugement sont traités le jour suivant leur réception à la Société. La perception des amendes dans les municipalités s'effectue

plus rapidement, car les avis parviennent aux contrevenants plus tôt. Les efforts de manipulation des formulaires, les listes informatiques et les rubans magnétiques ont été éliminés, tant dans les municipalités qu'à la Société. Donc, à la fois pour les municipalités et pour la Société, c'est avantageux, et le tout coûte moins cher.

M. Dufour: Mais, si la municipalité a accès, la sûreté municipale a accès aussi.

M. Gélinas: C'est au niveau des cours municipales. On touche les cours municipales par ça.

M. Dufour: Non, mais la police...

M. Gélinas: La police a déjà accès à la plupart de ces renseignements-là par le CRPQ, qui existe déjà, le Centre de renseignements policiers. Elle n'a pas besoin de ça.

M. Dufour: Pourquoi a-t-on besoin de faire un dédoublement avec la municipalité si la police peut l'avoir?

M. Gélinas: Parce que, ça, ça va au greffier de la cour, ça ne va pas aux policiers. Ce n'est pas la même chose.

M. Dufour: Mais le greffier pourrait avoir accès par la police.

M. Gélinas: Non, le CRPQ, c'est accès uniquement aux policiers, point. Les personnes autres que les policiers ne peuvent pas avoir accès au CRPQ. C'est un centre de renseignements pour les policiers et c'est sous la responsabilité de la Sûreté du Québec.

M. Dufour: Mais il n'y a pas un dédoublement par rapport à ça?

M. Gélinas: Non. Ce n'est pas utilisé aux mêmes fins. Non, ce n'est pas...

M. Dufour: Oui, mais les renseignements qui sont au CRPQ...

M. Gélinas: On peut retrouver des renseignements similaires, oui, le dossier de conduite...

M. Dufour: Vous pourriez avoir un code qui empêche d'avoir accès aux autres renseignements, puis les renseignements que vous avez là. Ça éliminerait.

M. Gélinas: Ce ne serait pas permis en vertu, entre autres, de la Loi de police, qui prévoit que le porte-parole ou l'intermédiaire pour le Centre de renseignements policiers, au Québec, c'est la Sûreté du

Québec, et ça passe par eux.

M. Dufour: Puis l'intérêt que vous avez à faire des échanges... C'est parce que, là, pour la municipalité, vous nous dites: La municipalité a accès. Mais est-ce que vous autres, en retour, vous pourriez avoir accès à la banque de données de la municipalité? Il n'y aurait pas de banque, là. C'est des échanges, mais des échanges juste d'un côté.

M. Gélinas: Non, les échanges, nous autres, ce qu'on reçoit des municipalités, ce sont les avis de jugement ou les déclarations de culpabilité qui sont données dans les cours municipales. Il faut qu'ils nous les envoient pour qu'on puisse inscrire les points d'incapacité. Donc, il faut qu'on reçoive les avis de jugement. Nous, également, on leur envoie les avis d'amendes payées et non payées qui permettent d'appliquer les suspensions.

M. Dufour: Quand on parle de «toute personne morale de droit public ou de droit privé», «de droit privé», c'est quoi?

M. Gélinas: Ce serait, en somme, des corporations privées.

M. Dufour: Des corporations?

M. Gélinas: Des corporations, comme des institutions financières, caisses populaires, banques, des institutions du genre.

M. Dufour: Oui, mais, eux autres, ce n'est pas les mêmes fins. On lit: «Fixer les frais payables pour l'échange électronique de données...» Donc, un échange, ça suppose que ça va dans les deux sens. Vous nous dites: Non, dans les banques, ça va juste d'un côté. L'échange qu'ils peuvent avoir, c'est de marquer des frais. Donc, je ne vois pas que, la banque qui va collecter pour vous autres, elle va avoir à fixer des frais payables.

M. Gélinas: La banque va fixer des frais... Ce n'est pas la banque qui va fixer les frais payables.

M. Dufour: Bien non! Mais vous fixez les frais payables pour l'échange électronique.

M. Gélinas: C'est parce que les frais qu'on vise là-dedans, c'est des frais d'installation d'équipement technologique. Parce que, pour l'échange électronique de données, il faut qu'on ait, de part et d'autre, des ordinateurs qui peuvent recevoir l'échange.

M. Dufour: Il faut que ce soit couvert par une loi, ça, pour que quelqu'un qui perçoit des frais pour vous autres, pour le ministère...

M. Gélinas: Non, ça, c'est uniquement les frais pour l'échange électronique de données.

M. Dufour: Oui, mais il fallait...

M. Gélinas: Ce n'est pas la perception que font...

M. Dufour: Bien, là, c'est la perception que font les banques.

M. Gélinas: Les banques vont faire la perception pour le renouvellement de permis de conduire et d'immatriculation, et elles vont nous remettre les fonds qu'elles vont percevoir. Ça, c'est une chose, mais, pour qu'elles puissent faire cette perception-là, il faut qu'elles puissent recevoir des données qui viennent de la Société pour que la transaction puisse se faire à l'intérieur de la banque. Là où l'échange électronique de données peut être intéressant, c'est justement de prévoir la méthode, le mode technologique qui va permettre de faire cet échange de renseignements là le plus rapidement possible, au meilleur coût possible. Et c'est ce qu'on vise... Les frais qui vont être fixés visent le mode technologique.

M. Dufour: Comme on dit, c'est...

M. Gélinas: Ce n'est pas la perception des contributions d'assurance, ou des droits du gouvernement, ou quoi que ce soit. Ça, c'est une autre chose.

M. Dufour: Quand vous parlez des frais, vous parlez de tous les frais, mais ça pourrait...

M. Gélinas: Les frais techniques...

M. Dufour: ...être plus élevé que les coûts réels.

M. Gélinas: Non. Bien, pas à la Société, en tous les cas.

M. Dufour: Bien, ce n'est pas marqué comme ça.

M. Gélinas: C'est certain que, nous, ça couvre les coûts réels.

M. Dufour: Si c'était marqué: Fixer les coûts réels payables pour l'échange de, mais ce n'est pas marqué comme ça.

M. Gélinas: Nous, on a adopté, au niveau de la Société, le principe du partage des coûts selon lequel chaque partie paie les coûts relatifs au type d'échange dont elle est bénéficiaire. C'est un principe de base à la Société qui est...

(21 h 10)

M. Dufour: Comme on sait que les principes, ça prend le bord assez souvent, on ne peut pas... Vous n'avez pas une garantie hors de tout doute, là. Je suis

obligé de prendre ce que vous me dites jusqu'à maintenant. C'est vrai, ce que vous dites, jusqu'à aujourd'hui. Demain, je ne le sais plus. Je ne le sais plus.

M. Garon: J'aurais une petite question à demander. Qui vous a demandé de mettre cet article-là? Le ministre des Finances ou...

M. Gélinas: Non, non. C'est au niveau de la Société. Parce que ce projet-là, comme tel, c'est une initiative de la Société. C'est, encore là, pour avoir un échange plus rapide, diminuer les frais administratifs de part et d'autre avec nos partenaires. C'est une question de saine gestion strictement. C'est dans un but de saine gestion et de meilleure gestion, un peu comme on a fait pour le renouvellement anticipé, au niveau des banques. Le fait, maintenant, que les gens peuvent renouveler plus rapidement, plus facilement, leur permis de conduire ou d'immatriculation fait en sorte que ça épargne des frais administratifs et des envois par la poste, des choses comme ça. Le renouvellement anticipé, entre autres, fait épargner entre 4 000 000 \$ à 50 000 000 \$ par année à la Société.

M. Dufour: Quelles sont les municipalités impliquées, là?

M. Gélinas: Dans l'étude préliminaire?

M. Dufour: Montréal?

M. Gélinas: C'était les municipalités de Dorval, d'Outremont, de Sherbrooke et de Trois-Rivières, avec le concours des représentants de l'Association des greffiers des cours municipales du Québec.

M. Dufour: Mais les grosses municipalités comme Longueuil, Montréal, Québec...

M. Gélinas: Avec Longueuil et Montréal, c'est...

M. Dufour: C'est déjà fait?

M. Gélinas: Des négociations sont en cours, mais, à cause du volume, l'entente est un peu différente, au niveau des coûts, à cause du volume des transactions qui sont faites.

M. Dufour: Ça, ça veut dire que l'ordinateur est situé à la Société de l'assurance automobile, et c'est à partir de là que les...

M. Gélinas: C'est une communication d'ordinateur à ordinateur, et l'échange électronique de données, ce qui est intéressant, c'est que...

M. Dufour: Est-ce que c'est compatible avec n'importe quel ordinateur ou si ça va prendre un système spécifique?

M. Gélinas: Ça prend un système spécifique avec des logiciels appropriés. C'est dans ce sens-là que la Société, dans le cadre de ce programme-là, pour le projet de préimplantation, a négocié avec certains fournisseurs pour l'utilisation d'un réseau de télécommunications, pour l'acquisition et l'entretien de logiciels qui seraient requis par les municipalités partenaires, pour la formation et l'utilisation des logiciels et pour le support aux municipalités et à la Société, et tout ça à des prix très compétitifs, compte tenu qu'il y a plusieurs municipalités d'intéressées.

M. Dufour: Non, mais ça, là...

M. Gélinas: Mais l'initiative vient de chez nous.

M. Dufour: Mais ce logiciel-là, que vous avez, là...

M. Gélinas: Pardon?

M. Dufour: ...il appartient à une compagnie en soi ou s'il y a plusieurs compagnies? Est-ce que le logiciel appartient à la Société ou s'il appartient à une compagnie d'informatique? Dans le sens que, vous avez parlé de négocier les contrats. C'est un maudit beau contrat, là, pour quelqu'un qui est dans le domaine. Il entre là-dedans...

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: ...et, tantôt, il va avoir des ramifications partout, dans tout le Québec.

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: C'est un beau contrat, ça.

M. Gélinas: Oui, mais ce sont les municipalités comme telles qui s'occupe de cette négociation-là.

M. Dufour: Oui, mais, s'il y a une question de compatibilité, ça veut dire qu'il n'y aura pas 25 compagnies, là-dedans, là. On va avoir le choix entre qui et qui?

M. Gélinas: Je ne suis pas au courant, là, de ces négociations-là.

M. Dufour: Parce que, comme vous n'avez pas passé par contrat, c'est plutôt par négociations... Il y a une espèce de règle à laquelle on est habitué, dans le marché. Le marché, c'est les appels d'offres et c'est au meilleur coût possible. Mais là on ne le sait plus.

M. Gélinas: C'est au meilleur coût.

M. Dufour: Négocié.

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: Et non pas par appels d'offres. Ce n'est pas pareil tout à fait.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'article 31?

M. Garon: Non, non. Je voudrais demander la question suivante: Quelles sont, en vertu de cet article-là, vos prévisions de rentrées de fonds à la SAAQ et quelles sont les prévisions de sorties de fonds? Comment ça va vous coûter? Comment ça va vous rapporter? Parce que, si vous faites un échange électronique, donc vous allez payer des frais à quelqu'un et vous allez charger des frais à quelqu'un. C'est un échange. Alors, quelles sont les études? Vous êtes supposé avoir une étude d'impact, parce que, aujourd'hui, vous savez, le gouvernement, il doit analyser, un peu, combien les choses lui coûtent et combien elles lui rapportent. Alors, quelles sont les prévisions au point de vue des revenus et des dépenses, pas des revenus et des dépenses, des revenus des frais qu'on va charger et des frais qu'on va payer?

M. Elkas: On peut vous donner quelques chiffres qu'on a, mais, pour être plus précis, on peut vous envoyer les informations à...

M. Garon: Non. J'aimerais mieux les avoir parce que, quand vous nous dites que vous allez nous donner des informations, on ne voit pas l'heure de les avoir. Tu sais, j'en ai demandé concernant les dépenses, par exemple, des 2 commissaires. Vous avez les renseignements depuis le 11 mai sur votre bureau, puis on ne les a pas encore eus. Vingt mois.

M. Elkas: Qui a l'information sur son bureau?

M. Garon: C'est vous-même. Vous l'avez admis, l'autre jour, à l'Assemblée nationale.

M. Elkas: Ça ne doit pas être loin. C'est parce que vous demandez des informations sur plusieurs... On veut sauver sur le courrier, tout mettre ça dans la même enveloppe, au lieu de l'envoyer...

M. Garon: Non, non. C'est parce que vous êtes réticent.

M. Elkas: ...une quinzaine de fois.

M. Garon: Vous êtes réticent à nous fournir de l'information. C'est pour ça que j'aime autant l'avoir tout de suite. Vous avez dû avoir, d'abord, une étude d'impact. Vous avez dû avoir une étude d'impact sur les revenus de cette disposition, sur les coûts de cette disposition.

M. Gélinas: Si on réussissait à s'entendre avec l'ensemble des partenaires au courant de l'année 1993, ça pourrait comprendre une facturation totale d'environ un peu plus que 1 000 000 \$.

M. Garon: Une facturation à qui?

M. Gélinas: À l'ensemble des partenaires, les partenaires étant la ville de Montréal, étant... Ça ne touche pas les ministères. Donc, le ministère de la Justice n'est pas touché à ce niveau-là. Et, au niveau, également, des municipalités, c'est en grande partie les municipalités, parce que, à cause des cours municipales, on a un échange de renseignements quotidien avec l'ensemble des cours municipales de la province. Et nos gros clients, à ce niveau-là, vont être, bien sûr, les municipalités.

M. Garon: Ça veut dire que c'est 1 000 000 \$ que ça va vous coûter.

M. Gélinas: Non, non. C'est une facturation que, nous, on ferait, si on avait un échange de renseignements avec tous les partenaires possibles.

M. Garon: Ça vous coûterait 1 000 000 \$.

M. Gélinas: À peu près 1 000 000 \$ en 1993.

M. Garon: Puis ça peut vous rapporter combien?

M. Gélinas: Bien, c'est ça. La facturation totale qu'on ferait pour une année serait d'environ 1 000 000 \$.

M. Garon: Chargée?

M. Gélinas: Oui.

M. Garon: L'entrée.

M. Gélinas: L'entrée de fonds.

M. Garon: Et vous en paieriez pour combien?

M. Gélinas: En tout, la mise en place du système, d'après ce que j'ai ici, c'est 1 300 000 \$, la disponibilité budgétaire allouée. C'est quelque chose à plus long terme, si on veut éventuellement entrer dans notre argent, et peut-être avant ça. Ça, c'est si on réussit à s'entendre avec l'ensemble des partenaires. Ce n'est pas fait, ça. On commence à peine. On commence avec les municipalités, ça va bien, les gens sont intéressés et les résultats sont probants, sont positifs, mais on commence, comme je vous dis.

M. Garon: Qui paie les frais d'installation?

M. Gélinas: Encore là, le principe, comme

j'expliquais au départ, c'est un partage des coûts selon lequel chaque partie va payer les coûts relatifs au type d'échanges donné. Si les municipalités doivent acquérir des logiciels, doivent acquérir de l'équipement, elles paient leur propre équipement. Ensuite, au niveau des renseignements qui vont être transmis d'ordinateur à ordinateur, il y aurait un tarif fixe par dossier transmis qui couvre encore le coût réel de ce que ça coûte sur le plan technologique pour qu'il puisse y avoir communication de renseignements. Mais c'est uniquement les frais, le coût réel des frais. Pas question de faire des profits avec ça. On veut simplement couvrir les frais, parce que, à l'heure actuelle...

M. Garon: Qui dit ça? Qui dit ça, qu'il n'est pas question de faire des profits?

M. Gélinas: La Société. Notre but, ce n'est pas de faire des profits du tout.

M. Garon: Votre but!

M. Gélinas: Notre but, oui. C'est un service qu'on rend.

M. Garon: Quand on a fait l'assurance automobile, le but, c'était de faire payer des primes uniquement pour les assurés. Aujourd'hui, les assurés coûtent moins cher que le ministre des Finances. Là, vous avez dit comment vous allez payer en frais, mais vous allez collecter des frais de combien? Je ne parle pas des dépenses. Vous autres, vous allez payer des montants, vous avez dit, hein?

M. Gélinas: On va payer des montants? On va facturer...

M. Garon: Facturer.

M. Gélinas: ...pour environ 1 000 000 \$ par année.

M. Garon: À d'autres?

M. Gélinas: À d'autres.

M. Garon: Ça, c'est l'argent qui va rentrer.

M. Gélinas: C'est ça.

M. Garon: Mais vous allez payer de l'argent à d'autres aussi.

M. Gélinas: Je ne comprends pas ce que vous voulez dire, qu'on va payer de l'argent à d'autres.

M. Garon: J'ai dit des dépenses, mais c'est les systèmes que...
(21 h 20)

M. Gélinas: Les échanges.

M. **Garon**: C'est des échanges d'information. Vous allez avoir des rentrées de fonds.

M. Gélinas: Nous autres, les rentrées, au niveau des municipalités, c'est les seules qu'on fait à l'heure actuelle, comme telles. Nous, on va leur charger pour les demandes de renseignements qu'elles font, pour les avis d'amendes non payées et payées, et on va les créditer pour les avis de jugement qu'elles vont nous envoyer. Parce que, là, à ce moment-là, ces des renseignements, nous autres, qui nous profitent parce que ça nous permet d'inscrire les points d'inaptitude. Donc, c'est **comme** ça que l'échange va se faire. On va facturer pour les montants que ça coûte pour les renseignements que, nous, on leur donne pour le fonctionnement de la cour municipale et, quand eux nous transmettent des renseignements dont on a besoin pour l'application du Code de la sécurité routière, exemple les points d'inaptitude, on va leur créditer ces renseignements-là de façon à faire un équilibre à la fin de l'année. C'est la façon dont ça va s'opérer. Ça fonctionne... Comme je vous le dis, c'est...

M. **Dufour**: Autrement dit, vous avez dit tout à l'heure que vous prévoyez retirer à peu près 1 000 000 \$.

M. Gélinas: Au gros maximum. Ça, c'est une entente avec l'ensemble des partenaires en même temps.

M. **Dufour**: Puis, vous autres, vous allez en donner combien, 1 000 000 \$?

M. Gélinas: Nous autres, on va en donner?

M. **Dufour**: Bien oui! S'il y a un échange, si vous recevez.

M. Gélinas: C'est-à-dire que, au niveau des avis de jugement...

M. **Dufour**: Net, net, net, vous avez dit que c'est 1 000 000 \$.

M. Gélinas: Au niveau des avis de jugement qu'ils vont nous transmettre, on va créditer un certain montant par dossier d'avis de jugement.

M. **Dufour**: Mais, le net, c'est 1 000 000 \$ que vous allez retirer.

M. Gélinas: Oui, c'est ce qu'on prévoit. C'est ce qu'on prévoit comme facturation. Encore là, c'est une fois qu'on aura une entente avec l'ensemble des partenaires. Ça, c'est loin d'être fait.

M. **Dufour**: Ça, est-ce que c'est plus que ce que

ça vous coûte?

M. Gélinas: Non. En tout cas, ce que j'ai comme renseignement, moi, ça couvre les coûts réels de la communication électronique.

M. **Dufour**: Pour le moment.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que ça va pour l'article 31?

M. **Garon**: Non, non, on n'a pas fini.

(Consultation)

M. Garon: J'ai remarqué que le ministre était content de lire l'article de M. **Comeau**, pas l'article, la lettre de M. Comeau, de la Commission d'accès à l'information. Il n'a pas l'air aussi content de lire les avis du Protecteur du citoyen ou...

M. Elkas: **Oui**, oui, oui.

M. Garon: ...les avis du Barreau du Québec.

M. Elkas: **Oui**, oui, oui.

M. Garon: Il ne les a pas lus.

M. Elkas: Ça m'inquiète. Quand il y a des gens qui m'envoient des lettres semblables, ça m'inquiète, oui. J'en ferai commentaire après, avant la fin de session de ce soir. Là, je suis sur l'article 31.

M. **Dufour**: Mais vous ne les déposez pas?

M. Elkas: Quoi?

M. **Dufour**: Les avis.

M. Elkas: Ils sont tous adressés à Jean Garon. Moi, on m'a envoyé des copies.

M. Garon: Non, non, ils sont adressés à vous.

M. Elkas: Ah oui? Ça ici?

M. **Garon**: La plupart sont adressés à vous.

M. Elkas: Ah! on parle de M. Comeau. C'était adressé à vous, ça. Les autres, c'est à moi, oui. Ils ont été adressés à moi et ils ont été envoyés à d'autres, à tout le monde en même temps. Tout le monde l'a su, tout le monde l'a su avant moi.

