



---

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

---

---

DEUXIÈME SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

## Journal des débats

### Commissions parlementaires

---

---

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Étude détaillée des projets de loi

126 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière (1) et

130 — Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile  
et d'autres dispositions **législatives(1)**

Le lundi 6 décembre 1993 — No 107

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

---

**QUÉBEC**

## Débats de l'Assemblée nationale

### Table des matières

Projet de loi 126 — Loi modifiant le Code de la sécurité routière	CAE-5533
Présentation audiovisuelle sur le permis de conduire avec photo	CAE-5533
Remarques préliminaires	
M. Sam L. Elkas	CAE-5537
Organisation des travaux	CAE-5537
Motion proposant d'entendre deux groupes avant l'étude détaillée du projet de loi 137	CAE-5539
Étude détaillée	
Champ d'application et définitions	
Cyclomoteur	CAE-5540
Minibus	CAE-5542
Véhicules exemptés de l'immatriculation	CAE-5545
Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers	CAE-5546
Délivrance des permis	CAE-5552
Droits et obligations des non-résidents	CAE-5558
Projet de loi 130 — Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives	CAE-5562
Remarques préliminaires	
M. Sam L. Elkas	CAE-5562
M. Jean Garon	CAE-5563
M. Robert Thérien	CAE-5566
M. Gérard R. Morin	CAE-5568
<b>Motion</b> proposant d'entendre le Club automobile du Québec	CAE-5569
M. Gérard R. Morin	CAE-5569
M. Sam L. Elkas	CAE-5573
M. Jean Garon	CAE-5574
Motion d'amendement proposant d'entendre Me Patrice Garant	CAE-5575
Débat sur la recevabilité	
M. Jean Garon	CAE-5576
M. Robert Thérien	CAE-5576
M. Gérard R. Morin	CAE-5577
M. Jean Garon	CAE-5577
M. Robert Thérien	CAE-5577
Décision du président	CAE-5578
Reprise du débat sur la motion principale	
M. Jean Garon (suite)	CAE-5579
M. Robert Thérien	CAE-5579
Mise aux voix	CAE-5580
Motion proposant d'entendre Me Patrice Garant	CAE-5580
M. Jean Garon	CAE-5580
M. Gérard R. Morin	CAE-5586
M. Sam L. Elkas	CAE-5588
Mise aux voix	CAE-5588
Motion proposant de passer immédiatement à l'étude de l'article 1 du projet de loi	CAE-5588
M. Robert Thérien	CAE-5589
M. Jean Garon	
Motion d'amendement proposant d'étudier d'abord l'article 10 du projet de loi	CAE-5589
Débat sur la recevabilité	
M. Jean Garon	CAE-5590
M. Sam L. Elkas	CAE-5590
Décision du président	CAE-5590
Débat sur la motion d'amendement	CAE-5590
M. Jean Garon	CAE-5591

## Table des matières (suite)

### Autres intervenants

M. Lewis Camden, président

Mme Louise **Bégin**

M. Michel Charbonneau

M. Michel Tremblay

- \* M. André D'Astous, Société de l'assurance automobile du Québec
- \* M. Claude Gélinas, idem
- \* Mme Huguette Dugas, 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

Dépôt légal  
Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

Le lundi 6 décembre 1993

## Étude détaillée des projets de loi 126 et 130

(Seize heures deux minutes)

**Le Président (M. Camden):** Je déclare la séance de la commission de l'aménagement et des équipements ouverte. Je rappelle le mandat de la commission qui est de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 126, Loi modifiant le Code de la sécurité routière. Mme la secrétaire, est-ce qu'il y a des remplacements à nous annoncer?

La Secrétaire: Oui. Mme Bélanger (Mégantic-Compton) est remplacée par M. Gobé (LaFontaine); M. Bergeron (Deux-Montagnes) est remplacé par M. Beaudin (Gaspé); et Mme Pelchat (Vachon) est remplacée par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet).

## Projet de loi 126

**Le Président (M. Camden):** Je vous remercie. Alors, je sais qu'il y a une présentation à faire. Est-ce que vous souhaitez que la présentation soit faite préalablement aux remarques préliminaires ou que nous débutions par les remarques préliminaires?

