



---

# 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 (3)

Le mardi 15 juin 1993 — No 87

**Président : M. Jean-Pierre Saintonge**

---

**QUÉBEC**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Étude détaillée	
Articles en suspens (suite)	CAE-4769
Dispositions finales	CAE-4824
Remarques finales	
M. Jean Garon	CAE-4825
M. Sam L. Elkas	CAE-4826

### Autres intervenants

Mme Madeleine Bélanger, présidente  
M. Lewis Camden, président suppléant

Mme Denise Carrier-Perreault  
Mme Cécile Vermette  
M. Gérard R. Morin  
M. Jean-Guy Bergeron  
M. Michel Charbonneau  
M. Robert Thérien

- \* M. Pierre-Paul Vigneault, ministre des Transports
- \* M. Robert Sasseville, idem
- \* Mme Josyane Douvry, Société de l'assurance automobile du Québec
- \* M. Claude Gagné, idem
- \* M. Claude Gélinas, 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  
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Le mardi 15 juin 1993

## Étude détaillée du projet de loi 91

(Onze heures quarante-huit minutes)

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

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

**La Secrétaire:** Oui. Mme Marois (Taillon) est remplacée par Mme Vermette (Marie-Victorin) et M. Paré (Shefford) est remplacé par Mme Carrier-Perreault (Les Chutes-de-la-Chaudière).

## Étude détaillée

## Articles en suspens (suite)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, au moment de l'ajournement des travaux, la semaine dernière, on avait déposé un sous-amendement à l'article 15. Le sous-amendement se lisait comme suit:

Supprimer, dans la dernière ligne, les mots «avec la construction ou l'entretien d'un chemin public».

L'amendement qui avait été déposé, là, l'amendement principal, c'était: «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.» Et le sous-amendement, c'était de supprimer, dans la dernière ligne, les mots «avec la construction ou l'entretien d'un chemin public». «Que»? C'est: «...à d'autres fins», point.

**M. Garon:** Là, il y avait des remplacements, je pense. Qui vous avez mis?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme Carrier-Perreault et Mme Vermette.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il y a consentement pour ajouter un remplacement? Oui, pas de problème.

**La Secrétaire:** M. Gendron (Abitibi-Ouest) est remplacé par M. Dufour (Jonquière).

**M. Garon:** Bon, là, qu'est-ce que qui arrive? C'est parce qu'il y a une autre commission

parlementaire. M. Dufour est appelé à une autre commission parlementaire. C'est lui qui avait présenté un amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais vous pouvez prendre votre temps de parole sur l'amendement. Puis, après ça, bien, si M. Dufour arrive, il aura son temps de parole. Par contre, ce n'est pas nécessaire que ce soit M. le député de Jonquière qui prenne son droit de parole le premier.  
(11 h 50)

**M. Garon:** Excepté que ce n'est pas le même temps, là. Le proposeur...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. Ça, pour les amendements, c'est le même temps, c'est 20 minutes quand même. Ce n'est pas une motion, là, c'est un sous-amendement. Alors, c'est 20 minutes pour chacun des parlementaires. 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 ou chaque article qu'on propose de modifier ou d'ajouter dans une loi existante. Ce temps de parole peut être utilisé en une ou plusieurs interventions.»

**M. Garon:** Est-ce qu'on peut avoir une copie de l'amendement, s'il vous plaît? Ou du sous-amendement?

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

**M. Garon:** Bien, j'aimerais avoir une copie de l'amendement, s'il vous plaît.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On vient de vous la remettre.

**M. Garon:** Non, je ne l'ai pas eue. Non, non, c'est du sous-amendement, moi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui. C'est vous autres qui l'avez écrit, le sous-amendement.

**M. Garon:** Ce n'est pas moi qui l'ai écrit. Non, mais je ne veux pas faire d'erreur. Je voudrais avoir une copie du sous-amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On vient de vous la donner.

**M. Garon:** Où? Ah! il est là. Alors, Mme la Présidente, le sous-amendement qui est proposé par le

député de Jonquière est un amendement qui tente de faire comprendre au ministre qu'il faut qu'il apporte des amendements dans son projet de loi, parce qu'il y a des articles qui ne serviront pas les fins pour lesquelles le ministre nous dit qu'il veut opérer. Ici, on dit: «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». Alors, le bout que le député de Jonquière veut faire enlever, c'est «que la construction ou l'entretien d'un chemin public».

Le député de Jonquière dit qu'au fond ça ne donne rien de rajouter «que la construction ou l'entretien du chemin public», puisqu'on a dit dans la première phrase: «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». «Autres fins», dans cette perspective, veut dire d'autres fins que niveler, déblayer ou marquer la chaussée. Quand on nous disait tantôt que ça pouvait s'appliquer à des permis de terrain de stationnement... La première phrase dit déjà: «Le présent article ne s'applique pas aux équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée.» Alors, il s'agit, au fond... on dit: Destinés à niveler la chaussée, déblayer la chaussée ou marquer la chaussée. Une chaussée, ça ne peut pas être un terrain de stationnement. C'est dans ce sens-là que le député de Jonquière se dit: Ça ne donne rien de rajouter les mots «lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins que la construction ou l'entretien d'un chemin public».

Je ne suis pas certain, même, que le ministère souhaite vraiment que cette disposition soit ajoutée à la fin de la phrase, «que la construction ou l'entretien d'un chemin public», parce que la construction ou l'entretien d'un chemin public, avec les dispositions que vient d'ajouter le ministre des Transports... En faisant le transfert de 33 000 km et 60 000 km de routes qui ont été transférées aux municipalités, il n'est pas certain qu'à ce moment-là il n'y a pas plusieurs chemins qui, dans nos régions, dans les différentes régions du Québec, ne seront pas privatisés. Pourquoi? Parce que, dans les lois municipales, vous allez voir, quand les gens vont voir arriver la facture, qu'ils vont voir les prix arriver... Je comprends qu'on est dans une période, à ce moment-ci, où on vient de transférer, les gens ne savent pas trop ce qui leur arrive encore. C'est encore dans la machine bureaucratique. Mais vous n'avez pas vu les municipalités rurales, lorsque les gens vont arriver, puis ils vont dire: On ne veut plus entretenir tel chemin. Le gouvernement ne peut pas obliger les gens à entretenir les chemins parce que les gens, sur le plan municipal, ne sont pas obligés d'entretenir les chemins.

Je vois le conseiller du ministre qui vient de la Gaspésie. Je vais vous dire une chose, c'est peut-être le premier endroit où ça va s'appliquer. Il y a des gens qui ne voudront plus entretenir des chemins en Gaspésie, surtout dans les municipalités où la moyenne d'âge est

très élevée et les factures... Les gens vont les trouver pesantes, les factures. Ils vont trouver que ça coûte cher d'entretenir des chemins quand il n'y a plus d'écoles dans des municipalités, quand... Vous savez qu'il y a certaines municipalités de la Gaspésie dont la moyenne d'âge actuellement est de 60 ans. Les gens vont trouver les factures pesantes. À ce moment-là, ils ne voudront plus entretenir publiquement certains chemins. Le débat va arriver beaucoup plus vite qu'on ne pense parce que les gens, actuellement, au Québec sont éborgés par les taxes. Les gens sont écrasés par les taxes. Les gens, temporairement, se sentent désemparés. Il y en a plusieurs que je rencontre puis qui me disent ça. Qu'est-ce que vous voulez, on est dans un régime démocratique, puis, quand les gens ne disent rien, bien, il arrive ce qui arrive. Vous êtes pénalisés pour n'avoir rien dit.

Il y a beaucoup de maires de municipalités qui étaient bien plus libéraux que maires, de sorte qu'ils n'ont pas défendu leurs citoyens comme ils auraient dû les défendre. Sauf que tantôt les gens vont se retrouver avec les factures. Ils vont se retrouver avec les factures, puis ils ne la trouveront pas drôle. Ils ne la trouveront pas drôle. Le 1er juillet, quand les gens vont avoir leur premier compte de taxes, le 1er juillet, le gens vont avoir leur premier compte de taxes qui rétroagit rétroactivement au 1er janvier 1993, vous allez voir qu'il y a des gens qui ne trouveront pas ça drôle, puis je vais leur dire: Dites merci à votre député libéral qui ne s'est pas tenu debout dans son caucus, de sorte que le gouvernement a senti qu'il pouvait faire ça. Ça fait qu'aujourd'hui le premier ministre du Québec, c'est M. Ryan, c'est le député d'Argenteuil, parce que le vrai premier ministre, à toutes fins pratiques, n'est plus présent. Et ça, on le sent et tout le monde le sent, au Québec, actuellement. \*

On se retrouve avec un ensemble d'abus parce qu'on a l'impression que le bateau est un bateau dans une tempête fiscale sans gouvernail, ballotté au gré des vents, parce qu'il n'y a personne qui tient la barre. Quand on fait de la politique, ce n'est pas seulement pour couper des rubans. C'est également pour faire des tâches qui ne sont pas toujours faciles à faire.

Actuellement, notre système démocratique au Québec est en jeu parce que beaucoup de règles qui, normalement, sont respectées ne sont pas respectées. Hier, par exemple... Le ministre de la Justice fait semblant de ne pas comprendre quand on lui dit qu'une loi rétroactive qu'il faut adopter et qui rétroagit au jour du dépôt ou qui réagit plusieurs mois avant le jour du dépôt, puis il semble faire semblant de ne pas comprendre... Il y avait un ministre de la Justice dans le temps d'Hitler aussi. Il a dit que tout était correct. Il a été jugé à Nuremberg, puis il a été considéré coupable comme les autres. Pourquoi? Parce qu'il avait été complice d'actions qui allaient contre le droit des gens. Il ne pouvait pas dire qu'il passait comme quelqu'un qui n'était pas partie à l'affaire. Dans un Conseil des ministres, tous les gens qui sont dans le Conseil des ministres sont...

**M. Elkas:** Mme la Présidente, point d'ordre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui.

**M. Elkas:** Le député de Lévis fait des affirmations, fait des commentaires qui nous comparent au héros des nazis, Hitler. Ce n'est pas la première fois qu'il le fait. Il l'a fait à mon égard. Il m'a appelé «le boucher de Baldwin», à un point. Il me semble qu'il pourrait se servir d'un langage un peu plus doux, puis se comporter mieux que ça.

**M. Garon:** Au contraire.

**M. Elkas:** Parlons donc de l'article.

(12 heures)

**M. Garon:** Non, non. Mme la Présidente, il n'y a rien de **répréhensible** au fait que je dise que le ministre de la Justice... C'est exact. Le ministre de la Justice, du temps d'Hitler, a dit qu'il était un bon juriste et qu'il avait fait son possible, sauf que ça n'a pas été retenu. Pourquoi? Parce que... C'était un bon juriste, en réalité, sauf qu'il avait laissé aller des choses qu'il n'aurait pas dû laisser aller. C'est exactement ce que je dis, actuellement. C'est qu'actuellement, quand le ministre de la Justice a fait semblant de ne pas savoir la différence entre une règle rétroactive au jour du dépôt et une règle rétroactive antérieurement au jour du dépôt, il se ferme les yeux. Il se ferme les yeux et il refuse de voir la réalité.

Quand, tantôt, on va parler des amendements concernant les règles de preuve, bien, qu'on le veuille ou non, c'est contraire à notre droit. Quand tous les gens le disent, dans notre société, quand des gens nous le disent, dans notre société, que le Barreau, le Protecteur du citoyen... Les téléphones ne déroutent pas, dans les bureaux, actuellement. Les téléphones ne déroutent pas, actuellement, parce que les gens se rendent compte que ça n'a pas de bon sens. C'est exorbitant du droit. Si vos députés vous font le message, ils vous disent qu'il y a des gens qui appellent dans leurs bureaux. Évidemment, on peut faire les règles qu'on voudra, sauf qu'il y a des normes, normalement, qu'on doit respecter dans un système démocratique et, actuellement, la façon dont on traite les citoyens, on ne fonctionne pas comme dans un régime démocratique. On fonctionne comme dans un régime où on pense que l'État a tous les droits, que l'État est au-dessus des citoyens, que l'État a le droit de tasser les citoyens. Il y a des droits, dans un État démocratique; les personnes ont des droits. Ce n'est pas pour rien qu'il y a une charte des droits et libertés, parce que les personnes ont des droits. Quand on voit beaucoup de gens...

**M. Elkas:** Des droits individuels.

**M. Garon:** ...qui viennent ici...

**M. Elkas:** Des droits individuels.

**M. Garon:** Oui, des droits individuels. Mais ça, ça repose par des règles de droit qu'on respecte, avec des règles de droit qu'on respecte. Quand on...

**M. Elkas:** On l'a fait avec la loi 101.

**M. Garon:** ...fait venir de plus en plus de droit rétroactif...

**M. Elkas:** On l'a fait avec la loi 101.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** On l'a fait avec la loi 101.

**M. Garon:** La loi 101 est une loi correcte...

**M. Elkas:** Oui, oui.

**M. Garon:** ...qui... Vous regardez, vous avez connu des pays, ailleurs? Regardez les pays, ailleurs, où vous êtes allé. Vous regarderez, quand un pays est majoritaire à 85 %, quelle est la langue officielle. Aux États-Unis, plus que ça — si le ministre veut en parler — aux États-Unis, quand les Américains ont décidé que c'était la langue anglaise qui serait la langue officielle, même si 50 % de la population étaient de langue allemande, ça a été l'anglais qui a été utilisé.

**M. Elkas:** Ça n'empêche pas les autres...

**M. Garon:** Alors, il faudrait que le...

**M. Elkas:** Ça n'empêche pas les autres de parler...

**M. Garon:** ...ministre apprend l'histoire.

**M. Elkas:** Ça n'empêche pas les autres de parler leur langue.

**M. Garon:** Personne n'empêche les autres de parler leur langue.

**M. Elkas:** Oui, oui, oui, mais justement...

**M. Garon:** Personne n'empêche les autres de parler leur langue...

**M. Elkas:** Non, non. Vous le faites...

**M. Garon:** ...sauf que, dans un État, habituellement, il y a une langue officielle. Regardons dans tous les États du monde, il y a une langue officielle. Quand, aux États-Unis, ils ont voté que c'était l'anglais, ça s'est voté par 3 voix, dans le Parlement. Dans l'assemblée des parlementaires, aux États-Unis, ça a été voté par 3 voix. Mais, quand ça a été voté, c'était fini: la langue officielle, ça a été celle-là. Ça n'a pas été celle qui était

l'autre, celle de l'autre. Alors, quand on essaie de nous faire des choses, je vais dire une chose, je n'ai pas de leçons à prendre, dans les régimes démocratiques, de quoi que ce soit dans cette Chambre. Un régime démocratique, c'est un régime où les citoyens, la majorité a des droits, également. Une majorité à 85 %, dans tous les États au monde, là, que ce soit l'Italie, la France, l'Angleterre, l'Allemagne, la Turquie, la Syrie, le Maroc, quels que soient les pays, les gens adoptent une loi, et c'est comme ça que ça marche dans ces pays, dans tous les pays au monde. Alors, là-dessus, là...

Deuxièmement, faire rétroagir des règles de preuve, faire changer des règles de preuve pour que les gens soient déclarés coupables, ça, ça date d'avant la Révolution française. Depuis la Révolution française, dans le régime de droit britannique...

**M. Elkas:** Personne ne déclare qui que ce soit coupable. Vous le savez, à part de ça.

**M. Garon:** Non. Je regrette, c'est ça.

**M. Elkas:** Do not try to make stories with something you do not even understand.

**M. Garon:** C'est la... Mme la Présidente, dites au ministre, si vous voulez, de se tenir tranquille. On peut ajourner pour qu'il aille se reposer et...

**M. Elkas:** Tu me fais endormir.

**M. Garon:** C'est moi qui ai la parole, là. Il n'a pas l'air de comprendre que je ne suis pas obligé d'être de même opinion que lui. C'est ça, un régime démocratique. Je ne suis pas obligé de partager son opinion, je ne suis pas obligé d'être d'accord avec son projet. J'ai le droit de combattre son projet jusque dans les derniers retranchements, et c'est ce que je vais faire, Mme la Présidente. Je vais combattre ce projet de loi là qui est un abus des droits. C'est un abus des citoyens et c'est pourquoi je vais combattre ce projet de loi là, de la même façon que le Barreau, de la même façon que le Protecteur du citoyen, qui sont des gens qui sont là pour protéger les droits des citoyens, pas des gens qui sont une succursale du Parti québécois. On ne contrôle pas le Barreau, sauf que le Barreau lui-même a dit qu'il devrait faire des changements qu'il ne veut pas apporter, par entêtement, Mme la Présidente. Le ministre de la Justice est orgueilleux, tout le monde le sait. C'est pour ça qu'ils l'appellent le ministre pancanadien. Ce n'est pas pour rien. Tout le monde sait ça, c'est de notoriété publique. Sauf qu'aujourd'hui ce que nous avons à défendre, c'est une loi qui après ça va s'appliquer et va contribuer à ostraciser les gens. C'est pourquoi nous devons faire en sorte de faire les changements appropriés. Et, une des façons d'améliorer la législation, c'est d'adopter le règlement ou de discuter sur le règlement, la proposition de sous-amendement qu'a faite le député de Jonquière quand il a dit de rayer de l'amendement du

ministre la partie de phrase qui dit: «...que la construction ou l'entretien d'un chemin public». Pourquoi? Je le répète, c'est très simple.

La première partie de la phrase: «Le présent article ne s'applique pas aux équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée.» Et on dit par après: «Toutefois, le permis spécial de circulation demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins». Il n'est pas nécessaire d'ajouter «que la construction ou l'entretien d'un chemin public» parce que, dans la première phrase, les fins où on dit qu'il y a une exemption, c'est lorsque les équipements sont destinés à niveler la chaussée, déblayer la chaussée ou marquer la chaussée.

Il n'est pas nécessaire d'ajouter par quoi. Après ça, vous parlez de la construction ou de l'entretien d'un chemin public parce que toutes les autres fins... Et c'est ça qu'il faudrait: «Toutefois, le permis spécial de circulation demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins.» À quelles fins? À d'autres fins, au fond, que niveler, déblayer ou marquer la chaussée. Nous considérons que l'exemption ne peut pas servir à d'autres fins que niveler, déblayer ou marquer la chaussée. À ce moment-là, il est inutile de dire: «...à d'autres fins que la construction ou l'entretien d'un chemin public».

Ça ne sert à rien. Et, comme le législateur n'est pas supposé parler pour ne rien dire, si on le laisse dire des choses inutiles, les tribunaux vont chercher des interprétations et essayer de faire dire quelque chose à ces mots inutiles. C'est pourquoi il est préférable que les mots inutiles ne soient pas là. À ce moment-là, si le sous-amendement est adopté et ensuite l'amendement, l'article se lira: «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.»

Donc, «à d'autres fins», ça voudrait dire à d'autres fins que niveler, déblayer ou marquer la chaussée. À ce moment-là, ça devient d'une clarté fulgurante. Ça va empêcher des procès. Ça va faire en sorte que ce que l'article veut dire est clair, tandis qu'actuellement on est en train de faire des imprécisions inutiles. Est-ce que ces équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée peuvent être utilisés à d'autres fins sur la chaussée que de niveler, déblayer ou marquer la chaussée? Et, si on veut vraiment que l'exemption compte seulement lorsqu'on nivelle, ou on déblaie, ou on marque la chaussée, à ce moment-là, c'est mieux de lire: «Toutefois, le permis spécial de circulation demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins.» C'est évident que ça va vouloir dire à d'autres fins que niveler, déblayer ou marquer la chaussée. Plutôt que d'ajouter un élément de phrase qui ne se trouve pas dans le premier.

(12 h 10)

Si l'amendement n'était pas adopté, ça se lirait: «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.» Alors, on se trouve à mettre une exemption qui dit autre chose que les fins pour lesquelles on indique l'exemption. L'exemption, regardez, c'est facile à lire, au fond. On dit: «Le présent article ne s'applique pas aux équipements destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée.» On craignait que ces équipements-là servent à d'autres fins. Alors, là, il s'agissait de mettre l'exemption, c'est que ça ne s'applique pas quand ça sert à d'autres fins.

C'est pour ça que: «Toutefois, le permis spécial de circulation demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins», c'est suffisant. Si on ajoute «que la construction ou l'entretien d'un chemin public», le juge va devoir se demander, lorsqu'il va interpréter: Est-ce que les équipements doivent être destinés à niveler, déblayer ou marquer la chaussée, ou destinés à faire la construction ou l'entretien d'un chemin public? Là, on devra interpréter entre les fins auxquelles peut servir le véhicule et il faudra essayer de prouver l'adéquation entre niveler, déblayer ou marquer la chaussée et la construction et l'entretien d'un chemin public, ce qui n'est pas évident.

Les procès se font sur des choses comme ça. C'est pour ça qu'il faut éviter de marquer... Vous savez qu'à part de ça la tentation va être forte, pour les gens, d'utiliser leur véhicule à d'autres fins. Elle va être forte. D'ailleurs, le fonctionnaire du ministère nous le disait, il pensait que les gens mettaient leur équipement au début de la saison et le laissaient toute la saison. Si l'équipement est utilisé à d'autres fins, là, l'équipement qui est sur le véhicule, la tendance va être forte, surtout si le véhicule n'est pas utilisé à 100 % pour les fins de nivelage, de déblayage et de marquage de la chaussée. Tandis que, si l'exemption dit ce qu'elle dit, mais qu'on dit: Dans d'autres fins que niveler, marquer ou déblayer la chaussée, le permis spécial de circulation demeure requis, à mon avis, ça ne peut pas être plus clair.

Quand on rajoute des mots, tout ce qu'on fait, au fond, on contribue à embrouiller la phrase. Les mots inutiles ne seront jamais considérés inutiles par les tribunaux. Il y a un vieux proverbe de droit qui dit: Le législateur est présupposé ne pas avoir parlé pour ne rien dire. Évidemment, les juges — je porte un grand jugement — ne savent pas que les lois sont faites par le gouvernement, des fois sur le bas coin des tables, des fois par des fonctionnaires pressés, et avec des ministres qui ne jouent pas le rôle de bloqueur qu'ils devraient jouer. Normalement, c'est au ministre, avant de présenter son projet de loi, à faire la revue, vérifier ça. On sait que le ministre que nous avons devant nous...

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

**M. Garon:** ...n'est pas réputé comme quelqu'un qui surveille beaucoup ses lois. Quand il nous les présente, on a le sentiment souvent qu'il les étudie en même temps que nous, alors que, normalement, ce

travail devrait être fait au ministère. On l'a vu dans le projet de loi 244...

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

**M. Garon:** ...où il a fallu amender tous les articles, les notes explicatives et même le titre du projet.

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

M. le ministre, est-ce qu'il y a des commentaires sur le sous-amendement?

**M. Elkas:** Non. Qu'ils passent... J'ai l'impression que chacun va prendre son tour.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il n'y a pas de commentaires? Est-ce qu'il y a d'autres commentaires au sous-amendement?

Mme la députée des **Chutes-de-la-Chaudière**.

**Mme Carrier-Perreault:** Disons que des commentaires... Ce seraient des demandes d'information. J'imagine que c'est possible de procéder de cette façon-là. Si j'ai des questions, le ministre nous répond, j'imagine?

**M. Elkas:** Ils ont 20 minutes?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Vous avez le droit de poser des questions.

**Mme Carrier-Perreault:** Bien, dans d'autres commissions, je sais qu'on trouvait...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, oui. Vous avez 20 minutes pour poser des questions sur le sous-amendement.

**Une voix:** Ce n'est pas sûr qu'il va répondre, mais on va prendre...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Si vous avez des réponses, vous en aurez. S'il n'y en a pas, il n'y en a pas.

**Mme Carrier-Perreault:** Non, mais disons que, compte tenu que je connais très peu, moi, le Code de la sécurité routière, il y a des choses qui m'échappent. Il y a des questions que je peux me poser aussi pour d'autres raisons. Parce que, moi, j'ai fait de la santé et sécurité au travail. J'imagine qu'il y a des raisons de sécurité aussi qui sous-tendent l'article 473. Comme je vous disais, Mme la Présidente, je ne connais pas vraiment beaucoup le Code de la sécurité routière.

Moi, d'abord, j'avais vraiment une question. Quand on regarde l'article 473, tel qu'il est libellé dans la loi actuelle, et quand on regarde l'article qui était

proposé au départ, par le ministre, dans le projet de loi qu'on a devant nous, c'est une exception qu'on vient créer, à toutes fins pratiques, à cet article. Et, quand on regarde l'article, on se rend compte qu'il n'y en avait pas, d'exception.

Cet article-là, quand on exige des permis pour des véhicules spéciaux, pourquoi on le fait? C'est quoi, les raisons? Est-ce que c'est vraiment... Est-ce que c'est des raisons de sécurité? L'exigence de ces permis, ça s'appuie sur quoi?

**M. Elkas:** Mme la députée...

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

**M. Elkas:** ...je veux bien être clair. C'est malheureux que vous n'étiez pas ici pour les autres débats. Cet article est là pour s'assurer qu'il y ait du contrôle. Il y a du contrôle routier qu'on a introduit, qui était inexistant dans le passé. Il va sans dire que ces contrôleurs appliquent la loi. Alors, c'est une question de permis pour certains véhicules qui appartiennent soit au gouvernement, soit aux municipalités, qu'ils soient exemptés de permis spéciaux, et des équipements comme des niveleuses, des saleuses, qui ont aussi des grattes en avant de leur véhicule, qu'ils soient exemptés. C'est tout.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est une raison. La raison que vous me donnez, vous dites que c'est pour contrôler ces véhicules-là.

**M. Elkas:** C'est du contrôle, madame, parce qu'il n'y en avait pas autrefois. C'est-à-dire que, s'il n'y avait pas de contrôle, les gens, évidemment, n'allaient pas chercher des permis spéciaux. Puis, quand il y a eu du contrôle, on s'est aperçu que, dans certaines catégories, il était important de s'assurer qu'il y ait des permis spéciaux. Mais demander au gouvernement ainsi qu'aux municipalités d'avoir des permis spéciaux pour des équipements dont ils se servent de jour en jour, c'est un peu ridicule. Alors, on voulait les exempter. C'est pour ça qu'on l'a passée, cette loi-ci.

**Mme Carrier-Perreault:** Alors, vous dites que c'est pour des raisons de contrôle. Disons que vous dites que ça n'existait pas avant, quand même. Ces véhicules-là étaient considérés au même titre que les autres véhicules qui sont considérés dans l'article 473, et il n'y avait pas d'exception, avant. C'est ça. Alors, là, vous créez, à toutes fins pratiques, une exception pour ces sortes de véhicules là.

Là, j'ai pris connaissance de l'amendement qui a été proposé et vous dites, bon: Toutefois, le permis spécial [...] demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins». Il semble que c'est possible qu'on les utilise à d'autres fins, quand j'entends le développement que mon collègue de Lévis faisait et par rapport aux hochements de tête, si on veut, du

fonctionnaire. J'essaie de comprendre. Je regarde ce qui se passe, puis j'écoute. Alors, à ce moment-là, ça veut dire qu'à toutes fins pratiques on ne peut pas exiger que les municipalités aillent chercher des permis spéciaux pour des véhicules, puis, de toute façon, qu'elles utilisent, à toutes fins pratiques... C'est d'exiger inutilement qu'on aille chercher des permis pour ça.

Par ailleurs, ce que je viens de comprendre, c'est que, oui, effectivement, ces véhicules-là peuvent être utilisés à d'autres fins, et ce, j'imagine que ça peut se faire même au niveau des municipalités aussi. Est-ce que les municipalités aussi peuvent utiliser ces équipements-là à d'autres fins? Une saleuse, par exemple, avec une gratte.

**M. Elkas:** Oui, exact.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est ça, l'exemple?

**M. Elkas:** C'est la raison pour laquelle c'est là, madame.

**Mme Carrier-Perreault:** Alors, ça veut dire que, de toute façon, Mme la Présidente, ça ne sera pas plus pratique pour eux autres. Avec l'amendement que le ministre a apporté, les municipalités devront, de toute façon, aller chercher un permis spécial quand elles vont utiliser le véhicule à d'autres fins. Mais là je ne comprends pas. Oui, elles l'utilisent à d'autres fins de temps en temps, le ministre m'a dit: Oui. Puis on veut leur éviter d'aller chercher des permis inutilement parce que, de toute façon, elles utilisent ces véhicules-là pour faire du déblayage, puis du salage, etc., marquer la chaussée. Puis là il me dit: Oui, elles peuvent les utiliser à d'autres fins. Dans son amendement, il dit: Elles vont aller se chercher des permis quand même si elles l'utilisent à d'autres fins.

**M. Elkas:** À d'autres fins que la construction et l'entretien des chemins publics.

**Mme Carrier-Perreault:** Là, j'ai de la misère à suivre le raisonnement. Je m'excuse, Mme la Présidente, mais, si c'est pour éviter qu'il y ait des demandes inutiles des gens qui, de toute façon, ont à utiliser ces équipements-là, quand le ministre arrive avec son amendement, il les oblige, de toute façon, à aller en chercher un permis.

**M. Elkas:** Mme la députée, je voudrais vous aviser ce matin que ce n'est pas mon amendement. Ha, ha, ha!

**Mme Carrier-Perreault:** Non, mais j'ai un amendement du... Je regrette, M. le ministre, le sous-amendement de mon collègue de Jonquière, c'était d'enlever la partie, à la fin: «que la construction ou l'entretien des chemins publics». C'est l'amendement du ministre qui dit que: «Toutefois, le permis spécial de

circulation demeure requis lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins...»

**M. Elkas:** Pour les saleuses.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est votre amendement, M. le ministre.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, on discute du sous-amendement.

**Mme Carrier-Perreault:** Là, on discute de l'amendement de mon...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Du sous-amendement, qui est d'enlever «que la construction ou l'entretien d'un chemin public». C'est ça, la discussion.

**Mme Carrier-Perreault:** Bon, bien, d'abord, à ce moment-là, qu'est-ce que c'est, les autres fins? À quoi ça peut être utilisé, à part que la construction ou l'entretien d'un chemin public? J'aimerais ça que le ministre m'explique ça, d'abord..

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, la députée des Chutes-de-la-Chaudière veut savoir comment on peut utiliser un véhicule à d'autres fins...

**Mme Carrier-Perreault:** À quoi on peut l'utiliser, à quelles fins...

**La Présidente (Mme Bélanger):** À quoi on peut l'utiliser?

**Mme Carrier-Perreault:** ...à part de construction ou entretien d'un chemin public?

**M. Vigneault (Pierre-Paul):** On a ajouté les mots «que la construction ou l'entretien du chemin public» à l'amendement proposé par le ministre...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Voulez-vous vous identifier, monsieur, s'il vous plaît?  
(12 h 20)

**M. Vigneault:** Vigneault, Pierre-Paul Vigneault. Parce qu'on avait en tête la saleuse qui était utilisée pour saler le chemin, à d'autres fins que le déblaiement, pour saler avant la tempête. On sale les routes avant les tempêtes et, lorsqu'on utilise le camion de sel pour saler, on conserve sur le camion la charrue, qui est un équipement de déneigement requérant un permis spécial de circulation. Alors, si le sous-amendement était adopté comme il est proposé, on devrait obtenir un permis spécial de circulation si l'on veut conserver la charrue devant le camion, lorsqu'on fait uniquement du salage.

**Mme Carrier-Perreault:** Là, Mme la Présidente, quand on regarde ce genre d'article là, c'est qu'en arrière de tout ça — et je veux bien comprendre que le

ministre me parle de contrôle — il doit y avoir des raisons de sécurité. Quand on exige un permis spécial, j'imagine que ce n'est pas juste pour contrôler le nombre de charrues qui se promènent dans le chemin, si c'est des saleuses ou non, des affaires de même, là. Ça doit être parce qu'il y a des raisons en arrière de tout ça, des raisons de sécurité routière.

**M. Elkas:** Mme la députée, lorsqu'on introduit le contrôle routier, il est évident qu'on va inclure dans nos démarches un contrôle qui pourrait venir à réduire le nombre de décès et d'accidents sur nos routes. Je pense que vous allez admettre qu'on s'en va dans la bonne direction. Pour ce faire, il faut introduire des normes pour s'assurer que les véhicules hors normes, au niveau des poids lourds, ou hors dimensions aient, dans certains cas, le droit de circuler et s'assurer, par contre, que ces gens-là aient des permis spéciaux. Dans le cas des municipalités, le gouvernement du Québec, pour qu'ils fassent l'entretien sur nos routes, on exempté, dans certains cas.

L'exemple qu'on vient de vous donner, c'est bien simple: si votre municipalité ou une municipalité dans votre comté devait se promener et faire du salage avant le déblaiement de la neige, et avait cette grande gratte qui était hors normes devant son camion, si on suit votre raisonnement, on la forcerait à avoir un permis spécial. Et, si on veut faire sauter «que la construction ou l'entretien du chemin public», si on veut l'enlever, bien, c'est justement ça qu'on va subir, les municipalités vont être assujetties à aller chercher des permis spéciaux pour cette fin.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui, mais, Mme la Présidente, si je comprends bien, les raisons de sécurité, c'était un peu mon problème quand je regardais le projet de loi de départ du ministre. On dit: On crée des exceptions. Si je comprends bien, ces camions-là, ces équipements-là, qui sont exclus, à toutes fins pratiques, de la loi, étaient inclus dans la loi, et les municipalités devaient avoir ce permis spécial là pour ces équipements-là déjà. Qu'est-ce qu'il y a de changé par rapport à la sécurité?