(Consultation)

M. Elkas: Bon, Mme la Présidente, est-ce qu'on peut...

M. Garon: Quand vous dites: «Fixer les frais payables pour l'échange électronique de données», vous marquez «relatives à l'application du Code». Quand vous dites «données relatives à l'application du Code», ça couvre quoi? Ça peut couvrir quoi, au total?

M. Gélinas: Le Code de la sécurité routière, point, rien d'autre.

M. Garon: Oui, mais des éléments...

M. Gélinas: Ça ne touche pas la Loi sur l'assurance automobile, uniquement le Code de la sécurité routière. Au niveau des échanges qui se font à l'heure actuelle, parce que, comme je vous dis, on ne fait pas de nouveaux échanges avec ça, au niveau du Code, ce sont les échanges avec les cours municipales, entre autres les cours municipales de l'ensemble des municipalités, et la ville de Montréal, avec, également, les institutions financières, certaines institutions financières qui sont des partenaires de la Société, et c'est tout.

(Consultation)

M. Garon: Est-ce que ces règlements-là, en vertu de l'article 624...

M. Gélinas: Oui.

M. Garon: ...sont approuvés par le gouvernement?

M. Gélinas: Oui, oui. Ils sont adoptés par la Société et, ensuite, soumis au gouvernement, par décret, comme on le fait d'habitude, décret approuvé.

M. Garon: Est-ce que le gouvernement pourrait les changer sans que... Quand vous faites un projet de frais, avec un tarif, est-ce que le gouvernement pourrait, lorsque vous demandez son approbation, modifier le tarif que vous proposez?

M. Gélinas: À ma connaissance, je serais porté à dire qu'il peut approuver ou ne pas approuver, mais de là à modifier... C'est un pouvoir qui est donné à la Société d'établir le tarif, mais il doit être approuvé par le gouvernement. Le gouvernement, normalement, n'a qu'un pouvoir d'approbation. Il approuve ou il n'approuve pas. S'il n'approuve pas, il revient chez nous, tout simplement. C'est l'article 625 qui prévoit que les règlements pris par la Société sont soumis à l'approbation du gouvernement.

M. Garon: Sauf que cette année, dans le discours du budget du ministre des Finances, il change la contribution d'assurance à la Société. Le ministre des Finances change les contributions d'assurance au 1er janvier 1994. Il dit: La prime d'assurance sera de 85 \$ à 110 \$. Est-ce que c'est un règlement qu'il a approuvé de la Société de l'assurance automobile ou si c'est lui qui a

dit: Ça va être de 85 \$ à 110 \$ maintenant, et fournissez-moi le règlement que j'approuverai.

M. Dufour: Ha, ha, ha!

M. Gélinas: Les règlements sur les contributions d'assurance sont des règlements qui sont adoptés par le gouvernement...

M. Garon: Oui, mais regardez...

M. Gélinas: ...en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, et non pas le Code. Ce n'est pas du tout la même loi.

M. Garon: Je ne suis pas sûr de ce que vous dites là. Quand je lis l'article 624, on dit: «La Société peut, par règlement: «1° fixer les frais exigibles pour l'obtention de l'immatriculation d'un véhicule routier et lors du paiement des droits et de la contribution d'assurance prévus à l'article 31.1 et établir les modalités de paiement et de ces frais».

M. Gélinas: L'article 624 ne porte que sur des frais qui sont exigibles en vertu de fonctions reliées au Code de la sécurité routière.

M. Garon: J'essaie de comprendre le mécanisme. Le Vérificateur général dit, dans son rapport pour l'année 1990: La Société a l'obligation légale de ne percevoir des montants — ne me demandez pas si c'est des contributions d'assurance, ou primes d'assurance, ou des montants, ou quelques charges de frais d'assurance — que pour ses besoins. Je me rappelle sa phrase exacte, c'est ça. Et, au contraire, il demande de préciser les affectations parce qu'elle n'a pas le droit de percevoir plus que pour ses besoins. Il dit: La Société a... Alors, les primes d'assurance sont fixées par qui? Par la Société ou par le gouvernement?

M. Gélinas: Les primes d'assurance automobile sont fixées suite à une recommandation du conseil d'administration de la Société qui fait une recommandation en ce sens-là, mais c'est par règlement, le règlement qui s'appelle le règlement sur les contributions d'assurance. Mais le règlement est approuvé par le gouvernement.

M. Garon: Sauf que, quand le ministre des Finances dit, dans son budget, que la prime va passer de 85 \$ à 110 \$ et il dit que le permis, c'est de 20 \$ à 25 \$... Ça, le permis, c'est lui qui fixe le permis, je suis d'accord... la contribution d'assurance, pardon. Donc, la contribution d'assurance reliée au permis et la contribution d'assurance de 85 \$ à 110 \$, est-ce que ça suit une résolution du conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec ou si c'est une décision du ministre des Finances qui vous dit quoi faire?

(21 h 30)

M. Elkas: Quelle était la question? Je m'excuse, je cherchais une réponse à une autre question qui avait été posée.

M. Garon: C'est parce que la loi... On parle des frais exigibles par règlement, au niveau des pouvoirs de la Société. Or, quand on regarde les primes d'assurance...

M. Elkas: Ce ne sont pas des frais, ça, hein?

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Ce ne sont pas des frais.

M. Garon: Non, mais c'est la même chose. Ce sont des primes...

M. Elkas: Non. Non.

M. Garon: ...des frais. Non, non, je comprends. Ce n'est pas le même règlement, sauf qu'on dit: Là, c'est un règlement de la Société approuvé par le Conseil des ministres. Normalement, la Société a l'obligation légale de collecter des montants d'argent pour les fins d'assurance que pour ses besoins. Donc, c'est la Société, normalement, qui décide de ses primes d'assurance, peut-être approuvées par le gouvernement, mais qui décide de ses primes d'assurance en fonction de ses besoins.

Cette année, on a vu, pour la première fois dans le discours du budget, que la prime d'assurance va passer de 85 \$ à 110 \$. Est-ce que c'est le ministre des Finances qui passe une commande à la Société de l'assurance automobile du Québec, ou si c'est la Société de l'assurance automobile du Québec qui a dit: Je veux passer ma prime de 85 \$ à 110 \$, alors qu'elle a eu l'air de faire un saut comme tout le monde quand elle a su le discours du budget?

M. Elkas: Au niveau de la contribution ou de la prime qui doit être établie, c'est la Société de l'assurance automobile du Québec qui l'établit, comme elle l'a toujours fait, et le recommande au gouvernement, au Conseil des ministres. Mais je ne sais pas, je ne veux pas embarquer dans le débat de la prime de l'an prochain.

On est sur l'article 31 qui traite des échanges d'information avec des partenaires tels que les municipalités et les frais qu'on doit fixer pour recouvrer les coûts associés à cet échange d'information. Je pense que, s'il y a une entente avec les municipalités, elle doit être respectée. Je ne vois pas pourquoi on s'en va à la pêche ailleurs. Je ne sais pas quelle est votre préoccupation au niveau de l'échange ou bien des coûts établis. Si la municipalité embarque avec la Société de l'assurance automobile du Québec, elle doit savoir dans quoi elle s'engage. Vous avez été maire assez longtemps pour savoir que, sur un

échange semblable, ce n'est pas notre but, nous, de faire de l'argent avec, mais de rendre les 2 entreprises, si vous voulez, plus rentables, plus efficaces.

M. Dufour: Moi, là-dessus, je vous donne mon opinion. C'est vrai pour ce soir, c'est écrit, là. Pour combien de temps? Ça, je ne le sais pas. Des principes, ça n'existe plus. C'est juste en autant qu'on ne les change pas, point à la ligne. J'en ai trop vu, depuis 8 ans, pour être capable de me fier à quelqu'un. C'est vrai ce que vous nous dites au moment où vous le dites. À partir de demain, je ne sais pas, moi. À chaque fois qu'il y a des principes adoptés puis des échanges adoptés, ce n'est pas coulé dans le béton vraiment. C'est coulé au moment où on le fait. Après ça, peu importe, hein? La loi étant adoptée, les principes, après, on s'en vante. Moi, en tout cas, je fais confiance modérément, très modérément.

M. Elkas: Merci, M. le député.

M. Dufour: Non, non, mais je pense que vous comprenez aussi. Puis je le dis sérieusement, ce n'est pas pour rire. C'est parce que c'est comme ça que ça se passe. Parce que toutes les lois qu'on a faites sont bonnes. Le jour où on les change, ça ne marche plus. Je veux dire, on change. Et là, moi, j'ai compris. Me Gélinas nous a dit: Bien, les frais, notre intention, c'est les frais réels. Bon. C'est vrai au moment où on le dit. Dans 2 mois, dans 3 mois, si ce sera pareil, je ne le sais pas. Parce que ce n'est pas marqué: Les coûts réels. Ça, si ça avait été marqué: Fixer les frais réels payables, les coûts réels, pas les frais, les coûts réels, à ce moment-là, ça serait par loi, mais, comme c'est marqué là, vous pouvez en faire ce que vous voulez. On s'en invente, des frais, quand on n'en a pas assez.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va pour l'article 31?

M. Garon: C'est parce qu'on ne peut pas se fier à ce qu'on nous dit là. Là, on nous dit ça là, sauf que, contrairement à ce qu'a dit le ministre, cette année, dans le discours du budget, on fixe la prime d'assurance. Quand il nous dit: Maintenant, ça va être un règlement de la Société approuvé par le gouvernement, bien là, on voit que, dans la prime d'assurance, cette année, dans le discours du budget, on dit que c'est le **ministre des Finances** qui dit que ça passe de 85 \$ à 110 \$. Ce n'est pas ça, la loi. Le bilan de la route est bon, les primes devraient baisser, au fond. Vous avez besoin de moins d'argent, puis on dit: On va augmenter, puis c'est le ministre des Finances qui l'annonce dans son budget. Ça veut dire, au fond...

M. Elkas: Êtes-vous en train de nous féliciter? C'est la première fois que j'entends ça, le bilan de la route.

M. Garon: Alors, ça veut dire ceci, ça veut dire essentiellement, Mme la Présidente... Quand le ministre dit: Ça va se passer de telle façon, il ne peut donner aucune garantie parce que ça ne se passe pas comme ça. Là, on ouvre une porte pour aller collecter des fonds. Est-ce que les fonds vont avoir un rapport avec les frais? On dit: Les frais payables, point. On n'a aucune idée. Quand je vous disais, tantôt, l'exemple des photocopies du palais de justice qui coûtent 2 \$ la page, il n'y a aucun rapport avec les frais. Mais, demain matin, on pourra dire qu'on va charger tel montant, et ça n'a aucune importance.

L'État, aujourd'hui, c'est un genre de bandit qui fouille dans tes poches. Il fait comme les gens, hier, à Montréal. Il y a des affaires dans la vitrine, ils cassent la vitre, entrent dedans: J'en prends, puis je m'en vais; il y en a là, puis, moi, je n'en ai pas. Le gouvernement fait la même chose dans nos poches. Il ne respecte pas la loi, puis il prend l'argent. Il dit: Il y en a là, alors il en prend.

Aujourd'hui, comprenez-vous, l'État, ce n'est pas une personne très morale, c'est une personne amoral. Aujourd'hui, quand le ministre nous dit ça... L'État du Québec, ce n'est plus l'ami des gens. Je vous le dis, sa parole compte moins que la parole — je suis persuadé — de la mafia, aujourd'hui. Parce qu'il nous dit n'importe quoi, le gouvernement, puis, après ça, il change les règles du jeu comme il veut. Alors, aujourd'hui, on dit: L'État n'est plus respectable. L'État du Québec, aujourd'hui, de la façon dont c'est mené depuis un certain nombre d'années, ce n'est plus un organisme respectable, c'est un État dangereux. Il ne respecte pas les règles de droit, il se fout des règles de droit comme de sa dernière culotte. Le ministre nous dit ça, mais, là, on ouvre une porte, encore là, pour aller chercher de l'argent de plus des citoyens.

On dit, après ça: «...avec toute personne morale de droit public ou de droit privé». On a parlé des municipalités, ce sont des personnes morales de droit public, mais quelles sont les personnes morales de droit privé dont on veut collecter de l'argent aussi?

M. Gélinas: Comme je le mentionnais tout à l'heure, pour le moment, les seules qui sont à envisager, ce sont les institutions financières, c'est tout.

M. Garon: Pour quel genre de données?

M. Gélinas: Les données que, présentement, ces institutions-là traitent au niveau des permis de conduire et de l'immatriculation quand arrive le temps de faire les renouvellements annuels.

M. Garon: Comme quoi?

M. Gélinas: Bien, à l'heure actuelle...

La Présidente (Mme Bélanger): Dernière question.

M. Garon: Voyons! Aïe! Je n'ai pas posé 20 minutes de questions là. Aïe, aïe! Ça va faire, là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça va faire! Ça fait à peu près 5 questions que je pose sur cet article-là. Aïe! Il y a quelque chose qui ne va pas, là.

La Présidente (Mme Bélanger): Écoutez...

M. Elkas: Là, vous avez posé un paquet de questions...

M. Garon: Non, non, je ne les ai pas posées. Je ne suis pas pour commencer à calculer le temps. Ça fait à peu près 5 questions que je pose.

M. Elkas: Là, le député de Jonquière est... Ha, ha, ha!

M. Garon: Le député de Jonquière a posé toutes les questions. Moi, je n'en ai quasiment pas posé.

M. Elkas: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Je m'excuse, mais il y a un chronomètre en arrière, M. le député.

M. Garon: Le chronomètre, il dira ce qu'il voudra. Je vais faire relever les galées. Ça va faire, là. Je n'ai quasiment pas parlé. Je vais demander une suspension des débats pour faire sortir les galées, puis je vais vous dire... Je viens de parler. Je n'ai quasiment rien dit là-dessus.

M. Elkas: Vous avez débuté.

M. Garon: Non, non. Je suis sérieux. On a commencé cet article-là à...

M. Dufour: C'est le ministre qui nous retarde. Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Aïe! Soyez consistant un petit peu. Vous dites qu'on ne répond pas aux questions, alors... Ha, ha, ha!

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens. On a commencé... Le total du député de Jonquière et de moi ferait à peu près tout le temps qu'on a passé sur cet article-là. Alors, les réponses ne comptent pas sur notre temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Le député de Jonquière, il a juste 3 minutes de faites là-dessus, 4 min 50 s parce qu'il posait des petites questions courtes. Il a juste 4 min 50 s de faites, le député de Jonquière, mais,

vous, vos 20 minutes sont faites.

M. Garon: Je vais faire sortir les galées.

La Présidente (Mme Bélanger): Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise?

M. Garon: Bien non! Je vous dis... Je le sais, je n'ai quasiment pas parlé là-dessus.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, depuis qu'on est arrivés, on a 30 et 31 de faits, puis on a presque 2 heures de faites, M. le député de Lévis. (21 h 40)

M. Garon: Oui, mais on pose des questions.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, vous posez des questions...

M. Gauvin: C'est comme ça que ça s'accumule.

M. Elkas: Sur quel temps qu'on roule, là? Ha, ha, ha!

Une voix: Le député de Jonquière. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Regardez. Là, il y a 21 minutes...

M. Dufour: Je vais lui en prêter.

La Présidente (Mme Bélanger): ...le ministre ou M. Vigneault, il y a 20 minutes M. Garon, et il y a 4 min 50 s M. Dufour.

M. Garon: Comment dites-vous ça, là?

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a 21 minutes le ministre ou M. Vigneault, 20 minutes le député de Lévis et 4 min 50 s le député de Jonquière.

M. Garon: Ça n'a pas de bon sens. Pendant que le député de Jonquière va poser des questions, j'aimerais qu'on sorte les galées.

La Présidente (Mme Bélanger): Il a 4 min 50 s, le député de Jonquière. Il posait des petites questions de 1 mot ou 2.

M. Garon: Je comprends, mais je veux faire sortir les galées pareil. Écoutez, je ne suis pas fou, là. Je sais que je n'ai quasiment pas parlé.

M. Elkas: Vous avez débuté.

M. Garon: Ce n'est pas moi qui...

M. Elkas: Vous avez débuté, et vous avez passé...

M. Garon: Tout de suite.

M. Elkas: ...au député de Jonquière, et, après ça, vous avez repris.

M. Garon: Non, j'ai repris il n'y a pas longtemps.

La Présidente (Mme Bélanger): Écoutez, M. le député de Lévis, ce n'est pas moi qui contrôle le temps.

M. Garon: Je le sais. Je sais ça. C'est pour ça que je demande de voir les galées.

La Présidente (Mme Bélanger): On ne les aura pas pour le moment, là. Ça prend quelques temps avant d'avoir les galées ici. M. le député de Lévis, vous ne vous écoutez pas parler. Nous, on pense que vous avez 20 minutes de faites.

M. Elkas: Nous, on pense, des fois, que vous avez 2 heures de faites.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Gauvin: Là, on pense, mais on est presque convaincu.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça fait que, en fin de compte, pour 2 petits articles, là, on a 2 heures de faites, presque. Ça fait qu'il faut que quelqu'un ait parlé.

M. Garon: Ils coûtent cher, ces articles-là. Ils coûtent cher.

La Présidente (Mme Bélanger): Et l'article 30, en plus, avait été commencé avant le souper...

M. Garon: Je le sais.

La Présidente (Mme Bélanger): ...puis là on est à l'article 31 et on a presque 2 heures de faites. Le temps passe vite.

M. Garon: Non. C'est parce qu'il y a eu des explications qui ont été... Il y a eu beaucoup d'explications suite à des questions. Là, vous êtes en train de me dire que les...

La Présidente (Mme Bélanger): Il y a eu, aussi, beaucoup de monologues.

M. Garon: Pas tant que ça.

La Présidente (Mme Bélanger): En tout cas.

M. Elkas: Est-ce qu'on peut continuer?

La Présidente (Mme Bélanger): Là, il reste 16 minutes à M. Dufour s'il veut prendre ses 20 minutes.

M. Dufour: Bien, si c'est 4 min 30 s, il me reste 15 min 30 s.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien, en tout cap, 15 min 30 s. Ha, ha, ha!

M. Dufour: Parce que là... Non, mais je suis habitué de calculer, là, et ça arrive comme ça. Mais je pense que mon collègue voulait savoir... Le droit public et le droit privé, c'est évident que la question des banques à travers ça, c'est toujours un petit peu inquiétant, parce que ces organismes-là, à caractère privé, peuvent se servir d'informations pour d'autres fins que celles prévues, puis c'est faire de l'argent. Donc, à ce moment-là, ils pourraient monayer ces renseignements-là, et il y a du monde, à travers ça qui va... De quelle façon allez-vous assurer la confidentialité de ce système-là, s'il y a beaucoup de monde qui y a accès?

M. Gélinas: Tout ça se fait par voie d'entente. Les ententes prévoient des codes d'accès pour les personnes qui sont autorisées à avoir accès à ces renseignements-là. Il y a des vérifications de faites. Il y a un protocole qui est signé, conformément aux obligations qu'on se donne, comme Société, nous autres, dans le cadre de la loi de l'accès. En tant que responsable de la loi de l'accès à la Société et comme secrétaire de la Société, c'est ma fonction de voir à ce que ces échanges de renseignements là se fassent selon les règles et que la destruction, comme la transmission des renseignements, qui est faite, soit faite selon les normes et qu'uniquement les renseignements autorisés soient transmis.

M. Dufour: S'il y avait des renseignements qui, par hasard, n'étaient pas véridiques? Parce que même l'informatique, ça peut se tromper.

M. Gélinas: On est autorisé à mettre fin à l'entente immédiatement, et c'est ce à quoi l'entreprise en cause s'expose.

M. Dufour: Oui, mais, si ça causait préjudice — je vais plus loin, là — si vous aviez des renseignements et que les renseignements obtenus dans le traitement pouvaient causer des préjudices, quel serait l'engagement de la responsabilité de la Société par rapport à ça?

M. Gélinas: Nous, on n'est pas responsables.

M. Dufour: On n'est pas responsables. Autrement dit, la personne pourrait être lésée...

M. Gélinas: Bien, c'est-à-dire qu'il y a des plaintes, en vertu de la loi de l'accès, qui sont possibles à ce moment-là, et la loi de l'accès prévoit des poursuites possibles...