**M. Garon:** M. le ministre.

**M. Elkas:** Bon. M. le Président, il y a un volet dans le projet de loi 126 qui se retrouve à l'article 3, jusqu'à l'article 6, incluant 6, qui touche le permis avec photo. J'aurais aimé faire cette présentation-là au début et revenir sur l'article une fois qu'on aura vu la présentation qui sera faite par — surtout si on a le consentement — M. André D'Astous, qui est le vice-président aux opérations régionales chargé de ce projet. Alors, la présentation va durer pas plus que 10 minutes. On permettra aussi, évidemment, des questions par les membres de la commission.

**Le Président (M. Camden):** Alors, est-ce qu'il y a consentement pour que nous procédions à la présentation par M. D'Astous et, par la suite, nous reprendrions avec les remarques préliminaires?

**M. Garon:** Pas d'objection.

**Le Président (M. Camden):** Vous souscrivez à ça, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Pas de problème.

**Le Président (M. Camden):** Il n'y a pas de problème, j'entends. Très bien. Alors, M. D'Astous, vice-président, vous allez nous faire cette présentation.

## Présentation audiovisuelle sur le permis de conduire avec photo

**M. D'Astous (André):** D'abord, j'aimerais vous rappeler les principaux objectifs qu'on poursuivait lorsqu'on a voulu mettre en marche le processus de plastification du permis de conduire avec photo. C'était, d'abord, d'assurer une meilleure identification de la clientèle. Ça se fait comment? Ça se fait en deux volets. D'abord, une photographie numérisée qui va apparaître sur le permis de conduire et, également, une signature numérisée sur le même permis de conduire. On voulait également réduire les risques de contrefaçon et de falsification du permis. On le fait par deux éléments. On va ajouter des composantes sécuritaires qui sont, par exemple, une toile de fond sur le permis, un hologramme sur le plastique qui va recouvrir le permis de conduire, qui va donner un effet tel qu'on ne serait pas capable, autrement qu'en ayant les vrais outils de la Société, d'en produire un identique, et, comme je viens de le dire, on va plastifier les pièces. Je vous rappelle que les permis de conduire plastifiés avec photo, c'est ce qui existe dans 50 États américains sur 50 et, au Canada, après que nous l'aurons fait, il ne restera que deux provinces qui n'auront pas le permis plastifié avec photo. Ce sera le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve.

**M. Garon:** Est-ce qu'ils ont la photographie numérisée, eux autres, la signature numérisée?

**M. D'Astous (André):** L'Ontario, c'est un processus moins avancé que ce qu'on propose parce que plus ancien un petit peu. C'est un genre de photo de type polaroid, pas numérisée. Par contre, il y a une certaine sécurité. Je pense qu'ils ont aussi le volet hologramme, qui permet une certaine sécurité. Si vous voulez détacher le petit plastique pour soutirer le permis, il y a comme un processus qui se passe qui fait que ça devient évident que vous avez essayé de falsifier le document. Mais les provinces qui s'en vont là-dedans, la Nouvelle-Écosse prochainement, s'en vont, je pense, avec cette technique de la numérisation des photos et de la signature dans un processus assisté par ordinateur. Ça va?

Pour terminer sur les objectifs poursuivis: accroître la durabilité du permis. Actuellement, c'est deux ans. Avec ça, on va pouvoir facilement porter la durée de vie moyenne à quatre ans. Et, finalement, aussi intéressant pour nous, c'est qu'on va, avec ce nouveau processus, améliorer l'efficacité d'accès au dossier, c'est-à-dire que le permis plastifié aura un genre de code à barres qui pourra être lu dans nos centres de services, dans les terminaux véhiculaires des différentes sûretés policières.

Déjà, à Montréal, ils pourraient s'en servir. Alors, ces deux éléments font en sorte qu'on a une efficacité accrue avec cette plastification du permis de conduire.