Si on revient à l'argumentation du ministre qui me dit: Il faut absolument contrôler la sécurité routière, et j'en suis, je comprends très bien tout ça, mais qu'est-ce qui fait que ça a changé à un point tel qu'on va les exempter? C'était considéré comme des équipements qui pouvaient apporter certains dangers, qui... Vous les considérez comme tels jusqu'à preuve du contraire, là. Qu'est-ce qui fait qu'ils sont devenus moins dangereux et qu'on va pouvoir les exempter, même qu'on va pouvoir les laisser se promener avec leur grosse gratte en avant, et tout ça, à partir de l'adoption de ce projet de loi là?

**M. Elkas:** Ce n'est pas une question nécessairement de sécurité, mais des questions de hors normes. Ces véhicules sont hors normes. Alors, quand ils sont

hors normes, il est évident que le contrôleur routier, il faut qu'il fasse sa job. Il va falloir qu'il aille leur imposer des infractions parce qu'ils roulent avec un véhicule hors normes, sans permis spécial. Alors, ce qu'on vient faire ici, c'est qu'on exempte les municipalités et le gouvernement du Québec d'avoir des permis spéciaux. C'est pour ça, la loi. C'est bien simple.

**Mme Carrier-Perreault:** Est-ce qu'il y a des frais à ces permis-là? Pour avoir un permis spécial comme ça, est-ce que ça coûte quelque chose?

(Consultation)

**M. Elkas:** Le véhicule dont on parle, normalement ce sont des permis trimestriels qui sont de 75 \$ plus l'indexation.

**Mme Carrier-Perreault:** 75 \$ par véhicule, plus quoi?

**M. Elkas:** L'indexation.

**Mme Carrier-Perreault:** Alors, présentement, c'est aux 3 mois que le gouvernement du Québec est assujéti à ça aussi. Il se paie des permis? Votre ministère à vous...

**M. Elkas:** Eh bien, là, on ne s'en sert pas. On ne se sert pas nécessairement. Du déneigement, on ne s'en sert pas l'été. Dans certains cas, on va s'en servir pour d'autres fins; dans certains cas, on va les entreposer. Alors, pour le cas du gouvernement, c'est pour ça qu'on ne veut pas être assujéti, être toujours à aller chercher des permis spéciaux.

**Mme Carrier-Perreault:** À niveler, déblayer et marquer la chaussée.

**M. Elkas:** Ça, c'est d'autres équipements.

**Mme Carrier-Perreault:** Ces 3 sortes de véhicules là, c'est des permis qui sont trimestriels, ce que vous me dites.

**M. Elkas:** Normalement, ce serait trimestriel, mais ils n'en ont pas besoin, madame. Vous demandez une question: Combien coûte un permis?

**Mme Carrier-Perreault:** Oui.

**M. Elkas:** Normalement, une personne qui fait des travaux pour une période de déneigement, c'est 3 mois. Alors, je vous donne les frais de ce permis...

**Mme Carrier-Perreault:** Pour 3 mois.

**M. Elkas:** ...pour cette période-là. Mais la question que vous posez: Est-ce que le gouvernement

doit — c'est bien ça — avoir des permis?

**Mme Carrier-Perreault:** Pour les véhicules de même type.

**M. Elkas:** C'est justement la raison pour laquelle on a cette loi, d'exempter que le gouvernement et les municipalités soient assujéti...

**Mme Carrier-Perreault:** Mais on ne l'a pas encore, la loi, là. Elle n'est pas passée. Dans votre loi, anciennement...

**M. Elkas:** Je le sais, mais, entre-temps, le contrôleur routier doit émettre des contraventions ou des avis aux gens qui circulent avec des véhicules hors normes. Les raisons pourquoi il ne le faisait pas autrefois, c'est qu'on n'avait pas de contrôle routier. Et, dans votre temps, vous l'avez fait sauter, en 1983. C'est devenu un vrai «free-for-all». Et, si vous ne comprenez pas ce que c'est, un «free-for-all», tout marchait, personne n'allait chercher des permis, personne ne s'occupait de quoi que ce soit. Alors, ce sont les raisons pourquoi on a mis en place un contrôle routier. Les contrôleurs font leur job et ils disent: Aïe toi! Tu roules avec un véhicule hors normes. Alors, vous comprenez que le nombre de véhicules qu'avec le gouvernement a, le nombre de véhicules que les municipalités ont pour faire justement ce type de travail, c'est nécessaire. Les assujéti à des permis toutes les fois qu'ils roulent, c'est un peu ridicule.

**Mme Carrier-Perreault:** Alors, si je comprends...

**M. Elkas:** Êtes-vous d'accord ou pas d'accord?

**Mme Carrier-Perreault:** Je vais vous dire ça après. Dans le moment, j'ai des réticences.

**M. Elkas:** Non, mais êtes-vous d'accord ou pas d'accord avec le principe?

**Mme Carrier-Perreault:** Disons que ce que vous me dites dans votre argumentation, vous me dites: Vous autres, vous n'aviez rien, vous n'aviez pas de contrôle; nous autres, on met des contrôleurs routiers. Mais là ce que vous me dites en même temps, c'est: On a mis des contrôleurs routiers et, en même temps, nous autres, on va faire des exceptions, ça fait que ça va coûter moins cher de permis au gouvernement, qui se paie 75 \$ par trimestre, et les contrôleurs routiers vont avoir moins d'ouvrage, compte tenu que ces véhicules-là vont être exemptés. C'est ça que vous me dites, à toutes fins pratiques.

**M. Elkas:** Est-ce qu'on nous propose, M. le député de Lévis, de ne pas avoir de contrôleurs? On revient à la charge, comme on a fait en 1983, on va les faire disparaître?

**M. Garon:** Est-ce que je peux répondre, Mme la Présidente, à une question du ministre?

**Une voix:** Non.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non.

**M. Garon:** Mais j'aimerais que ce soient les ministres qui répondent, pas les attachés politiques. Les attachés politiques, à mon avis, n'ont pas le droit de parole ici. Alors, les attachés politiques devraient garder la modestie de gens qui n'ont pas été élus.

**M. Elkas:** N'oubliez pas une chose, si c'est le cas...

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

**M. Elkas:** ...ça va s'appliquer aussi à votre conseiller.

**M. Garon:** Ce n'est pas lui qui vous répond.

**M. Elkas:** Non, non, mais on l'entend assez souvent.

**M. Garon:** Je n'ai jamais blâmé votre attaché politique qui vous conseille, même si ce n'est pas des bons conseils.

**M. Elkas:** Bon!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

**Mme Carrier-Perreault:** Moi, je trouve ça intéressant, je viens d'apprendre que ça coûte 75 \$ par 3 mois pour avoir un permis de ce genre de véhicule là. On ne parle pas juste des camions et des saleuses, là. On parle des niveleuses, on parle aussi d'instruments, des équipements... Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Il n'y en a pas, de permis, pour ça.

**Mme Carrier-Perreault:** Les niveleuses n'ont pas de permis?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non.

**Mme Carrier-Perreault:** Mais lesquels des véhicules qu'on a là-dedans qui exigent un permis, puis qu'on les retire? On dit que ça ne sera plus nécessaire qu'ils en aient, des permis. L'article 473...

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'exigence de permis ne...  
(12 h 30)

**Mme Carrier-Perreault:** Je m'excuse, Mme la Présidente, parce que l'article 473 on parle des véhicules qui doivent obtenir un permis. On crée une exception. On dit: À l'avenir, ceux-là n'auront plus besoin de permis. Ils en ont un permis ou s'ils n'en n'ont pas? Est-ce qu'on les retire de la loi ou si on ne les retire pas? C'est ça que j'essaie de comprendre. Non, je ne le sais pas, moi, mais...

**M. Elkas:** Allez-y...

**Mme Carrier-Perreault:** Bien, j'attends votre réponse. Vous me dites que ce n'est pas... D'après ce que vous me dites, il y a juste les saleuses...

**M. Elkas:** Mme la députée...

**Mme Carrier-Perreault:** Mme la Présidente.

**M. Elkas:** Mme la Présidente. Je m'excuse, Mme la Présidente. Dans le cas qu'on décrit, c'est qu'on veut éviter d'émettre des permis spéciaux pour des niveleuses, des grappeuses, toutes sortes d'équipements de déblayage, des équipements qui marquent les chaussées. On veut éviter que le gouvernement y soit assujéti, non seulement le nôtre, mais le gouvernement municipal, et le gouvernement fédéral, et le nôtre qui ont des équipements semblables. «C'est-u» assez simple, ça?

**Mme Carrier-Perreault:** Oui, c'est simple, mais ce n'est pas clair parce que, quand je lis l'article, ça ne m'explique pas pourquoi vous voulez en faire un cas d'exception.

Regardez, Mme la Présidente, l'article 473, ce n'est pas bien compliqué — moi, j'essaie de comprendre ce qui est écrit là:

«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 le 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». Alors, ils nous donnent plusieurs types ou sortes de véhicules, des véhicules qui excèdent «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».

Est-ce qu'une niveleuse c'est considéré comme un équipement plus large? Ça veut dire qu'elle est couverte par l'article 473.

**Une voix:** C'est bien ça.

**Mme Carrier-Perreault:** Alors, pourquoi, à ce moment-là, le ministre me dit-il qu'elles n'en n'ont pas, de permis? Elles n'étaient pas exceptées, elles étaient dedans. La loi n'est pas encore passée, on en discute présentement.

**M. Elkas:** Mademoiselle, je l'ai dit au tout début de vos questions, il n'y avait personne autour pour faire respecter les lois, alors les gens se promenaient sans permis. Quand le contrôleur est venu — il avait le droit de le faire — arrêter un véhicule qui appartenait à une municipalité où il y a une niveleuse qui fait du déneigement, le gars roulait avec un véhicule hors normes. On lui demandait s'il avait un permis. Non, il n'en n'avait pas. Ce n'était pas le seul. Ça fait 15 ans que je roule sans permis. Mais là, mon cher ami, il y a des règlements, il va falloir qu'on vous impose une infraction, si vous continuez à rouler avec un véhicule hors normes sans permis. Il avait le choix d'aller chercher un permis. On lui aurait donné un permis. Par contre, est-ce que vous êtes en train de me dire qu'on va forcer des municipalités et le gouvernement à aller acheter des permis et à payer des permis? Dans cette loi, on introduit une exemption pour ces équipements qui font l'entretien public.

**Mme Carrier-Perreault:** Ce n'est pas ça que je veux savoir, Mme la Présidente. Le ministre me dit: Il n'y en avait pas, de permis; on ne pouvait pas les arrêter, on ne leur donnait pas de contravention. Ce n'est pas ça que je veux savoir. Je veux savoir combien ça coûtait normalement pour aller chercher un permis pour une niveleuse à quelqu'un qui était correct et qui se conformait à la loi, puisqu'il était couvert dans votre projet de loi.

(Consultation)

**M. Elkas:** Alors, c'est 200 \$ pour un permis annuel, 75 \$ pour un permis trimestriel et 100 \$ pour un permis pour un voyage. Ça, c'est un peu spécifique. Je vais vous donner un exemple. Si une personne veut aller chercher un transformateur, par exemple, c'est un voyage qui prend beaucoup d'attention, évidemment, et puis on lui charge des frais de 100 \$.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est comme un peu... Le même genre de permis doit être exigé aussi pour les gens qui transportent des morceaux de maison, là, des maisons mobiles excédant la largeur.

Mais, là, ce que le ministre est en train de me dire, par exemple, Mme la Présidente, c'est que, normalement, pour une niveleuse, on s'entend, quelqu'un qui respecte la loi — et j'imagine que le gouvernement du Québec respectait la loi, à tout le moins, c'est sa propre loi... Une niveleuse, ça ne roule pas seulement l'hiver, ça, ça roule à l'année. Alors, ça veut dire que, normalement, le gouvernement du Québec devait payer 200 \$ par année par niveleuse utilisée par le ministère des Transports. C'est clair?

**M. Elkas:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** Ça coûtait combien, ça, au gouvernement du Québec?

**M. Elkas:** Combien ça aurait pu coûter au gouvernement du Québec?

**Mme Carrier-Perreault:** Comment ça, vous êtes...

**M. Elkas:** Dans son ensemble?

**Mme Carrier-Perreault:** Pourquoi le ministre me dit: Ça aurait pu coûter?

**M. Elkas:** Je ne peux pas vous le dire. C'est parce que je ne sais pas combien de niveleuses servent 12 mois par année ou combien de niveleuses servent à une occasion, combien de niveleuses servent au trimestre.

**Mme Carrier-Perreault:** Pourquoi le ministre me dit: Combien ça aurait pu coûter? Est-ce que le ministre veut laisser entendre que le gouvernement ne payait pas ses permis annuels?

**M. Elkas:** Exact! Ni les municipalités. Elles n'ont jamais payé.

**Mme Carrier-Perreault:** Autrement dit, vous faites un cas d'exception parce que ces gens-là puis le gouvernement ne se conformaient pas à la loi. Donc, les contrôleurs routiers auraient été obligés d'arrêter les chauffeurs du ministère des Transports et les chauffeurs des municipalités. C'est ça que le gouvernement est en train de faire.

**M. Elkas:** En effet, oui.

**Mme Carrier-Perreault:** Ça n'a rien à voir avec la sécurité, là. On est en train de se voter un petit bout de loi pour nous exempter parce que, sans ça, on va se faire arrêter par les contrôleurs routiers. C'est ça que le ministre m'explique, là.

Savez-vous, Mme la Présidente, à quoi ça me fait penser? Ça a l'air d'être une pratique commune, au ministère des Transports. Il y a quelques mois — en fait, peut-être 1 an, là — en Chambre, j'avais entendu le ministre délégué à la voirie expliquer à mon collègue pourquoi la limite de vitesse à Lac-Saguay avait été augmentée dans le village. Si je me rappelle bien, là, je ne veux pas faire trop d'erreurs, mais ce que j'avais cru comprendre, en tout cas, on nous disait: Une route principale qui passe dans un village, normalement, les gens trouvaient que c'était dangereux. Toujours la sécurité. C'est vraiment la mission, normalement, que devrait avoir le ministère des Transports, le souci majeur: la sécurité du public, la sécurité routière, la sécurité sur les routes. Alors, on se plaignait, dans cette municipalité-là, Mme la Présidente — et je suis persuadée que vous vous rappelez de l'exemple — que les gens roulaient trop vite quand ils passaient à l'intérieur de leur municipalité et on demandait au ministre des

Transports de mettre la limite de vitesse plus basse, de **vérifier** aussi et de contrôler mieux la circulation. Et, à mon grand étonnement, puis à l'étonnement de plusieurs, je dois dire — d'ailleurs, on était tellement étonnés que ça a été une farce; mais, là, le ministre est en train de me dire qu'il récidive avec sa loi — le ministre délégué aux Transports — le ministre délégué à la voirie — nous a expliqué qu'il fallait monter la limite de vitesse parce que, de toute façon, il n'y a personne qui respectait la limite de vitesse. C'était la grande argumentation du ministre délégué aux Transports.

Et, aujourd'hui, la grande argumentation du ministre des Transports par rapport à ce cas d'exception, c'est que le gouvernement ne payait pas ses permis, était contrevenant, allait à rencontre de sa propre loi, que les municipalités non plus ne payaient pas les permis, allaient à l'**encontre** de la loi. Mais, maintenant, le gouvernement a fait un grand progrès et s'est donné des contrôleurs routiers. Alors, là, le ministre est obligé de mettre des cas d'exception parce que ça va lui coûter un bras, tout ça. Avez-vous imaginé combien il y a de niveleuses sur la route? Combien le ministère des Transports possède de niveleuses? Je ne sais pas si... Du côté du ministère, on ne semble pas avoir de données. J'imagine que, de notre côté, ça ne serait pas trop compliqué de faire faire une petite recherche puis d'avoir une idée par rapport à certains engagements financiers, à certains chiffres, des fois, qu'on peut obtenir. Ce serait assez intéressant de voir le genre de facture que vient de sauver le gouvernement du Québec en se faisant un petit article comme celui-là parce que, à venir jusqu'à date, il était contrevenant à sa propre loi.

Mais là c'est bien évident qu'à partir du moment où on se donne des contrôleurs routiers pour **vérifier** ça, pour **vérifier** le trafic puis être sévère pour faire respecter les normes pour les autres, bien sûr, bien là il faut absolument se mettre dans un cas d'exception parce qu'on a des problèmes majeurs de crédibilité. Quand on n'est pas capables de suivre nos propres règles, je vais vous dire que c'est bien compliqué de dire aux autres comment on peut faire pour les suivre. On le sait que c'est l'exemple qui est le plus important, et non les paroles.

(12 h 40)

Alors, moi, Mme la Présidente, je vais vous dire, là, j'ai de la misère à discuter du sous-amendement. Plus que ça, je vais laisser mes collègues, s'ils veulent en discuter, parce que, je vais vous dire, au départ, là, j'ai un problème majeur avec l'article de loi comme tel. Je reviens. Je vais y revenir plus tard, Mme la Présidente, puis je vais laisser les autres questionner sur le sous-amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée de Marie-Victorin.

**Mme Vermette:** Oui. Merci, Mme la Présidente.

Alors, Mme la Présidente, si j'ai bien compris, en fait, d'après l'échange qui vient de se passer entre ma

collègue des **Chutes-de-la-Chaudière** et le ministre des Transports, le véritable délinquant, en **fin** de compte, ce n'est pas nécessairement le Protecteur du citoyen, comme se plaît à le dire le ministre des Transports, mais c'est réellement le ministre lui-même, puisque, à l'intérieur même de son ministère, les gens n'ont jamais payé, puis là ils s'en viennent des délinquants, parce qu'il y a des contrôleurs sur la route, et puis il faut arrêter ça, il faut stopper ça. Donc, à ce moment-ci, je me dis que c'est incroyable de favoriser, en tout cas, cette délinquance à outrance. C'est outrancier pour une population qui, eux autres, quand ils se font prendre, ils n'ont pas d'autre choix que de payer leur contravention ou, finalement, de se mettre au pas et d'être obligés de respecter les lois et les règlements. C'est inadmissible, de la part d'un gouvernement, d'agir de cette façon-là.

J'ai été abasourdi, je vous le dis bien honnêtement, d'écouter ça, parce que, là, je ne savais pas trop, trop où on s'en allait, qu'est-ce que c'était ça. Il y avait une clause d'exception parce que, finalement, comme il n'y avait pas eu vraiment de loi, puis comme ça s'appliquait plus ou moins, donc il fallait faire une clause d'exception. Sur quoi? Sur le vide. Une clause d'exception sur le vide, c'est assez exceptionnel, en **fin** de compte. Je ne sais pas s'il y a une façon de procéder par le vide, Mme la Présidente, mais, en tout cas, ça ne mène nulle part. Ça ne va pas très loin, en tout cas, cette façon de procéder.

Là, ce dont on vient de faire la démonstration, c'est que le gouvernement cherche par tous les moyens à récupérer des sommes d'argent pour remplir les coffres de l'État qui semble très mal géré. Comme, là, on ne sait plus, on a épuisé pas mal l'imagination, bien, on est rendu, même par l'absurde, à trouver des solutions qui vont favoriser des entrées de fonds à l'intérieur des différents ministères. Ça, c'est une preuve flagrante. C'est incroyable, Mme la Présidente.

Oui, ce serait heureux de savoir de la part du ministre — et j'insiste, de la part du ministre... Écoutez, il est le ministre des Transports, puis de la voirie... il y a un ministre délégué à la voirie, mais il doit bien savoir le montant d'argent que ça peut représenter à l'intérieur de son ministère, puisque ça devait être une commande, j'imagine, de quelqu'un, peut-être du Conseil du trésor, d'économiser de l'argent quelque part. Ou bien il a eu peur de ses contrôleurs, puis il s'est demandé: Bien, là, écoute, il ne faut pas que j'aie l'air plus délinquant que les autres. À force de traiter tous les autres de délinquants, à un moment donné, ça va me retomber sur le nez. Puis là, bien, voilà qu'il fait le ménage chez lui, dans sa propre cour. Mais j'aimerais bien savoir de cette façon combien d'argent il va réaliser à ce niveau-là. J'aimerais bien le savoir de la part du ministre. Ce serait intéressant de savoir ça. Est-ce qu'il y a un chiffre approximatif pour qu'on puisse avoir au moins le nombre de véhicules qui sont sur la route, qui sont vraiment considérés par cet aspect-là?

**M. Elkas:** Mme la Présidente, le nombre de

véhicules, ça n'a pas d'importance, dans tout ça. On exempte le gouvernement municipal ainsi que le gouvernement provincial d'un permis spécial parce que ce sont des véhicules qui circulent, qui vont donner la sécurité aux gens. Je parle de niveleuses, du déneigement qui se fait sur nos routes. Ces camions-là doivent rouler avec des grattes qui sont hors normes. Dans notre cas, c'est pour la sécurité de nos gens. Si vous ne croyez pas à ça, bien là, vous ne faites pas votre job de votre côté. Puis, si vous demandez la question à savoir combien, c'est négligeable. Ce n'est pas une question d'éviter de payer. Les municipalités, n'oublions pas une chose, l'UMQ puis l'UMRCQ, ça vient d'elles aussi qui se voient rouler avec des véhicules qui sont hors normes, pour la protection des gens, donc, qu'ils servent. Puis, là, on nous dit: On fait ça parce qu'on veut sauver de l'argent. «My God!»

**Mme Vermette:** Mais, Mme la Présidente...

**M. Elkas:** Des niveleuses, il y en a 206, puis les types de camions, autres types de camions, dans l'ensemble, c'est d'environ 350 véhicules dont on parle. Alors, ce n'est pas la fin du monde. Simplement, dans notre cas... Puis, là, je vous parle des véhicules qui tombent sous notre juridiction. Et puis il me semble que c'est normal que ceux qui nous déblaient le chemin pour nous rendre à notre destination d'une façon sécuritaire soient un peu plus larges que notre véhicule. Il me semble que c'est normal, mais il ne faudrait pas que n'importe qui se promène sur nos routes avec des véhicules qui sont hors normes, hors dimensions.

**Mme Vermette:** Oui, mais, Mme la Présidente, j'ai de la misère à concevoir le raisonnement du ministre parce que, en fait, il n'y a pas juste lui qui est impliqué. Il y a les entreprises privées aussi, qui sont aussi impliquées, qui sont aussi hors normes. Elles ne sont pas nécessairement... Il y en a d'autres ou il y a seulement le gouvernement.

**M. Elkas:** Ceux qui font l'entretien pour nous. Ceux qui font l'entretien pour les municipalités, puis ceux qui font l'entretien pour le gouvernement sont aussi exemptés.

**Mme Vermette:** Là, de plus en plus... Plus ça va, plus j'ai de la misère. Pourquoi, d'abord, finalement, on arrive à des clauses d'exception si la plupart des gens ne sont pas maintenant à l'intérieur? Il ne me semble pas. C'est simplement...

**Une voix:** Il n'en reste plus.

**Mme Vermette:** Il n'en reste plus, là. Il ne me reste plus grand monde, parce qu'il me dit: La plupart des gens qui sont de l'entreprise privée travaillent pour le gouvernement. On s'en va où avec ça? Je ne comprends pas le rationnel.

**M. Elkas:** C'est donc malheureux, Mme la Présidente! Ils ne comprennent pas pour la simple raison que ça fait 3 ou 4 jours qu'on est sur cet article et ce projet de loi. Ces gens-là viennent tout d'abord pour s'informer, évidemment, mais à la dernière minute. Ils sont ici pour «filibuster». Ça, c'est très évident pour nous. Pourquoi ces gens-là ne sont pas intéressés plus que ça à venir en discuter? Même à l'intérieur de leur propre cocus, en parler avec le député de Lévis, en parler avec le député de Jonquière? Ils se permettent...

**M. Garon:** Question de règlement, Mme la Présidente. Mme la Présidente, question de règlement.

**M. Elkas:** ...d'échanger... Mme la Présidente, c'est moi qui ai la parole, là.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre, question de règlement, je suis obligée de donner la parole au député de Lévis.

**M. Garon:** Mme la Présidente, le ministre n'a pas le droit, en vertu de notre règlement, d'imputer des motifs ou des intentions aux députés qui font leur travail. Les députés de l'Opposition voient les carences qu'il y a dans le projet de loi. Le ministre n'a pas à caricaturer ou à supposer des choses. Il n'en a pas le droit, en vertu de notre règlement. Les députés font leur travail pour montrer — puis ils le montrent amplement — que le ministre ne sait pas où il s'en va avec son projet de loi.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, on poursuit.

**M. Garon:** Non, mais j'ai posé une question de règlement comme quoi le ministre a imputé des motifs. Il n'a pas le droit d'imputer des motifs.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien oui, mais là...

**M. Garon:** Il faut que vous vous prononciez là-dessus. Il n'a pas le droit d'imputer des motifs. J'en ai appelé au règlement parce qu'il a imputé des motifs. Il n'a pas le droit d'imputer des motifs.

**M. Elkas:** Je constate que c'est ça qui se passe, Mme la Présidente, c'est tout. Je peux constater. Je n'impute pas, mais je constate que c'est ça qui se passe, c'est tout. Alors...

**M. Garon:** Mais il n'a pas le droit d'imputer des motifs. Votre règlement est applicable. Vous l'appliquez ou vous ne l'appliquez pas? Il n'a pas le droit d'imputer des motifs.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bien oui, mais là, M. le député de Lévis, qu'est-ce que vous voulez

que je vous dise? Qu'il retire ses paroles?

**M. Garon:** Bien oui! Justement. Il n'a pas le droit d'imputer de motifs. La meilleure façon, c'est qu'il retire ses paroles. De même, ça va peut-être aider à le corriger. Il n'a pas le droit d'imputer des motifs aux députés.

**M. Elkas:** L'imputation, ça, c'est votre mot. Je constate que c'est ça qui se passe.

**M. Garon:** Bien, c'est la même chose. Oui, vous imputez. Constater ou imputer des motifs, c'est la même chose. Il donne... Il dit... comme si les députés étaient de mauvaise foi quand ils lui posent des questions auxquelles, d'ailleurs, il a de la misère à répondre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, je retire mon constat.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Parfait! Alors, poursuivez, Mme la députée de **Marie-Victor** in.

**Mme Vermette:** Oui, mais, Mme la Présidente, en **fin** de compte, je regrette que le ministre ait cette perception des députés qui viennent ici, de l'Opposition, essayer de comprendre la démarche du ministre. Ce n'est pas parce que nous venons pour «**filibuster**» qu'on ne s'est jamais préoccupés de la sécurité routière. Nous sommes tous concernés par la sécurité routière, d'une part. D'autre part, nous avons tous été... À un moment donné, nous avons tous vu sur les routes, en fait, tous ces véhicules qui sont énormes et qui dépassent certaines réglementations au niveau de la sécurité routière et puis... Mais ce que je viens d'apprendre... Je n'ai jamais pensé, moi, que ces gens-là n'avaient jamais respecté, quand je me promenais sur les routes, que, parce qu'ils appartenaient au gouvernement, ils faisaient partie d'un groupe qui n'avait pas à se soumettre, en **fin** de compte, aux parties de la loi. Puis là, encore là, qui ne se sont jamais soumis puis, en plus, on va les mettre sur une loi d'exception.

C'est cette façon de procéder. Ce n'est pas le fait de vouloir «**filibuster**». J'essaie de comprendre un rationnel. Comment on fait une clause d'exception sur quelque chose qui n'a jamais existé ou qui n'a jamais été appliqué? C'est ça que je me dis. Pourquoi on arrive à faire ça, d'une part? C'est ça qui est assez particulier. Puis je me dis: Dans le fond, où est-ce qu'on s'en va avec ça? Ça va apporter quoi de plus, au niveau de la sécurité routière? Ça va être quoi, le grand principe de la sécurité routière, à ce moment-ci? J'aimerais ça que le ministre me parle de la sécurité routière. C'est quoi de plus que cette loi-là, en apportant **ces** choses-là, va apporter, en termes de sécurité routière? C'est ça que je lui pose comme question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. le ministre.  
(12 h 50)

**M. Elkas:** Si elle veut que je lui parle de la sécurité routière, Mme la Présidente, je peux simplement lui rappeler qu'au début des années quatre-vingt il y avait 1800 morts sur nos routes, puis, l'an passé, pour la première fois, on était en bas du cap de 1000, à 950 personnes. C'est toujours 950 personnes de trop, mais notre but, c'est de continuer à déblayer les chemins pour rendre les gens en grande sécurité. C'est ça qui est important pour nous. Mais ça ne se fait pas tout seul, Mme la Présidente. Vous allez comprendre que, de notre côté, ce n'est pas seulement des équipements, mais c'est des campagnes du publicité, c'est des projets de loi qui vont permettre d'aller de l'avant et de mieux sécuriser nos gens, de les sensibiliser, en plus de ça, Mme la Présidente. Je suis fier de la direction vers laquelle on s'en va, mais ça ne s'est pas fait tout seul.

Au niveau du camionnage, on se fait accuser de toutes sortes de belles affaires, mais on ne prend pas le temps de regarder les vrais chiffres. Encore en 1990, je crois que le nombre de camionneurs qui sont décédés sur nos routes était d'au-delà de 50. Après avoir sensibilisé les gens, apporté des règles, de nouvelles normes, des campagnes de publicité, des sessions d'information avec ces gens-là, on voit le nombre de décès, au niveau des camionneurs, même, qui est tombé à 16 et à 10. Encore 10 de trop, mais on fait notre grand possible pour le faire. Et puis, si je peux me permettre d'examiner à l'intérieur de nos lois une possibilité de continuer à faire des changements qui vont continuer à améliorer notre bilan, je vais le faire.

**Mme Vermette:** Mme la Présidente, je suis heureuse de constater que le ministre, en fait, est capable d'apprécier les efforts que le gouvernement du Parti québécois a mis en place pour favoriser la sécurité routière. Notamment, il faudrait bien le dire, c'est le gouvernement du Parti québécois qui a installé la régie de la sécurité routière et c'est eux...

**M. Elkas:** La quoi?

**Mme Vermette:** ...qui ont mis... La Régie de l'assurance automobile, en fait, fait partie...

**M. Elkas:** Ça fait quoi, ça?

**Mme Vermette:** ...de la sécurité routière et qui...

**M. Elkas:** Ça fait quoi, ça?

**Mme Vermette:** Le port de la ceinture, tout ce qui est arrivé, les mesures qu'ils ont mises sur pied pour favoriser de meilleures normes de sécurité. Donc, Mme la Présidente, le gouvernement du Parti québécois a contribué largement à développer de meilleures habitudes de conduite sur les routes du Québec. Notamment, beaucoup de campagnes ont été faites aussi à ce niveau-là. Donc, évidemment, il y a un effet d'entraînement. Il faut qu'on commence quelque part pour qu'il y ait un

pic, à un moment donné, au niveau des habitudes de conduite.

Effectivement, le ministre maintenant bénéficie, en fin de compte, de ce qui a déjà été préparé il y a quelques années. C'est heureux pour lui, mais ça ne m'explique pas non plus leur rationnel, puis ça ne m'explique pas non plus en quoi cette loi-là va améliorer parce que... En fait, un des principes de cette loi-là semblerait être la sécurité routière, mais, quand j'écoute le ministre, là, je m'égare un peu parce que je ne sais pas exactement si c'est vraiment un principe de sécurité routière qui est en dessous de cette loi-là ou simplement une question de perception. Alors, c'est ça, je ne voudrais pas rester sur cette interrogation-là et c'est pour ça que je demande au ministre de m'éclairer là-dessus, tout simplement à savoir où est vraiment l'amélioration au niveau de la sécurité routière que va apporter cet article-là ou cet amendement qu'il veut apporter. Je veux savoir vraiment quel est le plus qu'on va, tout le monde, gagner avec ça.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, Mme la députée pourrait demander la question non seulement au gouvernement, mais peut-être à l'Union des municipalités du Québec et à l'Union des municipalités régionales de comté du Québec qui ont demandé que cette loi soit introduite pour exempter leurs équipements aussi, que ce soit les leurs ou ceux des contracteurs qui font du déneigement pour eux et qui font de la construction de routes et du déblayage, du déneigement, du marquage de chaussée. Toutes ces belles choses là qui se font, c'est avec des équipements qui sont hors normes et puis on les exempte de notre loi. C'est tout.

**Mme Vermette:** Mme la Présidente, le ministre ne conviendra-t-il pas que l'exemple vient d'en haut? C'est difficile, finalement, d'imposer certaines réglementations, quand on ne respecte même pas soi-même ses propres règlements. Alors, c'est peut-être pour ça aussi que le ministre semble un petit peu mal pris vis-à-vis des municipalités. Il n'a pas d'autre choix puisque même à l'intérieur du gouvernement, au ministère des Transports, eux-mêmes ne se sont pas assujettis aux articles de loi qui sont dans le Code de la sécurité routière. Est-ce que ça ne serait pas une des raisons majeures, M. le ministre, qui font que les municipalités, dans le fond, du fait que l'exemple ne vient pas d'en haut ou, en tout cas, que le gouvernement pourrait être délinquant... Parce que c'est vraiment de la délinquance, à mon avis, d'agir de cette façon.