M. Dufour: Oui, mais on sait...

M. Gélinas: ...et des amendes possibles.

M. Dufour: ...que ça prend du temps. On sait que ces plaintes-là, ça prend un certain temps avant que ça soit traité.

M. Gélinas: C'est quand même assez rapide. Il y a déjà eu des plaintes de faites suite à des... C'est bien connu, là, au niveau de certaines cours municipales, et ça s'est réglé quand même assez rapidement, au niveau de la Commission d'accès.

M. Dufour: Est-ce que les municipalités, tel qu'on l'entend, pourraient avoir accès à des renseignements qui sont dans d'autres municipalités ou bien si c'est juste ce qui concerne la municipalité...

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: ...la Société de l'assurance?

M. Gélinas: Ce qu'on transmet, nous, oui.

M. Dufour: Mettons, par exemple, Jos Bleau.

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: On va prendre un cas, là, un Jos Bleau. Il circule dans la municipalité, il est pris, bon. Pourquoi est-ce qu'il y a cette demande de renseignements là à la cour? Ce n'est pas juste pour aller donner des renseignements; c'est aussi pour avoir de l'information pour être capable de le poursuivre. Parce que la Société, elle, elle a intérêt à savoir ce qui se passe dans la municipalité; pourquoi? C'est pour l'accumulation de ces renseignements.

M. Gélinas: Pour les points d'inaptitude, une fois qu'il y a eu déclaration de culpabilité.

M. Dufour: Mais savoir aussi s'il a payé ses amendes, non?

M. Gélinas: Bien, c'est parce que... Oui, si les amendes ont été payées ou non, parce que, maintenant, depuis 1988, on suspend les permis de conduire lorsqu'il y a un non-paiement d'amendes.

M. Dufour: Oui, mais quand...

M. Gélinas: Avant cette date-là, ce n'était pas permis.

M. Dufour: Oui, mais ces montants d'amendes là, ce n'est pas toujours relié — tout à l'heure, on en a fait la preuve — à des points d'inaptitude.

M. Gélinas: Non, pas toujours.

M. Dufour: Bon. Donc, il y a des coûts, des frais de stationnement, des coûts de stationnement. Ce n'est pas...

M. Gélinas: Tout ce qui touche le stationnement ne fait pas partie de la suspension de permis de conduire pour non-paiement d'amendes. Ça, c'est déjà prévu dans le Code. L'article du Code...

M. Dufour: Oui, mais quelqu'un qui ne paie pas ses amendes...

M. Gélinas: ...le prévoit.

M. Dufour: ...là, il y a des banques à quelque part qui existent...

M. Gélinas: Ça, ce n'est pas...

M. Dufour: ...pour que la municipalité puisse faire payer... Quelqu'un qui est pris...

M. Gélinas: Oui, oui, oui.

M. Dufour: ...et qui a des frais d'amendes à Montréal, ils ont le bras long assez pour aller chercher les renseignements ailleurs. Qui est-ce qui les fournit, ces renseignements-là?

M. Gélinas: C'est parce que, nous, pour les stationnements, on ne s'occupe pas de ça du tout.

M. Dufour: Mais pour les amendes non payées?

M. Gélinas: Pour les amendes non payées, les avis, lorsque l'amende est non payée, ils sont transmis par la Cour municipale à la Société pour que la Société suspende le permis conformément à la loi.

M. Dufour: Oui, mais ces amendes-là, elles ne sont pas reliées juste au Code de sécurité routière?

M. Gélinas: Oui, oui. Mais ce n'est pas permis de suspendre un permis de conduire pour amendes non payées pour des stationnements.

M. Dufour: Est-ce que, ça, ça veut dire aussi que cette banque-là pourrait aller même à l'extérieur?

M. Gélinas: Pardon?

M. Dufour: On a des ententes de réciprocité avec d'autres provinces ou d'autres États, des États américains.

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: Est-ce que ça va être relié avec eux autres?

M. Gélinas: Pour certains points d'inaptitude, les ententes prévoient les points d'inaptitude qui sont touchés là où il y a une certaine réciprocité possible. Parce que, comme vous savez, les États américains, le droit criminel est la responsabilité de l'État, tandis qu'ici, bien, c'est une compétence fédérale. Quand on fait des ententes de réciprocité, il faut s'assurer que, nous, par exemple, notre conception de conduite avec facultés affaiblies correspond à la leur, que conduite dangereuse avec une automobile ou lésions professionnelles causées suite à un accident d'automobile, et ainsi de suite, ça correspond, dans notre droit et dans leur droit, aux mêmes choses, pour qu'il y ait une équivalence.

M. Dufour: Oui, mais est-ce que ça veut dire qu'ils vont être reliés sur l'ordinateur pour pouvoir faire ces échanges-là?

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: Là, c'est sûr, on a des ententes, on a des traités qui existent.

M. Gélinas: Oui, mais là c'est une autre autorité administrative.

M. Dufour: Bon. Ça a l'air que c'est supervisé par le Canada...

M. Gélinas: Oui.

M. Dufour: ...là, d'après ce que je vois, là.

M. Gélinas: C'est permis en vertu de l'article, je pense que c'est 609 du Code de la...

M. Dufour: Bon.

M. Gélinas: ...sécurité routière.

M. Dufour: Mais ça existant...

M. Gélinas: Mais on peut échanger des renseignements avec d'autres autorités administratives qui ont des fonctions similaires aux nôtres, au niveau du Code, au niveau de la sécurité routière.

M. Dufour: Le système que vous êtes en train d'installer, il existe ailleurs, d'après ce que je vois. Ce n'est pas propre au Québec d'avoir un système

d'ordinateur relié avec d'autres.

M. Gélinas: Non, ce n'est pas propre au Québec.

M. Dufour: Ce n'est pas juste là.

M. Gélinas: Non.

M. Dufour: Donc, ce qui veut dire que ça laisse supposer que ces échanges-là, ça va être dans le libre-échange, autrement dit. Ça va aller même ailleurs.
(21 h 50)

M. Gélinas: À l'heure actuelle, il existe un réseau d'échange de données entre les provinces canadiennes, et c'est le Québec qui est le dépositaire de ce réseau d'échange de données entre les différents ministères des Transports et les organismes responsables de la sécurité routière dans les diverses provinces canadiennes. Il existe également un réseau semblable aux États-Unis et pour l'ensemble des États américains également au niveau des administrations responsables de la sécurité routière.

M. Dufour: Comment ils font ces échanges-là?

M. Gélinas: Ces échanges-là se font à l'intérieur de ce réseau-là.

M. Dufour: Ils ne se font pas par téléphone?

M. Gélinas: Non, non, c'est par rubans magnétiques, en bonne partie, si je ne me trompe pas. Il me semble que c'est ça. Ce n'est pas par échange électronique de données.

M. Dufour: Il ne peut pas y avoir de fuite.

M. Gélinas: À ma connaissance, non.

M. Dufour: Il ne peut pas y avoir des puces qui aillent chercher des informations pour d'autres fins que...

M. Gélinas: Ça fonctionne depuis plusieurs années, puis on n'a jamais eu de problème.

M. Dufour: Non, mais vous savez que, même avec des codes d'accès, il y a des gens qui peuvent avoir accès à des banques de données. Les fonctionnaires ici, ceux qui ont accès à ça, est-ce qu'il y en a plusieurs dans le système?

M. Gélinas: Les fonctionnaires chez nous qui ont accès à ces systèmes-là, ce sont des fonctionnaires qui ont des codes d'accès qui sont limités. Les gens chez nous n'ont pas accès à tous les renseignements. Il faut que ce soit dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions, et le code d'accès qu'ils ont correspond à la nature des fonctions qu'ils exercent.

M. Dufour: Ça, c'est changé régulièrement, j'imagine?

M. Gélinas: Oui, les codes d'accès, si je ne me trompe pas, sont renouvelés à tous les 3 mois, je pense.

M. Dufour: C'est quoi le nom de la compagnie avec qui on fait affaire?

M. Gélinas: Avec qui on fait affaire? Je ne comprends pas.

M. Dufour: Oui, la compagnie, parce que le système informatique, ce n'est pas vous autres qui faites l'entretien et la mise en place.

M. Gélinas: Dans le système EDI?

M. Dufour: Oui, ce système-là, vous en avez parlé tout à l'heure. Vous y avez fait allusion, mais on ne le sait pas.

M. Gélinas: Attendez, j'ai ça ici. Ce qui a été suggéré comme tel, ce sont des micro-ordinateurs IBM ou compatibles, et ça fonctionne à la fois avec le système DOS, avec un modem Hayes, et c'est le logiciel EDI*Asset de la compagnie EDS Canada qui est suggéré comme...

M. Dufour: Ces systèmes-là sont 24 heures par jour?

M. Gélinas: Vingt-quatre heures par jour? À l'heure actuelle, oui, parce que ce qu'on propose, nous, comme système au niveau de l'échange électronique de données, c'est que l'échange doit se faire dans moins de 24 heures. À l'heure actuelle, par les rubans magnétiques, ça peut prendre entre 5 à 10 jours et des fois même jusqu'à 15 jours, dépendant des municipalités, de la distance, et tout le reste.

M. Dufour: L'économie réelle que ça peut représenter, par rapport au coût, est-ce qu'il y a eu des évaluations de ça?

M. Gélinas: Il a sûrement dû y avoir des évaluations au niveau des différentes municipalités. Ce qu'on sait, c'est que, vu que les renseignements parviennent plus rapidement, les municipalités peuvent les traiter plus rapidement, donc ont des entrées de fonds plus rapidement, puis sa s'enchaîne, tout ça.

M. Dufour: Vous êtes certains de ne pas en échapper un.

M. Gélinas: Pardon?

M. Dufour: Vous êtes certains de ne pas en échapper.

M. Gélinas: J'espère.

M. Dufour: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va? Alors, l'article 31 est adopté?

Des voix: Adopté.

M. Dufour: Ah oui! Il y a peut-être les banques, et tout ça, les compagnies privées aux États-Unis, est-ce qu'elles vont avoir le même accès?

M. Gélinas: Les banques?

M. Dufour: Oui.

M. Gélinas: Non. À l'heure actuelle, nous, pour les institutions financières, on a déjà commencé à tâter le terrain. C'est avec 4 banques, 4 institutions financières participantes: la Banque Nationale; la Banque de Montréal; la Banque La Laurentienne et les caisses Desjardins. Ce sont, en somme, les institutions financières qui, à l'heure actuelle, peuvent recevoir les renouvellements de permis de conduire et d'immatriculation.

M. Dufour: Mais, à l'extérieur, s'il y avait des frais de perçus?

M. Gélinas: Ça ne touche pas les institutions financières en dehors de celles-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, l'article 31 est adopté?

M. Garon: Vote enregistré.

La Secrétaire: M. Garon?

M. Garon: Contre.

La Secrétaire: M. Dufour?

M. Dufour: C'est la même chose, contre.

La Secrétaire: M. Elkas?

M. Elkas: Pour.

La Secrétaire: Mme Bélanger?

La Présidente (Mme Bélanger): Abstention.

La Secrétaire: M. Charbonneau?

M. Charbonneau: Pour.

La Secrétaire: M. Gauvin?

M. Gauvin: Pour.

La Secrétaire:	Pour:	3
	Contre:	2
	Abstentions:	1

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est adopté sur division.

Articles en suspens

Alors, nous revenons aux articles qui ont été mis en suspens, l'article 15. À l'article 15, il y a un amendement:

Remplacer l'article 15 par le suivant...

M. Elkas: Mme la Présidente, est-ce qu'on peut suspendre quelques minutes, j'ai un appel urgent à faire.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui. Alors, la commission suspend ses travaux pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 56)

(Reprise à 22 h 8)

La Présidente (Mme Bélanger): La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux.

Le mandat de la commission est toujours de poursuivre l'étude du projet de loi 91, Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais tout simplement dire que j'ai demandé des galées, et on m'a dit que je ne les aurais peut-être pas ce soir, mais demain matin. On a accepté de voter sur l'article...

La Présidente (Mme Bélanger): 31.

M. Garon: ...31. Je ne voudrais pas que personne pense que mes propos étaient une accusation d'impersonnalité à la personne qui tient le chronomètre, sauf que j'étais vraiment sous l'impression d'avoir très peu parlé. Je vais vérifier quand même, mais j'avais le sentiment qu'on avait compté le temps des réponses sur mon temps d'intervention parce que j'ai le sentiment de ne pas avoir parlé beaucoup. Alors, je ne voudrais pas d'aucune façon que vous pensiez que c'était... Je le dis parce que ce sont des gens qui travaillent ici de façon...

La Présidente (Mme Bélanger): Très professionnelle.

M. Garon: ...impartiale, et je n'ai jamais eu à me plaindre d'aucune façon de leurs services. Alors, je ne voudrais pas que mes propos soient une critique à l'endroit des personnes. C'est simplement que j'avais

tellement... **Peut-être** par le fait que j'ai eu tellement peu de réponses à mes questions dans les 20 minutes qu'on m'attribue que ça m'a paru pas beaucoup de temps.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est très bien, M. le député de Lévis. C'est très chevaleresque, cette mise au point.

M. Dufour: Est-ce qu'il a des points de démérite, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme Bélanger): Pardon?

M. Dufour: Est-ce qu'il a des points de démérite? Ha, ha, ha!

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Non. Je pense que le fait qu'il a fait presque des excuses, ça efface. Alors, on revient à l'article 15, et à l'article 15 il y a un amendement, une modification:

Remplacer l'article 15 par le suivant:

L'article 473 de ce Code est modifié par l'addition, à la fin, de l'alinéa suivant:

«Le présent article ne s'applique pas aux équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée. Toutefois, le permis spécial de circulation demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins que la construction ou l'entretien d'un chemin public.»

M. le ministre, est-ce qu'il a des explications à cet amendement?

M. Elkas: Non. Je pense qu'on l'a débattu assez longtemps. On a demandé des amendements.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y a pas de commentaires, M. le ministre?
(22 h 10)

M. Elkas: Non. Je pense que ça répond un peu à ce que le député de Lévis voulait avoir.

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

M. Garon: Eh bien, on ne sait pas à quoi veut répondre le ministre.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce que le ministre dit, c'est que l'amendement a été fait sur votre suggestion.

M. Garon: Oui, mais on aimerait savoir ce qu'il veut corriger.

M. Elkas: On indique ici: «Toutefois, le permis spécial de circulation demeure requis lorsque le véhicule

est utilisé à d'autres fins que la construction ou l'entretien d'un chemin public.» Vous avez soulevé un point qui était, si ma mémoire est fidèle, sur le transport de l'équipement d'un point a à un point b, l'utilisation du camion pour d'autres choses, d'autres fins.

M. Dufour: Mme la Présidente.

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

M. Dufour: Un camion qui est muni d'un appareil, soit pour niveler, ou pour déblayer, parce qu'il fait de la construction ou l'entretien d'un chemin public, est-ce que ça voudrait dire, par exemple, qu'il pourrait charroyer du gravier, qu'il pourrait charroyer de l'asphalte parce qu'il servirait à la construction et à l'entretien du chemin?

M. Elkas: C'est la gratte, la niveleuse qui est trop large. C'est là le problème.

M. Dufour: Oui, mais ce que vous dites dans votre amendement, c'est s'il est utilisé à d'autres fins que la construction ou l'entretien d'un chemin public, mais l'entretien et la construction, ce n'est pas du marquage de chaussée, ce n'est pas nécessairement du déblaiement et ce n'est pas nécessairement du nivellement.

M. Elkas: C'est de l'entretien.

M. Dufour: Oui, c'est de l'entretien, mais de la construction, ça pourrait être autre chose. Le camion pourrait circuler avec ces appareils-là, qui servent à niveler, etc., mais, vu que sa fonction principale est de la construction, de quel droit ou de quelle façon vous pourriez exiger un permis spécial? Par l'amendement que vous proposez là, est-ce que vous atteignez les fins que vous cherchez? Et puis je le fais correctement, là, parce que, à mon point de vue, la construction et l'entretien d'un chemin public, que ces 2 points-là soient dans l'amendement, ça change la nature de votre amendement. Je pense que le but qu'on cherchait, et je n'ai pas assisté aux premières discussions, mais, comme il y a un amendement, je dois en parler, c'est que, en fait, ce qu'on dit, c'est que ces équipements-là donnent une surlargeur, normalement...

M. Elkas: Oui.

M. Dufour: ...à l'appareil qu'on appelle un camion ou autre. Ça pourrait être autre chose et on ne veut pas que ça puisse servir pour faire autre chose, là, pour se promener sur la route, faire n'importe quoi. On dit: La fonction principale, c'est de faire du marquage de rues, c'est pour faire du nivelage ou c'est pour faire du nivellement ou du déblaiement. Mais, de la façon que vous l'écrivez, vous dites: Ça va prendre un permis spécial s'il est utilisé à d'autres fins que la construction

ou l'entretien. C'est large pas mal. Moi, je trouve que ce n'est pas resserré beaucoup, puis ça n'atteint pas l'objectif que vous vous étiez fixé. D'après moi, il faudrait que l'amendement soit utilisé à d'autres fins, point à la ligne. À ce moment-là, il me semble qu'on obtient l'objectif qu'on vise.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Vigneault.

M. Vigneault: L'amendement a été apporté à la demande de M. Garon parce qu'on s'est rendu compte que le texte proposé laissait une ouverture à l'utilisation du véhicule muni de l'équipement à d'autres fins que des fins d'entretien du chemin public. Or, la difficulté qu'on a avec le véhicule, c'est dans le cas particulier du camion de sel qui épand le sel sans avoir à déneiger la chaussée, soit parce qu'il épand le sel avant la tempête, soit parce qu'il épand le sel sur la glace, sans qu'il y ait de neige. Alors, on ne voudrait pas que le véhicule soit obligé d'enlever son équipement de déneigement lorsqu'il travaille à l'entretien du chemin.

Quant à la construction, le problème qui nous a été soulevé pour la construction...

M. Dufour: Oui, O.K. Mais, avant que vous continuiez, voulez-vous, je vais essayer de regarder pour voir la première hypothèse que vous donnez. Vous dites que le camion qui épand du sel n'est pas obligé de, mais, lorsque vous émettez le permis, le camion, il est prévu, l'appareil est prévu pour certaines fonctions. Donc, ses fonctions, c'est quoi? C'est d'avoir du sel et de faire de l'épandage de sel et, aussi, il peut gratter. Il peut faire les 2 choses, hein? Il peut mâcher de la gomme et marcher en même temps. Donc, si c'est prévu lors de l'émission du permis, le permis est émis pour ces fins-là pour lesquelles est fait le camion, pas pour d'autres choses, moi, c'est correct. À d'autres fins que pour lesquelles il est construit ou qu'il a son permis, moi, cette partie-là, je trouve qu'on pourrait facilement y répondre.

M. Vigneault: L'article précise que le permis n'est pas obligatoire pour l'équipement destiné au déblaiement, la gratte du camion. C'est le début de l'article. Le permis spécial qui serait normalement exigé n'est pas obligatoire pour l'équipement de déneigement des chemins publics. Si on arrête ça là, on a le problème que M. Garon a soulevé, que le camion qui sert à l'entretien, au déneigement du chemin public pourrait être utilisé pour des fins de transport entre les tempêtes.

M. Elkas: Ou aller d'un site de construction à un autre point.

M. Vigneault: Ou déneiger les stationnements de centre d'achats. Alors, c'est dans cet esprit-là qu'on ajoute l'exception, disant que, si le camion dont l'équipement est destiné à l'entretien du chemin public est utilisé à d'autres fins, bien là, le permis demeure requis,

comme il le serait s'il n'était pas un camion d'entretien de routes. Ça prend un permis spécial, comme tous les autres équipements.

M. Dufour: Oui, mais, si ce camion-là est dans la construction ou l'entretien, il n'a pas besoin de permis.

M. Vigneault: Sauf s'il sert pour les fins d'entretien ou de construction du chemin public, il n'a pas besoin de permis. C'est là l'objet de l'amendement. C'est de ne pas exiger de permis spéciaux des équipements d'entretien de routes. L'amendement que l'on propose au Code de la sécurité routière, pas l'amendement que l'on propose au projet, c'est de permettre l'utilisation de l'équipement d'entretien de routes, en surlargeur, sans nécessiter l'émission d'un permis spécial.