Comme vous le savez, la Société a parti son projet il y a quelque deux ans. En cours de route, la **RAMQ** a voulu faire de même. Alors, il y a eu une décision du Conseil du trésor qui a exigé que les deux processus soient jumelés. Alors, c'est pour ça qu'on parlera tout à l'heure de jumelage des processus **SAAQ-RAMQ**. Pour la Société de l'assurance automobile, le processus sera décentralisé, c'est-à-dire qu'on a déjà, nous, 150 points de services: une cinquantaine de centres et une centaine de mandataires. Alors, le processus de prise de la photo, de production du permis plastifié et d'authentification des individus, ce sera fait sur place, au centre de services, et remis, séance tenante, au client de la Société. Par la suite, et j'attends un petit peu pour vous présenter la suite...

J'aimerais d'abord vous présenter vraiment l'essence même du jumelage et c'est, dans le fond, l'acétate la plus importante. Cette acétate vous introduit, là, au processus qu'on va suivre dans les mois qui viennent. Vous avez actuellement environ 1 500 000 clients qui recevront annuellement par la RAMQ un avis de renouvellement par la poste, sur un dossier physique. Le client qui reçoit ça, s'il est déjà client de la SAAQ, permis de conduire, ce qu'il va faire, et ça, il y en a pour 1 050 000, il devra obligatoirement aller chez nous, dans nos 150 points de services, avec cet avis de renouvellement là. S'il est juste un client à la RAMQ, c'est un autre processus qu'on verra tout à l'heure.

Si on prend le processus client RAMQ et client SAAQ, permis de conduire, il vient chez nous, on authentifie la personne, on prend la photo, il y a une signature qui est également prise, tout ça est numérisé et deux éléments se passent. S'il est également client RAMQ, on envoie par télécommunication ce qu'on a eu comme informations en centre de services au siège social de la SAAQ, avec une transmission télécommunication, et, après, c'est acheminé à la RAMQ dans ses propres ordinateurs. Pour le client qui est en centre de services, on lui remet sa photo. Ça, ça prend six minutes. Donc, on prend sa photo, on fabrique le permis et on le lui remet. S'il est également client de la RAMQ, la RAMQ, avec l'information qui vient par ordinateur et télécommunication de la Société, va produire sa carte RAMQ plastifiée avec photo.

(16 h 10)

Je reviens au départ. Si le client qui reçoit l'avis de renouvellement n'est qu'un client à la RAMQ, donc il n'est pas détenteur d'un permis de conduire, ce qu'il fait, vous le savez maintenant, c'est qu'il va chez un photographe, fait prendre sa photo, va dans un centre d'authentification du réseau de la santé, CLSC, hôpital, achemine le tout à la RAMQ et il y a également production d'une carte-soleil. Donc, essentiellement, deux processus: le client RAMQ-SAAQ vient chez nous; juste client RAMQ, photo chez un photographe, transmission à la RAMQ pour la production de la carte-soleil.

Essentiellement, donc, c'est le processus qui sera suivi.

En sus des avis de renouvellement, on a, bon an, mal an, à chaque année, 400 000 remplacements ou émissions nouvelles de permis de conduire et à peu près le même nombre au niveau des remplacements ou des émissions nouvelles des cartes RAMQ. Donc, 1 500 000 en avis de renouvellement, 400 000 nouveaux permis ou pertes de permis de conduire. Dans le fond, ce qui est écrit là, c'est ce que je viens de vous expliquer; donc, je vais passer rapidement.

Ce qu'il est important également de souligner, c'est qu'une fois que les documents seront saisis par la Société, acheminés à la SAAQ au bureau central, transmis à la RAMQ, quelques jours après, tous les documents, la photo et la signature sont détruits. C'est important de le dire. C'était une exigence, entre autres, de la **CAI**, puis c'est une décision qui a été prise par le gouvernement.

M. Garon: Qui nous dit ça, là?

M. D'Astous (André): Bien, il y a eu des écrits, je pense, de faits, par la CAI qui ne voulait pas qu'on conserve un genre de fichier permanent, les photos...

M. Garon: On a vu un article dans le journal, il n'y a pas longtemps; il y avait les dossiers du ministère de la Justice qui se retrouvaient dans les poubelles, ronds, même pas déchiquetés. Il y avait un article dans les journaux. Ils ont retrouvé des dossiers du ministère de la Justice, même pas déchirés; les gens n'avaient qu'à les prendre.