**M. Elkas:** Si la députée, Mme la Présidente, nous demande de changer la largeur des charrues, c'est une autre affaire. C'est un peu... C'est une question pratique, purement et simplement.

**Mme Vermette:** Mais j'ai... C'est que... Oui, c'est vrai. Ma collègue explique très bien les choses. Je lui avais posé une question, effectivement, comme à

d'autres aussi, parce que ça semble tellement simple pour le ministre. Tout semble très simple. Il n'y a pas de problème nulle part. Mais ce n'est pas évident, ça. C'est évident pour le ministre, mais, quand on lui demande de nous faire la démonstration que c'est simple et qu'il n'y a pas de problème pour personne, ça devient plus compliqué d'en faire la démonstration. On est toujours resté... C'est pour ça qu'on revient toujours sur nos questions, parce que, dans le fond, c'est la démonstration qui est importante, et ça, on ne l'a pas.

J'avais demandé comme question au ministre, en fait: Qu'est-ce qu'il reste, une fois qu'on a enlevé toutes les exceptions, les municipalités et le gouvernement, et que les jeunes entreprises privées qui travaillent pour le gouvernement sont exemptées? Il reste qui, finalement? Qui on vise?

**M. Elkas:** Une personne qui doit se servir des routes publiques pour se rendre à des points de construction, faire de la construction, avec des largeurs qui vont au-delà des normes établies; tous les autres, les gens de bois — vous le savez, vous les voyez sur les routes, aujourd'hui — alors des maisons usinées, des grues, ça, c'est toutes des choses qui existent et ça prend des permis. Ce qu'on fait, on fait une exception pour des choses qui sont bien reconnues à l'intérieur du ministère et des municipalités, des équipements qui servent à faire l'entretien de leurs routes.

**Mme Carrier-Perreault:** Mme la Présidente...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui. Là, le ministre nous parle des camions qui transportent des maisons mobiles, mais, tantôt, il nous a expliqué que les niveleuses, les saleuses, bon... Je parle des équipements qui sont énumérés. C'était de ça que ma collègue vous parlait, les équipements qui sont énumérés dans votre amendement proposé, dans l'article qui est suggéré aussi. Qu'est-ce qui reste, à part ceux qui sont utilisés par les municipalités, par le gouvernement du Québec ou par les contracteurs qui sont des sous-contractants, si on veut, ou des municipalités ou du gouvernement? On ne parle pas des camions qui transportent des maisons, là, juste des équipements qui sont énumérés.

**M. Elkas:** Est-ce que je pourrais demander la question, parce que j'ai un peu de misère à comprendre d'où ils viennent avec leurs questions... Est-ce que vous touchez seulement les équipements...

**Mme Carrier-Perreault:** Les équipements exemptés.

**M. Elkas:** ...pour les routes, pour fins de routes, que vous demandez, ou si la question est posée pour d'autres équipements?

**Mme Carrier-Perreault:** Je demande la question par rapport aux équipements énumérés dans votre article d'exception qui est repris à l'amendement où, vous, vous dites que le permis demeure requis lorsque le véhicule va être utilisé à d'autres fins que la construction ou l'entretien d'un chemin public, là, que mon collègue de Jonquière voulait faire enlever. Alors, qu'est-ce qui reste? Tantôt, vous nous avez dit que ces équipements-là, finalement, c'étaient les municipalités, le gouvernement du Québec et les sous-contractants que vous embauchiez pour rendre les routes sécuritaires. C'est ce que vous nous avez dit tantôt. Mais il en reste d'autres. J'imagine qu'il en reste d'autres. Est-ce qu'il en reste d'autres et où est-ce qu'ils sont?

**M. Elkas:** Si c'est pour fins de chemins publics, on ne peut pas croire qu'il y en aurait d'autres. Si vous parlez d'autres équipements de transport, que ce soit du bois ou des grues, des équipements de maisons usinées, oui, il y a des permis spéciaux qui sont nécessaires. Mais je ne comprends... Là, on parle de construction et d'entretien d'un chemin public.

**Mme Carrier-Perreault:** Bien oui! Mais pourquoi vous ajoutez un amendement, là? C'est quand même un amendement qui est apporté. Vous dites...

**M. Elkas:** Les autres, ça leur prend des permis.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui, je comprends, Mme la Présidente. Le reste de l'article n'est pas touché. C'est uniquement l'article d'exception et les équipements qui vont faire exception à l'article...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je regrette, étant donné l'heure, je suspends les travaux jusqu'à 15 h 30.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 57)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux.

Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 91, Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

Alors, M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, je demanderais la suspension jusqu'à 17 heures pour regarder l'aspect de l'article sur...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce qu'il y a consentement pour une suspension jusqu'à 17 heures, afin de préparer un amendement, je crois, là, pour que les 2 partis s'entendent?

**M. Garon:** Bien, on ne sait pas, là. Il ne faut pas présumer.

**La Présidente (Mme Bélanger):** On ne peut pas présumer, mais la suspension, elle peut servir aux discussions, au moins.

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, la commission suspend ses travaux jusqu'à 17 heures.

(Suspension de la séance à 15 h 58)

(Reprise à 17 h 15)

**La Présidente (Mme Bélanger):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux.

Le mandat de la commission est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 91, Loi modifiant le Code de la sécurité routière.

Alors, je sais qu'il y a eu discussion entre les 2 groupes parlementaires. Je ne sais pas si on continue, si on poursuit le sous-amendement à l'article 15 ou s'il y a autre chose.

M. le ministre.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, nous savons aujourd'hui que nous discutons de l'article 15, et j'ai l'impression qu'on va être dessus pendant bien longtemps, aussi longtemps qu'on n'aura pas fait de geste qui concerne un autre article. C'est compréhensible de notre part, aussi, qu'on doit prendre cet article, l'article 28, surtout le deuxième paragraphe qui...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, M. le ministre, avant que vous ne poursuiviez, l'article 28 ayant été déjà adopté, ça prend le consentement des membres de la commission pour rouvrir l'article déjà adopté.

**M. Elkas:** C'est justement ma question, de me permettre d'ouvrir encore sur l'article 28.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, est-ce qu'il y a consentement pour ouvrir l'article 28?

**M. Garon:** Non seulement il y a consentement, mais on aurait consentement pour y retourner immédiatement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Avant de poursuivre l'article 15. Alors, il y a consentement?

**M. Elkas:** J'avais peut-être raison. Ha, ha, ha!

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

Alors, M. le ministre, l'article 28.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, j'aimerais retirer le deuxième paragraphe.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, vous en faites une proposition d'amendement.

**M. Elkas:** Oui. Pour la simple raison qu'il y a une mauvaise compréhension des gens concernant cet article. J'ai avec moi des gens de la Société de l'assurance automobile du Québec qui pourraient expliquer à cette commission les raisons pour lesquelles on avait besoin d'un mécanisme pour mettre fin à un problème qui s'aggrave. Là, je demanderais à Mlle Josyane Douvry, qui est là...

Une voix: Douvry?

**M. Elkas:** Douvry, qui est le directeur des dossiers des conducteurs et puis qui pourrait expliquer, grosso modo, les chiffres, le nombre de personnes qui se promènent avec des sanctions, le nombre de personnes qui reçoivent des avis, puis la durée de temps que ces gens exagèrent ou abusent du système, dans bien des cas. Et puis il faudrait reconnaître qu'on a un problème. Je pense que, comme membres de cette commission, ce n'est pas seulement de s'opposer à un projet qui est apporté par le gouvernement, mais de regarder à savoir si on pourrait régler ensemble le problème qui existe. Ce n'est pas pour rien que je l'avais mentionné, ceux qui se font prendre, on est parti de 3000 en 1988; on est rendu à 14 000, puis ça se rempire.

On est tous des élus responsables, on a tous une responsabilité d'aller de l'avant et d'aller trouver une solution. Quant au projet qu'on avait déposé, on avait un avis juridique qui nous permettait d'aller de l'avant d'une façon où on était très, très bien protégé. On était sur du terrain assez solide. Il y a 2 personnes, le bâtonnier ainsi que le Protecteur du citoyen, qui ont pensé autrement, mais, par contre, un autre avis a été donné aujourd'hui, puis ils sont en train d'en discuter. Pour moi, ce qui est important, c'est que j'aimerais revenir à l'automne. Peut-être qu'entre-temps on aura trouvé un autre outil, un autre mécanisme pour régler le problème une fois pour toutes. Je le sais, puis je suis convaincu qu'on ne réglera pas l'ensemble. Il va toujours y en avoir des gens, à l'extérieur, qui vont essayer de contourner le système. Il n'y a jamais un système qui est assez bon, qui est «full proof», si vous me permettez.

Si vous permettez, je demanderais à Mme Douvry de vous donner un peu l'aperçu, puis un historique sur cette question.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais là, M. le ministre, est-ce que vous proposez un amendement ou si Mme Douvry va donner des explications sur le deuxième paragraphe de l'article 28 avant de déposer l'amendement?

**M. Elkas:** On va donner des explications avant de déposer...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Avant de déposer l'amendement.

**M. Elkas:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, Mme Douvry.  
(17 h 20)

**Mme Douvry (Josyane):** Merci. Je voudrais tout simplement vous donner des chiffres, peut-être, pour vous éclairer davantage sur l'ampleur de la situation. L'an dernier, on a 239 000 suspensions qui ont été effectuées, soit pour des révocations pour infractions criminelles, ou pour accumulation de points d'inaptitude, ou encore pour des révocations pour conduite durant sanction, ou suspension pour non-paiement d'amendes. De ces 239 000 suspensions que nous avons, dont nous avons avisé les conducteurs par courrier recommandé...

**M. Garon:** 239 000.

**Mme Douvry:** 239 000. Donc, nous avons avisé les conducteurs par courrier recommandé et, dans 77 000 cas, nous avons reçu un avis de la poste nous disant que le courrier n'avait pas été accepté. Alors, ça fait quand même des proportions énormes. Ce sont donc des gens qui déjouent le système et c'est, je pense, ce qui justifie le deuxième alinéa de l'article 28.

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

**M. Garon:** J'aurais 2 questions. Quand vous dites «suspension pour infractions», est-ce que vous avez la ventilation? Quand est-ce qu'il s'agit de conduite en état d'ébriété ou encore pour points de démerite, pour amendes ou pour d'autres raisons? Parce que ce n'est pas la même gravité des offenses, à tout le moins.

Deuxièmement, quand on dit «courrier non accepté», le courrier peut ne pas être accepté pour plusieurs raisons. Les gens peuvent être absents. Quand vous dites «courrier non accepté», c'est parce que des gens ont refusé de le recevoir ou parce que la personne était absente, tout simplement?

**Mme Douvry:** Non.

Une voix: Ils étaient déménagés.

**Mme Douvry:** La seule chose que j'ai, c'est que le courrier n'a pas été accepté et n'a pas été...

**M. Garon:** Ça ne prouve pas grand-chose, ça, parce que... Moi, je vais vous dire une chose, souvent, je reçois des affaires recommandées et, finalement, j'ai une carte du facteur dans ma boîte aux lettres parce

qu'il n'y avait personne au moment où le facteur est passé. Ça ne veut pas dire qu'on a refusé, mais c'est parce qu'il n'y avait personne à la maison au moment où le facteur est passé. Ce n'est pas un refus. Maintenant, c'est parce que je pense que, quand on a des chiffres globaux comme ça, on n'a pas nécessairement la réalité. Si c'est seulement des gens où le courrier n'a pas été accepté parce que le facteur, quand il est passé, ça n'a pas répondu, il ne peut pas présumer que c'est parce que les gens ne voulaient pas recevoir leur courrier.

**Mme Douvry:** Alors, ce qu'on me dit, là, c'est que la raison du retour du courrier est indiquée sur l'enveloppe. Lorsque ce n'est pas livré, ou s'il y a un refus, ou... Alors, c'est indiqué, à ce moment-là, sur l'enveloppe. C'est sur le dos de l'enveloppe. C'est ce qu'on me dit. Il y a quand même plusieurs avis. Quand on reçoit un courrier recommandé, le facteur laisse plusieurs cartons. Il ne laisse pas seulement un carton, une journée.

**M. Garon:** Mais, là vous dites ça, c'est du oui-dire, là. C'est quelqu'un d'autre qui vous... Là, il faut faire attention. Le ministre a quelqu'un qui parle en son nom, qui répète des choses que quelqu'un d'autre lui dit et qu'il ne peut pas vérifier lui-même. On ne peut pas être dans le placotage comme ça, là, parce que... Il faut avoir des faits plus précis que ça. Madame, vous, vous faites quoi, à la SAAQ?

**Mme Douvry:** Je suis directrice du dossier conducteur à la Société de l'assurance automobile du Québec. Je suis donc responsable de tout ce qui touche le dossier conducteur, à partir du moment où les gens décident de suivre des cours de conduite, passent les examens, le comportement des conducteurs en termes de délinquance et, également, la santé des conducteurs en termes de suivi de l'évaluation médicale des conducteurs...

**M. Garon:** Mais là est-ce que vous êtes...

**Mme Douvry:** ...jusqu'au moment où on leur enlève leur permis de conduire.

**M. Garon:** Oui. Mais, là, quand vous faites ça, ce travail-là, vous, vous faites un travail administratif.

**Mme Douvry:** Oui.

**M. Garon:** Quand on est rendu aux lettres recommandées, on est à un processus judiciaire qui équivaut à une mise en demeure, là. On est rendu plus loin que dans une partie administrative. Il y a une partie, en tout cas, judiciaire qui est entamée, à ce moment-là. Quand vous faites vos fonctions, vous, vous avez une fonction administrative.

**Mme Douvry:** J'administre le Code.

**M. Garon:** Oui, sauf que vous êtes dans une partie administrative. Tandis que, quand on est dans une fonction judiciaire où on est rendu devant les tribunaux, là, on n'est plus dans l'administration. Votre dossier, est-ce qu'il est encore à votre bureau ou s'il est passé à un autre service?

**Mme Douvry:** Non, mais les dossiers, lorsqu'il y a contestation?

**M. Garon:** Oui.

**Mme Douvry:** Non. Nous sommes là comme témoins. Nous apportons des preuves, mais ce n'est pas nous qui poursuivons. Dans le cas des amendes non payées, par exemple, c'est la municipalité qui poursuit le conducteur. Nous sommes là comme témoins. Nous apportons des preuves pour aider la municipalité, mais ce n'est pas nous qui sommes en cause, au fond. Nous appliquons le Code, mais les amendes non payées, c'est la municipalité qui poursuit, au fond, le contrevenant.

**M. Garon:** Puis le monsieur qui vous donnait des réponses, lui, il fait quoi, à la SAAQ?

**Mme Douvry:** Il est chef de division du contrôle de l'assurance dans le Service de suspension et révocation qui est visé par les infractions, et les révocations, et les suspensions, donc toute l'administration des points d'inaptitude, et des suspensions, et des révocations des conducteurs.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous voulez avoir des explications supplémentaires de... Vous êtes...

**M. Gagné (Claude):** Claude Gagné.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Gagné? Claude Gagné?

**M. Gagné:** C'est ça, oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que vous voulez avoir des explications supplémentaires de M. Gagné?

**M. Garon:** Bien, moi, je pense que le ministre... Je suis d'accord avec le ministre quand il dit qu'il veut revenir avec ça à l'automne, parce qu'il va falloir... Il faut fouiller cette question-là plus que ça. Moi, je comprends le ministre, quand il dit: Il y a un problème de gens qui savent que leur permis est suspendu et qui ne veulent pas recevoir le courrier. Ça peut exister. Dans quelle proportion, là? Ce qu'on a vu à date, on n'est pas capables de le savoir. Il faudrait qu'il y ait des chiffres beaucoup plus précis.

On nous avait dit, à un moment donné, vous vous rappelez, quand Me Marceau était venu, que c'était plutôt au niveau municipal, quand on a envoyé une lettre au niveau municipal. C'était 374 cas sur lesquels il y en avait 167, si ma mémoire est bonne — je dis ça de mémoire — où il y avait vraiment eu un refus de recevoir le courrier et qui avaient été acquittés, qui avaient été poursuivis mais qui avaient été acquittés par les tribunaux. Alors, ça ne faisait pas un gros nombre, 167, juste à Montréal. Et Montréal, c'est quand même... Les gens de Montréal aiment ça dire qu'ils représentent la moitié du Québec. Alors, mettons qu'on va dire 30 % ou 40 %. Alors, ici, on disait, comme je l'ai 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 ce nombre, 167 acquittements ont été prononcés, ce qui représente un taux d'acquittements de près de 45 %. Alors, là, on ne sait pas pourquoi exactement. C'est en vertu du Code de la sécurité routière.

Vous savez, à chaque fois qu'on a demandé des précisions, ça ne finissait jamais pour nous dire que c'était pour des raisons de refus du courrier. À chaque fois, c'était aussi général que ça. Me Marceau, c'est pareil. Quand elle est arrivée à la fin, il y avait 885 cas sur 10 907 qui avaient été perdus par la SAAQ; sur 10 907 causes intentées, il y avait eu 885 cas où la SAAQ avait perdu. Il y en a encore 2666 qui sont en contestation.

Donc, quand on a demandé la ventilation des 885, elle n'avait pas de ventilation. Là, on voit le contentieux de Montréal qui nous produit une lettre où il nous dit, comme il l'a 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 ce nombre, 167 acquittements ont été prononcés. Donc, 167 sur 374, ça représente un taux d'acquittements de 45 %. Mais il ne dit pas que c'est à cause de la malle, de sorte que, là, on ne sait pas... On est dans la situation de ne pas savoir si on n'est pas en train de prendre un bâton de baseball pour assommer une mouche. On ne le sait pas. D'après les chiffres qui nous sont fournis, on n'est pas capables de faire la relation entre une chose et l'autre chose. C'est pour ça que, moi, je pense, avec le ministre, qu'il serait mieux de fouiller cette question-là pour voir c'est quoi, le problème, exactement, puis dans combien de cas.

**M. Elkas:** Le problème, M. le député de Lévis, c'est qu'on en a, sur 239 000 sanctions, 77 000 approximativement où on aurait besoin d'envoyer un huissier. À 40 \$ la copie, je peux vous dire que la Société doit payer assez cher. Il y aurait des frais qu'on doit encourir. Ça, c'est une question où on pourrait regarder, essayer de trouver une solution, à savoir qui va payer les frais. Est-ce que c'est l'individu? Est-ce que c'est la municipalité? Est-ce que c'est nous? Qui va payer les frais de ce huissier? Alors, tout ça va être regardé, puis il n'y a rien qui nous empêche, d'ici à l'automne,

d'avoir... Ça, on n'a pas besoin de loi pour envoyer un huissier.

**M. Garon: Non.**

**M. Elkas:** Ça, vous le savez.

**M. Garon:** Je le sais.

**M. Elkas:** Puis ça, on va examiner ça de très près. Par contre, j'aimerais que vous compreniez une chose, que, dans le projet de loi, le deuxième paragraphe qu'on avait introduit, on était sur du terrain très, très solide. Puis je ne comprends pas que, depuis 1982, Toronto «the good» s'est toujours...

**M. Garon:** Je n'ai jamais dit ça, moi.

**M. Elkas:** Non, non. Moi, je le dis. Moi, je le dis, Toronto «the good» s'est prévalu d'une loi semblable, puis ils n'ont jamais eu de problème avec. Alors, on va le regarder...

**M. Garon:** D'abord, ce n'est pas une loi semblable.

(17 h 30)

**M. Elkas:** Je vais... Bien, elle est pas mal plus restreinte que la nôtre. La nôtre était pas mal plus ouverte. C'est là que Me Jacoby a peut-être fait son erreur, mais, quand même, ce que je vous dis c'est que je vais la retirer. Je propose de retirer le deuxième paragraphe de cette...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, il y a un amendement à l'article 28 du projet de loi 91:

Que le deuxième alinéa de l'article 550.1 introduit par l'article 28 du projet de loi 91 soit supprimé.

**Des voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'amendement est adopté.

Est-ce que l'article 28, tel qu'amendé, est adopté?

**Une voix:** Adopté.

**M. Garon:** J'aimerais simplement faire une remarque en fonction de ce qu'a dit le ministre, Mme la Présidente... Là, on a une question de poste certifiée, de poste recommandée, de courrier non accepté. Moi, je vais vous dire que... Je regarde dans le comté, dans mon comté de Lévis quand on écrit aux membres, on a nos listes à date. Quand on leur écrit, on a tout de suite un nombre de notes qui reviennent comme quoi les gens ont déménagé. Il y a toutes sortes de choses qui peuvent arriver.

On dit 77 000 cas dans lesquels le courrier est non accepté. Il y a tellement de raisons qui peuvent être la cause de ça, parce que, au bout du compte, on parle de

grand nombre, là. Je pense qu'on devrait étudier attentivement quel est le problème, sérier le problème pour voir de quelle façon on peut vraiment faire prendre des mesures pour résoudre un problème possible, mais qui est sans doute beaucoup moins considérable qu'on ne le mentionne.

**M. Elkas:** Vous ne savez pas ça, puis, moi, je ne le sais pas. On va le voir.

**M. Garon: O.K.**

**M. Elkas: O.K.**

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, ça va? L'article 28, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Garon:** Adopté. Il reste un paragraphe.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, je reviens à l'article 15 où il y avait un sous-amendement. C'était: Supprimer, dans la dernière ligne...

**M. Elkas:** Il n'y avait pas de sous-amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...les mots «que la construction ou l'entretien d'un chemin public».

**M. Elkas:** Il n'y avait pas de sous-amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Oui, c'était le sous-amendement. Alors, est-ce que ce sous-amendement est adopté? Des commentaires là-dessus?

**Mme Vermette:** C'est le sous-amendement qui avait été présenté par...

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

**Mme Vermette:** ...le député de Jonquière. C'était pour enlever les... mettre un point après «fins», puis...

**La Présidente (Mme Bélanger):** C'est ça. L'amendement qui a été...

**M. Garon:** Je vais vous le lire.

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'amendement qui avait été proposé...

**Mme Vermette:** Je ne l'ai...

**M. Garon:** Le sous-amendement.

**Mme Vermette:** Je ne l'ai pas, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Non, non. Bien

là, pour commencer, il y avait un amendement qui avait été proposé par le ministre qui était de 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.»

**Mme Vermette:** Ça, c'est l'amendement.

**M. Garon:** Le sous-amendement.

**Mme Vermette:** Le sous-amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Bon. Ça, c'était l'amendement. Et le sous-amendement, on demande de supprimer... À l'avant-dernière ligne, «lorsque le véhicule est utilisé à d'autres fins», ce serait point. On supprimerait «que la construction ou l'entretien d'un chemin public».

(Consultation)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, je demande si le sous-amendement est adopté. Je demanderais aux membres de la commission, s'il vous plaît, d'écouter.

**Mme Vermette:** Est-ce que le sous-amendement est accepté? Bien sûr. Bien couidon!

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'amendement, il n'y a pas d'intervenant?

**M. Garon:** Sur division. C'est-à-dire adopté. Pour nous autres, il est adopté. Vous autres, vous dites que vous êtes contre. Demandons un vote enregistré, ça va être plus simple.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça veut dire que l'amendement est... Ça veut dire que l'amendement est rejeté.

**M. Garon:** Demandons un vote... Le sous-amendement.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Sur le sous-amendement.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**M. Garon:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Morin?

**M. Morin:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Vermette?

**Mme Vermette:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Elkas?

**M. Elkas:** Contre.

**La Secrétaire:** Mme Bélanger?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Abstention.

**La Secrétaire:** M. Bergeron?

**M. Bergeron:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Charbonneau?

**M. Charbonneau:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Thérien?

**M. Thérien:** Contre.

**La Secrétaire:** Alors, l'amendement est rejeté.

Pour: 4

Contre: 3

Abstentions: 1

**La Présidente (Mme Bélanger):** Est-ce que l'amendement à l'article 15 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'amendement à l'article 15 est adopté?

**M. Garon:** Un instant!

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'amendement à l'article 15 est adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, l'article 15, tel qu'amendé, est adopté...

**M. Garon:** Sur division.

**La Présidente (Mme Bélanger):** ...sur division.

Alors, je reviens à l'article 24 qui avait été suspendu. M. le ministre.

**M. Elkas:** Pas de commentaires, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Pas de commentaires.

M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Essentiellement, c'est que 24 et 25...

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 25 est abrogé.

**M. Garon:** ...24 et 27, pardon, sont en suspens parce qu'ils se lisent ensemble, à toutes fins pratiques. L'article 25, ce n'est pas là qu'est le problème. C'est à 27 qu'est le problème.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais l'article 25 est abrogé.

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 546.3 de ce Code est abrogé.

**M. Garon:** L'article 24. Là, vous revenez à 24, actuellement?

**La Présidente (Mme Bélanger):** L'article 25.

**Une voix:** L'article 25 est abrogé.

**M. Garon:** Mais là vous êtes revenue à 24?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ce qu'il y avait de suspendu, c'étaient les articles 24, 25 et 27.

**M. Garon:** C'est ça.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, je suis revenue à l'article 24.

**M. Garon:** Oui.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Là, j'ai demandé au ministre s'il avait des commentaires. Le ministre m'a dit qu'il n'a pas de commentaires.

**M. Garon:** Mais le problème est le même à 27. C'est pour ça... En fait, cet article-là, c'est...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais là à l'article 24.

**M. Garon:** Oui, mais 24, 25, 27, ça se lit ensemble, ça, au fond.

**M. Elkas:** C'est le deuxième paragraphe de l'article 27 qui préoccupe le député de Lévis.

**M. Garon:** C'est ça. Si le ministre disait: Enlevons le deuxième paragraphe de l'article 27, on n'aurait pas de problème. Là, on crée un régime dangereux, avec l'article 27, parce que, au deuxième paragraphe, on va créer un régime où il va être plus facile de faire de la fraude avec des véhicules reconstruits à l'étranger

qu'au Québec. Parce qu'on dit ici, à 27, et ça se lit avec 24 et 25: «Cependant, une personne n'a pas à produire le dossier de reconstruction si le véhicule a été accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec à la condition qu'il y ait été immatriculé comme véhicule reconstruit ou n'a pas à fournir les documents et renseignements exigés au dossier de reconstruction qui se rapportent à l'assureur si le véhicule a été accidenté à l'extérieur du Québec.»

Alors, nous, si le ministre disait: On enlève le deuxième paragraphe de 27, il y aurait le même régime pour les gens qui sont étrangers au Québec ou résidents au Québec. On aurait le même régime.

**M. Elkas:** C'est impossible.

**M. Garon:** Bien oui, c'est possible!

**M. Elkas:** Comment pouvez-vous déterminer si le véhicule a été reconstruit ou non à l'extérieur? La personne a reconstruit son véhicule en 1988, un véhicule accidenté le 31 mars 1988, et là il l'a plaqué 1 journée plus tard, le 1er avril; 5 ans plus tard, il arrive au Québec — c'est une automobile qu'il a plaquée, là — il subit une vérification mécanique et une expertise technique, les 2. Quelle est la différence entre ça et un gars qui achète un char flambant neuf en 1988, et il arrive au Québec en 1993, et son char est immatriculé? Qui va nous dire si le char a été reconstruit, oui ou non?

**M. Garon:** Vous venez exactement de donner la raison pour laquelle on est contre le deuxième paragraphe de 27. C'est pour ça. Vous venez de donner la meilleure raison; c'est vous qui la donnez. C'est parce que vous n'êtes pas capables de rien prouver, c'est justement pourquoi il ne faut pas faire d'exception parce que, à ce moment-là, on va ouvrir une porte de grange. Ou alors vous avez un petit problème et vous allez ouvrir la possibilité de fraudes incroyables, justement pour les raisons que vous venez de mentionner. C'est pourquoi vous ne devez pas mettre l'exception. Autrement, les gens vont dire: Il s'agit d'être immatriculé au Québec. Alors, tous ceux qui vont vouloir faire de la reconstruction avec des véhicules volés, ils vont aller la faire faire ailleurs.

**Une voix:** Vous donnez l'idée.

(17 h 40)

**M. Garon:** Et là ils vont plaquer aux États-Unis et ils vont dire: Je m'en viens avec ça. Vous venez justement de créer le problème. Ça, c'est vraiment des méthodes... Mme la Présidente, le ministre doit résister à ce que lui suggèrent les gens du ministère. Ce sont des gens qui vivent dans une cage dorée. Sauf que, dans le monde réel, comprenez-vous, les fraudeurs... Ça, c'est exactement les mêmes «zigoteaux» qui nous proposent des affaires, des taxes inouïes sur les cigarettes. Résultat: on est rendus dans la contrebande par-dessus la tête. C'est les mêmes gars qui ne sont pas capables de

contrôler les vidéopokers, c'est les mêmes gens qui nous ont mis des taxes à tour de bras sur l'alcool. Aujourd'hui, tout le monde va acheter sa boisson aux États-Unis. Puis c'est les mêmes gens qui ont fait le travail au noir avec des propositions de fou. Il faut résister à ça. Actuellement, on ouvre une autre porte de grange. Il nous manquait juste ça, maintenant, faire reconstruire les véhicules volés au Québec aux États-Unis. Il nous manquait juste ça. Là, on n'est pas en train de mettre la cerise sur le sundae, on met le couvert sur la chiotte. Ça n'a pas de bon sens! Il faut arrêter ça, justement, ces phrases déconnectées de la réalité.

Pardon? Je le sais. Je ne parle pas pour les caméras. Bien, je vais vous dire, il faut résister à ça. On crée une dynamique qui n'a pas de bon sens. C'est ça qu'il faut empêcher.

**M. Elkas:** Mme la Présidente...

**M. Garon:** On crée des problèmes...

**M. Elkas:** ...si vous permettez, j'ai Robert Sasseville, de notre ministère, qui va expliquer le problème. M. Sasseville, c'est un expert dans le milieu. Il est avec la Société de l'assurance automobile du Québec. Il va vous donner les raisons pour lesquelles c'est important qu'on l'ait. Il y a une différence entre les deux. Robert.

**La Présidente (Mme Bélanger):** M. Sasseville.

**M. Sasseville (Robert):** Je ne sais pas par où vous voulez qu'on commence. Il faut bien noter que l'amendement qu'on demande, c'est pour les véhicules qui ont déjà une immatriculation avec une mention «reconstruit». Donc, ce sont des véhicules identifiés comme tels. Les fraudeurs qui voudraient aller reconstruire ou utiliser des véhicules pertes totales en les faisant maquiller comme des véhicules reconstruits n'utilisent sûrement pas les provinces et les États qui ont une mention «reconstruit». Pour eux, ce serait complètement inutile et surtout pas rentable.

Habituellement, les fraudeurs, le principe qu'ils recherchent, c'est d'aller chercher ce qu'on appelle une boîte, c'est-à-dire un véhicule complètement accidenté qui n'a plus de valeur, et de réutiliser son numéro de série pour maquiller un véhicule du Québec, c'est-à-dire voler un véhicule au Québec et prendre un numéro de série d'une perte totale de l'extérieur, parce qu'on ne peut plus le faire, maintenant, avec des pertes totales du Québec, depuis l'application du projet. Ça fait que, nous, ce qu'on s'est dit, c'est qu'on a demandé que tous les véhicules soient soumis... c'est-à-dire de pouvoir contrôler que les pertes totales des États-Unis qui viennent au Québec servent à maquiller des véhicules volés du Québec. Ça, je pense que tout le monde est d'accord.

Où on ne s'entend pas, c'est de savoir: Est-ce que les véhicules qui ont une mention «reconstruit» doivent avoir un dossier de reconstruction? Nous autres, on dit

non parce que, premièrement, c'est impossible, pour la personne qui a ce véhicule-là, d'en présenter parce que le véhicule a déjà été reconstruit. Donc, le dossier de reconstruction ne peut pas être reconstitué. On demande des photos, on demande des factures. Il sera impossible pour cette personne-là de pouvoir respecter cette exigence-là. Puis il est bien important...

**M. Garon:** Pourtant vous en demandez pour le Québec.

**M. Sasseville:** On demande quoi? Le dossier de reconstruction?

**M. Garon:** Oui.

**M. Sasseville:** Parce qu'il n'est pas déjà reconstruit, le véhicule. C'est un véhicule perte totale.

**M. Garon:** Bon.

**M. Sasseville:** Mais le véhicule qui arrive des États-Unis avec une mention «reconstruit», c'est un véhicule qui roule.

**M. Garon:** Oui, mais la dernière fois, on a demandé ici s'ils avaient la liste des États américains selon qu'ils contrôlaient les véhicules reconstruits dans ce que vous dites là. On n'a pas été capable de nous fournir rien à ce sujet-là. Est-ce que les Américains contrôlent tout dans chacun des États?

**M. Sasseville:** Non.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Sasseville:** Non. Au Canada, il y a 4 provinces qui ont des mentions «reconstruit» puis, là-dessus, il y en a 2 seulement que ça découle d'un programme semblable un peu au Québec. On peut dire que le programme du Québec, c'est probablement le programme le plus complet en Amérique.

**M. Garon:** Ah oui! Je connais ça, les affaires qu'on est tout seuls à avoir le pas.

**M. Sasseville:** Bien... Puis je veux dire, si on demandait un dossier de reconstruction, c'est de dire: Votre véhicule, finalement, il ne pourra pas être immatriculé au Québec. C'est ça que ça voudrait dire. Puis il faut bien noter que et les fraudeurs n'ont pas cet intérêt-là et, aussi, même les commerçants n'auraient pas intérêt à aller faire construire des véhicules ailleurs parce que, en les ramenant au Québec, ces véhicules-là ont une valeur réduite comparé à un véhicule qui n'a aucune mention.