M. Dufour: Mais il aurait besoin d'un permis spécial dans quelles conditions?

M. Vigneault: S'il ne faisait pas l'entretien du chemin, s'il faisait autre chose. Actuellement, tous les véhicules munis d'un équipement en surlargeur ont besoin d'un permis spécial, quelle que soit l'utilisation qu'on en fait. L'amendement a pour objet de soustraire à cette obligation-là les camions qui sont utilisés pour l'entretien des routes.

M. Dufour: Ou la construction.

M. Vigneault: La construction a été placée là parce qu'on a constaté que, pour le marquage du chemin, on pouvait être soit dans une phase de construction, s'il s'agissait d'un marquage initial, ou dans une phase d'entretien, si on reprenait un marquage ancien.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça va?

M. Dufour: Un moment, je vais regarder ça, là. Je vais réfléchir un peu là-dessus, là. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, M. le député de Lévis, est-ce que vous pouvez aider à la réflexion du député de Jonquière?

M. Dufour: On va mettre un homme là-dessus, là. Ha, ha, ha!

»

M. Garon: Dans votre esprit, quand vous dites: «Le présent article ne s'applique pas aux équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée», le mot «équipements» réfère à quoi?

M. Vigneault: L'équipement qui excède la largeur maximale du véhicule, au sens de l'article 473.

M. Garon: Bien, c'est quoi?
(22 h 20)

M. Vigneault: C'est la gratte dans le cas où l'équipement sert à déblayer, c'est aussi une gratte dans le cas de l'équipement qui sert à niveler, et c'est un équipement de peinture, pour peindre, dans le cas où ça sert à marquer la chaussée.

M. Garon: Quand il servirait à d'autres fins, si l'article est adopté tel quel, l'amendement qui remplace l'autre article, qu'est-ce qu'il devrait faire?

M. Vigneault: Il devrait demander un permis spécial de circulation pour circuler et utiliser le véhicule à d'autres fins que l'entretien ou la construction de la route.

M. Dufour: Mais est-ce qu'il pourrait faire du transport en même temps que la construction?

M. Vigneault: Avec un permis spécial, oui, parce que le permis spécial va autoriser un équipement en surlargeur.

M. Dufour: Bien non! Vous me dites: «Toutefois, le permis spécial de circulation demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins que la construction ou l'entretien d'un chemin public.» Donc, il n'a pas besoin de permis spécial quand il est dans la construction puis l'entretien d'un chemin public.

M. Vigneault: C'est exact. Mais, si...

M. Dufour: Dans la construction, il fait quoi? Il peut amener, il peut charroyer, il peut faire d'autres choses.

M. Vigneault: Ah! Pour les fins de construction? Oui.

M. Dufour: Bien oui. C'est ça que je vous ai dit tout à l'heure.

M. Vigneault: Oui.

M. Dufour: C'est que, moi, pour moi, si vous dites «à d'autres fins», moi, je comprends que, de la façon qu'on le dit, c'est que, là, si le camion, il fait de l'entretien, il fait du nivellement, du déblaiement ou il marque la chaussée, il a un permis spécial, mais, quand il a d'autres choses, bien, ça lui prend un permis spécial. Ça va lui prendre... Il n'en a pas besoin. S'il fait d'autres choses, là, il va avoir besoin d'un permis parce que vous ne lui donnerez pas. Mais ce n'est pas ça que vous dites. Vous dites: Il demeure requis à d'autres fins que la construction. S'il ne fait pas de construction, puis s'il ne fait pas d'entretien, il fait quoi, ce camion-là?

M. Vigneault: Ah! il peut être utilisé pour déblayer les stationnements. Il y en a beaucoup qui sont utilisés pour déblayer des stationnements, des chemins

privés et qui ont besoin d'un permis spécial et qui l'obtiennent.

M. Dufour: O.K. Il y a ce point-là, mais est-ce qu'il y en a d'autres cas?

M. Vigneault: L'hypothèse de M. Garon était que le camion qui serait utilisé pour faire du camionnage...

M. Dufour: Bien, il pourrait le faire, d'après moi...

M. Vigneault: Mais il...

M. Dufour: ...puis il peut dire: Moi, je fais du camionnage, mais c'est pour de la construction.

M. Vigneault: Non. Il pourrait le faire si on en a vraiment besoin pour l'entretien, comme le sel, par exemple, mais, s'il fait du camionnage à d'autres fins que la construction ou l'entretien de la route, ça lui prend un permis spécial.

M. Dufour: Non, mais la construction, c'est large, ça. Ça englobe beaucoup de choses.

M. Vigneault: Ah! c'est...

M. Dufour: La construction, ça veut dire qu'il y a... Du gravier, c'est de la construction. Bien, il pourrait charroyer du gravier. Il pourrait charroyer du sable, parce qu'il fait de la construction, à ce moment-là.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas nécessairement de la construction de route. Il faut que ça soit un chemin public.

M. Dufour: Bien oui! Mais c'est ça. Il pourrait aller chercher des poteaux de lumière, par exemple, parce que ça fait partie de la construction de la route. Il dit: Je vais chercher mes poteaux. Je fais partie de la construction. En tout cas, moi, personnellement, c'est ouvert.

M. Vigneault: C'est laissé à l'enquêteur de déterminer si le transport se fait dans le cadre de la construction ou de l'entretien de la route ou à d'autres fins. Le sable peut être transporté pour sabler la route comme il peut être transporté pour un particulier.

M. Dufour: Moi, en tout cas, je pense que le point de vue que j'apportais, à travers ça, c'est que, moi, je comprenais que ce que vous vouliez dire, au départ, c'est que le camion qui fait de l'entretien, qui fait du nivellement, du déblaiement, bon, ça, c'est ce que je disais, c'est correct, il a un permis spécial pour faire ça. Ça va. Mais chaque fois qu'il fait d'autres choses que ça, bien là, à ce moment-là, il faut qu'il l'ôte, son équipement, parce que c'est de démontrer

comment il va servir à ça ou pas. Moi, je ne le sais pas comment vous allez démontrer que... Même si vous dites que c'est au jugement, si la personne décide, elle, qu'elle conteste, je vous souhaite bonne chance.

M. Vigneault: C'est que les chemins publics sont entretenus et construits par les municipalités ou le gouvernement. La preuve qu'il s'agit d'un transport à des fins de construction ou d'entretien routier est faite avec la collaboration, soit de la municipalité qui est chargée de l'entretien ou de...

M. Dufour: Mais ça, c'est au moment où on se parle. Peut-être que, si on va avec les péages, il va peut-être y avoir d'autres choses. Ça ne sera plus le gouvernement qui va bâtir les routes. La nouvelle philosophie... S'il y a une nouvelle philosophie qui s'installe au ministère, ça ne sera plus vrai, ce que vous nous dites là. Je suis peut-être prêt à acheter ce que vous me dites. Vous dites: Oui, dans les chemins publics, ça se fait par les gouvernements et ça se fait par les municipalités, en règle générale, puis presque tout le temps, mais là, si on change la philosophie, comment vous allez l'appliquer?

M. Vigneault: C'est la définition du Code qui devra être changée.

M. Dufour: C'est le Code de la sécurité qui va être changé?

M. Vigneault: Oui, on définit «chemin public» comme la surface d'un terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou d'un de ses organismes.

M. Garon: Vous avez dit d'une municipalité?

M. Vigneault: Oui, d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes.

M. Dufour: Là, c'est la SAAQ.

M. Garon: Un des organismes, ça peut être quoi? Vous dites: Une municipalité, le gouvernement ou un de ses organismes.

M. Vigneault: Actuellement, seuls les municipalités et le gouvernement entretiennent les chemins publics.

La Présidente (Mme Bélanger): Pour une municipalité, un service de loisirs, par exemple, c'est un des organismes municipaux.

M. Dufour: Non, c'est déjà compris, ça. Ça peut être Énergie et Ressources, non?

M. Vigneault: Un ministère.

M. Dufour: C'est un ministère. Ah! ce n'est pas un organisme. La SAAQ.

Une voix: La SEBJ.

M. Dufour: La SEBJ, peut-être que oui, ça pourrait être un organisme.

M. Vigneault: Je crois qu'on a les ponts qui sont à l'entretien des organismes fédéraux qui entrent dans cette définition-là, parce que c'est d'un gouvernement ou d'un de ces organismes. Ça pourrait être le gouvernement provincial ou fédéral. Dans le cas des ponts, je crois que...

M. Garon: Les ponts?

M. Vigneault: Les ponts, comme le pont Jacques-Cartier, à Montréal.

M. Dufour: Le pont Champlain.

M. Vigneault: Oui. Je crois que c'est un organisme fédéral qui a l'entretien du pont.

M. Dufour: Champlain, pas Jacques-Cartier. Jacques-Cartier, c'est Québec. Il y a Champlain certain.

M. Garon: Jacques-Cartier aussi.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que ça va?

M. Garon: Le pont de Québec, lui, ça serait quoi?

M. Vigneault: C'est le ministère des Transports qui l'entretient.

M. Garon: On parle du pont de Québec, pas du pont Laporte.

M. Vigneault: Je m'excuse.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est au CP, puis... Est-ce que ça va pour l'amendement?

M. Garon: Non, non. On essaie de circonscrire. Je ménage mon temps. *

La Présidente (Mme Bélanger): Pendant que vous ne parlez pas, c'est le temps que vous circonscrivez. Ça marche sur votre temps, ça.

M. Garon: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Quand vous ne parlez pas, ça marche sur votre temps.

M. Garon: Non. Les silences marchent sur le temps de celui qui vient de finir.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est sur le temps de la personne qui parle. C'est comme si c'était M. Dufour qui parlait. Ça marche sur son temps.

M. Garon: Pourquoi avez-vous remplacé le mot «servant» par «destinés»? (22 h 30)

M. Vigneault: On l'a fait à la suggestion des linguistes du ministère de la Justice, qui trouvaient que c'était plus correct, compte tenu de l'exception que l'on apporte, d'utiliser le mot «destinés» que le mot «servant». Le mot «servant» référerait à une utilisation immédiate de l'équipement.

M. Garon: Un équipement destiné ne sert pas nécessairement, tandis qu'un équipement servant est normalement destiné.

M. Vigneault: C'est normalement ça.

M. Garon: C'est pour ça que, quand je regarde ça, je trouvais que «servant»... Est-ce qu'on trouvait que c'est parce qu'il n'était pas français?

M. Vigneault: Non, non. «Servant», on trouvait qu'il rendait cette idée qu'on n'utilisait pas le camion à d'autres fins que pour le nivellement ou le déblaiement.

M. Garon: Pardon?

M. Vigneault: On trouvait qu'il rendait cette idée qu'on n'utilisait pas le véhicule à d'autres fins que pour le nivellement ou le déblaiement. Maintenant, le doute restait et l'amendement devrait le clarifier. Si le véhicule sert à d'autres fins qu'à l'entretien de la route ou sa construction, il sera nécessaire de demander un permis spécial de circulation.

M. Garon: Si le mot «servant» était resté à la place de «destinés», vous ne trouvez pas que ça aurait été plus clair?

M. Vigneault: Non, parce qu'il n'a pas été adopté dans cette forme-là.

M. Garon: Non, non, parce que le deuxième bout de la phrase n'était pas là. Maintenant, quand vous rajoutez: «Toutefois, le permis spécial de circulation demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins», c'est ce bout-là qui clarifie. Avant, c'est ça qui manquait, au fond, mais j'ai l'impression, encore, que, une fois ce bout-là rajouté, il me semble que ce serait mieux, à ce moment-là, de garder «servant» que de mettre «destinés», si ce n'est pas pour des raisons linguistiques qu'il est préférable de mettre «destinés». Qu'est-ce que vous en pensez?

(Consultation)

M. Vigneault: Ce que l'on voulait s'assurer, c'est que le camion qui fait le solage ne soit pas obligé d'enlever son équipement de déneigement, qu'il puisse continuer ses opérations d'entretien sans enlever sa pelle. On voulait s'assurer de ça. Alors, le mot «servant» pourrait porter à se questionner là-dessus: Est-ce que la pelle servait au déneigement lorsque le camion salait la route avant la neige, avant la tempête ou après la tempête, lorsqu'il n'y avait seulement que de la glace sur la route?

M. Garon: O.K. Sauf que pourquoi y a-t-il un article 473?

M. Vigneault: Pour les équipements qui excèdent les camions et qui créent un risque pour les autres usagers de la route.

M. Garon: Ah! Alors, ce que vous voulez permettre en mettant le mot «destinés» plutôt que «servant» là, ça veut dire qu'à ce moment-là vous permettez aux personnes de travailler avec un équipement dangereux, à condition d'avoir un permis spécial, alors qu'il est destiné à servir, mais qu'il ne sert pas.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il reste dangereux.

M. Vigneault: Le permis demeure requis. Il était requis, il est actuellement requis et il va demeurer requis.

M. Garon: C'est dangereux. Est-ce que c'est bien long à enlever un équipement qui sert à niveler, déblayer ou marquer la chaussée?

M. Corbin: Dans certains cas, ça peut être assez long.

M. Garon: Pourquoi?

M. Corbin: Bien, je veux dire, ils ne sont pas tous munis d'un système d'attache rapide, puis, des fois, c'est boulonné à l'automne et c'est déboulonné au printemps.

M. Garon: Mais c'est à risque, c'est dangereux, c'est trop large, ça prend de la place.

M. Corbin: Bien, lorsqu'on parle de déblayer les routes publiques, je pense que c'est plus important d'avoir des chaussées déblayées, puis de permettre la circulation de ce genre de véhicules là. Ces véhicules-là sont quand même assez bien signalés au niveau sécurité routière. Ça ne cause pas trop de problème.

M. Gauvin: Juste un exemple. Sur l'autoroute 20 ou d'autres autoroutes, on a tous eu la chance de voir le camion équipé d'une sableuse dans une direction. Il sable et, parfois, dans l'autre direction, il déblaie l'accotement en revenant, ou des choses comme ça, de là la raison de garder son équipement de surlargeur pendant ces activités.

M. Corbin: C'est des véhicules, au niveau du déneigement, qui sont quand même assez visibles en tant que tels. Je pense que, au niveau des excédents à l'article 473, on ne visait pas... L'article englobait ces véhicules-là, mais on ne visait pas spécifiquement ces véhicules-là, on visait bien d'autres types d'équipement. Pour ces équipements-là qu'on visait, bien, il y a besoin d'avoir un permis spécial de circulation, puis il y a des conditions de sécurité routière qui sont rattachées à ce permis spécial de circulation. Le propriétaire du véhicule qui détient un permis spécial de circulation doit respecter certaines conditions qui sont émises, qui sont exigées au niveau du permis spécial de circulation.

M. Dufour: Moi, c'est la première fois, par exemple, que je vois, dans un projet de loi, que l'inspecteur va se servir de son jugement pour déterminer s'il y a de la construction ou pas. Dans la plupart des lois, ce n'est pas comme ça que ça marche. Il n'y a pas de place pour le jugement.

M. Vigneault: Non, c'est au niveau de la preuve. Au niveau de la preuve, c'est l'inspecteur qui va faire l'enquête qui va amener les éléments en preuve pour décider s'il y a une infraction ou pas.

M. Dufour: Oui, mais ça veut dire pareil qu'il y a une place où le jugement s'exerce. L'inspecteur, ce n'est pas l'instance finale. Par rapport à quelqu'un qui contesterait, il peut dire: Oui, mais vous avez dit que c'est pour la construction. Donc, moi, c'était pour la construction. Je faisais de l'entretien, je faisais de la construction.

Je comprends, dans le système, où il y a une difficulté. C'est que l'équipement qui va servir pour nettoyer un chemin public, il va aller sur un stationnement de centre d'achats. Ça, c'est clair qu'il ne peut pas... Il faut bien qu'il l'apporte, sa gratte, à quelque part. Il ne peut pas mettre ça dans sa poche. Ça, je comprends ça. Mais, dans une construction, ça englobe pas mal de choses, dans mon esprit. Là, à ce moment-là, vous me dites: Bien là, c'est l'inspecteur qui va se servir de son jugement. Mais ce n'est pas comme ça. Si quelqu'un fait de la vitesse, ce n'est pas le jugement, c'est le radar ou le compteur qui décide qu'il fait de la vitesse, puis il l'arrête.

M. Vigneault: L'inspecteur va vérifier l'allégation du camionneur. Si le camionneur prétend qu'il s'agit de travaux de construction ou d'entretien d'une route, l'inspecteur, dans son enquête, va vérifier auprès de la

municipalité ou du gouvernement responsable de la route s'il s'agit bien de travaux qu'on a prétendu fournir.

M. Dufour: Avec les routes qu'on a, on est presque toujours en construction.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ne vous plaignez pas, on est en train de les réparer.

M. Dufour: Non, non, mais, à cause qu'elles sont toujours brisées, on peut toujours prétendre qu'elles sont en construction même quand elles ne sont pas en construction.

M. Elkas: Vous les avez négligées pendant 9 ans. Vous n'avez rien fait.

M. Dufour: Elles sont toujours à refaire.

M. Elkas: Vous avez dormi sur la «switch» encore.

M. Dufour: Ha, ha, ha!

M. Garon: Je vais vous donner un exemple. Rien qu'en sortant ici du parlement, hier, j'ai frappé un trou béant. Je pensais que je rentrais dans un gouffre sans fond. Juste ici, en sortant, collé sur le parlement, avant de prendre la Grande-Allée. Il y a un trou immense, là.

M. Elkas: Plaignez-vous à la ville.

La Présidente (Mme Bélanger): J'ai passé dedans, moi aussi.

M. Garon: Ça cogne en péché. Je ne sais pas comment il est creux, le trou. Je ne sais pas comment il est creux, parce que j'ai reculé pour aller le voir, mais il venait une automobile, et je n'ai pas pu reculer assez loin. Pourtant, ce n'est pas un endroit où on va plus que 5 km, 10 km à l'heure, sur le terrain de l'Assemblée.

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

M. Garon: Il y en a un autre ici. Juste ici, à la sortie du garage, pour aller prendre la rue... Juste ici, là, où sont les taxis. Avant, en montant du garage: Ils mettent un cône. On a un cône depuis 2 mois devant. De temps en temps, le cône est là, de temps en temps, il n'est pas là, le cône.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ça, c'est la ville.

M. Garon: Des trous béants.
(22 h 40)

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

M. Garon: Oui.

M. Elkas: M. L'Allier pourrait...

M. Garon: La ville, à part ça, l'été, l'accès au parlement, on est obligés d'arriver dans un endroit où on ne rencontre même pas. Ils mettent des expositions de peinture. C'est rendu qu'ils prennent les trois quarts de la chaussée. Moi, je pense que, sur le plan de la sécurité, l'Assemblée nationale, le seul endroit où on peut rentrer, ça ne rencontre même pas parce qu'il y a une exposition de peinture qui est là. Je trouve, moi, que c'est méprisant pour le parlement. On n'a même plus d'entrée au parlement, quand on entre en automobile, sans devoir faire du face à face parce qu'ils font des expositions de peinture. Il y a bien d'autres terrains pour faire des expositions de peinture sans qu'ils mettent ça en plein dans une rue. Ça fait chausson pas mal, tu sais.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ça, c'est municipal, M. le député de Lévis.

M. Garon: Non, mais la sécurité du parlement... On n'a plus d'accès au parlement. Moi, je pense qu'on ne devrait pas tolérer ça. Il n'y a pas d'accès au parlement, sauf dans un chemin qui ne rencontre même pas.

M. Gauvin: Ça brime l'accès et la sortie.

M. Garon: Pardon?

M. Gauvin: Ça brime l'accès et la sortie aussi.

M. Garon: L'accès et la sortie, oui, oui. Vous savez où, là.

M. Gauvin: Oui.

M. Garon: L'été, ils mettent une tente, là, qui est trop large, et de plus en plus. Au début, c'était serré, mais là ce n'est plus serré, ça ne rencontre pas. Tantôt, il va falloir passer sur le trottoir, si on continue.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais ça ne rime pas avec l'amendement à l'article 15.

Une voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Ça n'a rien à voir avec l'article 15.