M. D'Astous (André): Dans nos centres de services, il y a des déchiqueteuses pour détruire l'avis papier que le client reçoit lorsqu'il vient chez nous. On les détruit après deux, trois jours, et tout ce qui est, après ça, saisi par ordinateur, c'est effectivement détruit par nos centres de traitement.

M. Garon: N'allez pas trop vite.

M. D'Astous (André): C'est un peu ce que je disais tout à l'heure. J'expliquais la photo, le diagramme des processus.

La configuration du réseau, on dit qu'il y a 155 points de services et 98 % des citoyens sont situés à moins de 50 km d'un point de services. Ça, c'est le poste photo comme tel qui sera dans chacun des centres de services. Ça dit, tout simplement, les équipements qui seront là: micro-ordinateurs, caméras, tablettes numérisantes — c'est vraiment de la technique — l'imprimante spécialisée.

M. Garon: Vont-ils être connectés sur le poste de police?

M. D'Astous (André): Pas plus qu'actuellement.

**M. Garon:** Autant?

**M. D'Astous (André):** Le CRPQ a accès à nos banques, à la Société. Il y aura toujours accès. Ça fait partie d'une information qui est déjà contenue dans nos banques de données; donc, il n'y en a pas plus ni moins. Tout ce qu'il y a, c'est que le produit du permis de conduire est plastifié, avec photo, et numérisé en termes de signature et de photo.

**M. Elkas:** La différence là-dedans, c'est que, dans le moment, un policier de la ville de Montréal ou de la CUM pitonne pour avoir accès à l'information. Avec la nouvelle carte, c'est une espèce de «swap», puis ça évite le temps de pitonner toutes les données.

**M. D'Astous (André):** Lorsqu'on aura effectivement une carte avec les codes à barres...

**M. Elkas:** Bien, c'est ça, les terminaux dans les véhicules existent. À la CUM, ils l'ont, sauf qu'ils n'ont pas le «swap».

(Consultation)

**M. D'Astous (André):** C'est un exemple de ce qui pourrait être produit par le processus. Comme vous le savez, au niveau de la RAMQ, ses opérations de prise de photos sont déjà débutées depuis janvier 1993.

**M. Garon:** C'est une personne qui existe, ça?

**M. D'Astous (André):** Le nom est incorrect, là.

**M. Garon:** Elle n'a pas l'air contente de se faire photographier.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. D'Astous (André):** «C'est-u» une employée de Digital, ça?

**M. Garon:** Il y a une faute de français, là.

**M. D'Astous (André):** Ah oui?

**M. Garon:** Les opérations sont déjà débutées.

**M. D'Astous (André):** Vous pensez que c'est une faute de français, ça?

**M. Garon:** Ont déjà débuté.

**M. D'Astous (André):** Oui. C'est peut-être mieux dit, oui. Alors, à la RAMQ, c'est débuté depuis janvier 1993; la carte dure quatre ans. À la Société, donc, il faut entreprendre le processus de jumelage pour éviter, comme on l'a dit tout à l'heure, au citoyen de faire une double démarche de prise de photo. À la

Société, vous le savez, c'est deux ans. On va porter de deux ans à quatre ans la durée de vie du permis plastifié.

**M. Garon:** Combien?

**M. D'Astous (André):** De deux ans à quatre ans, sauf qu'aux deux ans on va informer le client qu'il doit renouveler son permis, comme on le fait actuellement. Mais, pour la prise de photo, on va le faire aux quatre ans. Donc, le paiement qu'il va avoir à faire est, comme maintenant, aux deux ans, sauf qu'à toutes les deux fois, en plus, il faut qu'il vienne au centre de services pour le processus de la photo.

**M. Garon:** Un gars qui se fait photographier et qui n'a pas de barbe et qui se fait pousser une barbe est-il obligé de faire prendre une autre photo? Parce que, si je me laissais pousser une barbe, moi, hein?