**M. Garon:** Entre vous puis moi, est-ce que c'est plus dur de rentrer au Québec des véhicules comme ça

des États-Unis que de rentrer des vanes de cartons de cigarettes? Ce n'est pas plus dur.

**M. Sasseville:** Non, ce n'est pas dur d'en rentrer. Je suis d'accord avec vous, ce n'est pas dur d'en rentrer. Mais ce que, nous autres, on veut, c'est les contrôler à l'immatriculation. C'est ça qu'on veut faire.

**M. Garon:** Oui, mais vous allez les contrôler comment? Si vous reconnaissez, vous ne contrôlez rien, justement.

**M. Sasseville:** On va contrôler ceux qui viennent de provinces ou d'États qui font un contrôle eux autres mêmes.

**M. Garon:** Puis ceux qui n'en font pas?

**M. Sasseville:** On ne peut pas.

**M. Garon:** Bon.

**M. Sasseville:** On n'a aucun document, rien.

**M. Garon:** Alors, je vais vous poser une question: Le Vermont a-t-il un contrôle?

**M. Sasseville:** Je peux regarder s'ils ont répondu au sondage. Vermont, il y a une mention «reconstruit», mais ils n'ont pas l'air d'avoir un programme très, très complet, là-dessus.

**M. Garon:** Le New Hampshire?

**M. Sasseville:** New Hampshire. C'est moyen. C'est parce que, souvent, il y a des programmes, puis ce qu'ils vont faire...

**M. Garon:** Le Maine?

**M. Sasseville:** Le Maine, non.

**M. Garon:** New York?

**M. Sasseville:** Des programmes similaires au Québec, là, je peux vous dire, c'est 41 qui ont répondu et il y en a 5 qu'on pourrait considérer assez similaires.

**M. Garon:** Oui, mais là...

**M. Sasseville:** Cinq États américains.

**M. Garon:** Où? Quels sont-ils, les 5?

**M. Sasseville:** Un instant. Idaho, Maryland, Michigan, Washington, West Virginia. Mais je pense que...

**M. Garon:** Washington, côte du Pacifique?

**M. Sasseville:** Côte du Pacifique?

**M. Garon:** D.C. ou bien Washington State?

**M. Sasseville:** Non. Ce n'est pas... C'est l'État de Washington.

**M. Garon:** C'est loin un peu, lui.

**M. Elkas:** Mais ce qui est important, ce qu'on n'a pas mentionné, c'est que c'est une chose qui commence. Ça commence.

**M. Sasseville:** Je pense que c'est un...

**M. Elkas:** Les gens se suivent.

**M. Sasseville:** C'est ça:

**M. Garon:** Oui, mais regardez...

**M. Elkas:** C'est une chose qui va arriver. Mais, tu sais, de demander à une personne un dossier de reconstruction d'un véhicule qui a été reconstruit il y a 3 ans, aïe! Ça n'existait pas autrefois au New Hampshire, dans le Maine ou à Washington, D.C. Comment pouvons-nous lui demander d'amener les dossiers comme tels quand on ne lui en avait pas fait la demande?

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Garde ton char chez vous! Oui, allez-y, Claude.

**M. Gélinas (Claude):** Je vais simplement ajouter un point, à ce niveau-là, que le Québec fait partie du CCATM, qui est un regroupement des provinces canadiennes sur le plan des ministères des Transports, des responsables de la sécurité routière. Le Québec joue un rôle de chef de file, à ce niveau-là, au niveau de tout le dossier des pertes totales des véhicules reconstruits au Canada. Il est présentement en train de piloter un programme pour faire en sorte que notre législation, qui est à l'avant-garde, à ce niveau-là, au pays, devienne un peu un genre de projet-cadre auquel pourrait adhérer l'ensemble des provinces canadiennes éventuellement. C'est ce que... Nous, on est en train de faire pression, sur le plan canadien, pour que ça se fasse dans les meilleurs délais, de façon à ce que le vocable «reconstruit» ait la même signification partout au pays. En même temps, on est membre aussi d'associations similaires aux États-Unis, entre autres, qui se divisent en 4 régions. Le Québec fait partie de la région 1 qui regroupe les provinces canadiennes et les États limitrophes au Québec. On est en train également de planifier une stratégie semblable, à ce niveau-là, de façon à ce qu'on en arrive éventuellement... Ça, c'est par voie de négociations que ça peut se faire, c'est la seule façon,

pour qu'on arrive tous avec la même définition d'un véhicule reconstruit.

Mais ce qui est important au niveau du deuxième alinéa, c'est que c'est une exception qui s'applique uniquement lorsque le véhicule est immatriculé «reconstruit». Si l'autorité administrative qui a immatriculé le véhicule n'a pas, dans sa liste d'immatriculation, ce vocable «reconstruit», bien sûr, on ne peut pas appliquer l'exception et, nous, il n'y a aucun moyen qu'on puisse savoir que le véhicule qui rentre est un véhicule reconstruit. La seule façon qu'on peut le savoir, c'est si l'immatriculation de l'autorité administrative d'où provient le véhicule nous l'indique. C'est pour ça que...

**M. Garon:** Non, mais on pourrait exiger...

**M. Gélinas:** Il ne peut pas y avoir de commerce illicite.

**M. Garon:** ...que quelqu'un qui arrive soit obligé de prouver que c'est un véhicule qui n'est pas reconstruit. Ça doit être...

**M. Elkas:** Qui n'est pas...

**M. Gélinas:** Le programme ne s'applique pas à ce véhicule-là. Le programme ne s'applique qu'au véhicule reconstruit, perte totale.

**M. Garon:** Oui. Mais, à ce moment-là, qu'on ne les prenne pas, ces véhicules-là.

**M. Elkas:** Comment on va le savoir?

**M. Garon:** Pardon? Il le laissera chez lui, son char, s'il n'est pas capable de prouver que ce n'est pas un char reconstruit.

**M. Elkas:** Il va arriver avec.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** Il va arriver avec.

**M. Garon:** Bien oui! Il arrivera avec... Qu'est-ce que vous voulez? Nous autres, on fait nos lois pour nous autres.

**M. Elkas:** Mais comment on va savoir si le char a été reconstruit ou non? Il arrive avec de Winnipeg.

**M. Garon:** Le but de l'affaire, c'est quoi, là? Le but de l'affaire, c'est quoi?

**M. Elkas:** Nous autres, chez nous, on veut avoir un dossier sur la reconstruction du véhicule.

**M. Garon:** Tu sais, dans nos affaires à l'avant-garde, on fait rire de nous autres.

**M. Elkas:** Ah! bien...

**M. Garon:** On a commencé les litres à l'avant-garde, comprenez-vous. Finalement, on est restés tout seuls avec les litres. On achète notre lait au litre. En Ontario, ils ont gardé leur système. Ailleurs, ils ont gardé leur système parce qu'à un moment donné le gouvernement conservateur est arrivé et il a donné le choix des 2. On est à l'avant-garde. On est en avant des autres. Finalement, on reste tout seuls à l'avant-garde. Alors, quand on arrive, on parle avec les autres, ils parlent en gallon; nous autres, on parle en litre, en Amérique du Nord. Ce n'est pas bon pour le commerce, ça.  
(17 h 50)

Deuxièmement, regardez dans la déréglementation du camionnage. On a été naïfs, là-dedans. Encore là, on agit d'une façon comme si on était dans un monde où on trace les règles du jeu. En Amérique du Nord, ce n'est pas nous autres qui traçons les règles du jeu. Alors, là, on est en train d'essayer de dire: On va établir les règles du jeu dans le domaine des véhicules reconstruits en Amérique du Nord. Il y a 5 États qui se rapprocheraient de ce qu'on veut faire, mais il y en a 45 qui sont loin de nous autres. Quand on a regardé ceux qui sont au sud de nos frontières, New Hampshire, Vermont, New York ou Maine, qui ont des frontières contiguës à notre frontière, eux autres, ils font ça à leur manière, ils ne s'occupent pas de nos affaires.

Moi, je pense qu'on serait bien mieux d'essayer d'imiter les États-Unis dans la qualité des routes. Au lieu d'essayer de faire faire des affaires ou d'être à l'avant-garde dans les chars reconstruits, on serait bien mieux d'essayer d'être à l'avant-garde dans la qualité de l'asphalte. Parce que, là, on se distingue, au fond, en ayant des routes pleines de trous, pleines de craques et là, franchement, on n'essaie pas d'imiter les Américains. Je trouve qu'on ne l'a pas, là. On ne l'a pas. Je ne vois pas en quoi... Qu'on applique les mêmes règles pour tout le monde. Le gars qui arrivera avec son tacot, bien, il sera obligé de démontrer que...

**M. Elkas:** M. le député de Lévis, malheureusement, on ne le sait pas si c'est un tacot ou non. Ça peut être une BMW 535 qui a été une perte totale il y a 2 ans et elle a été reconstruite. Il arrive aux frontières: Je déménage au Québec, voici mon véhicule. Il vient se licencier, il passe les inspections nécessaires au Québec. Qui va nous dire... Est-ce qu'on va dire: Garde-le chez vous, c'est un tacot? On ne le sait pas. La journée où les gens vont...

**M. Garon:** Vous ne le saurez jamais avec la loi que vous avez là.

**M. Elkas:** La journée où on va s'arrimer avec la norme et les politiques du Québec, on va être tous les grands gagnants.

**M. Garon:** Mais là, en l'exemptant, vous vous

organisez pour ne jamais le savoir. Bien oui, si, à l'extérieur, ils ne sont pas soumis aux mêmes règles qu'au Québec, donc on crée un système désavantageux au Québec. Alors, les gens auront intérêt à aller faire reconstruire à l'extérieur du Québec.

**M. Elkas:** Mais ça s'applique seulement...

**M. Garon:** Je vais vous dire une chose, des gens sont habiles pour gagner leur vie. Quand ils vont s'apercevoir qu'ils peuvent faire reconstruire, les garages s'organiseront pour récupérer les véhicules à reconstruire et les enverront dans des petits garages de réparation aux États-Unis et ils nous reviendront immatriculés américains, comprenez-vous, parce que les gens sont habiles, quand ils voient un trou dans la loi. Là, on crée un trou béant pour encore avoir du commerce au noir. On crée un trou béant, une caverne juridique. Et là les gens diront... ils vont voir qu'il y a un trou et ils s'organiseront. Non, mais c'est la réalité.

Moi, je me le dirais. Mme la Présidente, si on avait un petit peu plus de modestie... Regardons les erreurs qu'on a faites, le travail au noir. Regardons les erreurs qu'on a faites au cours des dernières années avec des lois qu'on a faites. Il me semble qu'on devrait avoir au moins la modestie de se demander: Quand on pensait être le seul à avoir le pas en Amérique du Nord, comprenez-vous, qu'est-ce que ça a donné comme résultat? Le tabac au noir, l'alcool au noir, le travail au noir. Pourquoi? Parce qu'on est tout seuls à avoir le pas, on se compare à la France, sauf que c'est bien difficile d'aller en France en automobile. Ne nous comparons pas à la France. Ils ont la TPS, en France; la TVQ, ils l'ont, ils ont la TVA à 25 %. Ils ont des mesures qui sont différentes des nôtres. Ils sont moins en concurrence avec nous autres que les États limitrophes du Québec. À mon avis, on devrait avoir une certaine complémentarité par rapport aux États limitrophes plutôt que d'essayer de faire cavalier seul.

**M. Elkas:** C'est justement ça qu'on veut essayer de faire. C'est ça qu'on fait.

**M. Garon:** Vous créez un trou béant...

**M. Elkas:** Vous dites qu'on est avant-gardistes; on l'est, avant-gardistes, dans le milieu et de convaincre...

**M. Garon:** Certaines fois, c'est mauvais de l'être.

**M. Elkas:** Quand les gens s'enlignent, nous disent: Oui, vous avez raison, on s'enligne sur votre politique, je ne dirais pas que c'est mauvais, ça.

**M. Garon:** Vous avez vu que les Américains ne sont pas naïfs. Le libre-échange avec le Mexique, ça discute fort. Les parlementaires là-bas ne se font pas imposer n'importe quoi et ils n'ont pas le régime britannique, eux autres. Finalement, ils demandent des comptes, les conditions de salaires au Mexique et les

conditions de l'environnement au Mexique. Même le président avec tout... Même la majorité au Congrès n'est pas capable de faire passer sa loi sur le libre-échange avec le Mexique. Pourquoi? Ils posent des questions. Nous autres, on est à l'avant-garde. On va se faire organiser, mais on va dire qu'on est d'avant-garde.

**M. Elkas:** C'est justement. Quand on regarde ce qui se passe aux États-Unis avec «The Anti Car Theft Act», un montant d'argent de 10 000 000 \$ a été octroyé à ce comité par le gouvernement américain pour justement se joindre à nous. Alors, est-ce que c'est si mal? Est-ce que c'est si mauvais, les gestes qu'on pose ici, au Québec? Prenons crédit, n'essayons donc pas d'être à l'ombre de ce qui se passe aux États-Unis. On en a, de l'expertise, ici.

**M. Garon:** Bien, attendons qu'ils se joignent à nous. Moi, je vais vous dire que je ferais une disposition... Quand les États de New York, New Hampshire, Vermont et Maine, on aurait une entente avec ces États-là pour avoir les mêmes dispositions concernant les véhicules reconstruits, je dirais: N'importe quand. On aurait nos États limitrophes, puis, quand les gens voudraient passer dans les États limitrophes, ce serait plus compliqué. Mais, tant que les États limitrophes ne s'occuperont pas de ça, nous, tout ce qu'on va réussir à créer, c'est de l'ouvrage à l'étranger. Qu'on attende de faire un protocole d'entente avec les États limitrophes du Québec pour qu'on ait des dispositions semblables. Ce n'est pas méchant, mais sauf que, si on crée des règles différentes chez nous de celles qui sont à l'extérieur, on va payer le prix.

**M. Elkas:** Mme la Présidente, M. Gélinas.

**M. Gélinas:** Justement, on ne crée pas des règles différentes chez nous de ce qui existe à l'extérieur. Ici, il faut bien comprendre que cette exception-là ne s'applique qu'au véhicule à la condition qu'il ait été immatriculé par l'autorité administrative à l'extérieur du Québec comme étant reconstruit. Or, s'il n'y a pas de programme de reconstruction de véhicules au niveau de l'immatriculation, l'exception ne s'applique pas. Donc, c'est une façon de s'assurer qu'il y a une certaine réciprocité entre notre reconnaissance de «reconstruit» puis la reconnaissance de «reconstruit» ailleurs, à l'extérieur du Québec. On ne crée rien de nouveau, on ne traite pas les gens différemment. Au contraire, on fait en sorte que la personne qui arrive ici, au Québec, avec déjà un véhicule reconstruit soit sur le même pied qu'un Québécois qui, lui aussi, a un véhicule reconstruit, mais qui l'a fait reconstruire au Québec.

C'est normal que, si le véhicule est reconstruit au Québec, on exige un dossier de reconstruction en bonne et due forme parce que c'est fait ici. C'est normal, ça fait partie de notre législation et de nos normes. Mais, si la personne arrive de l'extérieur du Québec avec un véhicule qui est immatriculé «reconstruit» également, de

vouloir revenir plusieurs années en arrière pour qu'elle produise un dossier de reconstruction qui, très souvent, n'est même pas disponible, on va la mettre dans une situation qui pourrait même être discriminatoire face aux Québécois qui, eux, ont eu la possibilité d'avoir un dossier de reconstruction. Ça va jouer vraiment à l'encontre de la personne qui vient de l'extérieur.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Ça va?

**M. Garon:** Non, non. Ça...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Moi, j'ai bien compris.

**M. Garon:** Pardon?

**La Présidente (Mme Bélanger):** Moi, j'ai bien compris.

**M. Garon:** J'ai très bien compris. Je comprends ce qu'il dit, mais ça n'a pas de bon sens. Je comprends ce qu'il dit. Ce n'est pas que je ne comprends pas ce qu'il dit. Je comprends ce qu'il dit, sauf qu'on s'est créé un régime particulier, alors qu'on est dans un monde bien différent. Les Américains, vous savez... Quand on a voulu interdire les revolvers, on s'est pris une règle ici. On ne peut pas acheter des revolvers partout comme aux États-Unis. Aux États-Unis, tu peux acheter n'importe quoi: des mitraillettes, tu peux quasiment faire une guerre dans la cour chez vous, comprenez-vous. Tu peux acheter n'importe quoi dans les armes. Le Canada a décidé d'avoir un régime différent. On ne souhaite pas marcher de cette façon-là. À tort ou à raison, on a créé un régime différent. Là, dans le domaine automobile, on crée un régime pour nous, mais là, même pas au Canada, au Québec, on crée un régime pour nous, puis là on exempte les autres.

**M. Charbonneau:** Cinq provinces canadiennes.

**M. Garon:** Lesquelles?

**M. Charbonneau:** Nouveau-Brunswick, Colombie-Britannique, Saskatchewan, Alberta.

**M. Garon:** Oui, oui. Et là je vais vous dire une chose...

**M. Charbonneau:** Ça se promène interprovinces, aussi.

**M. Garon:** Oui. Là, je comprends. Mais le modèle, au Québec, ce n'est pas le Nouveau-Brunswick.

**M. Charbonneau:** Non, mais on est les 5 provinces.

**M. Garon:** Je comprends. Nous, notre État, je

vais vous dire c'est quoi, le modèle pour moi.

**M. Thérien:** Mais tu prenais l'Ontario, tantôt, pour la clause qu'on voulait faire, puis là vous...

**M. Garon:** Non. L'Ontario, ça compte.

**M. Thérien:** Non, non, mais tantôt, pour la clause sur le...

**M. Garon:** La clause, ce n'était pas pareil que l'Ontario, de toute façon.

**M. Thérien:** Ah bon! O.K.

**M. Garon:** L'Ontario, je pense que ça a du poids dans la balance parce que c'est un État qui est proche de chez nous, puis il y a beaucoup de commerce. Moi, à mon avis, aux États-Unis, l'État le plus important, c'est l'État de New York. C'est là que le trafic se fait. Ne nous contons pas d'histoires, c'est par là qu'il se fait, par l'État de New York. Je vais vous dire une chose, par le Maine, je sais qu'il y en a moins. Quand on se promène dans le Maine, moi, souvent, je rencontre plus d'originaux puis de chevreuils que je ne rencontre d'automobiles. Il faut faire attention. Par ailleurs, je pense que, comme il est 18 heures...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais, là, étant donné qu'on est sur le point de finir l'adoption du projet de loi, on pourrait peut-être, s'il y a consentement, poursuivre quelques minutes.

**M. Garon:** On ne peut pas parce qu'on a un caucus important.

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

**M. Garon:** C'est vrai.  
(18 heures)

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais là je pense que la discussion sur cet article... 11 minutes.

**M. Thérien:** Il y a consentement à poursuivre. Ce n'est pas...

**M. Elkas:** Ce n'est pas le fait que le député de Lévis manque le caucus. Ce ne serait pas la première fois. Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Non, non. C'est très rare que je manque les caucuses.

**M. Elkas:** Alors...

**La Présidente (Mme Bélanger):** Mais je pense, M. le député de Lévis, qu'avec une bonne collaboration

ça prendrait à peu près 3 minutes pour finir d'adopter le projet de loi.

**M. Garon:** Non, non. C'est une grosse affaire, ça. Mais, si le ministre abroge le second paragraphe, là, ça va aller vite.

**La Présidente (Mme Bélanger):** Alors, comme il n'y a pas de consentement, la commission suspend ses travaux jusqu'à 20 heures.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 h 14)

**Le Président (M. Camden):** La commission reprend ses travaux.

Nous en sommes à l'étude du projet de loi 91, Loi modifiant le Code de la sécurité routière. On m'indique que M. le député de Lévis avait la parole.

M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Bien là, on parlait un peu en vrac; les articles 24, 25, 27 en même temps, là, au fond.

**Une voix:** On veut aller vite.

**M. Garon:** Hein?

**Une voix:** On veut aller vite.

**M. Garon:** Parce que les articles sont tous reliés, au fond. Les articles 24, 25, 26... Les articles 24, 25, 27. Nous autres...

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, il n'y a pas de problème. Je sais fort bien que vous fabriquez des bateaux, dans votre comté et que...

**M. Garon:** Pardon?

**Le Président (M. Camden):** Je sais fort bien que vous fabriquez des bateaux, dans votre comté, qu'il y a des vraquiers. Alors, que vous en parliez en vrac, moi, je n'ai pas de problème. Je peux vivre avec ça.

**M. Garon:** Vraquier, ça fait longtemps qu'on n'a pas fabriqué de vraquier. Le dernier, c'est dans les années cinquante, les vraquiers pour les Grands Lacs. Les «laquiers», mais c'étaient des vraquiers.

Au fond, on souhaiterait que le ministre retire le deuxième paragraphe de 27, par exemple, le deuxième paragraphe de 546.6. C'est ça, au fond. Parce que le ministre nous dit — le ministre, ce n'est pas tellement le ministre, mais ses fonctionnaires — qu'on va être à l'avant-garde, dans l'Amérique du Nord, peut-être bien dans le monde. Sauf qu'il y a des conséquences à être à

l'avant-garde, souvent. Dans les domaines de concurrence, au fond, celui qui est à l'avant-garde, souvent, c'est celui qui est pénalisé parce qu'il est à l'avant-garde. Vous savez que le soldat qui est à l'avant-garde est le premier descendu, habituellement, dans la guerre. C'est le premier qui reçoit une balle dans le front, quand ce n'est pas dans le dos. Tandis qu'actuellement, dans le domaine de concurrence, c'est le même danger qui guette les gens, c'est-à-dire de se retrouver dans un système concurrentiel où il va y avoir de la concurrence déloyale et que des gens de chez nous vont être pénalisés parce qu'on a joué à l'avant-garde dans un domaine, essentiellement, qui est un domaine de concurrence commerciale.

On l'a fait un peu dans le tabac. On a dit que, dans le tabac, on taxait inconsidérément, si on compare à nos voisins. Le résultat, c'est que la cigarette qui entre ici est en contrebande, puis le gouvernement, au lieu d'avoir des sources de revenus accrues, malgré les taxes considérablement augmentées, ses revenus baissent. Même chose dans l'alcool; même chose, de plus en plus, dans le travail au noir. Parce qu'on est à l'avant-garde.

Parfois, il faut être dans l'extrême centre, être extrémiste dans le centrisme. Surtout dans le domaine de la concurrence. C'est le cas dans les échanges avec le Mexique, où on a vu que les États-Unis sont très réalistes. Les Américains, habituellement, protègent leurs intérêts. Je pense que, si on laisse une porte ouverte comme celle qu'on veut ouvrir actuellement à l'article 27, deuxième paragraphe, nos citoyens vont dans une concurrence, un système concurrentiel défavorable, mais qu'il va y avoir des effets sur la reconstruction des véhicules accidentés qui sont reconstruits à l'extérieur du Québec.

Je suis convaincu, moi, qu'il va en résulter un commerce où on enverra les véhicules accidentés dans des États où ce n'est pas contrôlé. Les garages remonteront des véhicules accidentés qui seront immatriculés aux États-Unis, après ça revendus pour rentrer au Québec, parce qu'on aura ouvert une porte de grange dans le domaine de la concurrence déloyale. C'est pourquoi je demande au ministre d'être prudent et de retirer le deuxième paragraphe parce que des gens vont payer pour ça. Mais ce n'est pas le temps, actuellement, alors qu'on a un taux de chômage à peu près de 25 %. Si on considère, au Québec, les assistés sociaux puis les chômeurs, on a à peu près 25 % de gens qui ne travaillent pas.

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** Oui, Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

**Mme Carrier-Perreault:** Merci, M. le Président.

Quand on regarde l'article 27, on voit que, par le premier paragraphe, on oblige...

**Le Président (M. Camden):** Alors, s'il vous

plaît, un petit peu d'attention. Mme la députée sollicite toute l'attention du ministre.

M. Elkas: Pardon, M. le Président?

**Le Président (M. Camden):** C'est que Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière sollicitait toute votre attention, M. le ministre.

M. Elkas: Elle l'avait; elle l'a toujours, madame.

**Mme Carrier-Perreault:** Mettons que ce n'était pas évident, M. le Président.

**Le Président (M. Camden):** Elle a cru pendant un instant que vous ne l'écoutez pas.

**M. Elkas:** Ah! votre présence, franchement, me stimule comme ministre, comme le député de Lévis me stimule aussi!

**Mme Carrier-Perreault:** Ça va sûrement se refléter dans les réponses, M. le Président.

Des voix: Ha, ha, ha!

**Mme Carrier-Perreault:** Moi, je ne suis pas sûre, en tout cas.

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée, pendant que le ministre a toute l'attention à vos propos, je vous invite donc à y aller.  
(20 h 20)

**Mme Carrier-Perreault:** Quand on regarde l'article 27, au premier paragraphe, vous dites que vous exigez, ici, que le véhicule accidenté soit soumis à une expertise avant de le remettre sur la route. Il me semble que ça a bien de l'allure. Disons que, personnellement, je trouve que ça a Pair d'avoir du bon sens. Par ailleurs, quand vous arrivez à l'autre article, vous dites qu'on n'a plus les mêmes obligations. Si le véhicule accidenté est acheté, je ne sais pas, moi, ailleurs qu'au Québec, en Ontario ou aux États-Unis — je ne sais pas si je comprends bien; c'est ça, vous allez me l'expliquer, parce que j'essaie de comprendre — alors vous dites qu'il n'a pas besoin de produire un dossier de reconstruction à la condition que le véhicule qui a été accidenté ait été reconstruit à l'extérieur du Québec, qui a été accidenté et réparé à l'extérieur du Québec, à la condition qu'il ait aussi été immatriculé ailleurs.

Alors, moi, ma question est bien simple: Est-ce qu'il en existe, des normes, ailleurs? Ici, au Québec, il semble que vous allez les soumettre à une expertise avant de les remettre sur la route, ce qui me semble logique. Ailleurs, comment ça se présente, ça? Quand on parle d'un véhicule qui est accidenté puis qui est rebâti aux États-Unis, par exemple, ou encore en Ontario, est-ce qu'on a les mêmes exigences? Est-ce que les exigences de ces endroits-là, soit aux États-Unis ou en

Ontario, sont semblables à celles que vous avez l'intention d'exiger? J'aimerais ça comprendre un petit peu ce qui se passe ailleurs.

**M. Elkas:** M. Sasseville va vous expliquer ça.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui.

**M. Sasseville:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** Je ne sais pas si ça l'a déjà été, mais...

**Le Président (M. Camden):** Alors, est-ce que vous...

**M. Elkas:** Allez-y, M. Sasseville.

**Le Président (M. Camden):** M. Sasseville.

**M. Sasseville:** Il faut dire qu'il y a beaucoup de variantes entre les différentes provinces et les différents États. Il y a des États et des provinces qui ont un certain contrôle de ce qu'on appelle des «pertes totales», des véhicules qui ont été accidentés au point qu'on les déclare pertes totales. C'est ces véhicules-là qu'on veut viser.

**Mme Carrier-Perreault:** Quand ils sont déclarés pertes totales...

**M. Sasseville:** Oui, par une compagnie d'assurances, notamment.

**Mme Carrier-Perreault:** ...ça veut dire qu'ils ne sont pas réparables.

**M. Sasseville:** Ça veut dire que les dommages dépassent la valeur du véhicule.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui. Mais est-ce que ça veut dire aussi... Ça sous-entend qu'il ne sera pas réparé par personne.

**M. Sasseville:** Non, pas nécessairement. Non. Justement...

**Mme Carrier-Perreault:** Donc, il peut être réparé...

**M. Sasseville:** ...s'il a été reconstruit, c'est qu'il a été réparé. Normalement, si on a un statut «reconstruit», si ça a été bien vérifié, c'est qu'il a été reconstruit.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui, mais il y a des véhicules qui peuvent être réparés et qui ne sont pas nécessairement pertes totales non plus. Là, je ne le sais pas.

**M. Sasseville:** Tout à fait. Tout à fait.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui.

**M. Sasseville:** Oui, oui. La majorité ne sont pas des pertes totales, évidemment.

**Mme Carrier-Perreault:** Bon! Quand ça arrive, là, c'est ça que je veux savoir, qu'est-ce que c'est, les exigences?

**M. Sasseville:** Vous voulez savoir à l'extérieur ou pour le Québec?

**Mme Carrier-Perreault:** Bien, je veux savoir à l'extérieur parce que, au Québec, j'imagine que vous allez avoir des exigences précises...

**M. Sasseville:** On en a déjà, oui.

**Mme Carrier-Perreault:** ...quand vous parlez de l'expertise, et tout ça.

**M. Sasseville:** On en a déjà.

**Mme Carrier-Perreault:** Je veux savoir c'est quoi, les exigences. Vous dites qu'il y a des nuances, dans les exigences.

**M. Sasseville:** Oui. Ce qui arrive, là, c'est...

**Mme Carrier-Perreault:** C'est quoi, l'écart, par rapport à ce qu'on exige, nous?

**M. Sasseville:** ...qu'il y a des États et des provinces canadiennes qui exigent des choses très variées pour ces véhicules-là. Nous, ce qu'on demande dans le projet, c'est pour les véhicules qui sont identifiés «reconstruits». Déjà, ça laisse supposer que ces provinces-là ou ces États-là ont fait de quoi sur le véhicule. Ils les ont au moins identifiés. Donc, ils les ont au moins vus. Ce n'est pas des véhicules qui sont des véhicules normalement maquillés, volés.

**Mme Carrier-Perreault:** O.K. Ça, je...

**M. Sasseville:** Nous, notre projet, il y a vraiment 2 objectifs: c'est limiter qu'on puisse maquiller des véhicules volés et, deuxièmement, s'assurer que ces véhicules-là seront reconstruits comme il faut. C'est ça.

**Mme Carrier-Perreault:** Qu'ils sont sécuritaires.

**M. Sasseville:** Oui. Ça fait que, quand on parle d'un véhicule qui arrive avec une immatriculation «reconstruit», on se dit: Quel peut être le problème avec ce véhicule-là? On en a déterminé juste 1, c'est que ces véhicules-là, ça se peut qu'ils aient été mal reconstruits parce que les programmes de vérification des véhicules

sont nettement déficients, ailleurs. Ils ne font pas une expertise comme, nous, on le fait. Nous, on fait un calcul de la **structure**. On va voir les dimensions du véhicule. C'est assez poussé, comme vérification, ce qui ne se fait pas nécessairement ailleurs. Ça fait que, nous, le dilemme qu'on avait, c'est qu'on s'est dit: Quand on voit un véhicule qui arrive avec une immatriculation «reconstruit», par exemple du Maine, et qui arrive au Québec, qu'est-ce qu'on fait avec cette immatriculation-là? Bien, on avait le choix de dire: On l'oublie. Ça fait qu'on ne trouvait pas ça très, très logique. On le savait et on l'oublierait.

On s'est dit: Bien, on va au moins aller le vérifier comme on vérifie des véhicules du Québec. Sauf que le dossier de reconstruction qu'on exige au Québec ne peut pas être exigé pour ces véhicules-là parce qu'ils ne l'auront jamais. C'est des véhicules qui peuvent avoir été reconstruits il y a 2 ou 3 ans. Ça fait que demander des photos avant la reconstruction, des factures d'achat des pièces, la facture de la compagnie d'assurances, c'est complètement illogique. Ça voudrait dire, si on exigeait ça, qu'on dit: Lorsqu'on voit un véhicule avec une immatriculation «reconstruit», on le refuse. Ce serait ça. Si on enlève le deuxième paragraphe, c'est ça que ça veut dire.

**Mme Carrier-Perreault:** Mais il n'y aurait pas moyen, par exemple, de faire passer un genre d'expertise, un examen...

**M. Sasseville:** Bien, c'est ça qu'on dit.

**Mme Carrier-Perreault:** ...sans que ce soit aussi...

**M. Elkas:** C'est ça qu'on fait.

**M. Sasseville:** On dit qu'on le fait, mais sans dossier de reconstruction. C'est la seule chose qu'on dit.

**Mme Carrier-Perreault:** Excusez, là.

**M. Sasseville:** Il y a 3 étapes, dans un véhicule. Il y a un dossier de reconstruction, normalement, qui aide à faire l'expertise technique.

**Mme Carrier-Perreault:** Ça existe ailleurs, ce genre de règle là qu'on a?

**M. Sasseville:** Peut-être pas aussi poussée que la nôtre, non.

**Mme Carrier-Perreault:** Ce paragraphe-là? Est-ce que les autres provinces appliquent la même règle?

**M. Sasseville:** Qui disent qu'il y a... Les dossiers de reconstruction, à ce que je connaisse, on est le seul endroit qui exige un dossier.

**Mme Carrier-Perreault:** Mais qu'est-ce qui se passe? Mettons que quelqu'un vient acheter un véhicule de ce genre-là chez nous, il achète un véhicule au Québec et il s'en va, je ne sais pas, moi, aux **États-Unis** ou...

**M. Sasseville:** S'il vient acheter un véhicule reconstruit du Québec?

**Mme Carrier-Perreault:** Bien, il est chez nous, il achète un véhicule et il s'en va ailleurs. Est-ce qu'on exige le même genre d'affaire...