M. Garon: Bien, c'est le marquage de la chaussée. On marque les trous.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Le marquage de la chaussée, aujourd'hui, ça sert de plus en plus à marquer les trous.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, nous, c'est le marquage de la chaussée sur les routes provinciales ou municipales. Ici, ça ne fait pas partie du projet de loi.

Ça va pour...

M. Garon: Avez-vous eu une opinion juridique... Quand vous dites que vous avez eu l'opinion des légistes pour «destinés à niveler», avez-vous eu une opinion de la régie de la langue française?

M. Vigneault: Non.

M. Garon: Non?

M. Vigneault: Non.

M. Garon: Lesquels légistes vous ont donné cette opinion-là?

M. Vigneault: Les légistes du Bureau des lois en collaboration avec les linguistes du ministère de la Justice.

M. Garon: Des gens qui ne veulent pas donner leurs avis, ça.

M. Vigneault: Non. On a eu un avis, mais on n'a pas eu d'avis écrit.

M. Garon: Non, mais on n'a pas eu d'avis du ministre de la Justice, nous. On ne l'a pas vu. On suppose qu'on a la foi. Maintenant, je voulais demander... On dit qu'on a de l'équipement qu'on met au printemps et qu'on garde jusqu'à l'automne parce que l'équipement est trop large, n'est pas sécuritaire, et ça prend un permis spécial, normalement, pour des équipements, pour la sécurité. Maintenant, il semble... C'est la facilité, au fond. On va laisser l'équipement du printemps jusqu'à l'automne sur le véhicule, et on dit que l'article 473 est un article...

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

M. Garon: Non, non.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est l'équipement de l'automne au printemps.

M. Garon: C'est ça, de l'automne au printemps.

M. Dufour: Ce n'est pas marqué dans la loi.

M. Garon: Non, non.

M. Dufour: Ce n'est pas marqué, ça.

M. Garon: Non, non, non, ce n'est pas marqué, ça. On a supposé ça. Ça peut être l'équipement du printemps à l'automne si c'est pour niveler la rue, mais si c'est pour gratter la neige... L'exemple qu'on a donné, c'était la gratte pour la neige et le sable dans la boîte du camion. Ça, c'est l'hiver. Mais, pour marquer, c'est l'été.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, il y a ça.

M. Garon: Alors, si l'équipement reste là, au fond, on a un équipement qui excède...

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non!

M. Garon: ...les largeurs et les dimensions normales, et, par paresse ou par complaisance, on laisse circuler sur nos voies de circulation des équipements non réglementaires qui sont dangereux, puisque l'article 473 a un objet: la sécurité du public.

La Présidente (Mme Bélanger): Le marquage, l'été, c'est juste un petit poteau qui dépasse avec une petite canne de peinture au bout.

M. Garon: Oh! Oh! Je suis passé sur le pont de Québec l'autre jour, et il y avait... Quasiment tout le pont était bloqué. On avait seulement une entrée pour passer pour voir quoi? Une gang de gars qui jasaient ensemble. Je suis passé à minuit. Tout ce qu'il y avait, c'était un grand kit, des grands appareils. Je me disais: À quelle place qu'ils sont? Personne ne travaillait. Il y avait une gang qui jasaient.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils étaient sur le «break».

M. Garon: Bien, ça coûte cher, ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Ils étaient sur le «break».

M. Garon: C'est dangereux. Nous autres, on était là à s'aligner comme dans un entonnoir pour regarder une gang de gars jaser. C'est choquant en démon! Moi, je pense qu'il y a une certaine complaisance, parce que l'article 473, c'est un article pour la sécurité, et, à mon avis, si les gens étaient obligés d'enlever leur équipement, ils inventeraient des modèles où ils peuvent enlever... Je ne parle pas d'avoir des zippers, là...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...mais ils auraient des modèles où on peut enlever facilement les grattes et les remettre, les

niveleuses, les enlever ou les remettre, ou encore le marqueur de la chaussée, on l'enlèverait, il serait escamotable. On a vu le mot «escamotable» antérieurement dans d'autres dispositions. Ça pourrait être un marqueur escamotable. Mais là on encourage la facilité. On serait mieux de dire...

La Présidente (Mme Bélanger): Des appareils avec du velcro.

M. Garon: ...dans une période transitoire de 6 mois ou de 1 an, pour permettre aux gens de s'équiper d'équipements qui sont facilement enlevables et remon-
tables. Est-ce qu'on a fait des recherches dans ce sens-là?

M. Elkas: Non.

M. Garon: Est-ce qu'on a l'intention d'en faire une?

La Présidente (Mme Bélanger): Le velcro, ça n'adhère pas au métal encore. Ha, ha, ha!

M. Garon: Je ne parlais pas du velcro. Il n'y a pas eu de recherches? Il n'y a pas de recherches qui se font au ministère là-dessus? Il va falloir regarder ce qu'ils font dans les pays d'Europe où ils ont de l'hiver.

M. Elkas: Si on envoie nos gens pour aller voir ce qui se passe en Afrique ou en...

M. Garon: En Afrique, non.

M. Elkas: ...Europe... Bien non, mais, en Afrique, il peut y avoir des équipements d'entretien, des niveleuses, ça existe. Mais, si on envoyait les gens en Europe pour aller vérifier ça, vous seriez les premiers à critiquer parce ce qu'il y a des voyages qui se font à l'extérieur du pays.

M. Garon: Ce n'est pas nécessaire de voir avec ses yeux, c'est peut-être d'abord s'informer, voir si les dispositions ou les règlements existent. On peut même lâcher un coup de téléphone à l'ambassade de la Suède, leur demander si on a de l'information concernant les équipements qui servent à marquer, à niveler, s'ils sont enlevables, ou, quand on les pose, si on les pose pour une période de temps qui dure très longtemps. Je veux dire, est-ce qu'on a regardé ce qui se fait ailleurs?

C'est surprenant ce qu'on peut voir, mais ce n'est pas nécessaire d'y aller. Je sais que le ministre, à chaque fois, il me parle d'aller en Afrique, mais je pense bien que, nous autres, on n'en a pas tant que ça, du sable.

M. Elkas: Vous avez failli en avoir quand vous vouliez acheter les 2 îles dans...

M. Dufour: On aurait bien dû le faire.

M. Elkas: Est-ce que c'était M. Léger qui...

M. Garon: On aurait dû le faire.

M. Dufour: Ça aurait été une bonne façon de garder notre argent.

La Présidente (Mme Bélanger): Bon, ceci étant dit, est-ce que...

M. Garon: Mais je vous demande s'il y a de la recherche dans ce sens-là.

M. Elkas: Oui, il y en a, de la recherche, mais je n'ai pas les résultats des recherches. Il y a des équipements qui sont continuellement recommandés au ministère, les plus récents équipements qui existent.

La Présidente (Mme Bélanger): La plus récente technologie.

M. Elkas: La nouvelle technologie est toujours devant nous.

M. Garon: Un équipement qui sert à marquer la chaussée pourrait servir à quelle autre fin que de marquer la chaussée?

M. Elkas: Rien que ça.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Rien que ça.

M. Garon: Alors, il n'a pas besoin d'exception, lui. Lui, il n'a pas besoin d'exception.

La Présidente (Mme Bélanger): Il n'y en a pas d'exception non plus.

M. Garon: Bien oui!

La Présidente (Mme Bélanger): Bien non! «Le présent article ne s'applique pas aux équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée.»

M. Garon: Lisez le reste de l'amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Ça, ça ne s'applique pas à ça. Toutefois, s'il sert à d'autres fins, là ça prend un permis spécial.

M. Elkas: S'il sert à d'autres fins.

La Présidente (Mme Bélanger): Si le véhicule sert à d'autres fins que ça, là, ça prend un permis spécial.

M. Garon: Il marque la chaussée, il doit avoir une citerne avec de la peinture dedans. Il peut servir à transporter d'autre chose que de la peinture, ou à transporter de la peinture en vrac.

La Présidente (Mme Bélanger): M. Corbin, est-ce que vous aviez quelque chose à ajouter?

M. Corbin: Bien, je voulais simplement mentionner à M. Garon que, si on avait proposé la modification à l'article 473, on s'était assuré, avant de ce faire, que les 3 types d'équipements mentionnés, les véhicules de déblaiement, les véhicules de nivellement et les véhicules de marquage, ne causaient pas de problème au niveau sécurité routière.

M. Garon: Vous ne pouvez pas dire ça. Comment vous pouvez dire ça, alors que ça prend un permis spécial, en vertu de 473, parce qu'on utilise des véhicules hors largeur, excédant la largeur maximale du véhicule ou encore excédant la longueur maximale du véhicule ou de l'ensemble du véhicule de plus de 1 m à l'avant ou de 2 m à l'arrière? Le conseiller juridique nous disait, tout à l'heure, que c'était un article pour des fins de sécurité, l'article 473. Donc, quand on donne un permis spécial, on autorise le véhicule, mais il reste dangereux. Alors, un permis spécial du ministre, ça ne rend pas le véhicule invisible, ça le rend aussi dangereux, et on permet de l'utiliser dans des dimensions hors normes.

M. Corbin: On s'est assuré, pour ces 3 types d'équipements là, qu'il n'y avait pas vraiment de problème de sécurité routière avant de proposer la modification. C'est tout simplement ça que j'ai mentionné.

M. Garon: Mais comment?

M. Corbin: Bien, en regardant chacun des 3 types d'équipements. Si on prend le véhicule servant au déneigement, la gratte est quand même suffisamment volumineuse pour être facilement visible. Dans le cas du véhicule servant au marquage de la chaussée, on parle juste d'un petit équipement qui excède de quelques pouces le véhicule pour ne pas que les roues du véhicule circulent sur le marquage qu'il vient de faire. Dans le cas d'un véhicule de déblaiement, bien, à ce moment-là, c'est une niveleuse, puis une niveleuse, habituellement, travaille avec une signalisation appropriée qui permet aux véhicules qui circulent sur la route de passer à côté. Donc, je pense que, dans ces 3 types d'équipements là, il n'y a pas vraiment de problème de sécurité routière, mais l'article 473, globalement, il est maintenu pour les autres types d'équipements avec des permis spéciaux de circulation puis des exigences qui sont reliées à ces permis spéciaux de circulation là.

M. Garon: Est-ce que vous êtes avocat?
(22 h 50)

M. Corbin: Non, je suis ingénieur.

M. Garon: Parce que, si on voulait dire ce que vous dites, ce serait bien plus simple d'exclure ces 3 types d'équipements là de l'application de l'article 473. Si on dit qu'on s'est assuré que ces équipements-là n'étaient pas dangereux...

M. Gorbini: C'est ça qu'on fait.

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

M. Garon: Bien non!

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

M. Garon: Non, non, non. Ça prend un permis spécial quand ils servent à d'autres fins. Si le véhicule en soi n'est pas dangereux, il n'a pas besoin de permis spécial. Il n'est pas dangereux dans aucune circonstance. L'article 473, c'est pour des équipements dangereux parce qu'ils sont hors normes: hors largeur, hors longueur. Là, à ce moment-ci, ici, qu'est-ce qu'on fait? Ce n'est pas ça qu'on fait. On dit: Quand ils font les routes ou qu'ils entretiennent les routes, on leur permet. Ils n'ont pas besoin de permis. L'article 473 ne s'applique pas. Sauf que, quand ils serviront à d'autres choses, ils redeviennent dangereux.

La Présidente (Mme Bélanger): Bonne nuit.

M. Garon: C'est ça au fond.

M. Corbin: Je pense que le meilleur...

M. Garon: Alors, le permis spécial ne les rend pas moins dangereux.

M. Corbin: Je pense que le meilleur exemple, c'est les stationnements de centre d'achats, où, pour de l'efficacité, les équipements de déneigement des centre d'achats sont de plus en plus larges. On voulait éviter que ces équipements-là circulent sur la route avec des largeurs quand même assez épouvantables. Donc, on voulait éviter l'escalade des surlargeurs au niveau de ces équipements-là en exigeant un permis spécial. Lorsqu'ils atteignent une certaine dimension, il y a des conditions qui sont rattachées à ça, et plus le véhicule est large, bien, à ce moment-là, plus il y a de conditions qui sont rattachées. Puis c'est des contraintes, à ce moment-là, pour l'entrepreneur qui donne ce service-là au niveau des centre d'achats. Ça, c'en est un exemple.

M. Dufour: Oui, mais, comme on sait que ces équipements-là sont faits pour des fins précises, à ce moment-là, quand ils sont faits pour ça, vous donnez le permis, et on sait pourquoi on le donne. Ça n'aurait pas

été plus simple de dire que, quand ils ne servent pas à cet effet-là, bien, ça va prendre un permis spécial?

M. Corbin: Bien, c'est ça qui est dit.

M. Dufour: Non, non. Vous dites que c'est pour de l'entretien ou de la construction. Moi, j'en suis toujours sur la même chose.

M. Corbin: Non, non. C'est vrai que c'est pour l'entretien ou la construction, mais on parle bien des équipements qui servent à déblayer, niveler et marquer la chaussée. Ça reste quand même ces 3 équipements-là qui sont visés par la construction ou l'entretien. Ce n'est pas d'autres types d'équipements.

M. Garon: Quelle différence faites-vous entre niveler et déblayer?

M. Corbin: Déblaiement, on vise plus la neige, donc tasser la neige sur le côté. Niveler, c'est mettre une surface égale de gravier sur une route.

M. Garon: Avant cette exception-là, vous donniez combien de permis pour ces équipements-là? Ça prenait un permis spécial. Actuellement, vous donnez combien de permis spéciaux pour ces fins-là? Là, vous allez mettre une exemption pour que ça ne s'applique pas, l'article. Maintenant, avant que cet article soit adopté, autrement dit l'an dernier ou dans les dernières années, vous avez délivré combien de permis spéciaux pour les fins d'équipement pour niveler, déblayer ou marquer la chaussée?

M. Elkas: Dans votre temps, dans le temps que vous étiez au gouvernement, le contrôle routier, évidemment, il n'y en avait pas. C'était le «free-for-all», alors tout le monde se promenait sans permis spéciaux. Aussitôt que le contrôle routier a été mis en place, évidemment, les gens se guettaient, alors ils venaient chercher les permis spéciaux.

M. Garon: Depuis quand vous en délivrez des permis spéciaux pour ces fins-là?

(Consultation)

M. Elkas: Ceux qui en demandaient, même dans votre temps, ceux qui savaient qu'ils avaient des charges excessives, que ce soit lourd ou hors dimension, si c'était hors dimension, on en émettait des permis, mais il n'y en avait pas beaucoup parce qu'il n'y avait pas de contrôle routier.

M. Garon: Combien par année?

M. Elkas: Je ne le sais pas. On n'a pas de chiffres.

M. Garon: Non, mais vous devez avoir une étude d'impact sur cet article-là. Ça n'a pas de bon sens! Quand vous faites un projet de loi, vous n'avez aucune étude d'impact par rapport à ce que vous faisiez et ce que vous allez faire? Combien vous donnez de permis spéciaux? Combien de permis spéciaux que vous ne donnerez plus? Combien vous allez sauver d'argent sur le plan administratif, alors que vous ne donnez pas de permis spéciaux? Quand c'est un projet de loi, il y a toujours des études d'impact. Ça a un impact, là, ici. Combien de permis spéciaux étaient nécessaires? Là, vous dites: Dans notre temps, mais dans votre temps, si on vous demande des chiffres, vous n'en avez aucun. C'est du placotage, ça. Combien il y avait de permis spéciaux pour chacune des années, là, pour ces fins-là?

M. Elkas: On ne les a pas, ces informations-là.

M. Garon: Est-ce que c'est des permis spéciaux donnés par le ministre ou par la machine? À l'article 473, là, qui donne ces permis-là?

M. Corbin: C'est des permis spéciaux délivrés en vertu du règlement sur le permis spécial de circulation.

M. Garon: Délivrés par qui?

M. Corbin: La Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Garon: Bon.

M. Corbin: Dans le cas de chargements indivisibles. C'était considéré comme un équipement indivisible, à ce moment-là.

M. Garon: La Société de l'assurance automobile, Mme la Présidente, qui veut faire des échanges électroniques à peu près de bord en bord du monde, est-ce qu'ils peuvent peser sur des pitons et nous dire combien il y a eu de permis délivrés en vertu de l'article 473 pour les véhicules hors dimensions dans ces conditions-là pour chacune des années antérieures? Ils doivent avoir ça. Ce n'est pas possible.

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): C'est sur votre temps, M. Garon. Vous ne parlez pas, mais c'est sur votre temps que ça marche, le chronomètre.

M. Garon: Bien non, ce n'est pas de ma faute s'il n'a pas la réponse. Écoutez, ça ne marche pas sur mon temps.

M. Elkas: Non. J'ai dit que je n'ai pas la réponse.

M. Garon: Non, ils regardent, ils se parlent, là.

M. Elkas: Non, c'est pour savoir quand on peut vous la donner. Ça ne veut pas dire qu'on l'a. On l'a dit qu'on ne l'avait pas.

M. Garon: Vous ne pouvez pas présumer qu'ils ne l'ont pas...

M. Elkas: Je les ai attendus.

M. Garon: ...étant donné la force, la capacité de la SAAQ, qui a à peu près tous les renseignements, qui est capable de donner 3 000 000 000 \$ au ministre des Finances. Batêche! Ils doivent être capables de nous dire combien ils ont de permis sur les différents articles. C'est la moindre des choses. Je comprends que le ministère marche encore au crayon, mais la SAAQ, le dieu nouveau...

M. Elkas: Pas ce soir. Pas ce soir.

M. Garon: Ô SAAQ! Ô SAAQ!

M. Elkas: Terrible! Terrible!

M. Garon: On ne dit pas: Notre Père qui êtes aux cieus, on dit: Notre SAAQ qui êtes aux cieus, que votre nom soit sanctifié.

M. Elkas: Ha, ha, ha! Moi, je vais vous dire une chose, M. le député de Lévis.

M. Garon: Votre règle est arrivé.

M. Elkas: Je vous souhaite de ne jamais venir au pouvoir, et je suis heureux de constater que vous ne pourriez jamais le faire, parce que la façon dont vous insultez les employés de la Société de l'assurance automobile...

M. Garon: Pas du tout.

M. Elkas: ...le ministère des Transports, les fonctionnaires du ministère de la Justice... God forbid! God forbid that you should ever be at the head of the ministry.

M. Garon: Non. C'est le contraire.

M. Elkas: Ah non!

M. Garon: Je vais vous dire une chose.

M. Elkas: Ils ne pourraient jamais avoir de respect pour vous, pour la façon dont vous...

M. Garon: C'est le contraire. Je suis un de ceux qui considèrent... Actuellement, en haut, on est en train de s'opposer à la loi 102. Je suis un de ceux qui considèrent qu'on doit s'opposer à mort. Pourquoi? Parce

que je pense que les choses devraient être faites différemment. Et ça, c'est la gestion. C'est la gestion. Pas que les employés ne sont pas bons. Je vais vous dire une chose. Moi, quand je suis arrivé au ministère de l'Agriculture, je n'ai pas mis le monde dehors. J'ai utilisé le même monde, mais le ministère est devenu des dizaines de fois plus efficace...

M. Elkas: Ça, c'est ce que vous dites.
(23 heures)

M. Garon: ...avec le même monde, avec une gestion qui n'avait pas pour seul but le patronage. Moi, quand je suis arrivé au gouvernement, là, je vais vous dire une affaire, pour chaque heure de «bull» qu'on donnait aux entrepreneurs, ils disaient: Donnez 1 \$ dans la caisse électorale: 3000 heures, 3000 \$; 4000 heures, 4000 \$ dans la caisse électorale. Bien moi, je n'ai pas fait ça, par exemple.

M. Elkas: C'est ça que vous faisiez?

M. Garon: Non. C'est ça que vous faisiez, c'a été dit en commission parlementaire en 1977. Je n'étais même pas au courant. En 1977, c'était 1 \$ à la caisse électorale par heure de «bull», dans le temps des libéraux. Alors, c'est les gens eux-mêmes qui l'ont dit. Moi, c'est le député de Beauce-Sud, Fabien Roy, qui l'a dit, le député de Verchères du temps, etc., qui avait indiqué comment ça marchait. Moi, j'ai changé le système. C'était la gestion qui rendait le système inefficace.