**M. D'Astous (André):** J'imagine...

**M. Garon:** Le gars qui a un «pinch», par exemple.

**Une voix:** Un «pinch», ce n'est plus une barbe.

**M. D'Astous (André):** l'imagine que, si, en plus, il n'a pas une face catholique et qu'il se fait arrêter par un policier... Moi, je pense que je ferais refaire une photo, mais j'ai l'impression que... Ce qu'on sait, par ailleurs, c'est qu'il y aura des exclusions, des gens qui auront soit des malformations ou qui ne voudront vraiment pas se faire prendre en photo. Il y a des éléments qui nous disent de ne pas, dans ces cas-là, procéder à la prise de photo. Et c'est réglementé, je pense.

**Une voix:** C'est réglementé.

**M. D'Astous (André):** C'est réglementé. Mais ce sont les mêmes exclusions qu'à la RAMQ. Donc, on aurait un processus de jumelage, là aussi. Bien sûr qu'actuellement les cartes-soleil, c'est aux quatre ans; la photo de la Société aussi aux quatre ans. Le problème, c'est qu'on n'a pas les mêmes dates d'arrimage. Votre permis de conduire, vous, il est aux deux ans par rapport à votre date d'anniversaire. Alors, aux quatre ans, ça ne change pas grand-chose. La carte RAMQ, pour 50 % des citoyens québécois, il n'y a pas d'appariement avec l'anniversaire de la personne. Elle est quatre ans après la demande de l'individu pour avoir une carte RAMQ. Ce qui fait que, quand vous faites un jumelage, pendant les quatre premières années, il y aura 50 % des cas de cartes RAMQ qui n'auront pas un multiple de quatre par rapport à leur date d'anniversaire. Ce qui fait que, pendant ces quatre années-là, il y aura une transition entre les deux régimes, mais elle va se gérer de façon administrative. On pense qu'en 1998, pour toutes les cartes, les délais et les terminaisons seront aux

mêmes dates, RAMQ et SAAQ. Mais, entre-temps, il y aura quatre ans de flottement.

**M. Garon:** Il faudrait que vous donniez des cartes aussi longtemps que les licences.

**M. D'Astous (André):** Pardon?

**M. Garon:** Les plaques d'immatriculation, on a ça à peu près depuis 13, 14 ans, je pense?

**M. D'Astous (André):** Oui, les plaques sont encore renouvelables annuellement.

**M. Garon:** Moi, j'ai la même plaque depuis...

**M. D'Astous (André):** Le certificat, le permis.

**M. Garon:** Oui, mais la plaque.

**M. D'Astous (André):** Le droit, il est renouvelable annuellement, mais on garde la même plaque.

**M. Garon:** Oui.

**M. D'Astous (André):** Il est prévu, dans les années qui vont venir, qu'on va également plastifier le certificat d'immatriculation, encore une fois pour allonger sa durée de vie. On pense même éventuellement à avoir un genre de plaque permanente non pas associée au propriétaire, mais associée à la voiture. C'est des choses auxquelles on est en train de réfléchir pour les années qui viennent.

Alors, voilà, ça fait un peu le tour de ce qu'on voulait vous dire concernant la plastification et principalement le jumelage avec la RAMQ.

**M. Garon:** Quand vous dites: Quatre ans, c'est parce que vous pensez qu'elle va durer quatre ans?

**M. D'Astous (André):** La carte permis de conduire? C'est que, nous, au départ, on voulait avoir un permis valide pour six ans. Mais la RAMQ, comme c'est une grosse carte de crédit, ne voulait vraiment pas allonger de quatre ans à six ans. Comme il fallait se jumeler, on a ramené nos six ans à quatre ans, de concert avec la RAMQ. Alors, nos cartes sont valides pour quatre ans et le permis comme tel, aux deux ans, vous devez le renouveler, vous devez payer aux deux ans, comme maintenant, votre renouvellement de permis de conduire.

(16 h 20)

**M. Garon:** À chaque année?

**M. D'Astous (André):** Aux deux ans. L'immat., c'est à l'année et...

**M. Garon:** Là, ça va être aux quatre ans.

**M. D'Astous (André):** C'est-à-dire que le renouvellement du droit, c'est aux deux ans, comme maintenant. La photo sur le permis de conduire, elle, va être aux quatre ans, comme à la RAMQ. Mais vous ne paierez pas deux fois le montant aux quatre ans. Ça va être comme maintenant; aux deux ans, vous payez votre droit.