**M. Sasseville:** Sûrement pas.

**Mme Carrier-Perreault:** ...ou est-ce qu'on n'exige rien? On accepte quoi?

**M. Sasseville:** Il y a de bonnes chances qu'ils n'exigent rien, oui.

**Mme Carrier-Perreault:** Ça veut dire qu'on est à peu près tout seuls. C'est ça.

**M. Sasseville:** Bien, je veux dire, aussi loin, oui.

**M. Garon:** Comme une boule de neige en enfer!

**M. Sasseville:** Ça veut dire aussi que, si jamais les autres provinces ou les autres États emboîtent le pas et qu'ils vont marquer des statuts «reconstruit», on va refuser leurs véhicules parce qu'ils ont adopté un système similaire. Ce serait complètement illogique.

**Mme Carrier-Perreault:** Là, disons que je n'étais pas sûre d'avoir bien compris et je ne suis pas encore sûre. Je vais **vérifier** comme il faut. Vous me dites que les normes ailleurs sont moins élevées, moins poussées. On est moins exigeant...

**M. Sasseville:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** ...dans plusieurs autres endroits...

**M. Sasseville:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** ...que, nous, on l'est ici.

**M. Sasseville:** C'est ça, oui.

**Mme Carrier-Perreault:** Et on vise 2 objectifs: évidemment, le maquillage...

**M. Sasseville:** Oui, limiter le maquillage.

**Mme Carrier-Perreault:** ...oui, et, ensuite, la sécurité.

**M. Sasseville:** Exactement.

**Mme Carrier-Perreault:** Alors, là, vous me dites que, quand ça a été fait ailleurs...

**M. Sasseville:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** ...à la condition qu'il ait été immatriculé ailleurs aussi, on n'a pas à fournir...

**M. Sasseville:** De dossier de reconstruction.

**Mme Carrier-Perreault:** Non, c'est: «...ou n'a pas à fournir les documents et renseignements exigés au dossier». Dans votre article, tout ce que vous enlevez, à toutes fins pratiques, c'est les renseignements qui sont exigés au dossier, uniquement des détails, genre...

**M. Sasseville:** C'est pour les véhicules...

**Mme Carrier-Perreault:** ...les photos... Qu'est-ce que c'est exactement, les renseignements que l'autre fournit et qu'ils n'auront pas à fournir s'ils prennent leur auto ailleurs?

**M. Sasseville:** Il faut les nom et adresse, etc., de ceux qui ont fait la reconstruction, du propriétaire du véhicule et de l'assureur, et le numéro de réclamation, évidemment, s'il y a eu une réclamation, l'année, la marque, le modèle du véhicule, la liste des pièces majeures utilisées, incluant le nom du fournisseur des pièces majeures, la date d'achat et le numéro de série des véhicules d'origine où ont été prises les pièces. Il y a l'estimé des réparations produit par l'assureur, la facture d'achat de la carcasse du véhicule — ça veut dire le véhicule endommagé, normalement — les factures des pièces majeures utilisées dans la reconstruction. Ça prend aussi des photographies illustrant le véhicule avant la reconstruction — ça veut dire le véhicule endommagé — et une attestation qui certifie que l'alignement du véhicule est conforme aux normes du fabricant.

**Mme Carrier-Perreault:** Alors, c'est tous ces renseignements-là; vous ne les limitez pas. Toute cette série de renseignements là...

**M. Sasseville:** C'est parce que...

**Mme Carrier-Perreault:** ...vous faites...

**M. Sasseville:** ...normalement, les renseignements qu'il est capable de nous fournir, il va les avoir sur le formulaire qu'on lui exige, ça veut dire le nom du propriétaire, et tout ça. Sauf que, si quelqu'un arrive avec un véhicule reconstruit, il peut être le troisième propriétaire. Ça fait que le nom de la personne qui l'a reconstruit, il serait incapable de le savoir. L'année, la marque, le modèle, il va le savoir, c'est sûr. La liste des pièces majeures utilisées dans la reconstruction... Il

ne l'a jamais vue, la reconstruction, il ne pourra pas vous le dire. L'estimation des réparations produite par l'assureur, bien ça, ça fait longtemps que ça a disparu.

**Mme Carrier-Perreault:** Est-ce que ça arrive, pour des véhicules accidentés et reconstruits au Québec, que vous ayez de la difficulté à obtenir ces renseignements-là, aussi? Parce que ça peut arriver qu'il y ait eu d'autres...

**M. Sasseville:** Ça peut arriver que les gens nous disent: Je n'ai pas les photos. Sauf qu'il ne passera pas, normalement.

**Mme Carrier-Perreault:** Vous avez toujours obtenu, vous réussissez toujours à obtenir...

**M. Sasseville:** Bien, on a été assez strict...

**Mme Carrier-Perreault:** ...la liste des anciens propriétaires...

**M. Sasseville:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** ...depuis la reconstruction.

**M. Sasseville:** C'est parce que, au Québec, la reconstruction, elle a lieu presque immédiatement, si elle a lieu. Ça fait que, normalement, les véhicules n'ont pas été d'un propriétaire à l'autre. En plus, au Québec, vu que ça fait un an et demi que le projet est en place, les gens qui sont dans le domaine sont habitués. Par exemple, s'ils ont besoin de l'estimé des réparations, il va suivre le véhicule jusqu'à ce qu'il soit reconstruit. Ils sont habitués, c'est des gens du milieu. Une réparation d'un véhicule, quand c'est une perte totale, ce n'est pas n'importe qui qui peut la faire. Avant, je pense que c'était n'importe qui qui le faisait; ça donnait ce que ça donnait. Mais, avec ça, on a limité beaucoup les types de commerces qui sont capables de faire ça.

**Mme Carrier-Perreault:** Est-ce que c'est un nombre important, d'après vous, le nombre de véhicules comme ça qui peuvent arriver de l'extérieur chez nous? (20 h 30)

**M. Sasseville:** C'est bien difficile à dire parce que, avant, on n'indiquait pas la provenance des véhicules dans la banque d'immatriculation. Je ne pourrais pas vous répondre. C'est peut-être de l'ordre de un millier. Je ne le sais pas. Mais ceux qui arrivent déjà reconstruits, s'il y en a eu 5 au cours des 2 dernières années, c'est beau. Ce n'est pas un commerce qui est rentable, ce n'est pas... Vous allez chercher un véhicule déjà reconstruit à l'extérieur, si tu n'es pas toi-même le propriétaire, ça ne te donne aucun avantage; au contraire, c'est un véhicule qui a une valeur réduite. Il est identifié comme reconstruit, ça fait que, déjà, il vaut

moins cher. En plus, ces gens-là, il faut qu'ils l'important, le véhicule, il faut qu'ils paient les frais de douanes. Ça fait que ce n'est vraiment pas avantageux pour eux. Ils sont aussi bien de prendre un véhicule du Québec et de le reconstruire ici. Ça fait que pour un...

**Mme Carrier-Perreault:** C'est surtout, j'imagine, des gens qui vont résider, admettons, je ne sais pas, moi, en...

**M. Sasseville:** Bien, ce qui peut arriver...

**Mme Carrier-Perreault:** ...Ontario où il n'y a pas de frais de douanes.

**M. Sasseville:** Oui, c'est ça.

**Mme Carrier-Perreault:** Ils restent en Ontario...

**M. Sasseville:** Ce qui va arriver, c'est une personne...

**Mme Carrier-Perreault:** ...un bout de temps, ils achètent une voiture usagée...

**M. Sasseville:** ...qui arrive du Maine avec son véhicule reconstruit.

**Mme Carrier-Perreault:** Pardon?

**M. Sasseville:** Ce qui va arriver normalement, ça va être une personne, par exemple du Maine, qui arrive avec son véhicule; elle-même vient habiter au Québec et ça s'adonne qu'elle a un véhicule reconstruit.

**Mme Carrier-Perreault:** Ou quelqu'un qui passe 6 mois ou un bout de temps...

**M. Sasseville:** À ce moment-là, il n'est pas obligé d'être immatriculé.

**Mme Carrier-Perreault:** ...et qui décide de changer de véhicule.

**M. Sasseville:** S'il fait seulement passer... Il faut qu'il vienne résider au Québec ou qu'on l'achète pour l'utiliser au Québec, à ce moment-là.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui, je comprends ce que vous voulez dire. Mais admettons que quelqu'un — on a une grosse clientèle qui vit, par exemple, on le sait, 6 mois aux États-Unis — qui...

**M. Sasseville:** Oui.

**Mme Carrier-Perreault:** ...revient après, alors il est obligé de l'immatriculer quelque part, ce véhicule-là, s'il est obligé de changer. Ce serait ce genre de clientèle là.

**M. Sasseville:** Ça peut arriver, oui. Ça peut arriver, tout dépendant des durées de séjour.

**Mme Carrier-Perreault:** M. Garon. Un instant, une petite minute.

**Le Président (M. Camden):** Le député de Saint-Jean aurait une question, je pense, à poser.

**M. Charbonneau:** M. le Président, j'aurais une question pour M. Sasseville. Un résident canadien de la Colombie-Britannique qui a un véhicule, évidemment, là-bas, qui a été reconstruit en Colombie-Britannique, qui est transféré au Québec. Alors, il arrive ici pour travailler avec son véhicule automobile qu'il va devoir immatriculer éventuellement. Sur son certificat d'immatriculation, à la lumière de ce que vous nous avez dit, en Colombie-Britannique, ça va être inscrit «véhicule reconstruit». Alors, le type se présente au bureau d'immatriculation avec son certificat d'immatriculation «reconstruit». Vous faites le transfert, bingo! C'est exact?

**M. Sasseville:** Actuellement?

**M. Charbonneau:** Oui, oui.

**M. Sasseville:** Oui.

**M. Charbonneau:** C'est ça.

**M. Sasseville:** Oui. On lui donne quand même le statut «reconstruit».

**M. Charbonneau:** O.K.

**M. Sasseville:** On va garder le statut pour ne pas le faire disparaître, oui.

**M. Charbonneau:** Vous avez...

**M. Sasseville:** Vous avez une inspection mécanique toujours...

**M. Charbonneau:** Oui, oui, je comprends.

**M. Sasseville:** ...ça, c'est tous les véhicules.

**M. Charbonneau:** Mais je parle toujours du dossier de reconstruction. On a parlé, tantôt, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et de l'Alberta dans les provinces canadiennes qui ont sur leur certificat d'immatriculation la mention «reconstruit», ce qui fait qu'on peut dire qu'il y a une certaine réciprocité à cet effet-là. C'est exact de dire ça?

**M. Sasseville:** Sur la mention «reconstruit», oui; peut-être pas au point de vue de la qualité ou de la

complétude du programme, mais, oui, vous avez raison.

**M. Charbonneau:** Et vous avez indiqué aussi qu'il y a certains États américains que c'est la même chose.

**M. Sasseville:** Oui, il y a plusieurs États qui ont la mention «reconstruit», oui.

**M. Charbonneau:** Actuellement.

**M. Sasseville:** Oui.

**M. Charbonneau:** Donc, à ce niveau-là, il y a une certaine réciprocité et ce qui fait que, le fameux paragraphe qu'on a dans l'article de loi, c'est justement pour ne pas demander le dossier de reconstruction. C'est ça?

**M. Sasseville:** Moi, je considère qu'on ne demande pas le dossier de reconstruction parce que c'est impossible...

**M. Charbonneau:** Parce que, dans ces États-là...

**M. Sasseville:** ...de le demander.

**M. Charbonneau:** ...eux autres ont sur le certificat d'immatriculation la mention «reconstruit», donc on considère qu'eux autres, ces États ou ces provinces-là, ont fait les vérifications nécessaires avant d'immatriculer à nouveau le véhicule.

**M. Sasseville:** Non, ce n'est pas pour ça qu'on demande ça. Pour être sincère, on le demande parce que, tout simplement, c'est impossible d'avoir le dossier de reconstruction et, dans le cas de ces véhicules-là, ce n'est pas nécessaire. Ce n'est pas nécessaire. Un véhicule reconstruit qui arrive au Québec, ce n'est pas un véhicule susceptible de maquiller un véhicule volé. Alors, pourquoi demander un dossier de reconstruction? Nous, ce qu'on a à aller voir, c'est s'il est droit. C'est ça qu'on a à aller voir.

**M. Charbonneau:** C'est l'expertise qui va le dire.

**M. Sasseville:** C'est l'expertise qui va le dire. Alors, demander des photos avant sa reconstruction, pour nous... Premièrement, il n'y en aura pas, ça fait que c'est tout de suite bannir le véhicule. On ne peut pas faire ça, c'est...

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Mégantic-Compton.

**Mme Bélanger:** Je pense qu'on a un certain temps, surtout un temps certain de dépensé sur le deuxième alinéa de l'article 27 qui dit qu'«une personne

n'a pas à produire le dossier de reconstruction si le véhicule a été accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec à la condition qu'il y ait été immatriculé comme véhicule reconstruit», ce qui veut dire qu'il y a une vignette qui dit que le véhicule a été reconstruit.

Ce que j'ai compris, moi, de l'inquiétude de l'Opposition, c'est qu'il pourrait s'établir un réseau de voitures volées qui viendrait ici parce qu'on n'a pas à demander au propriétaire du véhicule qui vient de l'extérieur de produire un certificat de reconstruction et toutes les pièces justificatives comme quoi il a été reconstruit. C'est bien ça?

**M. Sasseville:** Oui.

**Mme Bélanger:** Par contre, ce véhicule-là, il est identifié «reconstruit». Alors, il a déjà une valeur moindre parce que c'est un véhicule qui est censé être...

**M. Sasseville:** Avoir été accidenté.

**Mme Bélanger:** Avoir été accidenté et reconstruit. Sauf qu'une fois qu'il arrive ici, qu'il a été immatriculé, qu'il est identifié reconstruit, pour pouvoir circuler sur les routes du Québec, il faut qu'il passe à l'inspection technique et qu'on constate...

**M. Sasseville:** La qualité des travaux.

**Mme Bélanger:** ...la qualité des travaux qui ont été faits sur ce véhicule-là.

**M. Sasseville:** Oui.

**Mme Bélanger:** Alors, c'est quoi, l'inquiétude de l'Opposition, à ce moment-là?

**M. Garon:** Bien, je vais vous la dire. Savez-vous quel article ça remplace, actuellement?

**Mme Bélanger:** Bien oui!

**M. Garon:** Savez-vous...

**Mme Bélanger:** Ça remplace l'article 546.6.

**M. Garon:** Savez-vous ce qu'il dit?

**Mme Bélanger:** Bien, avant ça, on...

**Le Président (M. Camden):** On vous demande de vous adresser à la présidence, s'il vous plaît.

**M. Garon:** À la présidence. Est-ce que la présidence sait ce que l'article 546.6 dit, tel qu'il est?

**Mme Bélanger:** Pouvez-vous...

**M. Garon:** Je vais vous dire ce qu'il dit

actuellement. Vous allez comprendre mieux pourquoi on pose ces questions-là. 546.6, actuellement, dit: «Nul ne peut remettre en circulation un véhicule routier accidenté visé à l'article 546.2 qui a été identifié auprès de la Société comme ne pouvant être reconstruit.» Actuellement, ce qu'il y a, c'est une interdiction totale. Là, actuellement, qu'est-ce qu'on fait, au fond? On dit: On va pouvoir dans telles conditions, puis on enlève toutes les conditions pour les véhicules qui viennent de l'extérieur, alors qu'actuellement, pour des raisons de sécurité, il y a une interdiction totale.

Et là on remplace cet article-là maintenant, qui dit que «nul ne peut — je lis le texte tel qu'il est, 546.6 — remettre en circulation un véhicule routier accidenté visé à l'article 546.2 qui a été identifié auprès de la Société comme ne pouvant être reconstruit», là, on remplace ça par une disposition où on dit: «Nul ne peut remettre en circulation un véhicule accidenté reconstruit sans l'avoir préalablement soumis à l'expertise technique avec le dossier de reconstruction visé à l'article 546.4 et sans avoir obtenu un certificat de conformité technique ainsi qu'un certificat de vérification mécanique indiquant que le véhicule est conforme au présent Code.» Et, après ça, pour les véhicules qui vont venir de l'extérieur, on enlève toute restriction.

**Mme Bélanger:** On enlève la restriction de fournir un certificat de reconstruction.

**M. Garon:** Non, mais...

**Mme Bélanger:** Par contre, on n'enlève pas l'expertise de vérification mécanique indiquant que le véhicule est conforme au présent Code.

**M. Garon:** On ne s'occupe plus de ça.

**Mme Bélanger:** Bien non!

**M. Sasseville:** Bien non!

**Mme Bélanger:** Bien non, c'est le contraire!

**M. Garon:** Non. Il va vous dire que...

**Mme Bélanger:** Là, on dit qu'on n'a pas à fournir un certificat de reconstruction, mais le véhicule qui est reconstruit, il est identifié comme...

**M. Garon:** Non.

**Mme Bélanger:** Il est identifié comme véhicule reconstruit...

**M. Garon:** Au Québec.

**Mme Bélanger:** ...même s'il vient de l'extérieur.

**M. Garon:** Non, parce que ce n'est pas tous les

États qui les identifient.

**Mme Bélanger:** Bien oui! Mais, en tout cas, ceux identifiés.

**M. Garon:** Il y a beaucoup d'États qui ne les identifient pas. Et, dans ceux qui les identifient, il n'y a aucune façon...

**Mme Bélanger:** Bien oui! Mais...

**M. Garon:** ...d'aller vérifier qu'est-ce qui a été fait, comment ça a été fait.

**Mme Bélanger:** ...ceux identifiés ne sont pas contrôlables.

**M. Garon:** Il n'y a aucun contrôle à l'extérieur. Alors, c'est ça, au fond. Ça, c'est pour des raisons de sécurité, ça. On part, à ce moment-ci, où on va essayer de contrôler ce qui se fait au Québec et on n'essaiera pas de le faire à l'extérieur. Avant, il y avait l'interdiction totale. Il y avait l'interdiction totale, à 546.6. Maintenant, on crée un régime différent. On crée le régime difficile pour les Québécois, alors qu'on crée un régime d'ouverture pour les étrangers.

**Mme Bélanger:** Mais, de toute façon...

**M. Garon:** Ça n'a ni queue ni tête.

**Mme Bélanger:** ...les véhicules...

**M. Garon:** Là, c'est du libre-échange... Pas du libre-échange, c'est du colonialisme à l'envers.

**Mme Bélanger:** ...qui arrivent ici, au Québec, qui ne sont pas identifiés reconstruits et qui sont immatriculés, qui peut vérifier si c'est un véhicule reconstruit? Personne.

**M. Garon:** Ah!

**Mme Bélanger:** Sauf que les véhicules reconstruits, dans les États où on doit les identifier, sont identifiés. Qu'ils viennent des États américains ou des provinces du Canada, ils sont identifiés. Par contre, même s'ils sont identifiés et qu'ils ont été immatriculés comme véhicules reconstruits, on exige le certificat de vérification mécanique. Alors, c'est quoi, le problème, là? Il n'y en a pas, de problème.

**M. Garon:** Bien oui, il y a un problème.

**Mme Bélanger:** Bien non, il n'y a pas de problème.

(20 h 40)

**M. Garon:** Bien, il faut que vous lisiez les dispositions. Là, je constate que vous n'avez pas lu le

titre IX. Il faut lire le titre IX qui est un titre... Il n'y a pas rien qu'un article, dans le titre IX.1, Reconstruction. Ce n'est pas pour rien que le ministre change la définition. Regardez à 24 qu'est-ce qu'il fait: il change, parce que ce n'est pas ça que ça dit. Quand il marque: «10.2° les véhicules accidentés et reconstruits visés au titre IX.1», ce n'était pas ça qu'il y avait, avant. Il référerait à un seul article. Maintenant, il réfère au titre dans la loi telle qu'elle existe. Dans la loi telle qu'elle existe, c'est le chapitre qui porte sur la reconstruction des véhicules accidentés. Et, à l'article 546.6, on référerait à l'article 546.2. Parce qu'il faut lire tout ça ensemble, ces affaires-là. Alors, on disait, à 546.2, écoutez bien:

«Tout assureur qui acquiert un véhicule si accidenté qu'il ne peut être reconstruit ou qu'il doit être reconstruit pour circuler à nouveau doit, dès sa prise de possession, en aviser la Société et indiquer si le véhicule peut être reconstruit ou non.

«La Société peut conclure une entente avec tout gouvernement, l'un de ses ministres, tout organisme public ou toute entreprise privée visant à lui transmettre les renseignements permettant d'identifier de tels véhicules.»

Là, il y a 546 où il y avait une interdiction totale. Et j'imagine que le gouvernement appliquait les dispositions, puisqu'il disait, à 546.6: «Nul ne peut remettre en circulation un véhicule routier accidenté visé à l'article 546.2 qui a été identifié auprès de la Société comme ne pouvant être reconstruit.» Bon. C'était ça.

Maintenant, on change le régime, au Québec, pour les reconstruire selon des normes. À 546.6, c'est le premier paragraphe. Maintenant, on crée une exception qui dit, simplement: «Cependant, une personne n'a pas à produire le dossier de reconstruction si le véhicule a été accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec à la condition qu'il y ait été immatriculé comme véhicule reconstruit ou n'a pas à fournir les documents et renseignements exigés au dossier de reconstruction qui se rapportent à l'assureur si le véhicule a été accidenté à l'extérieur du Québec.» Alors, il crée une exception, ici.

Mais pourquoi ces dispositions sont là? Pourquoi il y a un chapitre là-dessus? Question fondamentale. Pourquoi il y a un chapitre là-dessus, la reconstruction des véhicules accidentés? Parce qu'il y a des véhicules qu'on considère tellement détruits qu'ils ne doivent pas être remis en circulation pour des raisons de sécurité. C'est ça, essentiellement. Alors, que le véhicule ait été reconstruit au Québec ou à l'extérieur du Québec, c'est toujours aussi dangereux. Alors, à ce moment-là...

Mme Bélanger: Un certificat de vérification mécanique et technique. À ce moment-là, une fois qu'il a son certificat...

M. Garon: Il n'y en aura pas.

Mme Bélanger: Et ici...

M. Garon: Ils l'ont dit, d'ailleurs.

Mme Bélanger: ...on oblige le nouveau certificat, on oblige une nouvelle expertise. À ce moment-là, c'est quoi le problème?

M. Garon: Il n'y en aura pas. Bien non! Il vous dit qu'il n'a pas besoin de ça, si ça vient de l'extérieur.

M. Charbonneau: On n'en a pas besoin. Juste du dossier de reconstruction dont on a besoin.

M. Garon: Même pas. Non.

Mme Bélanger: Bien, on n'en a pas besoin parce qu'il a déjà été immatriculé ailleurs.

M. Garon: Non. Les gens nous ont dit, tantôt, les fonctionnaires, qu'il y avait très peu d'États qui contrôlaient ça. Il y a même des États qui ne s'occupent même pas d'avoir une mention «reconstruit» et...

M. Thérien: On parle de combien de voitures, là?

M. Garon: ...dans ceux qui sont reconstruits, on ne surveille même pas la façon dont c'est fait. On demande seulement qu'on indique «reconstruit».

M. Thérien: Mais on parle de combien de voiture, là? Le problème, là...

M. Garon: Bien non! Le problème, il va à l'inverse. Pourquoi mettre ça, si ça...

M. Thérien: Non, non. On me dit... Non, non. Pourquoi on met ça? D'abord, vous êtes d'accord, là. Vous l'avez dit, tantôt. Ici, quand on reconstruit une voiture, maintenant — parce que, jadis, il y avait une interdiction — là, il y a des normes techniques. Donc, ça, vous êtes d'accord? Ça prend des normes, si on décide d'en faire. Là, où vous voyez qu'il y a une faille, c'est ceux qui viendraient de l'extérieur. C'est bien ça, là, si je suis votre logique? C'est ça?

M. Garon: Bien, ce n'est pas...

M. Thérien: Donc, vous êtes d'accord?

M. Garon: Je ne vois pas une faille. Le gouvernement en met une.

M. Thérien: Non, non. Attendez! Non, mais c'est ça.

Le Président (M. Camden): S'il vous plaît! S'il vous plaît! Un peu d'ordre, là!

M. Garon: C'est le gouvernement qui crée sa faille.

Le Président (M. Camden): Laissez-moi ma présidence.

**M. Thérien:** Non, non, O.K. Mais vous voyez une faille là-dedans. Je n'ai pas dit que c'est vous qui la faites. Bon. M. le Président, le député de Lévis voit qu'il y a quelque chose.

**Le Président (M. Camden):** C'est beaucoup mieux comme ça, là.

**M. Thérien:** Tantôt, à l'article 28, il disait que l'article était fait et que ça visait une minorité. Donc, on a enlevé ça parce qu'on punissait les autres. On m'a dit, tantôt, qu'on parle à peu près de 10 voitures. Qui a intérêt à entrer une voiture rebâtie du Québec? Parce qu'il faut regarder c'est quoi, les intérêts. Si on parle d'à peu près pas de voitures, ce qui est l'intérêt du Québec, c'est la voiture endommagée ici, qu'on a le droit de reconstruire et de vérifier. Si on n'est pas d'accord pour dire qu'il n'y a pas de marché, c'est une exception, vous tenez le langage contraire que vous teniez à l'article 28. Le langage contraire.

**M. Garon:** Pas du tout.

**M. Thérien:** Bien oui, parce que...

**M. Garon:** Non, parce que, là, vous voyez... M. le Président, je comprends le problème du député.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis.

**M. Garon:** C'est qu'il voit le droit comme statique. Au contraire, les règles de droit changeant, la dynamique est modifiée. C'est ça qui arrive. Quand, en droit, là, vous changez les règles, vous créez une dynamique nouvelle qui fait que les gens agissent en fonction des règles existantes. C'est pour ça, tantôt, que j'ai référé à la contrebande du tabac. Il n'y en avait pas de contrebande du tabac avant, parce que ça ne valait pas la peine. À la minute, à un moment donné, où, par changement des règles de droit, vous créez une dynamique, un état de fait nouveau, vous changez la dynamique et vos chiffres antérieurs ne valent plus.

Actuellement, avec la dynamique qu'on veut mettre en place là, le résultat, c'est que ce qui était avant, quand vous dites: Il y a 10 véhicules, ça ne vaut plus parce que vous avez créé une dynamique nouvelle, qui n'existait pas avant. C'est ça qui va faire en sorte que ça va jouer différemment. Quand les gens ont mis... Rappelez-vous une chose et, M. le Président, je suggère au député de Rousseau d'aller voir les discours que je faisais en 1986 et en 1987, lorsque j'étais porte-parole et critique en matière de finances et de revenus, où je disais justement que ça arriverait, qu'on arriverait à la contrebande du tabac parce qu'on créait un système de taxation qui était trop élevé en comparaison, le gars disait: Non, non, non — je m'en rappelle, le ministre des Finances — non, non, non. Sauf que c'est à ça qu'on est arrivés. Pourquoi? Parce qu'on a créé une

dynamique nouvelle qui fait que, à ce moment-là, ça devient intéressant de faire de la contrebande, ce qui ne l'était pas auparavant parce que l'écart n'était pas assez grand. Alors, là, on crée une dynamique nouvelle.

Et c'est pour ça que, M. le Président, quand sont arrivées la TVQ et la TPS, les gens ne faisaient pas autant... Je ne dis pas que les gens qui revenaient des États-Unis n'avaient pas une couple d'affaires qu'ils cachaient dans leur automobile, mais pas de façon systématique comme ça a été le cas après les taxes. Pourquoi? Ça a créé une dynamique nouvelle. Et c'est ça que je dis, à ce moment-là: En changeant les règles de droit, on crée des conditions nouvelles qui vont faire en sorte d'encourager ce trafic-là.

**M. Thérien:** M. le Président...

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Rousseau.

**M. Thérien:** ...quand il parle de droit statique, depuis qu'il m'a dit l'autre fois, le député de Lévis, que le droit, c'est une science exacte, ça m'inquiète un peu. Mais, indépendamment de ça, je lui demanderais s'il veut répondre à la présidence à ce que je vais demander à la présidence: Si on y va avec la loi existante, une auto a été endommagée et a été reconstruite aux États-Unis et elle rentre ici, au Québec, qu'est-ce qui se passe? Elle n'a même pas de vérification automatique et elle circule. L'auto endommagée et reconstruite aux États-Unis, elle arrive ici, au Québec, elle est immatriculée là-bas, elle arrive ici et elle n'a pas d'identification, elle n'a même pas de vérification mécanique. Ça renforce d'autant plus qu'il y ait une vérification mécanique obligatoire. Il y a peut-être un côté qui pourrait être amélioré par d'autres États. Ça, c'est l'idéal. Mais ça renforce, ce n'est pas statique, ça.

Présentement, c'est de se fermer les yeux parce que ça se passe présentement, exactement, et aucune vérification. Et, s'il est capable de me dire le contraire, le député de Lévis, que ça ne se passe pas présentement... Parce qu'une loi c'est toujours fait pour venir contrer ou améliorer quelque chose. On les fait pour ça. Il ne faut pas se fermer les yeux sur une situation qui existe présentement. Ce n'est pas ça, du droit statique. Ce n'est pas statique du tout. J'attends la réponse.

**M. Garon:** Ce n'est pas de même que ça marche. La vie réelle, ce n'est pas comme ça qu'elle fonctionne, parce que, quand les règles du jeu changent, les gens se comportent différemment. Je vous dis, quand vous allez créer... Actuellement c'est interdit. Le fait que ça ne soit pas interdit, les gens vont dire simplement: Les garages, là... C'est comme au début, la vieille huile, personne ne la ramassait, la vieille huile. La vieille huile de garage, personne ne ramassait ça. À un moment donné, il y en a qui ont commencé à la ramasser, ils ont trouvé des débouchés et, finalement, il y en a plusieurs qui l'ont ramassée. Ça a créé des conditions nouvelles.

Là, vous créez des conditions nouvelles d'interdiction. Avant, il y avait l'interdiction; maintenant, au Québec, on va dire: C'est possible, mais de telle façon. Ça va être plus complexe, avec des coûts plus élevés et avec des contrôles avec les compagnies d'assurances, etc. Qu'est-ce que les gens vont trouver plus facile de faire, surtout ceux qui hésitent à acheter une voiture ou non? Ils vont dire: Je te donne tant pour ton automobile. Et, après ça, l'automobile accidentée, elle va prendre le chemin d'un garage à l'extérieur. Et là elle va s'en aller à l'extérieur parce qu'il y en a qui vont se spécialiser là-dedans.

**M. Thérien:** Dans une autre province ou à l'extérieur du pays?

**M. Garon:** Peu importe. On va vendre des automobiles, vous ne le saurez même pas. On va vendre ça, et ils vont passer. Si c'est compliqué de passer aux frontières, ils vont passer la nuit, le même chemin que prend la contrebande de cigarettes. Ils vont s'en aller dans des garages, et là on va les réparer, on va les reconditionner et on va les revendre, comprenez-vous. Ça va arriver. Pourquoi? Parce qu'on va créer 2 façons de faire: une façon compliquée au Québec et une façon plus facile à l'extérieur. Les gens vont faire la loi naturelle, la plus facile.

Qu'est-ce que vous voulez, il y a des gens, des théoriciens qui avaient pensé, à un moment donné, que le communisme et le socialisme à l'état pur en Russie fonctionneraient. Eh bien, ils avaient oublié la nature humaine. Exemple: sur les grandes fermes collectives, les gens ne travaillaient pas fort et, sur le petit lopin qui leur appartenait, ils travaillaient fort, de sorte que les petits lopins à côté des maisons représentaient 7 % des superficies et représentaient au-dessus de 40 % de la production agricole en Russie. Qu'est-ce que vous voulez, la nature humaine étant ce qu'elle est, tu auras beau créer les schémas que tu voudras par les lois ou les règlements, les gens fonctionnent en fonction de la réalité. Alors, c'est pour ça que je dis: Là-dedans, c'est la même chose.

(20 h 50)

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, vous indiquez vous-même qu'il y a là un mode de fonctionnement, et je vous rappelle que les discussions qui avaient cours sur l'article 24 et qui...

**M. Garon:** On a parlé, dans l'ensemble, des 3 articles.

**Le Président (M. Camden):** Oui, j'en conviens, là, mais, à un moment donné...

**M. Garon:** O.K. Moi, ça ne me fait rien qu'on commence les articles un par un.

**Le Président (M. Camden):** ...de l'ensemble, il faudra passer au particulier et du particulier, si on

considère l'article 24, ça fait déjà 25 minutes, 27 minutes que vous vous exprimez sur l'article 24 et ses conséquences et la portée sur l'article 27 également. Alors, je pense que le temps qui était dévolu... On a fait preuve, je pense, de tolérance, à cet égard. Nous pourrions procéder, à moins qu'il n'y ait d'autres intervenants, à l'adoption de l'article 24. Il restera l'article 25 et l'article 27.

**Mme Carrier-Perreault:** Mais on est où, là, M. le Président? On est sur 24? Moi, je parlais sur 27, tantôt, 24...

**M. Garon:** On parlait des 3 articles en même temps.

**Le Président (M. Camden):** J'en conviens, là, mais on peut... Je vous rappellerai qu'on parlait sûrement d'un article. On n'est pas aux remarques préliminaires, pour parler de l'ensemble du projet de loi. Mais on doit passer du global au particulier et, en l'occurrence, on doit procéder à l'étude, et je pense que c'est l'article 24. Lorsque je suis arrivé, à 20 heures, on m'a parlé de l'article 24.