Quand on obligeait les gens, avec leur «bull», à aller sur les terres de cultivateurs au mois de novembre, dans la vase, dans la pluie, le «bull» roulait dessous et ils payaient le même prix. Sauf qu'on a dit: Maintenant, on va changer ça; vous déciderez quand il y va. Moi, j'ai vu dire des gens... Quand j'arrêtais pour rencontrer des cultivateurs, sur la rue, ils me disaient: On vous remercie. Le «bull», on le commande au temps où il fait sec, il ne roule pas dessous, puis là au moins on en a pour notre argent. Les gens me remerciaient. Pourquoi? Parce que j'avais changé la gestion, essentiellement.

Quand on faisait des plans qui coûtaient des milliers de dollars par plan, puis qu'on ne faisait pas de drainage, ça coûtait une fortune pour rien. Moi, c'est ça que je dis, qu'il faut changer l'administration gouvernementale. Là, on a un appareil, apparemment, là, qu'on a acheté un avion, puis que les pilotes ont peur de s'en servir, on ne l'utilise pas. Ce n'est pas très, très agréable, ça non plus.

Alors, moi, ce que je demande au ministère, essentiellement, c'est que le ministre, au lieu de demander rien que de l'argent de la SAAQ, il serait bien mieux de lui demander des comptes en vue de mieux servir les citoyens. Là, la seule chose qu'il lui demande, il dit: Donne-moi du miel ou bien je te tue. Il poigne la sauterelle dans sa main et il dit: Donne-moi du miel ou bien je te tue. La seule fin de la SAAQ aujourd'hui, c'est de donner du miel au ministre des Finances. Moi, j'aimerais bien mieux qu'on lui demande, pour les fins

de la sécurité, comment qu'il y a eu de permis en vertu de 473. Les gens pèsent sur un piton, puis disent: Tant de permis. Là, ils utilisent tout leur temps à essayer de contourner les lois puis les règles pour faire en sorte qu'on siphonne le pauvre monde, qu'on écrase le citoyen qui a été blessé, puis qui est estropié. C'est ça qu'on fait actuellement pour donner plus d'argent au ministre des Finances.

Ce n'est pas les fins pour lesquelles devrait être utilisée la SAAQ. La SAAQ devrait être utilisée pour des fins de sécurité, pour des fins de mieux servir les citoyens avec l'argent qu'ils paient, puis indemniser le monde comme du monde au lieu de donner plus d'argent au ministre des Finances qu'aux assurés. C'est ça, la différence.

C'est pour ça que je demande ici, tout simplement... C'est une question importante, ça. On ne peut pas adopter un article sans savoir quel est l'impact sur le nombre de permis qu'on donne ou qu'on ne donne pas. Moi, je voudrais laisser cet article en suspens pour avoir la réponse.

M. Elkas: On n'a pas la réponse ce soir.

M. Garon: Bon, bien, alors, demain matin.

M. Elkas: Je vais vous la mailer.

M. Garon: Non, non. On peut laisser l'article en suspens, passer à un autre article, puis, à ce moment-là, on me donnera la réponse sur le nombre de permis spéciaux.

M. Elkas: Non. Non. Pas d'accord, pas d'accord.

M. Garon: Bien, on n'a pas de réponse. Ce n'est pas de notre faute si on n'a pas de réponse. L'impact d'une loi, c'est fondamental.

M. Elkas: Comment pouvons-nous vous donner toutes les dates où on a émis des permis spéciaux quand, dans votre temps et puis même au début de mon entrée ici, il n'y avait pas de contrôle? Alors, c'est assez difficile. Il n'y en avait pas de contrôle, alors on ne donnait pas de permis.

La Présidente (Mme Bélanger): Le contrôle ça fait seulement 1 an.

M. Elkas: C'est ça. Et là, les gens sont sérieux. Ils disent: On va aller en chercher des permis. Il y en a qui viennent pour rien. Ils ont peur.

M. Dufour: On ne demande pas ce que vous n'avez pas, mais ce qu'on pense, ce qu'on prétend, c'est que vous pouvez avoir, pour un certain nombre d'années, le nombre de permis qui ont été donnés.

M. Elkas: Ça va me faire plaisir de vous donner

les informations aussitôt que je les aurai. Je ne les ai pas à soir. Je ne suspendrai pas, je ne recommanderai pas de suspendre les travaux ce soir. O.K.? Alors, les informations, je vais m'assurer que vous les aurez dans les semaines qui suivent. Let us get on with it.

M. Garon: Mme la Présidente, je voudrais présenter un amendement à l'article...

»

La Présidente (Mme Bélanger): Là, ça serait un sous-amendement parce que c'est un amendement.

M. Garon: Sous-amendement, oui, bien, un amendement qu'on appelle un sous-amendement.

La Présidente (Mme Bélanger): Est-ce que vous l'avez rédigé?

M. Garon: Ça va prendre 30 secondes. Je vous le présente tout de suite.

La Présidente (Mme Bélanger): Dépêchez-vous, il vous reste 30 secondes.

M. Garon: Je vous le dis tout de suite, le sous-amendement se lit de la façon suivante:

Remplacer, dans la première ligne, le mot «destinés» par le mot «servant».

(Consultation)

M. Elkas: Prenez les 20 minutes.

M. Dufour: C'est Mme la Présidente qui nous donne la parole. Elle ne s'est pas prononcée sur la recevabilité.

La Présidente (Mme Bélanger): C'est recevable. On ne fait que changer un mot qui était déjà dans l'article 15. Vous avez fait changer l'article 15, puis en apportant... C'est une question de phraséologie parce que... Toutefois, «destinés» est mieux, mais ça, je n'ai pas à juger ça, moi. Si vous voulez remettre «servant», c'est... Les linguistes trouvent que ce n'est pas convenable.

M. Garon: Non, pas les linguistes. J'ai demandé la question...

La Présidente (Mme Bélanger): C'est ça, les linguistes? C'est des linguistes?

M. Garon: ...puis il n'y a pas eu de... Ça n'a pas été demandé aux linguistes, ça a été demandé aux légistes.

La Présidente (Mme Bélanger): Linguistes.

M. Garon: Pardon?

La Présidente (Mme Bélanger): Linguistes.

M. Garon: Légistes.

M. Elkas: Linguistes.

La Présidente (Mme Bélanger): Légistes et linguistes.

M. Vigneault: Les 2. Au Bureau des lois, ils ont consulté les linguistes du ministère de la Justice.

M. Garon: Parce que, eux autres, c'était les mêmes linguistes qui avaient proposé «servant» dans le projet de loi.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, mais ils ont rajouté «toutefois».

M. Garon: Ah oui! Mais c'est ça qu'il fallait rajouter, «toutefois». C'est ça qu'on dit.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais c'est pour ça qu'ils ont...

M. Garon: Nous autres, on pensait qu'il fallait rajouter «toutefois», ce qui a été rajouté, mais on n'a pas dit qu'il fallait nécessairement enlever le mot «servant». On a dit qu'il fallait limiter l'utilisation du service.

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, M. le député de Lévis, votre amendement est recevable. Alors, prouvez-nous qu'on va le...

M. Elkas: Vous avez jusqu'à minuit. Alors, c'est le but.

M. Garon: Pardon?

M. Elkas: Vous avez jusqu'à minuit. C'est le but, d'ailleurs. Allez-y. On va vous entendre, on va vous écouter.

M. Garon: Bien, c'est parce que, moi, je voulais laisser l'article en suspens essentiellement pour avoir les renseignements. Le ministre ne veut pas qu'on laisse l'article en suspens. Il y a une façon de le laisser en suspens, au fond, pour avoir les renseignements, c'est de présenter un amendement. Il y a différentes façons en droit pour obtenir les fins recherchées. Au fond, moi, j'ai demandé au ministre, au fond... J'ai fait une bonne proposition au ministre, j'ai dit: Moi, je suis prêt à laisser l'article en suspens pour que vous nous donniez les renseignements qu'on vous a demandés concernant l'article 473 de la loi. Il ne veut pas. Alors, je trouve un moyen de le laisser en suspens, puis j'ai le droit de faire ça.

La Présidente (Mme Bélanger): Oui, vous avez

le droit de faire ça, M. le député de Lévis, mais, par contre, le renseignement que vous demandez n'ajoute rien à l'article, à part pour votre propre information.

M. Garon: Bien non, au contraire! Au contraire! Moi, je veux savoir, avant de voter, quelle est l'implication de cet article-là. Il y a une question de sécurité. On l'a dit. J'ai posé les questions. On m'a dit que l'article 473 était là pour des fins de sécurité. Le but unique de l'article 473, c'est pour exiger un permis spécial pour les véhicules hors dimensions, ça veut dire hors largeur, hors longueur. Or, là, on nous dit, en faisant l'amendement, que le véhicule qui doit être utilisé pour niveler, déblayer ou marquer la chaussée va pouvoir, avec un permis spécial, garder son équipement pendant tout l'hiver, ou tout l'été, ou toute l'année, même s'il est dangereux, puis même s'il sert à d'autres choses. Essentiellement, je veux savoir quelle est l'implication au point de vue du nombre de ces permis-là.

Je pose une question au ministre, et il dit: Je n'ai pas de réponse. Bien, là, normalement, quand on fait une loi, on doit connaître l'impact de la loi. C'est pour ça que j'ai demandé la question. J'ai dit: Combien de permis vous délivrez? Il a dit: Dans votre temps, il n'y en avait quasiment pas et, dans notre temps, il y en a beaucoup. J'ai dit: Correct. Quel est le nombre, au cours des années, depuis que la SAAQ donne ces permis-là? Il a dit: Je ne le sais pas. Donc, quand il a dit qu'il y en avait beaucoup, puis qu'il n'y en a pas beaucoup, tout ça, il dit n'importe quoi, au fond. Alors, moi, ce que je demande, c'est... Je vous disais tantôt que le droit est une science précise. J'ai dit ça, tantôt.

M. Elkas: J'ai dit que je ne l'ai pas. Je n'ai pas dit... J'ai dit que je ne l'ai pas, je vais vous l'avoir.

M. Garon: Oui, mais la SAAQ, vous nous dites qu'elle a des renseignements, qu'elle est très forte en administration, les échanges électroniques, comprenez-vous, on est dans les organismes de haute technologie.

M. Elkas: Il est 11 h 10, ce soir, puis vous pensez qu'on peut aller chercher l'information dans les dizaines de minutes...

M. Garon: Moi, je pense...

M. Dufour: On pourrait suspendre quelques minutes.

M. Elkas: Suspendre? Suspendre à quoi?

M. Garon: Normalement, quand un gouvernement...

M. Elkas: Ça va servir à quoi? Tu sais, on va se rendre à minuit «anyway», alors rien ne change. (23 h 10)

M. Garon: Normalement, quand on fait, Mme la

Présidente, une loi, on doit connaître les impacts de cette loi sur le plan administratif, sur le plan financier, pour le gouvernement, pour les bénéficiaires et pour la société en général. Moi, à chaque fois que j'ai eu à faire un projet de loi, en tout cas c'était ça dans l'ancien gouvernement, on devait avoir un addenda pour dire quel était l'impact en termes de coût pour les citoyens, en termes de coût pour le gouvernement. Pourquoi? Parce que, avant, quand on applique une loi, il faut savoir comment ça va coûter aux citoyens de faire cette loi-là.

M. Elkas: Vous avez fait des études d'impact?

M. Garon: Tout le temps.

M. Elkas: Oui?

M. Garon: Impact financier...

M. Elkas: Vous avez acheté Quebecair et vous avez fait acheter de l'amiante. Vous avez des bonnes études d'impact, hein? C'a dû être positif, hein?

M. Garon: Il y a toujours eu des études d'impact.

M. Elkas: C'a dû être très positif votre affaire: les betteraves, le sucre, le sel.

Une voix: Ha, ha, ha!

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

M. Elkas: My God, you must have been... Qui faisait les études?

M. Garon: Je vais vous dire une affaire. Ne demandez-vous pas pourquoi il y a le nombre de chômeurs qu'il y a dans la région de Montréal aujourd'hui. Parce que, quand on dilapide des bonnes entreprises comme la raffinerie de sucre... La raffinerie de sucre, vous savez...

Une voix: Avez-vous des chiffres?

M. Garon: Ah bien! écoutez, n'importe quand. J'ai été assez habile avant de partir. Quand il y aura un professeur d'université assez fort qui va faire une étude... Tous les chiffres sont dans le dernier rapport annuel. Dans le dernier rapport annuel, j'ai fait mettre, avant de partir, toute la chronologie des données depuis la fondation de la raffinerie jusqu'à mon départ. Pourquoi? Parce que je voulais justement que, un jour, les gens puissent voir la bêtise de ceux qui ont fermé cette entreprise-là, qui rapportait dans 1 an assez d'argent pour compenser des pertes de 10, 12 ans. Pourquoi? Parce que le prix du sucre... Le Canada est un pays hypocrite, qui encourage l'esclavage dans le monde.

Quand on achète notre sucre sur un prix de dumping international, au fait, on achète du sucre produit par des gens qui gagnent 0,25 \$ par jour, ni logés ni nourris. C'est ça qu'on veut faire. On veut se taper la bedaine sur l'Afrique du Sud. On a un gouvernement hypocrite, fondamentalement hypocrite, qui est un gouvernement qui a une politique du sucre qui encourage l'esclavage dans le monde.

Bien, moi, j'ai combattu ça parce que je crois qu'on ne doit pas encourager l'esclavage dans le monde. Il y a même mon collègue de Sainte-Marie—Saint-Jacques qui est allé vérifier en République dominicaine, et il a dit: Je ne te croyais pas quand tu disais ça. Il est allé vérifier. Moi, je disais 8 \$ par mois, il m'a dit que c'était 0,25 \$ par jour. Il faut regarder comment ça fait. Ça fait à peu près 8 \$ par mois. Essentiellement, c'est ça la politique du Canada. Gouvernement hypocrite, faiseux, **comprenez-vous**, et, en plus, qui a une politique d'immigrants riches pour faire sortir les seuls gens qui pourraient aider leur pays de leur pays pour accepter ces gens-là ici. Moi, je vais vous dire une affaire, la bêtise humaine, je la connais.

Alors, dans ce point de vue là, quand vous me parlez de la raffinerie, c'est un dossier, au contraire, dont je suis très fier. Parce que tous les pays... Mais il y avait des «zigoteaux» aux Finances qui se pensaient fins, et qui pensaient que l'avenir dans le sucre, c'était la canne à sucre. Il n'y avait qu'eux autres qui pensaient ça. Dans tous les pays développés au monde, c'est la betterave qui est l'avenir.

La Présidente (Mme Bélanger): Mais là on parle de «destinés» ou «servant». C'est un peu loin de l'esclavage.

M. Garon: Tous les camionneurs de cette région travaillaient 1 mois... On engageait tous les camions. Il s'agissait de 30 000 à 40 000 voyages de camion.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Est-ce qu'on peut revenir à la pertinence du débat? M. le député de Rousseau. M. le député de Lévis, je demanderais la pertinence. J'aimerais avoir les explications pourquoi vous voulez changer «destinés» en «servant».

M. Garon: Alors, essentiellement, ce que j'ai demandé là-dedans, Mme la Présidente, c'est l'étude d'impact du ministère ou de la Société de l'assurance automobile du Québec, qu'ils puissent nous dire ici combien il y a de permis spéciaux qui sont touchés par cette disposition-là. Combien d'entreprises sont exemptées et ça comprend combien de véhicules, au Québec, qui servent au nivelage, au déblayage et au marquage de la chaussée?

M. Elkas: Mme la Présidente...

M. Garon: Mme la Présidente, quand je présente un amendement, j'ai combien de temps?

La Présidente (Mme Bélanger): Trente minutes.

M. Dufour: Son adjoint, il a combien de temps, Mme la Présidente?

(Consultation)

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez droit à 20 minutes, M. le député de Lévis, et votre collègue, 10 minutes.

M. Garon: Comment ça? On m'a dit une demi-heure.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, c'est l'auteur d'une motion, mais là c'est un amendement. Alors, ce n'est pas une motion. Quand vous faites des motions au début d'un projet de loi, avant un article, là vous avez droit à 30 minutes. Le proposeur de la motion a droit à 30 minutes. Mais là ce n'est pas une motion, c'est un amendement, un sous-amendement. Alors, à ce moment-là, vous avez droit à 20 minutes et les autres membres, parlementaires, ont 10 minutes.

M. Garon: Moi, j'aimerais ça qu'on aille aux renseignements parce que c'est très important. Parce qu'on me disait que c'était 30 minutes, 20 minutes.

(Consultation)

M. Garon: Mme la Présidente, j'aimerais que... Ce serait bon peut-être d'appeler...

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, c'est ça. Le temps de parole pour le présentateur d'une motion, l'auteur d'une motion, que ça soit le premier ministre, les autres chefs de groupes parlementaires, leurs représentants ont un droit de parole de 30 minutes pour les motions de forme. Les autres membres, leur temps de parole est de 10 minutes pour une motion de forme et de 20 minutes pour toute autre affaire, une motion de fond. Là, c'est une motion de forme. Alors, c'est 30 minutes et 10 minutes.

M. Garon: Je vous remercie.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, vous avez combien de minutes de faites dans votre...

M. Garon: Je n'en ai pas.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 7 minutes.

M. Garon: Aïe! On ne parle pas! On ne parle pas, là! On attendait la décision.

Des voix: Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Non, non, non, mais, avant, vous aviez commencé à parler sur votre motion de forme pendant que vous parliez de la raffinerie de sucre, de l'esclavage, et tout ça.

M. Garon: On a commencé à quelle heure là-dessus?

La Présidente (Mme Bélanger): Après que j'ai dit que c'était recevable, vous avez commencé à parler, mais vous avez parlé de n'importe quoi, sauf du mot.

M. Dufour: C'est le ministre. C'est toujours lui qui nous amène partout.

La Présidente (Mme Bélanger): Vous avez 7 minutes de faites, et il vous reste 23 minutes, M. le député de Lévis. Allez-y, je vous écoute. Vous avez la parole.

M. Garon: Est-ce que je pourrais avoir l'explication sur mon temps, par exemple? Parce que ça vient de commencer.

(Consultation)

M. Garon: Six minutes et demie? Bon! Mme la Présidente, c'est une disposition très importante parce que c'est une disposition qui concerne la sécurité. L'article 473 du Code de la sécurité routière est une disposition qui concerne des interdictions, interdictions pour fins de sécurité. On va se replacer exactement dans le contexte de notre affaire. On dit: «Le propriétaire ou le locataire d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers ou le transporteur visé au titre VIII.1 qui en est responsable ne peut, à moins qu'il n'obtienne un permis spécial de circulation délivré à cette fin, laisser circuler ce véhicule ou cet ensemble de véhicules lorsqu'il transporte un chargement ou est muni d'un équipement:

«1° excédant la largeur maximale du véhicule ou de l'ensemble de véhicules à l'endroit le plus large de celui-ci ou de ses accessoires obligatoires;

«2° excédant la longueur maximale du véhicule ou de l'ensemble de véhicules de plus de 1 mètre à l'avant ou de 2 mètres à l'arrière.

«Le permis spécial de circulation est délivré aux conditions...»

Écoutez bien, Mme la Présidente. J'aimerais que le ministre écoute, là. Le député de Rousseau devrait écouter, ça fait qu'il n'aurait pas besoin de toujours recommencer ses rapports sur la signalisation le long des routes. C'est en écoutant qu'on comprend.

(23 h 20)

M. Elkas: Vous l'avez cité en exemple souvent.

M. Garon: Regardez ce qu'on dit, Mme la Présidente: «Le permis spécial de circulation est délivré aux conditions et aux formalités établies et sur paiement des

droits fixés par règlement ou, s'il s'agit d'un permis délivré en vertu de l'article 633, aux conditions et sur paiement des droits fixés par le ministre.»

Donc, vous voyez qu'au fond... Je l'ai demandé tantôt au conseiller juridique, qui m'a dit que c'était un article concernant la sécurité, la sécurité routière. Et on dit qu'il doit être délivré dans quelles conditions? Aux conditions, pour chacun des véhicules, qu'imposera le ministre. Qu'est-ce qu'on essaie de faire par la disposition actuelle? Créer une permission générale, totale, sans aucune restriction, Mme la Présidente. C'est ça que ça veut dire, au fond. On dit quoi? Ce que dit le ministre dans son amendement, c'est: «Le présent article ne s'applique pas aux équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée.» Sans aucune condition, sans aucune vérification, sans s'assurer, d'aucune façon, que ces véhicules-là sont le moins bien sécuritaires. Ça veut dire que, demain matin, le hors norme pourrait être n'importe quoi. Tantôt, on nous a dit, monsieur nous a dit... Votre nom?