**M. Garon:** Il n'y aura pas un...

**Mme Bégin:** Mais le permis ne sera pas renouvelé à tous les ans avec la même photo.

**M. Garon:** C'est un prix de faveur; lui, tu le paies pour quatre ans.

**M. D'Astous (André):** Ce qu'on va faire aux deux ans, c'est qu'on va faire comme maintenant...

**Mme Bégin:** Mais vous l'avez détruite, votre photo.

**M. D'Astous (André):** ...on va envoyer un avis de renouvellement au client.

**Mme Bégin:** Oui.

**M. D'Astous (André):** Il va faire comme maintenant, il va nous faire un chèque...

**Mme Bégin:** Oui.

**M. D'Astous (André):** ...ou il va payer au centre de services, ou il va payer chez un mandataire ou en institution financière.

**Mme Bégin:** Oui.

**M. D'Astous (André):** Une fois qu'il est payé, son permis demeure encore valable pour deux autres années.

**Mme Bégin:** Comme, moi, je viens de recevoir... Vous me permettez, M. Garon? Je viens de recevoir mon avis de cotisation pour mon permis de conduire.

**M. D'Astous (André):** Oui.

**Mme Bégin:** On me dit: Bon, bien, c'est tant. Là, j'ai mon permis de conduire que je paie, puis, après, je... Mais vous dites que la photo est bonne aux quatre ans, mais qu'on va le renouveler à tous les deux ans. Quand vous allez m'envoyer mon renouvellement, est-ce que je vais avoir encore ma photo sur le permis?

**M. D'Astous (André):** Votre permis est dans votre sac à main. On vous envoie aux deux ans un avis de renouvellement...

**Mme Bégin:** O.K.

**M. D'Astous (André):** ...pour que vous nous payiez aux deux ans.

**Mme Bégin:** Ça, je sais que vous n'oublierez pas ça.

**M. D'Astous (André):** Mais, ça, on fait ça une fois, puis, à l'autre renouvellement, il y a maintenant une demande qu'on vous fait de passer au centre de services...

**Mme Bégin:** Ah! O.K.

**M. D'Astous (André):** ...pour une prise de photo. Parce que la photo est bonne pour quatre ans.

**Mme Bégin:** Puis le petit papier que vous allez me donner, l'avis de renouvellement, est-ce qu'il va falloir que je le mette dans mon permis pour vous prouver que j'ai payé?

**M. D'Astous (André):** Non, non, non. Mais, si vous ne nous payez pas en dedans de tant de mois, là, on s'organise pour que votre permis devienne...

**Mme Bégin:** Caduc.

**M. D'Astous (André):** C'est ça.

**Mme Bégin:** O.K.

**Une voix:** Ça va entrer en fonction quand?

**M. D'Astous (André):** Le projet était prévu pour le printemps. Compte tenu des délais avec la RAMQ, on reporte la mise en vigueur de ça au 11 octobre 1994. 1994, c'est ça. Ça va?

**Le Président (M. Camden):** Merci, M. D'Astous.

**M. Elkas:** Merci, M. D'Astous.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que, M. le ministre, vous avez des remarques préliminaires à formuler à l'égard de ce projet de loi?

#### Remarques préliminaires

**M. Sam L. Elkas**

**M. Elkas:** C'était, d'ailleurs, le but de ce projet de loi, mais, lorsqu'on l'a ouvert, nous avons cru bien de faire des modifications qu'on trouvait nécessaires pendant qu'on était sur le sujet. C'est des choses qui traitent des cyclomoteurs, des casques protecteurs, des choses qu'on aurait peut-être voulues dans un autre volet

ou à une autre période. Mais, comme je l'ai mentionné, vu qu'on est là, on est aussi bien de prendre avantage de notre visite. Alors, on peut procéder, M. le Président, à...