**Mme Carrier-Perreault:** Je comprends. Moi, là, j'ai des affaires à faire ajouter. D'abord, je ne sais plus si c'est au 24. On me dit que ça découle tout l'un de l'autre, mais j'étais sur 27. En tout cas. Je comprends l'explication de M. Sasseville, je pense, son nom. Je comprends ce qu'il a voulu m'expliquer. Je comprends ça. Ça peut être difficile d'avoir les anciennes photos, et tout ça. Il y a quand même beaucoup de ces détails-là qui doivent arriver aussi. On doit être capable de se les procurer. Il y a certains détails que les gens doivent avoir, s'ils achètent un véhicule à l'extérieur, d'une part. Mais je trouve que...

Je peux comprendre qu'on dit: C'est trop difficile. On va essayer d'amenuiser, d'amoindrir les exigences pour les véhicules qui viennent de l'étranger ou de l'extérieur. Par ailleurs, je trouve que c'est vrai, ce que mon collègue dit quand il dit: À devenir tellement sévère et tellement exigeant — même si je suis consciente que c'est important et qu'on essaie d'avoir le plus possible de détails pour ce genre de véhicules là, je suis consciente de l'importance, tant au niveau de la sécurité — on devient tellement sévère pour les gens d'ici et les gens qui achètent leur véhicule ici, alors qu'il est reconstruit, et on l'est tellement moins à l'égard des autres, qu'on ne peut pas faire autrement que de s'imaginer que, oui, ça fait un écart un peu inacceptable.

On a des risques, aussi. À ce moment-là, quel-qu'un qui veut jouer là-dessus, il peut se mettre à jouer là-dessus. C'est une nouvelle règle, là, ça arrive. Ou dans un certain temps, il y a des gens qui vont développer des techniques, des méthodes — vous savez comment ça existe, qu'est-ce qui arrive aux lois, les lois sont là pour être contournées, généralement — et je trouve que ce genre d'écart là qui va exister entre les 2

façons de procéder, selon ce qu'on fait ici et selon ce qu'on accepte ailleurs, peut effectivement accentuer soit un marché parallèle avec le temps, et des choses comme ça. Moi, je ne sais pas, avec le temps peut-être que je m'organiserais pour aller m'acheter un véhicule à l'extérieur ou encore aller le faire réparer à l'extérieur si on est moins exigeant. Vous ne pensez pas que ça peut arriver, ce genre de situation là?

**Le Président (M. Camden):** M. Sasseville.

**M. Sasseville:** Ça lui donnerait quoi? C'est ça que je ne comprends pas. Je veux dire, ici, il va avoir tous ses documents pour nous le présenter. Ça demande seulement d'être présenté. S'il le fait reconstruire ici, ça va lui coûter moins cher que d'emmener son véhicule à l'extérieur. Premièrement, ces véhicules-là n'ont pas le droit de circuler, il faut les transporter.

**Mme Carrier-Perreault:** Tantôt, M. le Président, je vous ferai remarquer que M. Sasseville me disait que les normes sont beaucoup moins sévères, à l'extérieur.

**M. Sasseville:** Oui, c'est ça, mais...

**Mme Carrier-Perreault:** Les demandes sont beaucoup moins exigeantes. Alors, si c'est moins sévère, à quel niveau c'est moins sévère?

**M. Sasseville:** Mais ce que vous me dites, c'est que quelqu'un pourrait, à la limite, aller faire reconstruire son véhicule ailleurs parce que ce serait avantageux pour lui. Je vous dis que ce ne serait pas avantageux parce que, premièrement, ça lui coûterait à peu près 2000 \$ de remorquage, tandis qu'ici, tout ce qu'il aurait à faire, c'est de demander à la personne...

**Mme Carrier-Perreault:** Oui, mais il pourrait, à ce moment-là, aller acheter un véhicule reconstruit ailleurs par exprès.

**M. Sasseville:** S'il veut en acheter un, qu'il en achète un ici.

**Mme Carrier-Perreault:** C'est quoi, la différence des normes? Je reviens là-dessus parce que, tantôt, vous avez dit quelque chose d'important, à mon avis. Vous avez dit que, oui, ailleurs, c'était beaucoup moins exigeant, il y avait des endroits où c'était beaucoup moins exigeant.

**M. Sasseville:** Ce qu'il est important de comprendre, c'est que le Québec, en étant exigeant — et, moi, je considère que, quand un véhicule reconstruit rentre avec la mention «reconstruit», le fait de demander une expertise technique, c'est encore être très exigeant — ça veut dire que ces véhicules-là ne viendront plus au Québec. Nous, dans le fait, ce qu'on fait avec ça, c'est qu'on s'écarte un peu... pas un peu, beaucoup du marché de la

fraude et de la reconstruction de l'extérieur. Je veux dire, le marché de la vraie reconstruction, il se fait au Québec. Il s'en fait, il y en a de la très bonne, puis les gens sont très contents de suivre ces normes-là. D'ailleurs, c'est eux qui nous les ont suggérées.

**Mme Carrier-Perreault:** Vous disiez tantôt qu'il y avait un moyen de contrôler... une possibilité de contrôler les pièces volées, par exemple, en exigeant ce genre...

**M. Sasseville:** Je n'ai pas parlé de pièces volées.

**Mme Carrier-Perreault:** Bien, les pièces...

**M. Sasseville:** Le projet ne vise pas du tout les pièces volées. C'est un projet qui vise le maquillage de véhicules volés. Ça veut dire un véhicule complet.

**Mme Carrier-Perreault:** Oui, mais...

**M. Sasseville:** Ça, c'est un principe de changement de numéro de série, finalement. Le principe, c'est que les gens, ce qu'ils faisaient, c'est qu'ils achetaient un véhicule vraiment très endommagé qui...

**Mme Carrier-Perreault:** Oui.

**M. Sasseville:** ...est peut-être vendu 100\$ là, parce que c'est comme une boîte, là, mettons, puis, ils prenaient l'identification de ce véhicule-là. Ils allaient chercher un véhicule de même nature, de même forme, de même couleur...

**Une voix:** Ils allaient voler un véhicule.

**M. Sasseville:** C'est ça, ils volaient le véhicule...

**Mme Carrier-Perreault:** Bien, c'est ça. Bien, ça devient des pièces...

**M. Sasseville:** Non, c'est complet. Ils prennent le véhicule complet puis ils mettent une identification.

**Mme Carrier-Perreault:** Ils prennent le numéro de série de la voiture accidentée.

**M. Sasseville:** C'est ça. Puis ils le mettent sur la volée. Puis là ils nous disaient: Ça, c'est un véhicule qu'on a reconstruit. Bien là, on est allé voir, puis... Maintenant, ils ne peuvent plus le faire.

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Mégantic-Compton.

**Mme Bélanger:** Là, M. le Président, ou bien la députée des Chutes-de-la-Chaudière ne veut rien

comprendre ou bien elle ne comprend rien.

**Le Président (M. Camden):** Bien là, écoutez, Mme la députée, je vous...

**Mme Bélanger:** Non, non. Je ne peux pas présu-mer, mais là...

**Le Président (M. Camden):** Je vous invite simple-ment...

**Mme Bélanger:** ...je me pose la question à sa-voir...

**Le Président (M. Camden):** ...à ne pas faire d'appréciation à l'égard...

**Mme Bélanger:** Comment peut-elle...

**Le Président (M. Camden):** ...de la compréhens-ion ou non de la députée.

**Mme Bélanger:** Comment peut-elle dire qu'elle elle peut prendre un véhicule accidenté ici, aller le faire remonter dans un État où on n'exige pas le certificat de reconstruction, passer à côté des normes sévères exigées par le Québec, alors que, si elle va le faire reconstruire dans un autre État, dans un État où on doit identifier les véhicules reconstruits par une vignette, puis elle revient ici avec... C'est quoi, l'avantage? Voyons donc! Puis, une fois rentrée ici, si son véhicule est identifié avec une vignette comme quoi c'est un véhicule reconstruit, elle doit repasser à la **vérification** mécanique et techni-que. Alors, c'est quoi, l'idée, là? Là, on veut faire du temps pour du temps, ou bien elle ne comprend rien.

Alors, moi, ce que je dis, là, c'est qu'il n'y a aucun avantage. La seule chose, là, dans les États où on n'identifie pas les autos qui sont reconstruites sur le certificat d'immatriculation, ces véhicules arrivent ici, quelqu'un s'en vient vivre au Québec avec un véhicule reconstruit, ce n'est pas nécessairement un véhicule volé, il s'en vient ici, puis il a un véhicule reconstruit et il n'est pas identifié, alors il rentre, puis il n'y a pas d'expertise mécanique, à ce moment-là. Par contre, le gars qui arrive ici avec un véhicule reconstruit en provenance d'une autre province ou d'un autre État avec une vignette identifiée «reconstruit», il doit, en arrivant ici... On n'est pas plus sévère pour les gens du Québec que pour les gens qui arrivent de l'extérieur avec un véhi-cule identifié «reconstruit». S'il arrive ici avec un véhi-cule identifié «reconstruit», il est immatriculé, on doit repasser à la **vérification** mécanique.

(21 heures)

Mais, nous autres, on indique que le gars qui arrive avec un véhicule accidenté reconstruit doit fournir préalablement toutes les pièces justificatives comme quoi il a été reconstruit: les photos, blablabla. Sauf que, si le véhicule a été reconstruit il y a 2 ans, 3 ans, puis le gars, il arrive ici, il décide de s'en venir vivre au

Québec avec son véhicule, il n'y en a pas, d'expertise. S'il y a une expertise, s'il est identifié «reconstruit», c'est marqué dessus. Si ce n'est pas identifié, comment peut-on vérifier s'il est reconstruit ou pas? C'est impos-sible. Alors, s'il est identifié «reconstruit», à ce moment-là, au moment de son immatriculation, il doit repasser à l'expertise mécanique. C'est quoi, le problème? Moi, je demande ça à la... Si la députée des **Chutes-de-la-Chaudière** ne comprend pas ça, là...

**Mme Carrier-Perreault:** Je comprends à la vi-tesse que je peux, puis quand on m'explique les choses. Puis, quand j'ai des questions, je les pose et je ne vois pas en quoi ça peut déranger la députée de Mégantic-Compton.

**Mme Bélanger:** Bien, ça me dérange parce que ça fait depuis cet après-midi que je vous écoute poser vos questions.

**Mme Carrier-Perreault:** ...parce qu'on a le droit d'aller jusqu'à minuit, ici.

**Mme Bélanger:** Ou vous ne voulez pas compren-dre ou vous ne comprenez rien.

**Mme Carrier-Perreault:** On n'est pas obligé de le faire, mais, moi, je vais poser des questions jusqu'à temps que j'aie les explications. Point.

**Le Président (M. Camden):** Simplement, Mme la députée... Mmes les députées. M. le député de Rous-seau, je vous remercie. Prenez votre place.

**M. Garon:** Savez-vous • où est la plus grosse entreprise...

**Le Président (M. Camden):** Un instant, s'il vous plaît!

**M. Garon:** Pour le bénéfice des gens de la com-mission.

**Le Président (M. Camden):** Un instant, M. le député de Lévis. Je vous rappellerai simplement, pour le bénéfice de tout le monde, qu'en vertu de l'article 245 un député peut s'exprimer pendant une période de 20 minutes à l'égard de chacun des articles. Et j'ai reconnu la députée des Chutes-de-la-Chaudière qui s'exprimait à cet égard. Par la suite, j'ai reconnu la députée de Mégantic-Compton. Quant au temps qui était dévolu à l'égard de l'article 24, M. le député de Lévis, je vous rappelle que vous aviez 27 minutes de faites, soit 7 minutes de plus...

**M. Garon:** On parlait sur l'ensemble.

**Le Président (M. Camden):** ...que le temps dévolu en vertu de l'article 245.

**M. Garon:** Non, non, M. le Président. Vous n'étiez pas au courant, mais, avant ça, on parlait sur l'ensemble des articles.

**Le Président (M. Camden):** Non, non.

**M. Garon:** D'ailleurs, je l'avais dit avant. Si vous prenez les galées avant 18 heures, vous allez voir qu'on parlait sur l'ensemble des articles pour clarifier la situation, parce que tout ça, 24, 25... Mais ça ne me dérange pas.

**Le Président (M. Camden):** Je veux bien, M. le député de Lévis. Vous savez très bien que vous allez pouvoir vous faire entendre sur les 2 autres articles qui suivent.

**Mme Bélanger:** C'est 24 et 25.

**Le Président (M. Camden):** Je veux bien qu'on parle d'un tout, mais, à un moment donné, il faut passer du tout au particulier et adopter les articles, à un moment donné, sinon on va être sur le tout encore au mois de novembre. On va passer l'été sur le tout.

**Mme Bélanger:** L'article qui avait été appelé, M. le Président, c'était l'article 24.

**Le Président (M. Camden):** C'est ce que j'avais très bien compris, Mme la députée.

**Mme Bélanger:** Et là on est au deuxième paragraphe de l'article 27.

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Marie-Victorin.

**Mme Vermette:** Oui, M. le Président. Comme on est en train de parler de choses qui sembleraient être dans une veine de libre-échange et de réciprocité, j'aurais probablement un amendement à apporter à l'article 24, qui pourrait se traduire comme suit: «...les véhicules accidentés et reconstruits, qu'ils le soient à l'intérieur ou à l'extérieur du Québec». Alors, à ce moment-là — c'est écrit ici comme ça — ce qui veut dire que ce serait traité sur le même pied d'égalité et peu importe...

**M. Elkas:** M. le Président...

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre, un instant!

**M. Elkas:** ...est-ce que je peux... Vous n'êtes pas sérieux. Ça ne fait rien. Allez-y. On va vous attendre jusqu'à minuit, ça ne me dérange pas. C'est votre «game». Allez-y.

**Mme Vermette:** Est-ce que l'écriture est conforme?

**Le Président (M. Camden):** Un instant! On va parler de la... Est-ce qu'il y a des gens qui souhaitent, à l'égard de cet amendement à l'article 24, pour lequel la députée de Marie-Victorin propose d'ajouter «qu'ils le soient à l'intérieur ou à l'extérieur du Québec»...

**M. Garon:** M. le Président...

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'il y a des gens qui souhaitent se faire entendre sur la recevabilité, avant que je ne me prononce?

**M. Garon:** ...l'article est recevable parce qu'il vient préciser quelque chose. On sait que...

**Mme Bélanger:** Est-ce qu'on peut avoir une copie, M. le Président?

**Le Président (M. Camden):** Certainement. Est-ce que vous souhaitez que...

**M. Garon:** Ce serait bon que tout le monde ait une copie. On va attendre un petit peu.

**Le Président (M. Camden):** Vous souhaitez qu'on attende? Alors, nous allons suspendre quelques instants, le temps qu'on revienne...

**Mme Bélanger:** C'est une bonne idée.

**Le Président (M. Camden):** ...pour que tout le monde puisse avoir le document entre les mains, pour être saisi de la portée. On suspend pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 4)

(Reprise à 21 h 12)

**Le Président (M. Camden):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Je vous demande de prendre place.

Alors, à l'égard de l'amendement qui a été déposé et proposé par la députée de Marie-Victorin, dont on a distribué copie à chacun des membres de la commission, et qui se lit ainsi: À l'article 24, ajouter, à la fin, «qu'ils le soient à l'intérieur ou à l'extérieur du Québec», cet amendement est recevable.

Alors, Mme la députée de Marie-Victorin, nous sommes disposés à vous entendre sur votre amendement.

**Mme Vermette:** Oui. Merci, M. le Président.

Alors, je suis heureuse de constater que cet amendement est recevable parce que c'est un principe d'égalité, d'équité, en fait. C'est au nom d'un principe d'équité et d'égalité et je pense qu'effectivement il faut arrêter à une forme de conclusion. En fait, actuellement, il y a un

principe de **libre-échange**, de réciprocité entre les États-Unis et, finalement, le Québec et le Canada, bien sûr. On sait très bien qu'on est très proche de certains États américains avec lesquels il y a des mouvements de population et des mouvements, en fait, au niveau commercial qui se font très facilement. Donc, à ce moment-là, pourquoi appliquer des règles plus sévères pour les gens du Québec par rapport à d'autres individus?

On me disait tantôt, M. le Président: De toute façon, ces gens-là, on ne sait pas, quand ils entrent au Québec, si leur voiture c'est après 3 ans que la voiture a été reconstituée, si elle est reconstituée ou pas quand ils arrivent ici, au Québec, ou qu'ils viennent s'installer? Alors, on parle plus de cas d'exception. Mais, à ce moment-ci, si on parle de cas d'exception et de très peu de gens, pourquoi écrire dans une loi certains principes alors que ça ne touche que très peu de gens?

Quand on inscrit dans une loi certains principes, c'est parce que ça a un rayonnement important et ça touche un grand nombre de population. À ce titre, je crois qu'à ce moment-là on est aussi bien... Si on veut être avant-gardistes au niveau de la loi, bien, soyons avant-gardistes jusqu'au bout. Pas de demi-mesures, mais allons-y d'un pas plein et entier et faisons en sorte que la loi s'applique autant à l'intérieur qu'à l'extérieur du Québec. C'est dans ce sens que j'ai présenté cette motion, pour, justement, permettre que les citoyens du Québec aient le même traitement que d'autres citoyens qui rentrent à l'intérieur du Québec, en ce qui concerne les voitures reconstituées.

Ce qui nous fait peur, M. le Président, c'est que l'article 27 qui est lié avec l'article 24, en fait, crée un effet d'entraînement au niveau de certaines pratiques avec certaines personnes qui travaillent dans le domaine de la reconstitution des voitures et que, bon, si ça se faisait à petite échelle, à courte échelle, en fait, ce genre de passage de voiture, et que c'était, plus souvent qu'autrement, pour un usage personnel parce qu'il n'y avait pas intérêt à ce que ça se fasse d'une autre façon, il semblerait, en tout cas, qu'il y aurait un incitatif, en l'inscrivant dans cette loi-là, à ce que des gens aient une bonne idée, une bonne intention de la faire, dorénavant, là où ça pourrait devenir plus avantageux qu'au Québec.

Alors, c'est simplement en disant: Bien, écoutez, si ce n'est pas possible, finalement, d'arriver à une autre vision des choses ou de faire entendre le ministre en ce qui concerne ce deuxième alinéa de l'article 27, allons-y avec le 24 en disant: Écoutez, comme c'est 24 qui apporte les autres articles, alors mettons ça très clair tout de suite d'entrée de jeu. On va tout de suite démontrer que les principes s'appliquent autant à l'intérieur du Québec qu'à l'extérieur du Québec. C'est dans ce sens-là, en fait, que l'amendement est apporté ici, pour que ce soit clair pour les gens et pas faire 2 catégories, dans le fond, ou 2 approches selon la provenance du produit, si c'est au Québec ou si ça vient des États-Unis.

Évidemment, ça implique peut-être, à ce moment-là, des échanges commerciaux avec... ou des échanges et des ententes avec les États-Unis. Ça voudrait

**peut-être** dire que les ministres des Transports... Je ne sais pas de quelle façon, en fait, avec les relations diplomatiques et les relations commerciales, ça pourrait s'entreprendre pour arriver à des ententes qui feraient en sorte... **Peut-être** aussi que ça ferait avancer les choses, parce qu'on disait qu'on s'en va dans ce sens-là. Probablement que, dans le fond, ça permettrait qu'il y ait un dénouement au niveau des discussions déjà entamées entre les 2 gouvernements ou entre les 2 pays pour favoriser une convergence au niveau des actions qui sont entreprises à l'article 27, deuxième alinéa, en disant qu'une bonne partie des États, de plus en plus, surtout les États américains dont on parlait, sembleraient vouloir s'en aller dans le sens qui a été inscrit ici.

Donc, avec cet amendement, déjà, on oriente, en **fin** de compte, le sens des discussions, en disant: C'est placé, maintenant, c'est clair dans la loi. Maintenant, on va **vérifier** avec nos interlocuteurs américains qu'ils acceptent notre vision des choses et que, pour eux aussi, ce soit très clair que, dorénavant, au Québec, ça va se passer de cette façon-là. C'est pour enlever toute ambiguïté, envoyer un message très clair, en fait, à tous les gens, à ce niveau-là, et surtout pour les gens qui font le commerce, et qui sont dans ce qu'on appelle cette catégorie, en fait, du domaine automobile, et qui procèdent là-dedans. Alors, les gens sauront à quoi s'en tenir, à ce moment-là, quels sont les règles, les règlements et la normalisation.

(21 h 20)

Quant à moi, je considère qu'il y a un intérêt, en tout cas, à tendre vers une forme d'homogénéité, en fin de compte, dans la façon de faire les choses. Moi, je ne suis pas contre, en fait. De plus en plus, nos partenaires américains seront... On aura des échanges de plus en plus avec eux, **inévitablement**, avec tout ce qui s'en vient avec le **libre-échange**, et ça, ça fera un sujet de plus à discuter, en **fin** de compte, et à considérer aussi, dans cet ordre-là. Je pense que c'est tout à fait correct que ce soit inscrit tout de suite. Dorénavant, quant à être avant-gardistes, soyons-le tout de suite et allons jusqu'au bout, comme je disais. N'y allons pas avec des demi-mesures, mais allons-y de **plain-pied**. C'est dans ce sens-là, M. le Président, que j'ai apporté mon amendement. Quant à moi, en fait, j'ai un petit peu apporté les arguments qui m'ont poussée à vous présenter cet amendement tel que je vous l'ai présenté, libellé. Alors, je voulais vous en faire part et vous faire part aussi de mes réflexions sur ce sujet.

**Le Président (M. Camden):** Je vous remercie, Mme la députée de Marie-Victorin. Nous avons écouté avec intérêt. Est-ce qu'il y a d'autres membres qui souhaitent se faire entendre sur cet amendement? M. le député de Lévis, sur l'amendement de la députée de Marie-Victorin, laquelle copie vous a été déposée tout à l'heure, à la reprise de nos travaux.

**M. Garon:** Essentiellement, c'est le ministre qui nous a suggéré cette disposition, en réalité, quand le

ministre a expliqué qu'il souhaitait qu'éventuellement il y ait le même régime et que son projet était comme une boule de neige. Sauf qu'on voudrait que ce soit vraiment une boule de neige et non pas une boule de neige en enfer, c'est-à-dire qui dure peu de temps.

Alors, nous, si le ministre est capable de faire une entente avec les États américains, disant la même chose pour tous les régimes, qu'ils disent la même chose pour tous les régimes, que ce soit la même chose dans le Maine, dans les États-Unis, à New York, au Vermont, au New Hampshire, bien là, à ce moment-là, on aura le même régime. Dans une perspective de libre-échange, c'est encore le bon sens, qu'on ait le même régime. Qu'on n'ait pas 2 régimes différents. Alors, essentiellement... Autrement, on va créer 2 régimes différents. Ce qui est souhaitable... Bien là, je vais attendre parce que j'ai l'impression de parler tout seul.

**Le Président (M. Camden):** J'invite les membres à porter toute l'attention nécessaire aux propos du député de Lévis.

M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Au fond, je me dis que, si le ministre nous dit que ce qu'il veut faire, c'est qu'éventuellement il y ait une réciprocité entre les États américains, les provinces canadiennes et le Québec, pas de problème. Mais de problème. Je suis d'accord avec ça. Sauf qu'il ne doit pas arriver à faire un régime tellement à l'avant-garde que ça va être dangereux. Les commandos à l'avant-garde, leur durée de vie, dans une guerre, ce n'est pas long. Dans le domaine commercial, c'est encore moins long. Je pense que, pour la protection des entreprises québécoises, pour qu'on vive sous un régime qui est le même régime à l'intérieur et à l'extérieur du Québec, bien, il faut le marquer de façon très nette, qu'on va avoir le même régime à l'intérieur et à l'extérieur et que les gens qui... Je pense que, quand le ministre dit qu'il serait souhaitable que ce soit le régime qui prédomine en Amérique du Nord, il n'y a aucun doute dans mon esprit, sauf que, si on a un régime qui est beaucoup plus contraignant que ce qui existe dans le reste de l'Amérique du Nord, le résultat, c'est que, nous autres, on va perdre des affaires et les affaires vont s'en aller vers les États-Unis, que les pièces d'automobile, les véhicules accidentés, on en remplira des vanes complètes, puis on les enverra aux États-Unis parce qu'ils auront une possibilité de faire des choses qu'on n'aura pas la possibilité de faire ici, même de nous revendre des automobiles.

Alors qu'actuellement on a un régime où il faut... Regardons d'où on part. On part d'un régime qui dit, à l'article 546.6: «Nul ne peut remettre en circulation un véhicule routier accidenté visé à l'article 546.2 qui a été identifié auprès de la Société comme ne pouvant être reconstruit.» Le régime actuellement est un régime d'interdiction totale. Là, on met un régime de reconstruction possible des voitures accidentées qui vont être reconstruites dans des conditions très difficiles pour des

raisons sécuritaires au Québec. Mais, quand le véhicule sera accidenté puis reconstruit aux États-Unis, dans les États ou la plupart des États, comme on nous l'a dit... Le fonctionnaire a été très honnête. M. Sasseville, il n'a pas eu de réticences. Il n'a pas essayé de nous donner des arguments en faveur, il a donné, je pense, la vérité. Et, en cela, M. le Président, je le félicite. On n'a pas eu le même sentiment lorsqu'on a parlé d'autres sujets, antérieurement, avec des représentants de la Régie. Dans son cas, je pense qu'il n'a eu aucune réticence. Au contraire, il nous a même fourni les arguments qui ne jouaient pas en faveur de l'article. Ça a été un témoignage correct.

Mais c'est justement, et le ministre aussi a été correct dans ce qu'il a dit. Il a dit: Je veux être à l'avant-garde. Moi, je comprends son objectif, mais je pense que c'est sa façon de procéder qui n'est pas correcte. Je comprends l'objectif qui est bon, sauf qu'il faudrait procéder par une entente entre les États. Puis il nous disait en plus qu'il était sur le point de l'atteindre. Sauf que je me rappelle, nous, quand on s'est convertis au litre, on s'est retrouvés Gros-Jean comme devant. Ça devrait être le système des litres, dans le domaine alimentaire, dans toute l'Amérique du Nord. On commençait par le Canada, puis on avançait tout le monde, sauf qu'on est restés avec nos litres, puis eux autres sont encore aux gallons. Puis, quand le gouvernement conservateur a pris le pouvoir en 1984, qu'est-ce qu'il s'est dépêché de faire? Promettre que les 2 sont possibles. Vous prendrez ce que vous voudrez. Nous autres, on avait devancé tout le monde. Ça fait qu'aujourd'hui on est rendu avec un système de litre, puis le monde a de la misère à se démêler. Quand on vend à l'extérieur, il faut vendre en gallon parce que notre système de litre ne marche que chez nous.

Si on pense que c'est bon pour le commerce, on a été naïfs. On a été naïfs dans le passé de croire ça. Les Ontariens, comme d'habitude, ont dit: Tirez les premiers, MM. les Français! On a tiré les premiers, puis on s'est fait planter les premiers également, dans le sens qu'on n'a pas tiré. Justement, on a dit: On va mettre nos litres, sauf que le reste de l'Amérique du Nord marche en gallon.

Actuellement, le ministre dit que le régime sera meilleur si on l'opère dans tous les États. Je dis: Parfait! à la condition que l'on fasse une entente avec les États et avec les provinces du Canada pour mettre en place ce régime-là. Je suis le premier à être en faveur du régime qu'il va proposer, si c'est le régime adopté ailleurs. Mais, si on crée des règles plus contraignantes au Québec dans le domaine des affaires, sur le plan de la sécurité, qu'on fait des exceptions en faveur des véhicules reconstruits aux États-Unis, là, ça ne marche pas, parce que, essentiellement, la disposition est une raison de sécurité. Là, on va rendre la sécurité plus difficile à opérer au Québec que pour les véhicules accidentés et reconstruits aux États-Unis. Ça n'a ni queue ni tête, M. le Président. C'est du colonialisme.

Au fond, c'est comme si on pénalisait nos gens de

prendre des produits fabriqués ici par rapport à ceux qui vont être fabriqués à l'étranger. Je n'ai jamais vu d'affaire de même. Ça n'a ni queue ni tête. On va rendre la fabrication des véhicules compliquée ici, alors que... Moi, je ne suis pas contre, la rendre compliquée ici, à la condition que ce soit compliqué pour ceux qui sont fabriqués à l'étranger aussi. Que ce soient les mêmes conditions pour les véhicules qui vont venir des provinces du Canada autres que le Québec ou encore des États américains. Je ne comprendrai pas, par exemple, qu'on fasse un régime différent, dans le sens que ça va être compliqué au Québec, mais plus facile pour les produits qui vont venir de l'étranger, les véhicules accidentés reconstruits. C'est ça qui n'a pas de bon sens. Alors, M. le Président, c'est pourquoi j'interviens, en demandant au ministre pourquoi il n'accepte pas de retirer, au fond, le deuxième paragraphe de l'article et, à ce moment-là... Non pas parce qu'on ne comprend pas sa motivation, sauf que, dans les modalités, à l'article 27, il crée un régime qui va avoir des effets nuisibles pour l'économie québécoise.

J'aimerais demander au ministre s'il veut accepter d'enlever le deuxième paragraphe de l'article 546.6, et, à ce moment-là, nous pourrions finir l'étude du projet de loi très rapidement.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que ça met fin à vos commentaires, M. le député de Lévis...

**M. Garon:** Bien, j'ai posé une question au ministre.

**Le Président (M. Camden):** ...pour le moment?  
M. le ministre.

**M. Elkas:** Non.

**Le Président (M. Camden):** Alors, j'entends non. Est-ce que vous poursuivez ou...

**Mme Carrier-Perreault:** Moi, je veux dire quelque chose.

**Le Président (M. Camden):** Oui, Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

**M. Elkas:** On parlait... Excusez. Avant qu'on ne débute...

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre.

**M. Elkas:** ...on parlait de l'amendement qui a été proposé par la députée...

**Le Président (M. Camden):** Vous disiez non à l'amendement.

**M. Elkas:** Je dis non à l'amendement parce que c'est déjà prévu dans le règlement.

**Le Président (M. Camden):** C'est redondant.

**M. Elkas:** C'est redondant, c'est une vérité de La Palice.

**Le Président (M. Camden):** Alors, Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière, vous m'aviez indiqué...

**Mme Carrier-Perreault:** Ce qui arrive, c'est que l'amendement apporté par ma collègue, finalement, est à l'article 24, mais il vient annuler l'effet du deuxième paragraphe aussi de l'article 27. On se comprend, là-dessus? Que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du Québec, on dit que ça devrait être pareil. On devrait mettre les deux, à l'intérieur ou à l'extérieur, l'ajouter à l'article 24. À toutes fins pratiques, on annulerait le deuxième paragraphe, ça revient exactement au même. Le ministre semble ne pas vouloir l'annuler. C'est son droit, sauf que le problème... J'ai exactement le même problème. Je comprends le problème de mes collègues parce qu'on crée des exigences différentes pour les gens de chez nous qui achètent des produits qui sont réparés, reconstruits ici et les gens qui viennent chez nous et qui l'ont acheté ailleurs. Ça fait des exigences, 2 classes différentes.  
(21 h 30)

M. Sasseville nous disait tantôt que ça existe présentement, mais on n'a pas de moyen de le contrôler. On n'a même pas les moyens de contrôler quoi que ce soit pour les véhicules qui viennent comme ça de l'extérieur. Mais, d'après ce que je vois, vous n'aurez pas les mêmes moyens de contrôler les mêmes choses, de toute façon. Ce qui arrive, c'est que le projet de loi que le ministre nous apporte, il ne pourra pas contrôler non plus les mêmes éléments. Il va moins loin pour les automobiles qui sont reconstruites ou réparées à l'extérieur que pour les automobiles qui sont reconstruites ou réparées ici, de toute façon. Quand il met un article comme celui-là, tout ce qu'il fait, c'est de faire penser à du monde... Parce qu'il ne l'a pas, le moyen de contrôler, présentement. Il ne l'avait pas et il ne l'a pas vraiment beaucoup plus. Alors, à ce moment-là, tout ce qu'il fait, en mettant un article comme celui-là, c'est juste de faire penser qu'il y a d'autres moyens de procéder. Il y a des choses qu'on pourrait essayer de faire différemment et qu'on pourrait créer, genre une possibilité d'ouverture de marché parallèle.

Tantôt, M. le Président, on avait une discussion avec M. Sasseville et on me disait qu'un véhicule qui est reconstruit, c'est un véhicule qui peut être une perte totale. Moi, ici, je regarde dans le dépliant — je viens de le lire au complet, le dépliant de la Société de l'assurance automobile — et je vois: «Le véhicule déclaré irrécupérable ne pourra jamais plus circuler au Québec. Il devra donc être utilisé pour ses pièces seulement. Toutes les règles décrites précédemment s'appliquent pour tous les véhicules déclarés pertes totales, qu'ils soient immatriculés au Québec ou qu'ils soient en

provenance de l'extérieur du Québec.» Alors, quand un véhicule est déclaré, chez nous, perte totale, selon ce que je vois dans le dépliant, c'est irrécupérable. Donc, il ne pourra pas être reconstruit. Et on dit qu'à ce moment-là on conserve — c'est ce qui est écrit là; j'ai lu exactement ce qui est écrit dans le paragraphe qui est là, dans le dépliant...