La Présidente (Mme Bélanger): M. Corbin.

M. Garon: M. Corbin nous a dit qu'on ne souhaitait pas voir arriver sur les routes les appareils, les équipements qui grattent les terrains de stationnement parce qu'ils sont trop larges. Sauf que, si ces équipements-là sont utilisés pour gratter les chemins, qu'est-ce qui va arriver? On a une autorisation générale. «Le présent article ne s'applique pas — donc pas besoin de permis spécial; il y a un permis spécial à 473, alors pas besoin de permis spécial — aux équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée.» Et on ne dit nulle part que, dans ces cas-là, les appareils ou les équipements qui vont être utilisés vont pouvoir servir — «servant à niveler»... Là, moi, je voudrais parler... Je ne veux pas parler pour les murs.

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

M. Garon: Je parle pour le ministre. Le ministre, je le dis souvent, il ne respecte pas le Parlement. On est là pour essayer de le convaincre, comme Opposition qui a un rôle à jouer, et le ministre n'écoute pas.

Des voix: ...

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

M. Elkas: Mme la Présidente, il faut que je me lève de temps en temps parce que mes genoux ont besoin d'un petit peu d'exercice, mais j'écoute.

M. Garon: Ça ne me fait rien que le ministre se lève, mais je ne veux pas qu'il entame des discussions avec d'autres, alors qu'on est là pour essayer de lui expliquer les problèmes que présente son article. C'est

là, le rôle. Nous, on n'est pas là pour le flatter. Notre job n'est pas de le flatter, alors qu'il y a des gens qui sont là pour le stimuler. Ils peuvent être là pour l'encourager, ils peuvent être là pour l'empêcher d'avoir une dépression. Il est là pour être encouragé. Nous, on est là pour lui dire ce qui ne va pas dans ses affaires, alors c'est pourquoi nous donnons des explications concernant l'article. Or, 473 est une interdiction globale et générale, une permission d'utiliser des véhicules pour des fins hors de la sécurité publique, hors de la sécurité routière.

M. Thérien: Question de règlement.

La Présidente (Mme Bélanger): Question de règlement, M. le député de Rousseau.

M. Thérien: Est-ce que le député de Lévis a le droit de parler sans ses souliers?

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Le député parle avec sa tête.

La Présidente (Mme Bélanger): Ce n'est pas une question de règlement. Continuez, M. le député de Lévis.

M. Elkas: Moi, je n'ai pas osé.

M. Garon: Alors, Mme la Présidente, essentiellement, ici, c'est un dossier... On peut trouver ça drôle, hein, mais ça concerne la sécurité, les équipements qu'on utilise pour gratter, niveler, déblayer ou marquer la chaussée. Aujourd'hui, ce qu'on essaie de nous passer, c'est un article d'exemption générale concernant ces équipements-là. J'ai demandé au ministre une question très importante. C'est de savoir le nombre d'équipements que ça touche, le nombre de véhicules avec leur équipement que ça touche. Est-ce que ça en touche 500, 5000 ou 50 000? On ne le sait pas. Ça touche combien de niveleuses? Combien de déblayeuses? Combien de marqueuses de chaussée? On ne le sait pas, aucune idée, même pas un ordre de grandeur, même pas une approximation.

M. Elkas: Ça change quoi, ça, dans la vie? Francement!

M. Garon: C'est un article qui concerne la sécurité routière où, dans les dispositions actuelles, pour avoir ces permis-là, il faut que le ministre donne un permis avec les conditions. L'article actuel, qu'est-ce qu'il dit? C'est un article qui concerne l'excédent de largeur et l'excédent de longueur, mais on dit: «Le permis spécial de circulation — dans l'état actuel du droit — est délivré aux conditions et aux formalités établies et sur paiement des droits fixés par règlement ou, s'il s'agit d'un permis délivré en vertu de l'article

633, aux conditions et sur paiement des droits fixés par le ministre.» Donc, le ministre pose des conditions.

Ici, qu'est-ce qu'on fait? On exempte un grand nombre d'équipements, dont je n'ai pas le nombre exact, de l'application de l'article 473, qui les oblige à avoir un permis et qui fixe l'obligation au ministre de leur poser des conditions pour qu'ils puissent faire ça selon les normes de sécurité. Aujourd'hui, on va faire ça selon quelles normes? Selon quelles normes ça va être fait actuellement? Selon quelles normes ces appareils-là, ces mastodontes, ces dinosaures... Je vous montrais tantôt l'article sur le ministère des Transports, le dinosaure, la SAAQ.

Une voix: Dino.

M. Garon: «Dino might», la puissance du dino, du dinosaure. «Dinosaurs are back bigger than ever». Alors, avec une exemption comme ça, qu'est-ce qui va arriver? On va pouvoir dire: «Dinosaurs are back bigger than ever». Ils vont avoir une exemption. Alors, quel qu'un qui va prendre le nivelage et le déblayage maintenant va être payé tant du kilomètre. C'est ça le système qu'on met en place là, hein, tant du kilomètre. Qu'est-ce qu'on va avoir tendance à faire? Faire la job plus vite.

Tantôt, M. Corbin nous a dit... J'ai apprécié la franchise de M. Corbin. M. Corbin a été très franc, de même que le conseiller juridique, qui a été très franc. Qu'est-ce qu'ils nous ont dit? Ils nous ont dit que, actuellement, ils ne voudraient pas voir sur les routes des équipements de plus en plus larges, de plus en plus gros qui sont utilisés sur les terrains de stationnement. Sauf que, si ces appareils-là sont utilisés aux fins de niveler les routes, déblayer les routes, qu'est-ce qui va les interdire? Au contraire, il va y avoir un article d'application générale pour les exempter de l'article 473. Ça veut dire que des appareils de plus en plus gros, de plus en plus pesants et de plus en plus dangereux vont pouvoir être utilisés sur les routes.

Moi, je suis arrivé chez nous, l'autre soir, et j'ai vu arriver des trains routiers de patates chips. Je vais vous dire une affaire, je n'avais jamais vu une affaire de même de ma vie. J'ai pensé que j'avais la berlue. Je me suis demandé si ma vue était correcte, parce que j'avais rencontré un gars dans la journée qui m'a dit qu'il voyait double et je pensais voir double tellement la vanne était longue, un train routier qui était d'une longueur comme je n'en avais jamais vu de ma vie. C'était l'équivalent de 4 camions bout à bout. Je vous le dis, la remorque était tellement immense, je n'en suis pas revenu. C'étaient des chips. Ce n'était pas que c'était pesant, mais je vais vous dire que, quand vous avez ça dans la face, vous faites un moyen saut, vous ne voyez pas le bout. Je ne voyais pas le bout tellement c'était le loin. Le soir, je vous le dis, avec mes basses, je ne voyais pas le bout de la vanne tellement c'était loin.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Alors, aujourd'hui, les gens, pour sauver de l'argent, qu'est-ce qu'ils vont faire? Ils vont utiliser des appareils de plus en plus gros, de plus en plus puissants, de plus en plus dangereux, et le ministère, là-dessus, n'aura aucun contrôle. Alors, essentiellement, qu'est-ce que je demande? Je ne peux pas empêcher le ministre, le ministre va avoir le droit... Celui qui propose une motion de forme a le droit à 30 minutes. Après ça, ça va être l'alternance, ça va être son tour. Avant, ça sera le tour du député de Jonquière, alors il aura tout le temps disponible pour répondre. J'aimerais ça, d'ailleurs, avoir une réponse de temps en temps. J'aimerais ça.

Ici, moi, ce que je dis: Quelles sont les précautions qu'il a prises? D'abord, à combien de véhicules ça s'applique? On a dit que le ministère ne l'avait pas. Combien qu'il y a de véhicules, actuellement, de niveleuses, de déballeuses et de marqueuses de chaussée qui obtiennent des permis spéciaux? Combien? Parce que le ministre a dit que les équipements qui sont destinés à ces fins n'obtiennent pas tous des permis spéciaux. J'aimerais ça, aussi, savoir, sur un certain nombre d'années, autant dans le temps du Parti québécois que dans le temps du Parti libéral. Je ne fais pas de distinction, moi, je n'essaie pas de gérer le passé, j'essaie de voir l'avenir. Alors, ça ne me fait rien qu'il donne des nombres pour les années passées, également. (23 h 30)

Maintenant, j'aimerais voir, ici, quelle a été la tendance au cours des dernières années. Est-ce que ces appareils ont tendance à diminuer ou à grossir? Moi, le sentiment que j'ai, c'est qu'ils grossissent. Ceux qui étendent les petites roulettes, le calcium, le sel, moi, ce que j'observe, c'est qu'ils sont de plus en plus gros. Ils sont de plus en plus gros, et ce qu'ils garrochent, c'est de plus en plus gros aussi.

M. Dufour: Oui.

M. Garon: Parce que je vais vous dire une chose, de temps en temps, vous en avez un dans le pare-brise et vous faites un moyen saut, puis ça brise. Pourquoi? Parce que c'est de plus en plus gros. Pourquoi? Quelle est la tendance actuellement de ces appareils-là? Est-ce que ce sont des appareils qui sont de plus en plus gros? Ils ont augmenté dans quelle proportion? Est-ce qu'on les contrôle ou si on ne les contrôle pas? De quelle façon? Comment va-t-on faire ça dans l'avenir, quand on aura cette interdiction, maintenant, c'est-à-dire pas cette interdiction, mais ce passe-droit pour des équipements dangereux parce qu'ils sont hors dimensions, qu'ils ne seront plus soumis à l'article 473, qu'ils auront une exemption générale, totale et qu'ils auront tendance, en plus, à demander un permis spécial? D'après ce que j'ai entendu des gens qui nous ont donné des réponses ici, on aura tendance à leur donner un permis spécial de circulation lorsque le véhicule sera utilisé à d'autres fins que la construction ou l'entretien d'un chemin public. On nous a dit ça, tantôt, qu'on aura tendance à le leur

donner, parce que, quand on met ces équipements-là, on les met pour une période de temps assez longue. On disait plusieurs mois. On parlait quasiment du printemps jusqu'à l'automne ou de l'automne jusqu'au printemps, dépendamment des types d'équipements, si c'est des équipements d'hiver ou d'été.

Moi, je pense qu'on n'encourage pas, actuellement, la sécurité en faisant ça, alors qu'on devrait s'appliquer à trouver une recherche pour rendre l'équipement plus sécuritaire. Au Québec, on est peut-être un des seuls endroits en Amérique du Nord... Quand on parle du marquage de la chaussée, je vais vous dire que, le marquage de la chaussée, il y a bien de la chaussée au Québec où il n'y a aucune marque. Il n'y a même pas de barres blanches dans le milieu. Les barres blanches sont effacées. On n'a pas fait bien, bien de recherches. Les équipements...

Une voix: Les barres jaunes.

M. Garon: Les barres jaunes au milieu ou les barres blanches, il n'y a plus de barres du tout. On ne peut pas savoir la couleur, les barres sont disparues.

M. Dufour: Même les mouffettes n'ont plus de barre.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Quand on voit une mouffette dans le milieu du chemin, on se demande si c'est un restant de barre blanche.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: Il ne reste plus rien sur nos chemins. Sur beaucoup de chemins, il n'en reste plus, de barres. En plus, les ministres sont rendus qu'ils font des annonces de peinture. J'ai vu le ministre Vallières, dans le temps qu'il était le ministre, faire une déclaration pour annoncer les dépenses qu'il ferait en peinture. Je n'avais jamais vu ça. C'était la première fois que je voyais ça. Même dans le temps de l'Union Nationale, on n'annonçait pas la peinture. Même dans le temps des gouvernements, où on commençait à mettre de la peinture sur les routes, on n'annonçait pas ça. C'était la première fois. J'ai dit: Aïe, il n'a plus grand-chose à annoncer, il annonce les barres blanches.

Une voix: Les barres jaunes.

M. Garon: Les barres jaunes. Il annonçait les barres. Je n'avais jamais vu ça. Pourquoi? Parce qu'on n'a plus grand-chose à dire. Sauf que, ici, c'est une question de sécurité. Des questions de sécurité, on ne peut pas jouer avec ça. Tout le but du Code de la sécurité routière, on le dit, c'est la sécurité routière. Remarquez bien, je suis d'ailleurs un peu étonné de cette demande, parce que, dans le mandat de la Régie, ou de

la Société de l'assurance automobile, dans le mandat de la Société, la Société a 2 fins précises dans sa charte, dans sa loi constitutive, ou elle a une mission par rapport à la sécurité routière, c'est concernant la qualité des conducteurs et la sécurité des véhicules, l'état, la condition des véhicules. S'il y a quelque chose qui va vraiment comme pouvoir ancillaire, si on veut, du pouvoir principal de sécurité routière de la Société de l'assurance automobile du Québec, c'est bien celui-là. Parce que, dans sa loi constitutive, on dit qu'elle doit s'occuper de la **sécurité** routière pour **vérifier** la qualité des véhicules. Là, à ce moment-ci, il s'agit d'une disposition dans le cas de la sécurité routière concernant les véhicules dangereux, hors dimensions.

Qu'est-ce qu'on fait aujourd'hui? On l'exempte. On exempte l'application de permis spéciaux aux véhicules dangereux qui font partie de la mission principale de la Société de l'assurance automobile. Je vais vous dire une chose, là, tantôt, est-ce que la Société de l'assurance automobile, la seule fin, ça va être de donner de l'argent au ministre des Finances? Elle assure de moins en moins. Elle donne de moins en moins d'argent aux assurés. Là, elle veut s'exempter de vérifier la qualité des véhicules dangereux en mettant une exemption générale pour ne plus avoir à donner de permis spéciaux quand ils travaillent sur les routes, pour les fins de nivelage, déblayage ou marquage de la chaussée.

Là, je ne comprends pas. Je ne comprends pas, parce qu'on est exactement dans le mille de ce que doit vérifier la Société de l'assurance automobile du Québec. On est exactement dans le deux-par-quatre, pas dans les cure-dents, dans le deux-par-quatre de sa mission, sur le plan de la sécurité routière, puis tout ce qu'on nous présente aujourd'hui, c'est une disposition pour exempter la Société, puis nous dire, après ça, qu'il y aura un permis spécial quand l'équipement ne servira pas au nivelage, au déblayage ou au marquage de la chaussée, mais on s'attend à ce que les entrepreneurs gardent leur équipement, quand ils ne font pas de nivelage, de déblayage ou de marquage de chaussée, pour d'autres fins que la construction ou l'entretien des routes, puis, à ce moment-là, on leur donnera un permis spécial.

Moi, je m'attends à avoir une réponse assez exhaustive du ministre concernant ce qu'il essaie de nous passer là. Je comprends qu'il est 23 h 35, mais, moi, plus l'heure avance, plus je suis en forme.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Elkas: Ça peut sembler comme ça pour vous, mais pas pour nous autres. Ha, ha, ha!

M. Garon: Plus je suis en forme.

M. Elkas: Ça ne paraît pas. Ça ne paraît pas.

M. Garon: J'ai le sentiment très net actuellement qu'on est en train d'escamoter la mission principale de la Société. On serait bien mieux d'escamoter le

marqueur de chaussée que d'escamoter la mission de la Société de l'assurance automobile. Moi, je suis certain qu'aujourd'hui les gens de la... Je ne suis pas étonné. Vous savez, j'ai eu l'information, quand j'ai posé la question cet après-midi, que la productivité avait beaucoup diminué à la Société de l'assurance automobile du Québec. Je n'ai pas encore toutes les données que j'aimerais avoir, mais on me dit que la productivité a beaucoup diminué à la Société de l'assurance automobile du Québec. Ça ne m'étonnerais pas, parce que je suis persuadé que, actuellement, il y a beaucoup de démotivation, alors que c'est une société qui voulait performer. Aujourd'hui, on n'a plus le sentiment que la Société...

M. Dufour: Qui performait.

M. Garon: Hein?

M. Dufour: Qui performait.

M. Garon: Qui performait. Mais je suis persuadé qu'aujourd'hui...

M. Elkas: Vous avez oublié que je vous... Excusez.

M. Garon: Oui. Je n'ai pas fini. C'est parce que votre tour va venir après.

M. Elkas: Ah! allez-y, O.K. Ha, ha, ha!

M. Garon: J'ai le sentiment que, aujourd'hui, avec les informations qu'on m'a données... J'ai posé la question, on n'a pas répondu trop, trop, on n'a pas de données encore là-dessus, mais on m'a dit que la Société performait beaucoup moins maintenant sur le plan de la productivité. Je ne serais pas étonnée, parce que, autant, je pense, la Société de l'assurance automobile du Québec était sans doute la société, il y a quelques années, la plus performante en Amérique du Nord, peut-être une des plus performantes dans le monde, quand on regarde ce qu'était les coûts d'assurance ailleurs, puis tout ça, autant aujourd'hui elle paie de moins en moins, parce que le ministre des Finances, il siphonne son argent, puis, en plus, elle escamote sa mission dans le domaine de la sécurité routière en s'exemptant de contrôler les véhicules hors dimensions.

C'est pour ça que, essentiellement, moi, je pense qu'on ne peut pas voter pour ces articles-là. On ne peut pas voter pour ces articles-là, parce que, au fond, le rôle de la Société est encore en train de disparaître. On va payer de plus en plus cher pour une société qui a de moins en moins de missions à accomplir dans son plan. Ça va être un genre de ministère du Revenu. Le ministère du Revenu n'a pas besoin de conseil d'administration, il a un sous-ministre adjoint. Qu'il rentre la Société au ministère du Revenu, ça va être la seule fonction. Ça va sauver de l'argent. Ça ne donne rien, au fond, d'avoir une société avec un conseil d'administration,

puis tout un kit, alors que c'est une succursale du ministère du Revenu. Un sous-ministre adjoint suffirait. On gaspille l'argent des contribuables actuellement, puis, en même temps, on dénature l'état d'esprit des choses.

Un article comme celui-là n'est pas bon, Mme la Présidente, et c'est pourquoi j'aimerais que le ministre nous donne les normes d'exemption, qu'il nous dise de quelle façon il va contrôler la sécurité, une fois...

M. Elkas: Mme la Présidente...

M. Garon: Pardon? De quelle façon... Pouvez-vous me dire comment il me reste de temps pour que je puisse dire ce que je...

La Présidente (Mme Bélanger): Là, vous l'avez dépassé, parce que le temps de parole pour un amendement à un projet de loi, à un article, c'est de 20 minutes. Je vous l'avais dit. C'est les motions qu'on présente avant l'étude article par article qui ont 30 minutes pour le proposeur. C'est l'article 245: «Le temps de parole de vingt minutes dont disposent les membres de la commission vaut pour chaque article, alinéa ou paragraphe d'un projet de loi, chaque amendement ou sous-amendement».

M. Garon: Vous ne pouvez pas m'enlever le temps que vous m'avez donné.

La Présidente (Mme Bélanger): Je vous l'ai donné. Vous l'achevez, de toute façon...

M. Garon: Vous me l'avez donné, parce que je comprends...

La Présidente (Mme Bélanger): Il vous reste 3 minutes sur vos 30 minutes.

M. Garon: Correct.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, on va être très tolérant, et on va vous laisser vos 3 minutes.

M. Garon: Correct. Parce que je comprends que c'est bien difficile à remettre la pâte à dents dans le tube une fois qu'elle est sortie.

M. Dufour: Ha, ha, ha!
(23 h 40)

M. Garon: Ha, ha, ha! Alors, essentiellement, ce que je voulais dire... Parce que vous m'avez dit qu'on avait 30 minutes, et on s'est préparé pour 30 minutes, et...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Garon: ...le député de Jonquière a 20 minutes. Lui aussi, il s'est préparé pour 20 minutes.

M. Dufour: Il me reste 10 minutes, moi. On m'a dit qu'il me reste 10 minutes.

M. Garon: Alors, ce que je voulais dire, essentiellement, j'aimerais connaître... Je vous pose la question parce que je vois que mon temps a été écourté. J'aimerais savoir de quelle façon la Société entend contrôler, sur le plan de la sécurité, l'exemption qu'elle veut apporter ici. Ce n'est pas nécessairement la Société qui veut apporter ça, c'est peut-être le ministère ou le ministre, je ne le sais pas, mais, en fonction de l'exemption à l'interdiction dans l'article 473, de quelle façon la Société de l'assurance automobile du Québec **va-t-elle** s'assurer, si cette exemption-là est adoptée, de contrôler la sécurité des véhicules, par les conditions que pouvait imposer le ministre dans l'article 473 concernant les véhicules hors dimensions, soit pour la largeur, soit pour la longueur?

Parce que le danger qu'il y a, c'est ce qu'a énoncé M. Corbin tout à l'heure, que les véhicules deviennent de plus en plus gros parce qu'on essaie de faire, d'une même opération, des opérations de plus en plus grosses. Il y a des routes de plus en plus larges, hein? Alors, il est possible, à ce moment-là, qu'on essaie d'en prendre plus large sur la route, en même temps, pour faire ces opérations-là. À ce moment-là, bien, sur le plan de la sécurité, ces véhicules seront de plus en plus hors dimensions. On se rend compte, actuellement, que la tendance est de plus en plus à accroître la dimension des véhicules, alors que de plus en plus de consommateurs et d'automobilistes — les automobilistes, qui sont des consommateurs, si on veut — se plaignent de plus en plus de ces véhicules hors dimensions, qui **sont** très dangereux. La tendance étant dans ce sens-là contre la volonté de ceux qui recherchent la sécurité routière, je voudrais savoir de quelle façon le ministère, en demandant l'adoption de cet article, le fait.

J'ai mis le mot «servant», aussi, ici, parce que je pense que le mot «servant», malgré tout, respecte plus l'idée qui est derrière cet article que le mot «destinés». «Destiner» ne veut pas nécessairement dire «servir», tandis que «servir» veut dire «servir».

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

M. Garon: Mme la Présidente, quand je regarde... Oui. Parce que «destinés», on peut avoir un équipement destiné, mais qui ne sert pas **véritablement**, tandis que, quand on dit... Ce qui aurait été encore mieux, on aurait été mieux de dire, à mon avis... Ça pourrait faire l'objet d'un autre amendement, puisqu'en discutant les idées viennent. Ha, ha, ha!

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, merci...

M. Garon: On aurait dû dire, à mon avis: «...destinés et servant à niveler».

Une voix: Ha, ha, ha!

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

Alors, M. le député de Jonquière, est-ce que vous avez à prendre la parole?

M. Dufour: Je vous remercie, Mme la Présidente.

»

La Présidente (Mme Bélanger): Je vous avais donné un temps de 10 minutes, mais, malheureusement, vous avez un temps de 20 minutes. Ha, ha, ha!

M. Dufour: Mme la Présidente, je vous remercie de me donner la parole, parce que, si je n'avais pas été convaincu, le député de Lévis l'aurait fait. Mais je vais essayer de rajouter quelques particularités ou quelques remarques qui feront que le ministre va finir par succomber non pas à la tentation, mais au bon sens, parce que c'est un peu ça qu'on fait.

Une des principales caractéristiques que devrait avoir un projet de loi, d'abord, c'est qu'il soit compréhensible, que les gens puissent comprendre ce qu'il y a dedans. C'est que, souvent, on fait des lois pour des légistes, pour les initiés, comme je dis de temps en temps; il faut faire des lois, aussi, pour que le public puisse comprendre. On s'adresse, bien sûr, à des gens dont leur particularité, ce n'est pas de lire des lois, mais c'est surtout de gagner leur vie dans un métier qu'ils ont choisi, qui est difficile, qui a des embûches, mais où, aussi, ils ont besoin de protection pour savoir à quoi s'en tenir. J'ai toujours cru que, dans des projets de loi, les mots voulaient dire quelque chose. On dit souvent: Le législateur ne parle pas pour ne rien dire. C'est ça, et, lorsque le juge interprète une loi, il ne regarde pas l'esprit de la loi, il regarde ce que le mot voulait dire. Il n'a pas demandé ce que le législateur avait l'intention de faire ou de ne pas faire, il a dit: Qu'est-ce qu'il avait à dire?

À ce moment-ci, quand on examine l'article dans toutes ses coutures et à sa face même, c'est définitif que le mot «servir» est plus fort et détermine exactement à quoi ça sert. Quand on dit que quelqu'un sert un repas, bien, il sert le repas. Il va servir aux gens qui sont à la table. On ne dit pas: Les gens sont destinés à la table. Les mets sont destinés à la table, mais les gens servent d'autres personnes. Donc, on sert des personnes, et c'est beaucoup plus fort, beaucoup plus simple, et on aurait eu intérêt à garder ça.

C'est vrai que le ministre, par exemple, a souvent cette tendance-là, à se cantonner et à s'asseoir en arrière des gens qui le conseillent. Moi, j'aime ça, des fois, un ministre qui s'affirme, de temps en temps, et qui dit: Peut-être qu'on pourrait examiner ça et voir s'il y a moyen de faire des changements. On était habitué autrement. C'est vrai que, ce soir, j'ai soulevé une question, et c'était Marc-Yvan Côté, le député de Charlesbourg, qui était ministre dans le temps, lorsque j'ai soulevé le problème de la question des garages. Mais ça arrivait de

temps en temps, même s'il écoutait ses fonctionnaires, qu'il écoutait l'Opposition.

Le ministre des Transports n'écoute pas l'Opposition. Il semblerait qu'il est cantonné à 2 choses: c'est sa préoccupation de bien servir le ministre des Finances et de bien servir ses fonctionnaires, mais, quant à l'Opposition, ça n'existe pas. Moi, je pense qu'il y a un cheminement à faire. S'il veut préparer son monument quand il ne sera plus là, il faut bien qu'il fasse quelque chose, il nous le dit souvent. Mais il faut que ses oeuvres, ça soit marqué par des actions bien précises qui veulent dire des choses. Et ce qu'on demande, c'est bien clair, c'est d'exiger que la Société de l'assurance automobile ait des outils appropriés pour exercer sa fonction, qui est de protéger les automobilistes, protéger les gens qui se servent des réseaux routiers. Quand je vois ces choses-là, pour nous, qui avons à croiser ces engins-là régulièrement, durant tout l'hiver, pour traverser le parc des Laurentides, savez-vous, ça m'inquiète. Je regarde dans les projets de loi, puis, quand je regarde le rapport ou le jugement Malouin, du coroner, le rapport, ça m'inquiète, parce que je me dis: Moi, je fais une confiance aveugle. Je dis: On peut dormir un paix, on peut fonctionner, on peut circuler **allégrement**, le ministre pense à tout. Le ministère protège les automobilistes, protège les usagers de la route.

La Société de l'assurance automobile a une fonction précise: de faire les oeuvres ou les indications que le ministère lui donne, mais, là, ce n'est pas vrai. Quand je regarde le rapport Malouin, ce n'est pas ça qu'il dit. Il dit: Les gens qui circulent sur les routes, ils n'ont pas d'expérience, puis ils n'ont pas de formation pour ça. Savez-vous que je vais commencer à être inquiet, et sérieusement, à partir de maintenant? Quand je vais rencontrer des mastodontes sur la route, je vais me demander si je ne ferai pas la prière, comme le député de Lévis nous suggère, de temps en temps. Je ne prierais pas la SAAQ, là, je vais prier certainement saint Christophe. Ça ne sera pas le ministère ni la Société de l'assurance automobile, parce qu'ils ne me protègent pas, quant à moi, et, par rapport à cet article-là, on aurait tout intérêt à le faire d'une façon correcte en disant et en exprimant bien haut et bien fort que c'est ça qu'on recherche, on recherche la sécurité, et on ne veut pas que ce soit laissé dans des mains où on fait de l'interprétation.

Une loi, ça s'interprète par les juges, pas par les gens qui l'appliquent, parce que les lois doivent être précises, le plus possible. Si on ne le fait pas, moi, je pense qu'on manque un peu à notre mission. Parce que la langue française est reconnue pour sa justesse, sa clarté, mais on a tendance, de plus en plus, à chercher des faux-fuyants. On cherche des faux-fuyants quand on cherche que les mots ne disent pas ce qu'ils veulent dire. On ne cherche pas carrément le but.

Moi, je pense que c'est important de savoir c'est quoi l'objectif qu'on poursuit. Est-ce que c'est pour permettre à plus de personnes de passer à côté des lois, ou si c'est de permettre à des gens d'être mieux

protégés et de donner des normes précises? À ce que je sache, quand j'examine ça en long et en large, je ne reconnais pas ça. Je ne reconnais pas ça. Je pense que la démonstration a été faite assez fortement. Je regrette de ne pas avoir été ici au début de la discussion, lorsqu'on a étudié l'article, mais — je ne veux pas arriver en retard — je trouve que, avec l'amendement, c'est suffisant pour essayer de regarder c'est quoi les buts qu'on recherche, si on recherche un but. On ne sait même pourquoi on le fait parce qu'on ne sait même pas comment il se donnait de permis.

(23 h 50)

Là, on dit: On va essayer d'en exempter le plus possible, de ces permis-là. On ne veut pas en donner des permis spéciaux. Bien sûr, c'est fatigant parce qu'on a des réponses à donner quand on parle de permis spéciaux. Le ministre dit: On va vous les donner dans les semaines à venir, mais le projet de loi, à ce que je sache, il ne sera pas adopté dans les semaines à venir. Il veulent l'adopter à cette session-ci. Qu'on veuille avoir l'information précise, qu'on tienne à ce que la loi ou les articles expriment clairement les objectifs que le ministre poursuit, bien moi, je pense que c'est la moindre des choses, d'autant plus que, avec des permis spéciaux, il va retirer encore de l'argent. Il remplit encore une partie de sa mission. La mission du ministre, c'est de ramasser de l'argent pour le gouvernement. C'est une bonne façon. S'il dit que ça prend des permis, tel qu'on veut que ça se fasse, à ce moment-là, il va avoir accompli une bonne partie de sa mission. Parce que ses ordres, il les reçoit de quelqu'un. Le ministre, il n'est pas si autonome qu'il nous donne l'impression de l'être, là. Ce n'est pas lui qui prend les décisions. J'ai comme l'impression qu'il prend des décisions pour d'autres qui n'ont pas le courage de venir nous dire clairement ce qu'ils veulent. Puis c'est vrai qu'on peut le constater, puis on peut le voir, c'est un bon gars, le ministre des Transports, mais seulement que, même dans sa bonté, il ne faut pas être bonasse.

Nous autres, on est là pour le protéger, on est là pour essayer de le renforcer, le renchaulser. Le ministre, c'est vrai, il a besoin d'être renchaulsé. C'est ce qu'on fait. On essaie de lui donner un peu des supports. On voudrait qu'il pose des gestes, pas héroïques, mais des gestes de personne responsable, puis lui demander, en même temps... Je pense que c'est ça qu'on cherche. On essaye de faire un travail de collaboration, mais il ne veut pas, il ne veut rien entendre. Qu'est-ce qu'on va être obligé de faire? Une neuvaine à Sainte-Anne, comme Jacques Demers a fait? On va aller se promener à Sainte-Anne-de-Beaupré...

M. Garon: À genoux.

M. Dufour: ...pour que le ministre, il prenne un peu de...

La Présidente (Mme Bélanger): Ça pourrait porter profit.

M. Dufour: Bien, ça pourrait peut-être. Moi, je n'étais pas contre ça qu'il le fasse. Moi, je crois à ça. Peut-être qu'on va lui faire faire un pèlerinage, aussi.

M. Elkas: ...

M. Dufour: Bon, bien, le ministre est prêt. Au moins, je l'ai convaincu que le pèlerinage, c'est une bonne chose.

Mais, moi, je voudrais bien, M. le ministre, dans le fond, que cet article-là ou cet amendement... le sous-amendement qu'on propose à l'amendement que vous avez déposé, je pense que ce serait de nature à éclaircir puis à mieux éclairer les gens. Moi, je pense que «destinés», c'est vrai qu'on peut jouer avec ça. Parce que «servir», définitivement, ça avait l'air d'être un pléonisme, là. Oui? Est-ce que c'est ça? Répéter 2 fois le même mot? Non, ce n'est pas un pléonisme. Ce n'est pas de la redondance de dire le même mot. «Servant», ça veut dire «servir». Je pense que c'est une bonne définition.

M. Garon: «Destinés», ça ne veut pas nécessairement dire «servir».

M. Dufour: Tandis que «destinés» pourrait dire autre chose. «Destiner à», ça ne veut pas dire nécessairement «servir». Les gens qui vont avoir à interpréter les lois, ils vont vous être redevables, M. le ministre, d'avoir éclairci la loi, d'avoir donné un outil avec lequel ils peuvent travailler correctement, avec toute la clarté de la langue. Ce n'est pas un linguiste qui va nous dire ça. Je pense bien que le linguiste, il serait bien mal placé. À moins que le mot qui est là veuille dire autre chose que ce qu'on recherche. C'est ça qu'il faut se poser, la question. C'est quoi qu'il y a de caché en dessous de ça? C'est quoi que le linguiste avait? Est-ce qu'il y a eu une commande de la part du ministre pour dire: Aïe! il ne faut pas que ce soit comme ça, fait-nous ça un petit peu plus mollo?

Parce que le gouvernement, il a cette tendance, aussi. On a constaté ça dans les 8 dernières années. On apprend à les connaître, hein? Les ministres, ils n'aiment pas faire beaucoup de lois, mais ils en font beaucoup pareil, mais c'est surtout se donner des pouvoirs réglementaires. Ils veulent surtout que le pouvoir soit ailleurs qu'au Parlement. Parce que, au **Parlement**, on va être obligé de rendre des comptes. Au **Parlement**, on va être obligé de venir dire ce qu'on fait puis ce qu'on ne fait pas. Parce que, par règlement, ce n'est pas trop, trop fatigant. Un règlement, bien, c'est facile à changer: un arrêté en conseil, good-bye, c'est fait, c'est réglé, tandis qu'une loi c'est plus fatigant à venir changer, c'est plus tannant, parce que ça prend un peu plus de temps, puis il y a des gens, des fois, qui posent des questions. C'est embarrassant.

La façon de légiférer est de moins en moins acceptable, à mon point de vue, dans le sens qu'on essaie de plus en plus de passer à côté de la clarté, de la

transparence. En tout cas, si le gouvernement est transparent à ses yeux, moi, je dis: C'est transparent mais obscur, parce qu'on n'a pas trop souvent l'heure juste. Il s'agit de regarder ce qui se passe. Puis tous les ministres ont cette tendance-là. Je ne sais pas à qui donner le mal, mais c'est comme les animaux malades de la peste, hein, tous les ministres sont atteints. Je ne sais pas qui a donné le mal.

M. Garon: C'est un virus.

M. Dufour: C'est un virus? Bon. C'est un virus. Mon collègue de Lévis, il connaît ça mieux que moi. Il a plus d'expérience que moi aussi dans le Parlement, ça fait qu'il sait, lui, c'est quoi un virus. Donc, c'est un virus qui atteint tous les ministres, ce qui fait que nous, on n'est pas capables d'avoir vraiment l'heure juste. On pensait que vous étiez pour changer des choses, mais vous êtes pire que ce qui n'a jamais été. C'est pire que ça n'a jamais été.

On est à la recherche, et je ne sais pas si vous avez eu l'occasion... Aujourd'hui, on a eu un rapport de quelqu'un qui a fait une maîtrise sur le travail des commissions parlementaires, et il dit: Le grand travail du ministre, c'est d'en dire le moins possible. C'est un peu ça: répondre aux questions, en dire le moins possible. Pourquoi ils font ça, c'est parce qu'il y a des choses à cacher, et ça a l'air que c'est bien vu d'en haut. Même quelqu'un pourrait avoir une promotion s'il respecte bien ces consignes-là. En tout cas, je trouve que c'est révélateur un peu, ce qui se passe actuellement. Je vois que, par rapport à cet article dans le projet de loi, c'est un projet de loi qui a des conséquences, qui a de l'importance parce qu'on parle de sécurité routière, et là il ne faudrait pas parler des 2 côtés de la bouche en même temps. On ne peut pas parler de sécurité routière et aller à rencontre de notre prédication.

Nous, comme Opposition, on avait l'intérêt, on avait comme objectif de forcer le ministre à maintenir le cap et à donner une position très claire par rapport à ses objectifs, mais ce n'est pas le cas, et c'est pour ça que l'objectif ou l'amendement, le sous-amendement de mon collègue de Lévis apporte une clarté à cet article qui permettrait aussi et permet d'être beaucoup plus précis et, en même temps, plus acceptable. Ça me semblerait beaucoup plus acceptable. C'est pour ça que je serai heureux de m'associer avec mon collègue de Lévis pour voter en faveur de cet amendement...

La Présidente (Mme Bélanger): Merci.

M. Dufour: ...et j'espère que le ministre fera pareil.

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

M. le ministre.

M. Elkas: Mme la Présidente, j'ai bien compris

qu'il fallait prendre tout le temps possible pour débattre cette question, amendement qui a été apporté par, en effet, le député de Lévis. On a pris tous ses arguments, on a lu le libellé, on a demandé aux légistes, on a demandé aux linguistes pour avoir exactement ce que le député de Lévis voulait avoir et on a reflété dans cet amendement exactement ce que le député de Lévis voulait dans son règlement. Alors, je comprends mal que le député de Lévis amène des amendements à son amendement, mais, par contre, j'ai remarqué ce soir qu'il se répétait assez souvent. Peut-être qu'il est un peu fatigué, peut-être qu'il a besoin d'un petit peu de repos.

Mme la Présidente, avant de partir ce soir, j'ai reçu, comme vous le savez tous, et je m'adresse à tous les membres de cette commission, des avis concernant l'article 28 du Barreau, du Protecteur du citoyen ainsi que de certains députés, une préoccupation de cet article, et je voudrais assurer cette commission que je vais faire une réflexion pendant les jours qui suivent et, s'il y a des amendements à apporter à cette loi, je les ferai peut-être à la prochaine étape, qui sera le débat sur le rapport de la commission. Alors, Mme la Présidente, c'est tout ce que j'ai à ajouter.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, est-ce que le sous-amendement proposé par le député de Lévis est adopté?

M. Garon: Adopté.

M. Elkas: Non.

La Présidente (Mme Bélanger): Non, eux, ils disent que ce n'est pas adopté.

M. Garon: Bien, je ne sais pas, moi. Moi, j'ai dit adopté.

La Présidente (Mme Bélanger): Bien oui, mais là...

M. Garon: On est pour.

M. Elkas: On est contre.

Une **voix:** On est plus qu'eux autres. Ha, ha, ha!

M. Elkas: Alors, on a gagné encore.

La Présidente (Mme Bélanger): Alors, le sous-amendement est rejeté.

Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Dufour: Mme la Présidente, avant d'accepter l'amendement, j'aurais un sous-amendement à proposer.

La Présidente (Mme Bélanger): Un autre sous-amendement?

M. Dufour: Oui, madame. Ce serait: Supprimer, dans la dernière ligne, les mots «que la construction ou l'entretien d'un chemin public».

M. Elkas: Trop tard.

M. Dufour: Non, il est recevable. Il est 11 h 59.

La Présidente (Mme Bélanger): Il reste 30 secondes.

M. Elkas: Il faut que tu fasses des copies. On ne fera pas ça, nous autres.

M. Dufour: Je n'ai pas d'objection à ce qu'on laisse ça en suspens.

M. Elkas: Il faut faire des copies. Nous autres, on fait des copies. Non, vous ne recevrez absolument rien de chez nous, sauf si vous avez des copies. On va vous demander des copies. C'est le discours du député de Lévis.

Une voix: Il reste 15 secondes. Ha, ha, ha!

M. Dufour: Là, il est minuit. On peut ajourner, mais mon amendement est là.

M. Elkas: ...absolument rien de toujours, toujours...

La Présidente (Mme Bélanger): De toute façon, la commission ajourne, étant donné l'heure, là...

M. Garon: Est-ce que vous acceptez l'amendement?

M. Elkas: Bien non! Coudon, ça prend des copies, Mme la Présidente!

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant, là!

M. Elkas: Non, je m'excuse, mais...

La Présidente (Mme Bélanger): Un instant! C'est moi qui dois ou bien oui ou non accepter l'amendement.

M. Elkas: Madame, c'est fini.

La Présidente (Mme Bélanger): S'il vous plaît! Alors, étant donné l'heure, la décision sur la recevabilité du sous-amendement sera prise lors de notre prochaine séance. La commission ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à minuit)