**M. Garon:** M. le Président, une question de règlement.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis.

**Mme Carrier-Perreault:** ...«Droit de circuler et immatriculation du véhicule...

**M. Garon:** C'est parce que le rôle...

**Mme Carrier-Perreault:** ...déclaré perte totale»...

**M. Garon:** Un instant!

**Le Président (M. Camden):** S'il vous plaît, Mme la députée. S'il vous plaît!

M. le député de Lévis, oui.

**M. Garon:** C'est parce que, là, d'abord, il y a des gens qui sont conseillers du ministre qui sont ici pour le conseiller, pas pour entreprendre des discussions. Deuxièmement, la députée essaie de convaincre actuellement les membres de la commission par rapport à des dispositions qu'il y a dans le projet de loi et, là, il y a à peu près 50 discussions en même temps. Alors, moi, je pense que les gens qui veulent converser peuvent aller dans le corridor. Ceux qui sont là pour conseiller le ministre... Il est supposé... Si on veut le convaincre, s'il faut le convaincre, il faut qu'il puisse écouter. Et la députée des **Chutes-de-la-Chaudière** parle et, à un moment donné, il y avait, je pense, 5 conversations qui marchaient de front. Ça ne marche pas, ça.

**Le Président (M. Camden):** Alors, merci, M. le député de Lévis. Je conviens avec vous de votre point d'ordre. Il y avait des sons qui étaient émis dans la salle. Il n'y en avait peut-être pas 50, mais, comme vous le dites, peut-être 5, peut-être 4, 3. Alors, je rappelle aux gens qu'ils doivent écouter avec beaucoup de respect les membres de la commission qui sont à s'exprimer.

Alors, Mme la députée des **Chutes-de-la-Chaudière**, je suis disposé à vous entendre à nouveau.

**Mme Carrier-Perreault:** Je vous remercie, M. le Président. Écoutez, c'est moi qui essaie... J'ai encore posé des questions, je m'excuse. Je n'aime pas ça parler pour parler, personnellement, j'aime mieux avoir les renseignements. Tantôt, on discutait...

**Le Président (M. Camden):** On savait ça. M. le député de Rousseau, je vous rappelle que vous n'êtes pas à votre place et que c'est la députée des **Chutes-de-la-Chaudière** qui, actuellement, s'exprime. Alors, Mme la députée des **Chutes-de-la-Chaudière**.

**Mme Carrier-Perreault:** Tantôt, on parlait des véhicules qui étaient déclarés pertes totales et qui pouvaient être reconstruits. C'est ce dont on parlait tantôt, le genre de véhicule, et tout ça. On a eu une liste des pièces qui étaient remises sur les véhicules, etc.

Alors, ici, dans le dépliant de la Société de l'assurance automobile, je vois que le véhicule qui est déclaré irrécupérable, parce que c'est une chose différente de gravement accidenté... Gravement accidenté, c'est une chose; irrécupérable, c'est une deuxième chose et reconstruit, c'est une troisième chose, troisième façon. Quand je regarde à irrécupérable, selon ce qui est écrit dans le document: «Ce statut est attribué à un véhicule tellement endommagé qu'il est impossible de le reconstruire, et ce, à la suite d'une déclaration d'un assureur ou de son propriétaire. Ce statut peut également être attribué à un véhicule importé dont le dossier, le titre de propriété ou le certificat d'immatriculation contient une mention présumant qu'il est irrécupérable.» Mais là on rajoute: «Un tel véhicule ne peut circuler au Québec.» Ça veut dire qu'il est banni, lui. On le sait, un véhicule qui est irrécupérable, ce n'est pas reconstruit, ça. Qu'est-ce qui arrive quand un véhicule est tellement brisé, est tellement défectueux qu'on le considère, à toutes fins pratiques, comme perte totale?

Parce que, dans l'autre paragraphe que je vous lisais tout à l'heure et dont je ne vous referai pas la lecture — ce n'est pas pour tuer du temps, ce n'est pas le but de mon opération présentement — quand c'est déclaré perte totale, dans l'autre paragraphe, on me dit que c'est irrécupérable et que ça ne peut plus circuler sur la route. Et on dit — c'est très clair dans les 2 paragraphes — qu'il vienne de l'extérieur ou de l'intérieur du Québec, un véhicule qui est perte totale ou irrécupérable ne peut plus circuler au Québec. Comment on contrôle ça? J'aimerais ça savoir comment on peut le contrôler. À ce moment-ci, M. le Président, je ne comprends pas. On peut faire ça dans le cas des **véhicules irrécupérables**.

**Le Président (M. Camden):** Votre question, Mme la députée des **Chutes-de-la-Chaudière**, s'adresse à qui?

**Mme Carrier-Perreault:** Je peux l'adresser au ministre, mais je préférerais...

**Le Président (M. Camden):** Elle s'adresse à qui? Au ministre?

**Mme Carrier-Perreault:** Oui, mais le ministre m'a dit que M. Sasseville répondrait.

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre, vous nous indiquez que M. Sasseville peut effectivement répondre? Alors, je vous reconnais, M. Sasseville.

**M. Sasseville:** Dans le cas d'un véhicule qui est déclaré perte totale, il y a 2 situations qui peuvent se produire: soit qu'il soit gravement accidenté, c'est-à-dire qu'il peut être reconstruit, ou irrécupérable, qui ne peut pas être reconstruit. C'est 2 statuts qui existent pour une perte totale. La décision de le rendre irrécupérable ou gravement accidenté relève des assureurs. Quand c'est un véhicule qui arrive de l'extérieur, il y a certains États qui ont aussi ce type de notion là, c'est-à-dire qui vont marquer qu'un véhicule a été sinistré. En plus, ils indiquent que c'est un véhicule qui est irrécupérable, soit par des mentions comme «for parts only» ou «unrebuildable». C'est des mentions qui veulent dire la même chose.

Alors, nous, on respecte ces mentions-là, mais c'est parce qu'ils disent textuellement qu'un véhicule est irrécupérable, tout comme les assureurs nous avisent quand ils décident qu'un véhicule est irrécupérable. Et on respecte cette mention-là, en disant: Le véhicule n'a plus le droit de circuler. Alors, toute...

**Mme Carrier-Perreault:** Ça veut dire que, quand un véhicule est perte totale, il ne peut pas être reconstruit.

**M. Sasseville:** Une perte totale, il y a 2 choix: soit qu'il peut être reconstruit, c'est une perte totale où il est possible de faire une opération de reconstruction, ou qu'il ne peut pas être reconstruit, il est irrécupérable. Des mentions «gravement accidenté» et «irrécupérable», c'est des mentions que la Société a déterminées pour mettre dans sa banque d'enregistrement et sur les certificats d'immatriculation.

**Mme Carrier-Perreault:** Est-ce que les véhicules qui sont irrécupérables, c'est identifié dans tous les États? Parce que, tantôt, on disait que «reconstruit», c'était juste dans certaines provinces...

**M. Sasseville:** Non. C'est la même chose, ce n'est pas tous les États. Il y a des États qui ne marquent absolument rien.

**Mme Carrier-Perreault:** Ça veut dire que, encore là, même si vous dites dans votre dépliant — et j'imagine que votre dépliant est à date, est à jour par rapport à la loi actuelle, je suppose...

**M. Sasseville:** Par rapport à ce qu'on fait actuellement, oui.

**Mme Carrier-Perreault:** Alors, ça va être la même chose après, quand la loi va être passée?

**M. Sasseville:** Bien, il va peut-être falloir

modifier certaines choses pour les véhicules qui sont déjà reconstruits en arrivant à Québec parce qu'on n'exige pas d'expertise technique. Alors, si on adopte la loi, on va l'exiger.

**Mme Carrier-Perreault:** Au niveau du récupérable, vous allez toujours conserver...

**M. Sasseville:** Ça va toujours être pareil.

**Mme Carrier-Perreault:** ...qu'un véhicule qui est considéré irrécupérable ne peut pas circuler au Québec.

**M. Sasseville:** Oui, tout à fait. On a toujours respecté les mentions des autres provinces ou États, oui.

**Mme Carrier-Perreault:** Alors, ça, ça veut dire en clair que, pour une partie des États qui ne l'appliquent pas, la mention, vous n'avez pas de contrôle là-dessus non plus.

**M. Sasseville:** Non, il n'y a personne qui en a non plus.

**Mme Carrier-Perreault:** Écoutez, M. le Président, ce que je comprends, c'est que, indépendamment de ce genre d'article là qui sera inséré ou non, le contrôle, on ne l'avait pas avant, on ne l'a pas plus après. Tout ce dont je me rends compte, c'est qu'on fait juste soulever cette espèce de différence qui va exister à partir du moment où il y aura un article. Moi, dans ce sens-là, je rejoins mes collègues, et je pense que ce serait peut-être intéressant de voir... Si ce n'est pas cet amendement-là, ça pourrait être un autre, M. le Président. Je ne sais pas s'il y a moyen de garder le paragraphe en formulant une fin différente ou... En tout cas, moi, là-dessus, j'appuie la motion de ma collègue et je continue à penser que, peu importe, article ou pas, le contrôle, présentement, on ne l'a pas, et on fait juste créer 2 régimes un petit peu différents.

**Le Président (M. Camden):** Je vous remercie, Mme la députée des Chutes-de-la-Chaudière.

Sur l'amendement de la députée de Marie-Victorin, je reconnais, en vertu de l'alternance, la députée de Mégantic-Compton.

**Mme Bélanger:** Merci, M. le Président.

M. le Président, je me demande, après avoir entendu les arguments de la députée des Chutes-de-la-Chaudière, si, réellement, elle sait ce que contient le Code de la sécurité routière, titre IX.1: Reconstruction des véhicules accidentés. Je pense que la députée des Chutes-de-la-Chaudière aurait avantage à lire ce qu'on dit aux articles 546.1, 546.2, 546.3 et 546.4. Peut-être qu'à ce moment-là elle arrêterait de dire: Je ne comprends pas et j'aimerais comprendre. Il faudrait peut-être qu'elle lise le titre IX.1: Reconstruction des véhicules accidentés, parce que depuis le début qu'elle dit: Je

ne comprends pas et je veux comprendre, et j'aimerais demander au ministre s'il veut bien m'expliquer pour que je comprenne. Si elle avait lu c'est quoi le Code de la sécurité routière et ce que contient le titre IX.1: Reconstruction des véhicules accidentés, elle ne se serait même pas posé la question si c'était nécessaire d'ajouter, d'apporter l'amendement «qu'ils le soient à l'intérieur ou à l'extérieur du Québec». C'était juste ce commentaire que je voulais apporter.

**Le Président (M. Camden):** Alors, est-ce que l'amendement de la députée de Marie-Victorin... Vous êtes disposée à voter votre amendement, Mme la députée?

Mme Vermette: Non, M. le Président. Tout simplement, je voulais faire une mise au point par rapport à ce que vient d'apporter la députée de Mégantic-Compton... Non, pas tout à fait.  
(21 h 40)

**Le Président (M. Camden):** Si vous voulez vous adresser à la présidence, s'il vous plaît.

Mme Vermette: Oui, M. le Président.

**Le Président (M. Camden):** En relation toujours avec l'amendement que vous nous avez proposé il y a quelques instants.

Mme Vermette: En fait, ce que je voulais rappeler à la députée, M. le Président, c'est qu'elle a peut-être... Je comprends, en fait, ses explications et, aussi, qu'elle défend avec autant d'acharnement sa perception que nous, de notre côté. Je respecte ça. Je pense que ça fait partie de la règle du jeu. Sauf que ce que je voulais dire, c'est qu'elle s'est référée, pas tout à fait... Ma collègue des **Chutes-de-la-Chaudière** s'est référée au dépliant, en fait, qui a été produit par le ministère du Tourisme et la Société de l'assurance automobile du Québec, en ce qui concerne la reconstitution des véhicules accidentés, qui font un même état de certaines catégories, en fait, de ces véhicules automobiles. Ils font une description, eux-mêmes, de ce que c'est, une voiture irrécupérable. C'est là-dedans. Même, je pense, l'expert dans le domaine disait qu'il y aurait certaines modifications à apporter, en tout cas, si on veut rendre le pamphlet conforme à cette loi que nous voulons faire à l'heure actuelle.

Donc, les propos de ma collègue des Chutes-de-la-Chaudière étaient tout à fait corrects, dans son échange avec M. Sasseville, c'est ça, et tout à fait pertinents aussi parce qu'elle posait des questions et elle voulait se renseigner. Elle allait aux sources. Je pense que c'était tout à fait légitime qu'elle aille de cette façon et qu'on ne peut pas lui reprocher, en fait, de poser de telles questions qui sont tout à fait, je le répète, pertinentes et prises à l'intérieur même d'un pamphlet officiel. Même que M. Sasseville, qui est l'expert, dit qu'il devrait y avoir des modifications par rapport à la loi que nous

sommes en train de légiférer.

Donc, quelque part, c'est sûr qu'il y a des écrits qui sont déjà en place, mais aussi, ça apporte des changements qui auront, en fait, des conséquences. Ça implique aussi encore une nouvelle façon de faire. Avez-vous pensé à toute la promotion, en fait, qu'on va aller faire, qu'on va être obligés de mettre sur pied aussi? En tout cas, c'est un pensez-y bien, dans une période où on dit qu'on a des difficultés économiques, où tout le monde doit se serrer la ceinture, où il faut être de plus en plus cohérents, rationnels dans nos prises de décisions. Alors, c'est un petit peu ce qu'on dit: Soyons rationnels dans nos décisions; soyons rationnels aussi dans notre façon de libeller les articles de loi et soyons le plus clair possible, et précis, et concis aussi. Je pense que c'est aussi important de faire des lois qui sont là pour vraiment répondre à des situations qui sont percutantes, mais non pas pour des cas d'exception.

Et là il me semble, en tout cas, M. le Président, et j'y reviens, que cet article-là, 27, c'est pour ça, l'amendement, il ferait en sorte que le paragraphe ne devienne pas important au niveau de l'article 27. Je crois que, au moment où on se parle, on n'a pas besoin de se créer plus de problèmes que l'on n'en a. On en a suffisamment, je pense, on a assez de difficultés à essayer de contraindre ceux qu'on a à l'heure actuelle, ne serait-ce qu'avec tout le marché noir des cigarettes, du tabac, et tout ça. Je pense qu'il faudrait mettre un terme à ce genre de marché au noir ou à cette façon de passer à côté. C'est toujours la façon dont sont inscrites les lois qui fait qu'à un moment donné... Vous savez que les lois sont faites pour être interprétées.

Il y a toujours des gens qui, en fait, ne font que ça, étudier une loi pour apprendre à la contourner. Ils sont devenus des spécialistes, en fait, là-dedans. À ce moment-là, je me dis que c'est bien mieux quand on n'en dit pas trop, juste suffisamment, et je considère que l'amendement que j'apportais, ce n'est pas trop, c'est suffisant, c'est-à-dire qu'on instaure une égalité, une équité. Que ce soit des gens du Québec ou à l'extérieur du Québec, ils sont traités de la même façon. On n'ouvre pas la porte à autre chose, à ce moment-là, comme interprétation. Je pense que c'est beaucoup mieux ainsi, en fait, parce qu'à ce moment-là ça permet une plus grande flexibilité aux gens qui auront, après ça, au niveau de la réglementation, à travailler à ce niveau-là. Moi, dans ce sens-là, je considère toujours que cet amendement qui est apporté est très valable, à ce moment-ci, compte tenu de ce que je vous ai apporté comme argumentaire, en ce sens qu'il faut être bref, précis et concis. C'est dans ce sens-là aussi que cet amendement a été apporté, pour ne pas parler, dans le fond, inutilement ou, en tout cas, prétendre à de l'interprétation qui risquerait de développer certains comportements qui seraient nuisibles, dans le fond, pour le Québec et aussi pour des acheteurs. Alors, c'est dans ce sens-là.

Il y a trop de marchés noirs qui sont en train de se propager, à l'heure actuelle. Oui, c'est vrai. Qu'on

regarde un peu dans tous les domaines, on est en train de développer une économie parallèle, et ce n'est pas facile de contrer une économie parallèle. Il y a des pays qui ont eu énormément... L'Italie, entre autres, à un moment donné, c'était incroyable, tous les problèmes qu'ils avaient parce que c'était une économie au noir, une économie parallèle. Je pense qu'il faut mettre un stop, il faut avoir du courage, au niveau des gouvernements, à un moment donné, et dire: On met un stop là-dedans. Finalement, on arrive à déterminer des règles du jeu claires et qui sont applicables autant d'un côté que de l'autre. Alors, c'est dans ce sens-là que l'amendement est apporté.

Aussi, j'aimerais bien, M. le Président, qu'on tienne compte des arguments que ma collègue des Chutes-de-la-Chaudière a apportés, quand elle parlait au niveau de la règle d'application des contrôles, que, de toute façon, ce ne sera pas plus facile de faire les contrôles, d'une façon comme d'une autre, ça a été dit, à l'heure actuelle. Donc, à ce moment-là, effectivement... Et ce que mon collègue de Lévis apportait, bien, coudon, commencez par le commencement. Créez donc des ententes avec les États-Unis et ayez une règle qui s'applique autant d'un côté que de l'autre. Si les contrôles sont si difficiles que ça, que ce soit clair pour tout le monde et que ce soit uniforme. Comme il y a une étanchéité entre les frontières de plus en plus, une imperméabilité de plus en plus entre les frontières, procédons pour que, finalement, il y ait une entente entre pays et que, finalement, tout le monde s'entende pour appliquer et respecter les mêmes normes, les mêmes règlements et les mêmes lois dans le domaine des voitures qui sont considérées irrécupérables. Qu'on fasse en sorte, à ce moment-là, qu'on ne soit pas tenté d'aller vers le plus facile plutôt que vers des normes très restrictives, comme on l'a vu dans d'autres domaines. On a vu aussi les résultats que ça a apportés. Vous savez très bien ce que j'ai en tête, c'est tout ce qu'on a de problèmes avec le tabac, à l'heure actuelle, et l'alcool qui sévit au Québec et qu'on a beaucoup de difficultés maintenant à contrer.

Alors, je pense qu'il faut vraiment y aller d'une façon éclairée. Le rôle de l'Opposition, c'est de favoriser, justement, le gouvernement, quelquefois, à améliorer, à bonifier certains articles de loi pour permettre, justement, des résultats qui sont les plus heureux pour l'ensemble des citoyens et des citoyennes du Québec et pour qu'on fasse des lois claires, précises et concises.

Merci, M. le Président.

**Le Président (M. Camden):** Je vous remercie, Mme la députée de Marie-Victorin, de vos propos et de nous avoir rappelé, évidemment, les 3 principes qui doivent nous animer et nous guider, soit être courts, précis et concis.

M. le député de Lévis, oui.

**M. Garon:** Je voudrais poser une question au ministre ou au fonctionnaire.

**Le Président (M. Camden):** Je vous rappelle que vous vous exprimez sur l'amendement de la députée de Marie-Victorin.

**M. Garon:** C'est ça. Le pamphlet qu'on nous a distribué au début, est-ce qu'il concerne la situation telle qu'elle existe à l'heure actuelle ou la situation éventuelle?

**M. Sasseville:** Sensiblement, oui.

**M. Garon:** Bien, c'est l'un ou l'autre, là.

**M. Sasseville:** Bien, ça dépend sur quoi vous me parlez.

**M. Garon:** Le pamphlet.

**M. Sasseville:** En général?

**M. Garon:** L'ensemble du pamphlet.

**M. Sasseville:** Ça doit être la situation... C'est actuel, oui.

**M. Garon:** Bon. La notion de «véhicule irrécupérable», ici, c'est ce dont il s'agit, actuellement. Ce qu'on vise par les changements, c'est des véhicules irrécupérables.

**M. Sasseville:** Non.

**M. Garon:** Non? Quels sont-ils?

**M. Sasseville:** Les véhicules irrécupérables, on a toujours considéré qu'il n'y avait rien à faire avec, c'étaient des véhicules pour pièces seulement. Alors, ça finit là. Qu'ils soient du Québec ou de l'extérieur.

**M. Garon:** Non, non, mais, quand vous enlevez 546.6, c'étaient les véhicules irrécupérables. 546.6 dit: «Nul ne peut remettre en circulation un véhicule routier accidenté visé à l'article 546.2 qui a été identifié auprès de la Société comme ne pouvant être reconstruit.»

**M. Sasseville:** Mais le fait de l'enlever...

**M. Garon:** Vous l'enlevez, cet article-là, 546.6. (21 h 50)

**M. Sasseville:** ...ça ne fait pas... En tout cas, je ne suis pas avocat, là, mais, normalement, le programme, on ne prévoit pas enlever cette notion-là.

**M. Garon:** Vous l'enlevez, parce que vous enlevez une disposition pour la remplacer par les véhicules...

**Mme Bélanger:** Modifié. 546.6 est modifié.

**M. Garon:** Oui.

Une voix: Permettez.

**Le Président (M. Camden):** Alors, M. le ministre, vous souhaitez que M. Gélinas...

**M. Elkas: Oui, oui.**

**Le Président (M. Camden):** ...prenez la parole? M. Gélinas.

**M. Gélinas:** Oui. On a, à l'article 600, dans le pouvoir réglementaire du gouvernement, à l'article 620, paragraphe 31.1°, le pouvoir, par règlement, d'établir quels sont les véhicules routiers accidentés qui ne peuvent être reconstruits.

**M. Garon:** 620, vous avez dit?

**M. Gélinas:** 620, 31.1°, paragraphe 31.1°: «établir quels sont les véhicules routiers accidentés qui ne peuvent être reconstruits». Et, par règlement, on a établi les véhicules qui ne pouvaient pas être reconstruits. C'est l'article 5.25 du règlement: Aux fins du titre IX.1 du Code de la sécurité routière, ne peuvent notamment être reconstruits les véhicules routiers accidentés à caisse autoporteuse dont le plancher de l'habitacle et le tablier avant ne peuvent être réparés suite à une collision, à un incendie ou à une immersion.

**M. Garon: Là...**

**M. Gélinas: Et ça, ici...**

**M. Garon:** ...en modifiant 546.6, pour permettre la reconstruction...

**M. Gélinas: Oui.**

**M. Garon:** ...vous voulez... Par rapport à ce que vous appelez gravement accidenté, irrécupérable...

**M. Gélinas: Oui.**

**M. Garon:** ...et reconstruit...

**M. Gélinas: Oui.**

**M. Garon:** ...vous avez 3 items, 3 catégories, vous visez quelle catégorie, par les amendements que vous allez apporter par après?

**M. Gélinas:** C'est parce que 546.6 se trouve à regrouper 2 articles. Ce qu'on retrouvait anciennement à 546.3, qu'on a abrogé à l'article 25...

**M. Garon: Oui.**

**M. Gélinas:** ...se retrouve maintenant à l'article 546.6, premier alinéa, et ce n'est pas écrit de la même

manière. Si vous voyez, à l'heure actuelle, à 546.3, on dit: «Toute personne qui acquiert subséquemment le véhicule accidenté doit, pour le remettre en circulation». On ne procède plus de la même façon, suite à des discussions qu'on a eues avec les gens, sur le plan pénal, que c'était préférable d'en faire une interdiction plus formelle. Et vous voyez maintenant que le début de 546.6, le premier alinéa ne reprend pas la formulation qu'on avait à 546.3 précédemment, mais plutôt la formulation qu'on avait à 546.6, telle qu'elle existe dans le projet de loi: «Nul ne peut remettre en circulation un véhicule routier accidenté», et compte tenu qu'on a élargi l'application du titre VIII.9.

Avant ça, le titre VIII.9, ça se limitait à des articles visés à l'article 546.2, c'est-à-dire des articles qui étaient déjà été identifiés par des compagnies d'assurances comme étant des pertes totales. Maintenant, on élargit cela. C'est pour ça que vous ne voyez plus, maintenant, de référence uniquement à 546.2, mais à l'ensemble des véhicules reconstruits.

**M. Garon:** Alors, Mme la Présidente, pour quoi — et je pose la question parce que je veux trouver une façon, je comprends ce que le ministre veut faire — le ministre ne dit pas, au deuxième paragraphe, exactement ce qu'il veut faire, en établissant une clause de réciprocité? Pourquoi il ne fait pas ce qu'il veut faire? À ce moment-là, il pourrait y avoir une exemption, mais, quand on sera capables de contrôler avec un État où on aura établi un échange de réciprocité, exactement comme sa boule de neige qu'il dit qu'il veut faire. Pourquoi il ne dit pas ça? S'il disait ça, là, il n'y en aurait pas, de problème. Alors, pourquoi il ne le dit pas, au deuxième paragraphe de 546.6? À ce moment-là, ce serait très intéressant.

(Consultation)

Le Président (M. Camden): M. le ministre. Est-ce que... Oui, M. le député de Rousseau, en attendant.

M. Thérien: Non, non, mais les clauses de réciprocité, c'est à souhaiter dans tous les domaines, mais, même s'il le met là, c'est un souhait, ce n'est pas une obligation.

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre, est-ce que vous souhaitez qu'on suspende quelques instants? Alors, nous allons donc suspendre quelques instants, à la demande du député de Lévis.

(Suspension de la séance à 21 h 55)

(Reprise à 22 h 10)

**Le Président (M. Camden):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux.

Nous étions à entendre le député de Lévis sur l'amendement proposé par la députée de Marie-Victorin à l'égard de l'article 24. Est-ce que vous souhaitez toujours vous faire entendre, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Oui, c'est parce que, voyez-vous, là, on est sur... Je vais poser des questions. Au fond, on dit: Extérieur ou intérieur du Québec, pourquoi? Parce que l'article 24 va s'appliquer à l'article 27, par après. À l'article 27, l'interdiction est au premier paragraphe; au deuxième paragraphe, c'est la permission par rapport aux véhicules accidentés et reconstruits à l'extérieur, s'ils ont été immatriculés comme reconstruits à l'extérieur, ou encore ceux qui ont été accidentés à l'extérieur du Québec, qui s'en viennent accidentés, mais non pas reconstruits à l'extérieur, qui ont été accidentés à l'extérieur, mais pas reconstruits. Essentiellement, je dis: Pourquoi, à ce moment-là, ne pas dire ce qu'il faut faire dans ces cas-là? Il s'agit de 2 cas. Alors, dans le cas d'un véhicule, si on ne veut pas avoir de l'amendement, un ou l'autre, on pourra dire, à ce moment-là, dans le cas d'un véhicule accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec, qu'une personne doit produire le dossier de reconstruction à la condition qu'il ait été immatriculé comme véhicule reconstruit. C'est évident, c'est ça. Il a été immatriculé comme véhicule reconstruit, il doit y avoir un dossier de reconstruction.

Ou, le deuxième cas, c'est le cas d'un véhicule accidenté à l'extérieur du Québec. Il dit: Dans le cas d'un véhicule accidenté à l'extérieur du Québec, alors ils doivent fournir... Bien, il doit y avoir un dossier, c'est bien simple. Au fond, le dossier, entre vous puis moi... Il va être reconstruit. S'il est reconstruit...

**Mme Bélanger:** M. le Président, question de règlement. Là, je regrette...

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Mégantic-Compton, sur une question de règlement.

**Mme Bélanger:** Là, on est en train de discuter de l'amendement de la députée de Marie-Victorin et le député de Lévis est en train de proposer un autre amendement.

**M. Garon:** Pas du tout.

**Mme Bélanger:** Alors, il faut disposer de l'amendement avant d'en proposer un deuxième.

**M. Garon:** Non, non. Je ne propose pas, mais j'essaie...

**Mme Bélanger:** Mais vous parlez d'un autre amendement.

**M. Garon:** Non, mais là c'est une question de rédaction en termes juridiques. On peut rédiger à la formule positive ou à la formule négative.

**Une voix:** C'est ça.

**M. Garon:** Et là, à ce moment-ci...

**Une voix:** ...

**M. Garon:** Non. C'est parce que j'indique un peu... J'essaie de comprendre leur patente, là. J'ai de la misère à la comprendre, je vous dis bien franchement, parce que ça me paraît tiré par les cheveux. Il semble qu'il y a 2 types de véhicules qu'on vise à l'extérieur du Québec.

**Mme Bélanger:** On parle d'amendement.

**M. Garon:** Bien oui, mais c'est parce que c'est une correspondance entre les deux. Quand vous parlez de concordance entre les deux, c'est pour ça qu'on parlait dans l'ensemble, tantôt. C'était plus simple de parler dans l'ensemble. Alors, je vous dis, on a l'amendement de la députée de Marie-Victorin qui ne sera pas nécessaire s'il y a des changements à 27. S'il n'y a pas de changement à 27, il devient nécessaire pour créer le même régime pour les citoyens de l'extérieur du Québec ou de l'intérieur du Québec. Alors, lui crée 2 régimes: dans le cas d'un véhicule accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec ou dans le cas d'un véhicule qui est accidenté à l'extérieur du Québec — le premier avait été immatriculé également — à la condition qu'il soit immatriculé. Alors, au lieu de dire ce qu'il ne doit pas faire, à mon avis, on devrait dire ce qu'il doit faire. Alors, quand on prévoit, premièrement, le cas d'un véhicule accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec, on dit «à la condition qu'il ait été immatriculé comme véhicule reconstruit». On dit quoi, au fond? Qu'on dise le positif: qu'il doit produire le dossier de reconstruction.

**M. Elkas:** Mais, si le gouvernement de P.E.I. ne demande pas de produire le dossier de reconstruction...

**M. Garon:** Non, non, mais il a été dans un garage. Quand vous avez eu une facture de garage...

**M. Elkas:** Mais, si c'est arrivé il y a 3 ans... Admettons que c'est arrivé il y a 3 ans, qu'il a décidé de reconstruire son véhicule, personne ne lui a dit qu'il était pour se rendre éventuellement à Québec, qu'il était pour être transféré, personne ne lui a dit qu'au Québec c'est nécessaire d'avoir un dossier de reconstruction.

**M. Garon:** Toute votre exemption ne veut rien dire s'il n'y a rien... Ça donne quoi de dire qu'il a été immatriculé comme véhicule à l'extérieur s'il n'y a aucune exigence à l'extérieur pour un véhicule reconstruit? À quoi ça rime, toute cette affaire-là? Là, je ne comprends plus comment on veut y aller. Si on décortique ça, on a 2 cas: le véhicule accidenté reconstruit à l'extérieur, immatriculé à l'extérieur...

**M. Gélinas:** Je vais vous expliquer les 2 cas. Le premier, c'est le véhicule accidenté et reconstruit.

**M. Garon:** Oui.

**M. Gélinas:** Donc, il est accidenté, il a été reconstruit à l'extérieur du Québec et il est immatriculé, comme tel, reconstruit.

**M. Garon:** C'est ça.

**M. Gélinas:** Dans ce cas-là, on dit: Monsieur, vous allez être soumis à l'expertise...

**Le Président (M. Camden):** Pour les fins de la compréhension, on entend des murmures et on a de la difficulté à... Alors, j'inviterais peut-être à...

**M. Garon:** Mme la députée de Mégantic-Compton comprendrait mieux si elle écoutait.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, je vous rappelle que j'ai observé la députée de Mégantic-Compton; mes yeux se sont portés sur l'arrière de la salle, et elle ne parlait pas. Alors, je vous remercie.

**M. Garon:** Je n'ai pas dit qu'elle parlait. J'ai dit qu'elle écoutait.

**Le Président (M. Camden):** Elle ne parlait pas et elle était... Évidemment, je pense, en toute connaissance de cause, qu'elle écoutait fort bien. Elle est un peu comme vous: elle peut marcher et mâcher de la gomme en même temps. Elle peut faire 2 choses en même temps. Mais là elle semblait ne faire qu'une seule chose.

M. Gélinas.

**M. Gélinas:** Le premier cas, c'est: véhicule accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec qui était immatriculé comme véhicule reconstruit. De ce cas-là, nous autres, on dit: Parce que c'est impossible de présenter un dossier de reconstruction lorsqu'il a été reconstruit à l'extérieur du Québec, c'est impossible d'avoir un dossier de construction, on exempte cette personne-là du dossier de reconstruction uniquement. Elle sera soumise, bien sûr, à l'expertise technique et à la **vérification** mécanique. Donc, elle ne circulera pas sur les routes du Québec, à moins d'être sécuritaire à 100 % selon les normes québécoises. La seule chose qu'elle n'aura pas à présenter, c'est un dossier de reconstruction parce qu'elle n'en a pas. C'est aussi simple que ça, ce n'est pas plus compliqué que ça.

Le deuxième cas, c'est le cas où on est à fournir les documents et renseignements qui sont exigés au dossier de reconstruction. Donc, la personne, elle doit présenter un dossier de reconstruction, mais, à l'intérieur de son dossier de reconstruction, on va lui dire: Vous n'avez pas à présenter la preuve qui se rapporte à

l'assureur si le véhicule a été accidenté à l'extérieur du Québec. On n'est pas en présence, ici, d'un véhicule reconstruit. On est en présence uniquement d'un véhicule accidenté qui vient de l'extérieur du Québec. Mais il devra fournir un dossier de reconstruction. La seule chose dont on l'exempte, c'est de la mention qui touche l'assureur. Tout le reste, ça s'applique à 100 %.

**M. Garon:** Pourquoi vous ne l'écrivez pas de façon positive?

**M. Gélinas:** Parce que ce sont des exceptions.

**M. Garon:** Pourquoi vous ne l'écrivez pas de façon positive?

**M. Gélinas:** Parce que ce sont des exceptions interprétées restrictivement.

**M. Garon:** Oui, mais pourquoi vous ne dites pas: Il est soumis à tout, sauf... Là, ce n'est pas ça, c'est comme si...

**M. Gélinas:** La règle générale, c'est qu'il est soumis à tout.

**Le Président (M. Camden):** Pour le bon déroulement de nos débats...

**M. Garon:** Aïe! C'est loin d'être évident, là.

**Le Président (M. Camden):** ...si on peut avoir une pause entre chacune des interpellations et des échanges, ça ne serait que plus enrichissant pour nos débats.

M. le député de Lévis.

**M. Garon:** C'est loin d'être évident, là. Vous avez dit que vous ne pouviez rien contrôler, tantôt. Si on regarde les galées antérieurement, vous avez dit que vous ne pouviez rien contrôler. Vous avez dit: On contrôle tout, sauf ça. Bien, pourquoi vous ne dites pas que vous contrôlez tout, sauf ça? Pourquoi vous ne le dites pas?

**Le Président (M. Camden):** M. Gélinas.

**M. Gélinas:** C'est ce qu'on dit, c'est ce qu'on dit. On contrôle tout, sauf le dossier de reconstruction parce que, le dossier de reconstruction, c'est impossible de le contrôler. Il n'existe pas. On ne peut pas le créer. Il n'est pas là. L'expertise mécanique, ça, on peut le faire. La **vérification** mécanique, ça, on peut le faire. Et même, notre règlement actuel de vérification mécanique nous oblige à **vérifier** mécaniquement tous les véhicules qui viennent de l'extérieur du Québec et qui sont usagés. On n'a pas le choix. On est obligé de le faire, à l'heure où on se parle. Donc, nous, ce qu'on ajoute, c'est de dire, simplement: Quand c'est un véhicule accidenté reconstruit, immatriculé «reconstruit», on

n'exigera pas le dossier de reconstruction car il n'existe pas.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a des États où il existe?

**M. Gélinas:** À notre connaissance, non. C'est uniquement le Québec qui a ça, à l'heure actuelle. On est à l'avant-garde, là-dedans. On est en train de...

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Bien, alors, dites, dans votre exception, qu'est-ce qu'il doit faire, les obligations qu'il a.

**M. Gélinas:** On l'a dit au premier alinéa: «Nul ne peut mettre en circulation un véhicule routier accidenté reconstruit sans l'avoir préalablement soumis à l'expertise technique avec le dossier de reconstruction [...] sans avoir obtenu un certificat de conformité technique». C'est la règle générale. Tout le monde doit faire ça. La seule exception, c'est dans les 2 cas au deuxième alinéa. C'est pour ça que c'est là. C'est tout. C'est une exception à la règle générale prévue au premier alinéa et c'est la façon normale de le rédiger, là, je dois dire. On n'a pas inventé la roue en faisant ça.

**Mme Bélanger:** M. le Président, je proposerais d'adopter l'amendement.

(Consultation)

**Mme Bélanger:** Je proposerais le vote sur l'amendement.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que les membres sont prêts à voter sur l'amendement?

**M. Garon:** Non, on n'est pas prêts à voter.

**Le Président (M. Camden):** Alors, on m'indique que non.

**M. Garon:** Non, non. C'est l'un ou l'autre, là. On fait un régime différent ou on ne fait pas un régime différent. Là, on crée un régime d'exception, mais c'est tout écrit à la négative, de sorte qu'on se retrouve avec un régime...

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis.  
(22 h 20)

**M. Garon:** Pourquoi on ne dit pas, à ce moment-là, qu'il devra se soumettre à l'expertise et qu'il devra produire le dossier de reconstruction, s'il y en a un? Vous dites que vous allez être à l'avant-garde pour pouvoir l'avoir parce que vous voulez créer une

pression ailleurs. Si vous ne leur dites pas ce qui va arriver... C'est ça. M. le ministre qui nous a parlé de sa boule de neige, tantôt...

**M. Elkas:** Ça se parle déjà en comité avec ces gens-là, puis... Il existe un comité interprovincial canadien où on a demandé, justement, qu'on s'enlignait dans cette direction-là. Ça semble être très positif. Alors, on commence; les autres vont suivre. On ne peut pas commencer à s'imposer, puis appliquer des lois ailleurs.

**M. Garon:** Non. Mais là on crée un régime plus facile pour les gens de l'extérieur.

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** Pas de commentaires du ministre?

M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Non. Je vais vous dire une affaire, là, j'ai assez vu ça, moi, des affaires de même, là. À chaque fois qu'on arrive avec la SAAQ, c'est pareil. On a toujours des difficultés parce que c'est toujours... Moi, je me rappelle dans mon comté, il y avait une commission scolaire, il y avait une grève à chaque année, jusqu'à temps que le directeur-général change d'emploi. Il n'y a plus eu de grève, par après. Là, l'attitude à la SAAQ, c'est ça. C'est de toujours dire: On a raison, nous avons raison, nous avons raison. Alors que, quand on arrive, on dit, sur des choses... Pardon? Non, je n'ai jamais été avocat pour la SAAQ.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Rousseau, s'il vous plaît.

**M. Garon:** Sauf qu'on veut...

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que vous souhaitez qu'on suspende quelques instants? Alors, la commission de l'aménagement et des équipements va suspendre pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 22 h 23)

(Reprise à 22 h 48)

**Le Président (M. Camden):** À l'ordre, s'il vous plaît! La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux avec les propos du député de Lévis. Je vous rappelle brièvement qu'au moment de suspendre nos travaux nous en étions à débattre de l'amendement proposé par la députée de Marie-Victorin.

**M. Garon:** C'est ça.

**Le Président (M. Camden):** Et nous en sommes toujours là.

**M. Garon:** De l'extérieur du Québec. Mais, si on regarde à l'article 27, deuxième paragraphe, la deuxième partie de la phrase, le deuxième paragraphe, on dit: Une personne. Ce n'est pas nécessairement celui qui arrive avec son véhicule. On a toujours dit comme exemple celui qui arrive avec son véhicule. Prenons, par exemple... Lisons attentivement le deuxième paragraphe de 546.6 où on dit, écoutez bien: «...une personne [...] n'a pas à fournir les documents et renseignements exigés au dossier de reconstruction qui se rapportent à l'assureur si le véhicule a été accidenté à l'extérieur du Québec.»

Moi, j'arrive avec une vanne de véhicules accidentés. Moi, je suis une personne. Ce sont des véhicules accidentés à l'extérieur du Québec. J'arrive avec une vanne de véhicules accidentés. Je suis obligé de produire quoi, au juste?

**M. Gélinas:** Si vous arrivez avec une vanne de véhicules accidentés, qui sont accidentés à l'extérieur du Québec, vous allez être obligé d'avoir un dossier de reconstruction, une expertise technique et une vérification mécanique. La seule chose qu'on n'exigera pas de vous, c'est la mention, dans le dossier de reconstruction, qui concerne l'assureur, c'est tout, l'estimation des réparations à faire, parce que ça n'a pas vraiment d'importance, dans les circonstances. Mais tout le reste du dossier de reconstruction devra être fait, toute l'expertise technique devra être faite et toute la **vérification** mécanique devra être faite.

(Consultation)

**M. Garon:** Si vous voulez, on peut laisser l'article 24 en suspens et on pourrait passer à 27. Après ça, revenir à 24 et 25.

**Le Président (M. Camden):** Ça m'apparaît difficile un peu, M. le député de Lévis, parce qu'on avait un amendement...

**M. Garon: Oui.**

**Le Président (M. Camden):** ...à l'article 24. On ne peut pas passer à l'article 27 sans avoir disposé de l'amendement à l'article 24.

**M. Garon:** Oui, on peut. On peut laisser tout ça en suspens, puis on revient.

**Le Président (M. Camden):** Soyons un peu plus méthodologiques.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Elkas:** On pourrait finir 24.

**M. Garon:** Non, non. On veut voir si on est satisfaits... Si. Bien, je ne dis pas d'être satisfaits, on ne

sera pas satisfaits. Mais, si 27 est adopté dans des conditions x, bien là, le débat va être plus court sur 24. On peut laisser le débat où il est à 24, je pense — demandez au secrétaire — puis on revient...

(22 h 50)

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, pour suspendre l'étude de l'article 24, ça nécessite le consentement unanime de l'ensemble des membres de la commission de l'aménagement et des équipements.

**M. Elkas: O.K.**

**Mme Bélanger:** Pas de problème. Mais ce n'est pas l'article 24 qu'on suspend, c'est l'amendement à l'article 24.

**M. Garon:** L'étude.

**Le Président (M. Camden):** C'est l'étude de l'article...

**Mme Bélanger:** De l'amendement.

**Le Président (M. Camden):** ...et de l'amendement.

**M. Garon:** C'est ça.

**Le Président (M. Camden):** Il nous restait, au niveau de l'étude... Alors, au temps de parole du député de Lévis sur l'amendement à l'article 24, il reste 4 minutes. Ça vous va?

**M. Garon:** Quatre minutes, ce n'est pas grave, ça.

**Le Président (M. Camden):** Pardon?

**M. Garon:** Je suis capable de faire une journée avec 4 minutes.

**Le Président (M. Camden):** Quatre minutes. Je sais que le député de Lévis est un familier des débats en commission. Alors, l'étude est donc suspendue et nous allons procéder...

**M. Garon:** À 27.

**Le Président (M. Camden):** ...à l'article 27, à l'étude de l'article 27. Je vous rappelle que le temps va être comptabilisé.

**Une voix:** ...

**Le Président (M. Camden):** Bien là, je n'ai pas eu l'amendement encore.

**M. Garon: Oui. Il** ne l'a pas, lui.

**Mme Bélanger:** Vous n'avez pas l'amendement encore.

**Le Président (M. Camden):** Je veux dire que personne n'a fait motion encore d'amendement.

**M. Elkas:** O.K. Je propose...

**Le Président (M. Camden):** Un instant, s'il vous plaît. Alors, l'article... On m'indique qu'à l'article 27 il y avait un amendement qui avait été déposé par le député de Lévis et qu'on n'avait pas statué. Est-ce que vous le maintenez? Vous le retirez?

M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Il me resterait combien de temps de parole, là-dessus? Pardon?

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** Alors, considérant, là... On m'indique qu'il y a eu un amendement qui a été déposé, à l'article 27, par le député de Lévis. Est-ce que vous maintenez l'amendement qui a été déposé ou vous le retirez, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Je ne le retire pas parce que, là, actuellement... Est-ce qu'on étudie l'article... Je ne m'en rappelle pas, ça fait trop longtemps. Mais est-ce qu'on l'étudiait paragraphe par paragraphe ou on l'avait étudié dans son ensemble?

**Le Président (M. Camden):** On l'avait étudié dans son ensemble.

**M. Garon:** Est-ce que la proposition que j'avais faite de suspendre...

**Le Président (M. Camden):** Elle visait le deuxième alinéa, le deuxième paragraphe.

**M. Garon:** Oui. Est-ce qu'il est recevable, supprimer le deuxième paragraphe?

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** Alors, avant que je ne prenne la décision, votre amendement visait l'article 546.6: Est modifié par la suppression du deuxième alinéa.

Alors, je suis disposé à vous entendre brièvement et peut-être à entendre le ministre à cet égard. C'est que j'ai cru comprendre que le temps était un temps global.

**M. Garon:** On n'avait pas demandé d'étudier article par article... paragraphe par paragraphe, apparemment, parce qu'on pensait que le ministre accepterait facilement.

**Le Président (M. Camden):** Alors, le temps est complet. C'est-à-dire qu'on n'a pas parlé. Alors, le député de Lévis peut s'exprimer pendant 20 minutes, en vertu du règlement, moyennant que je statue, j'apprécie la recevabilité. Je voulais entendre, à savoir si ça modifiait de fond l'article.

Est-ce que vous avez des commentaires à faire sur la recevabilité de l'amendement, M. le ministre?

**M. Elkas:** Du député de Lévis?

**Le Président (M. Camden):** Exactement. Sur la suppression...

**M. Elkas:** Ça dépend de ce que le député de Lévis veut faire avec son article. Est-ce qu'il veut en débattre ou est-ce qu'il aimerait mieux passer à l'autre recommandation qui a été faite par Me Gélinas?

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

**M. Garon:** Non. Écoutez...

**Le Président (M. Camden):** Un instant. Un instant, là!

**M. Garon:** J'ai présenté un amendement. Il faut d'abord traiter de cet amendement-là.

**Le Président (M. Camden):** Oui, je veux bien.

**M. Garon:** Et puis vous ne pouvez pas présumer de rien de ce qui va arriver, sauf que le président, il a un amendement devant lui. Je ne retire pas mon amendement. Moi, l'idéal, ce serait qu'on retire le deuxième paragraphe. Sauf qu'il...

**M. Elkas:** Il reste qu'on peut faire la même chose avec l'amendement du député de Lévis en suspendant, comme on a fait pour l'amendement de...

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** Alors, l'amendement à l'article 27, visant la suppression du deuxième alinéa, qui a été proposé par le député de Lévis, est recevable et je suis disposé à vous entendre, M. le député de Lévis, sur votre amendement.

**M. Garon:** Bon! M. le Président, j'ai parlé à plusieurs reprises, depuis le début de cette commission, sur ce qui devrait être l'idéal. À mon avis, ce serait de supprimer la deuxième partie de l'article 27... le deuxième paragraphe de l'article 546.6, contenu à l'article 27. C'est pourquoi j'ai présenté l'amendement. J'ai eu l'occasion d'en parler à plusieurs reprises et c'est pourquoi je souhaiterais qu'on fasse le geste qui est idéal. Tu sais, la meilleure chose à faire, c'est de

l'enlever, cette disposition, pour qu'on reste avec un régime uniforme pour les véhicules accidentés et reconstruits qui sont à l'extérieur du Québec ou qui ne sont pas reconstruits à l'extérieur du Québec. Comme je n'ai pas l'intention de parler de façon indéfinie, je demande le vote.

**Le Président (M. Camden):** Vous demandez le vote sur votre amendement?

**M. Garon:** Vote enregistré.

**Le Président (M. Camden):** Vote enregistré. Alors, Mme la secrétaire, si vous voulez bien appeler les députés.

**La Secrétaire:** M. Elkas?

**M. Elkas:** Contre.

**La Secrétaire:** Mme Bélanger?

**Mme Bélanger:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Bergeron?

**M. Bergeron:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Camden?

**Le Président (M. Camden):** Abstention.

**La Secrétaire:** M. Charbonneau?

**M. Charbonneau:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**M. Garon:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Vermette?

**Mme Vermette:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Carrier-Perreault?

**Mme Carrier-Perreault:** Bien, pour.

**La Secrétaire:** La motion est rejetée.  
 Pour: 3  
 Contre: 4  
 Abstentions: 1

**M. Garon:** Pardon?

**La Secrétaire:** La motion est rejetée.  
 Pour: 3  
 Contre: 4  
 Abstentions: 1

**M. Garon:** Ça a été serré.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Camden):** Ah! Motion rejetée.

**M. Garon:** Si j'avais parlé plus longtemps, j'aurais peut-être réussi.

**Le Président (M. Camden):** Sans doute. La qualité de votre intervention, M. le député de Lévis, a impressionné énormément les membres de la commission. Alors, considérant que l'amendement a été rejeté, nous revenons donc au débat sur l'article 27. Est-ce que...

**M. Garon:** Il avait un amendement à proposer.

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre, avez-vous un amendement à proposer aux membres de la commission?

**M. Elkas:** Oui, on a un amendement à proposer. On va le déposer.

**Le Président (M. Camden):** Nous sommes disposés à vous entendre. Est-ce que vous souhaitez en faire la lecture?  
 (23 heures)

**M. Elkas:** Je vais essayer d'en faire la lecture à mon cher ami. L'article 27 du projet de loi 91 est modifié par l'addition, à la fin de l'article 546.6, de l'alinéa suivant:

«Toutefois, dans le cas où un véhicule qui a été accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec et immatriculé comme véhicule reconstruit, la Société peut exiger la production d'un dossier de construction lorsque ce dossier existe.»

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que j'ai bien compris que, dans la première... Au lieu peut-être de «qu'un» véhicule, c'est «d'un» véhicule? «Toutefois, dans le cas d'un véhicule»?

**M. Elkas:** D'un véhicule.

**Le Président (M. Camden):** D'un véhicule, pour être en conformité avec le texte que vous venez de nous déposer.

**M. Elkas:** Excusez. Un dossier de reconstruction, à la dernière ligne.

**M. Garon:** M. le Président, vous devriez lire l'amendement.

**Le Président (M. Camden):** Vous croyez?

**M. Garon:** Vous avez parlé dans le cadre...

**Le Président (M. Camden):** Oui.

**M. Garon:** Consentement.

**M. Garon:** C'est peut-être mieux d'avoir...

**Le Président (M. Camden):** Alors, est-ce que cet amendement, qui a été suggéré par le ministre, est adopté?

**Le Président (M. Camden):** Alors, l'amendement qui a été déposé par le ministre ici, concernant l'article 27: L'article 27 du projet de loi 91 est modifié par l'addition, à la fin de l'article 546.6, de l'alinéa suivant — on ouvre la parenthèse:

**M. Garon:** Il a été proposé à la suite des nombreuses discussions que nous avons faites. Ce n'est pas la meilleure disposition.

«Toutefois, dans le cas d'un véhicule qui a été accidenté et reconstruit à l'extérieur du Québec et immatriculé comme véhicule reconstruit, la Société peut exiger la production d'un dossier de reconstruction lorsque ce dossier existe.»

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, est-ce qu'on doit comprendre, pour les gens qui nous liront, qu'il y a eu des suspensions et qu'il y a eu des discussions entre les membres de la commission?

Tel est le libellé de la proposition déposée par le ministre. Est-ce que...

**M. Elkas:** Mes commentaires ont été faits avant, M. le Président.

**M. Garon:** Oui, mais la meilleure disposition, c'était celle qui vient d'être rejetée par la commission. Alors, comme les discussions ont eu lieu, nous sommes prêts à voter. Nous demandons un vote enregistré.

**Le Président (M. Camden):** ...M. le ministre, vous souhaitez... Non, vous n'avez pas de commentaires à ajouter?

**Le Président (M. Camden):** Alors, un vote enregistré. Mme la secrétaire, si vous voulez appeler les députés.

**M. Elkas:** Non.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'il y a d'autres commentaires ou si nous sommes prêts à voter?

**La Secrétaire:** Oui. M. Elkas?

M. le député de Lévis.

**M. Elkas:** Pour.

**M. Garon:** Mais pourquoi on a mis «peut» plutôt que «doit»? «La Société doit exiger la production d'un dossier de reconstruction lorsque ce dossier existe».

**La Secrétaire:** Mme Bélanger?

**Mme Bélanger:** Pour.

**M. Gélinas:** C'est simplement pour laisser une discrétion au niveau de la Société.

**La Secrétaire:** M. Bergeron?

**M. Bergeron:** Pour.

**M. Garon:** Pourquoi? C'est quoi, l'affaire?

**La Secrétaire:** M. Camden?

**M. Gélinas:** On peut bien mettre «doit». Je n'ai pas d'objection à mettre «doit», moi.

**Le Président (M. Camden):** Abstention.

**M. Garon:** Bien oui, ce serait mieux de mettre «doit».

**La Secrétaire:** M. Charbonneau?

**M. Charbonneau:** Pour.

**M. Gélinas:** Je n'ai pas d'objection, si ça... Non.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**Mme Carrier-Perreault:** On va lire «doit», dans l'amendement?

**M. Garon:** Pour.

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre, est-ce que vous êtes disposé à apporter cette correction à votre proposition, de substituer «peut» par «doit»?

**La Secrétaire:** Mme Carrier-Perreault?

**Mme Carrier-Perreault:** Pour.

**M. Elkas:** Oui, on est disposé à le changer.

**La Secrétaire:** Mme Vermette?

**Mme Vermette:** Pour.

**Le Président (M. Camden):** Vous êtes disposé? Alors, il y a consentement? Je comprends qu'il y a consentement, là.

**Le Président (M. Camden):** Alors, le résultat?

**La Secrétaire:** Pour: 7  
Contre: 0  
Abstentions: 1

**Le Président (M. Camden):** L'amendement est donc adopté. Nous allons procéder à la lecture... Est-ce que l'article 27, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Garon:** Vote enregistré.

**Le Président (M. Camden):** Vote enregistré. Mme la secrétaire, si vous voulez appeler les députés.

**La Secrétaire:** M. Elkas?

**M. Elkas:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Bélanger?

**Mme Bélanger:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Bergeron?

**M. Bergeron:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Camden?

**Le Président (M. Camden):** Abstention.

**La Secrétaire:** M. Charbonneau?

**M. Charbonneau:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**M. Garon:** Contre.

**La Secrétaire:** Mme Carrier-Perreault?

**Mme Carrier-Perreault:** Contre.

**La Secrétaire:** Mme Vermette?

**Mme Vermette:** Contre.

**La Secrétaire:** Pour: 4  
Contre: 3  
Abstentions: 1

**Le Président (M. Camden):** Alors, l'article 27 est donc adopté...

**Une voix:** Tel qu'amendé.

**Le Président (M. Camden):** ...tel qu'amendé. J'appelle maintenant l'article 25. Nous pourrons reprendre la discussion à l'article 24 également.

**Une voix:** Elle a été faite, la discussion sur l'article 24.

**M. Garon:** On était sur l'amendement.

**Le Président (M. Camden):** Il restait l'amendement. Si le député... À moins que le député de Lévis ne souhaite mettre fin à ces...

**M. Garon:** Vote enregistré.

**Mme Vermette:** Vote enregistré aussi. C'est un amendement important.

**Le Président (M. Camden):** Vous êtes disposés à voter sur l'amendement de l'article 24?

**Mme Carrier-Perreault:** Là, on va comprendre pourquoi on a voté contre l'article 27.

**Une voix:** Un vote enregistré...

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que c'est adopté?

**Une voix:** Adopté.

**M. Garon:** L'amendement.

**Une voix:** L'amendement.

**Le Président (M. Camden):** L'amendement, évidemment. Je mets aux voix l'amendement...

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Camden):** ...de l'article 24 proposé.

**M. Garon:** Vote enregistré.

**Le Président (M. Camden):** Vote enregistré. Alors, Mme la secrétaire, si vous voulez appeler les députés.

**M. Garon:** Voulez-vous le lire avant, M. le Président?

**Le Président (M. Camden):** Avec plaisir. Alors, à l'article 24, ajouter, à la fin, «qu'ils le soient à l'intérieur ou à l'extérieur du Québec». Tel était l'amendement proposé par la députée de Marie-Victorin.

**La Secrétaire:** M. Elkas?

**M. Elkas:** Contre.

**La Secrétaire:** Mme Bélanger?

**Mme Bélanger:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Bergeron?

**M. Bergeron:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Camden?

**Le Président (M. Camden):** Abstention.

**La Secrétaire:** M. Charbonneau?

**M. Charbonneau:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**M. Garon:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Carrier-Perreault?

**Mme Carrier-Perreault:** Pour.

**La Secrétaire:** Mme Vermette?

**Mme Vermette:** Pour.

**La Secrétaire:** L'amendement est rejeté.  
Pour: 3  
Contre: 4  
Abstentions: 1

**Le Président (M. Camden):** L'amendement est donc rejeté, comme l'indiquait la secrétaire, et j'appelle l'article... Est-ce que l'article 24 est adopté?

**Des voix:** Adopté.

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Camden):** Article 24, adopté sur division.  
J'appelle donc l'article 25.

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que l'article 25 est adopté sur division?

**M. Garon:** Sur division.

#### Dispositions finales

**Le Président (M. Camden):** Alors, j'appelle maintenant l'article 32.

**M. Garon:** Un instant! Non, non. On a des questions à poser.

**Une voix:** Bien non!

**M. Garon:** Bien oui! L'article 32, ce n'est pas évident.

**Des voix:** C'est la date...

**M. Garon:** Alors, M. le Président, quand vous lisez l'article 32: «Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à la date ou aux dates — au pluriel — fixées par le gouvernement», est-ce qu'on peut nous indiquer qu'est-ce qu'on a l'intention de faire? Parce que, là, on ne le sait pas. Est-ce qu'on veut faire entrer ça en vigueur par partie, dans son ensemble? Quelle est l'intention du ministre, à l'heure où on se parle?

**Une voix:** En date de.

**Le Président (M. Camden):** Quelles sont les perspectives gouvernementales?

**M. Elkas:** M. le Président, on prévoit que l'ensemble des articles va entrer en vigueur mi-juillet, début août, sauf l'article 5 où... L'article 5 a besoin d'un règlement. Il viendra plus tard.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, suite à... Est-ce que, M. le ministre, vous avez complété vos propos?

**M. Elkas:** Oui.

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre a complété ses propos. Est-ce que, M. le député de Lévis, vous avez d'autres questionnements à formuler au ministre?

**M. Garon:** Pourquoi l'article 5 ne sera pas en vigueur?

**M. Elkas:** On prépare le règlement, M. le député de Lévis. Il y a des études à faire, imprimerie, information à donner à des associations des camionneurs.

**M. Garon:** Donc, dans le fond, ce n'était pas prêt.

**M. Elkas:** Bien, on n'est pas prêt... On ne peut pas présumer qu'elle va passer. On ne fait pas des choses semblables, on a trop de respect pour la commission.

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Camden):** Alors, l'article 32 est adopté sur division.

Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

**M. Elkas:** Adopté.

(23 h 10)

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Camden):** Sur division. Ha, ha, ha!

Est-ce que l'ensemble du projet de loi, tel qu'amendé, est adopté?

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Camden):** Sur division.

Est-ce qu'il y a des remarques finales à formuler, M. le député de Lévis? Brièvement, avant minuit.

### Remarques finales

#### M. Jean Garon

**M. Garon:** M. le Président, oui. J'avais des remarques finales que je voudrais dire là-dessus. Dans le fond, je pense qu'un projet de loi comme celui-là ne devrait pas être endossé aveuglément parce que, dans le fond, c'est un projet de loi d'administration. C'est très clair, au fond. Le ministre endosse un projet de loi d'administration, **mais**, au fond, dans un projet de loi comme celui-là, le ministre devrait se demander, quand l'administration lui propose un projet de loi comme ça, de quelle façon ça ira affecter les citoyens. C'est clair que le projet de loi ne vient pas d'une demande du ministre. C'est clair que c'est la Société de l'assurance automobile du Québec qui a proposé ça pour faciliter son administration à elle. Mais il y a le droit des citoyens, là-dedans, également. Je pense qu'à ce moment-là on doit s'occuper... Je ne sais pas comment ça se fait, maintenant, au Conseil des ministres, mais je me rappelle qu'antérieurement, quand j'étais au gouvernement, on devait produire des impacts financiers, impacts administratifs, impacts sur les organismes gouvernementaux, mais impacts, aussi, sur les citoyens. Il est clair qu'actuellement ce projet de loi là affecte les droits des citoyens, qu'il y avait des dispositions importantes concernant les droits des citoyens, qu'il y a des dispositions importantes concernant les impacts sur l'administration. Il va y avoir des impacts importants, aussi, sur le plan administratif, et des gens vont être touchés par ce projet de loi là de façon considérable. Moi, je pense, sur le plan de l'économie également, qu'il y a des gens qui vont être affectés.

Les gens qui sont dans le domaine des pièces d'automobiles accidentées ont fait des représentations, mais le projet de loi ne va pas dans le sens des représentations qu'ils ont faites. Ils ont fait des représentations dans le sens d'avoir un meilleur contrôle sur les pièces d'automobiles accidentées pour éviter que le marché soit inondé de pièces volées. Et, actuellement, il n'y a pas de contrôle. Il n'y a pas de contrôle comme il devrait y en avoir un. Ce n'est pas pour rien qu'au Québec on est l'endroit, je pense, en Amérique du Nord, où il y a le plus grand nombre de vols d'automobiles. On n'a pas à se féliciter de ce bilan-là. Je ne pense pas qu'avec le

projet de loi qu'on a devant nous on améliore la situation, je pense qu'on la rempire. Essentiellement, on n'essaie pas de répondre aux problèmes réels qu'il y a au Québec actuellement, où il y a un grand nombre de véhicules volés, beaucoup de véhicules volés au Québec. Pourquoi il y a beaucoup de véhicules volés au Québec? Parce qu'il y a plus d'endroits pour passer les pièces. Quand il n'y a pas de marché pour un produit volé, habituellement, les vols ne sont pas nombreux. Sauf qu'il y a un marché important pour les pièces volées. Bien, il y a un marché qui se développe, il y a un marché qui existe et, à ce moment-là, il y a des gens qui sont incités parce qu'ils savent qu'ils peuvent repasser la marchandise: véhicules volés, pièces volées, ou encore véhicules démantelés, ou encore des échanges de pièces par rapport à des véhicules, ou encore des véhicules accidentés qui peuvent être utilisés en partie. Comme il n'y a pas de contrôle, actuellement, sur ces questions-là, au Québec, alors que ce serait très facile d'en mettre un, contrôle, qui ne coûterait pas nécessairement cher... Parce que les gens qui sont dans ce domaine-là sont très bien équipés pour exercer un contrôle à condition que le gouvernement fasse en sorte qu'il y ait un contrôle.

Je pense que ce projet de loi là, à mon avis, répond peut-être aux vœux de l'administration, mais je me rappelle tellement quand les libéraux sont arrivés au pouvoir, en 1986-1987, les discours qu'ils nous faisaient, à quel point eux avaient l'intention d'écouter davantage les gens qui les avaient élus et ne pas écouter seulement l'administration, et qu'ils voulaient faire des projets de loi mieux pour justement mieux répondre aux besoins des gens qui les avaient élus. Moi, je pense que le projet de loi que nous avons devant nous est un type de projet de loi qui ne répond pas à ces critères-là, puisque ça va faciliter la tâche de l'administration, mais pas dans le sens d'une meilleure administration pour un mieux-être des citoyens. Moi, je pense que ça va rendre la vie plus difficile aux citoyens et qu'il aurait été possible, en touchant les points, par des modalités mieux choisies... Le ministre a indiqué des objectifs. Je ne dis pas que les objectifs étaient mauvais. Le ministre a indiqué ses objectifs, sauf que je ne pense pas que le projet de loi lui permette d'atteindre les objectifs qu'il a indiqués. Je pense qu'on aurait mieux fait en atteignant les objectifs que le ministre a indiqué qu'il souhaitait vouloir atteindre.

La chanson est là, mais la musique ne suit pas. C'est pourquoi nous aurions aimé voter le projet de loi favorablement pour répondre aux interrogations des citoyens pour une meilleure situation au Québec et nous déplorons n'avoir pas pu voter en faveur d'un projet de loi qui va causer des problèmes aux gens dans beaucoup de matières plutôt que les aider à les solutionner.

**Le Président (M. Camden):** Je vous remercie, M. le député de Lévis.

J'invite maintenant le ministre pour ses remarques finales, et je vous invite à être aussi bref que le député de Lévis.

**M. Sam L. Elkas**

**M. Elkas:** Je veux simplement remercier les membres de la commission, M. le Président. Je sais que ça a été un projet qui n'était pas nécessairement long en nombre d'articles, mais long en discussions. Il était évident, pour moi, qu'il y avait certains membres de cette commission pas trop intéressés à voir passer les lois qui pourraient nous aider à améliorer notre sécurité publique. On pense que c'est simplement la Société de l'assurance automobile du Québec qui est impliquée dans ce projet, mais, si on connaissait vraiment le contenu de ce projet de loi, on aurait remarqué que c'est du 50-50: 50 % venant du ministère des Transports et l'autre partie de la Société de l'assurance automobile du Québec. Que ce soient des programmes de sécurité pour des freins additionnels, que ce soient des programmes qui pourraient nous aider à mieux administrer notre société et à réduire l'abus qu'on peut avoir au niveau des sanctions, que ce soit au niveau des vols d'automobiles, je comprends mal qu'un membre de cette commission dise qu'il n'y a rien de positif dans ce projet de loi.

Alors, je trouve ça un peu dommage, mais, par contre, je peux m'y attendre parce que j'en ai eu pendant trois ans et demi, des attitudes semblables qui proviennent du député de Lévis qui ne voit absolument rien de positif dans ce qu'on fait, surtout quand on pense qu'au niveau de la sécurité il y a eu de longues discussions avec l'association des camionneurs du Québec et le CRIQ, ainsi que l'ANCAI. Il y a aussi eu des discussions avec les forces policières concernant le vol d'autos. C'est à leur recommandation qu'on veut s'assurer que les dossiers sont montrés, pour réduire, d'ailleurs, le nombre de vols dont on parle.

Alors, tout ça pour vous dire que je suis satisfait. Je vais revenir à la charge pour l'autre partie qu'on a amendée ou enlevée, c'est-à-dire l'article 28, avec quelque chose qui va nous aider à réduire l'abus. Le Protecteur du citoyen l'a bien dit, il est là pour s'assurer que l'administration n'abuse pas; moi aussi, je suis ici pour m'assurer que la minorité n'abuse pas des droits de la majorité. Merci beaucoup.

**Le Président (M. Camden):** Alors, je vous remercie, M. le ministre, de vos remarques finales.

Sur ce, je vous rappelle que la commission a accompli son mandat, lequel lui a été confié par l'Assemblée nationale, et que j'ajourne, sine die, nos travaux.

(Fin de la séance à 23 h 19)