**Une voix:** Un vote?

**Le Président (M. Camden):** Un instant. On vérifie. Non, il s'agit, à ce qu'on m'indique, d'un quorum. Alors, vous allez devoir rester ici, M. le député de Lévis. Alors, nous sommes disposés... Est-ce que vous avez des remarques préliminaires à formuler, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** Oui, je suis en train d'y penser, là. Non, je pense bien que j'ai fait mes remarques préliminaires en deuxième lecture. Je ne vois pas l'utilité de rajouter des remarques préliminaires à ce moment-ci, et nous sommes prêts à commencer l'étude du projet de loi article par article.

**Le Président (M. Camden):** Très bien. Alors, j'appelle donc l'article...

#### Organisation des travaux

**M. Garon:** Il y a une seule chose que j'aimerais, par exemple.

**Le Président (M. Camden):** Oui, M. le député.

**M. Garon:** C'est qu'on devrait avoir le projet de loi 137 après le projet de loi 126. Ce ne sera sans doute pas aujourd'hui parce qu'on doit aller au projet de loi 130 ce soir. Mais est-ce que vous avez l'intention de faire en sorte qu'on entende les deux personnes? Il y a les deux groupes qui ont demandé d'être entendus.

**M. Elkas:** On va avoir la réponse, M. le député de Lévis, ce soir, à savoir si un des deux veut venir. Il y en a un qui a reçu son information, il ne démontre plus d'intérêt à venir faire de présentation devant cette commission. L'autre, on n'a pas pu le rejoindre. On espérait **peut-être**... Et c'est un casier postal qu'il nous a donné; alors, on a de la misère à le trouver. Peut-être que M. Brochu sera en mesure de nous donner ses coordonnées.

**M. Garon:** Oui, mais on ne peut pas marcher ça comme ça. C'est les deux qui ont demandé officiellement à la commission d'être entendus.

**M. Elkas:** Oui, mais on est prêts à les entendre.

**M. Garon:** On ne peut pas marcher à la bonne franquette comme ça.

**M. Elkas:** Il faut les trouver.

**M. Garon:** Ils l'ont demandé; les deux se sont adressés à la commission, ils ont demandé d'être entendus.

**M. Elkas:** Oui.

(Consultation)

**M. Garon:** C'est une nouvelle loi, c'est des gens qui s'intéressent au domaine des chemins de fer, puis ils ont demandé officiellement à la commission d'être entendus.

**M. Elkas:** C'est vrai, mais si on ne les trouve pas?

**M. Garon:** Bien, ce n'est pas à lui de s'occuper de le trouver. Il n'a qu'à dire qu'il est d'accord ou qu'il n'est pas d'accord, et ce sera l'ouvrage de la commission.

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que l'adjoint parlementaire au ministre souhaite se faire entendre sur le sujet? Non.

**M. Thérien:** C'est un mauvais signalment.

**Le Président (M. Camden):** Excusez-moi. J'avais cru déceler que vous souhaitiez vous exprimer.

Alors, effectivement, la secrétaire de la commission me présente ici une lettre qui a été adressée au secrétariat de la commission de l'aménagement et des équipements, qui a été postée le ou vers le 24 novembre et reçue ici le 26 novembre. On peut en faire lecture, si vous le souhaitez, pour l'information.

**M. Elkas:** Non, ce n'est pas nécessaire.

**Le Président (M. Camden):** Ce n'est pas nécessaire?

**M. Elkas:** On va prendre une copie des lettres. Il y a un groupe qu'on a contacté, M. le Président. Il va nous écrire une lettre...

**M. Garon:** Non, mais c'est à la commission de les contacter. Vous, vous acceptez ou vous n'acceptez pas de les rencontrer. C'est la commission qui doit faire son travail, parce qu'ils se sont adressés à la commission pour être entendus en vertu de notre règlement. Si le ministre est d'accord, la commission s'occupera de les rencontrer et on va dire les conditions dans lesquelles on va les recevoir, c'est tant de temps à chacun.

**M. Elkas:** On s'est entendus la semaine passée pour les entendre.

**M. Garon:** Si on est d'accord pour les entendre, il faudrait dire combien de temps chacun et les avertir quand à peu près ça va être. Puis, normalement, c'est 20 minutes pour eux, 20 minutes pour le parti ministériel et 20 minutes pour l'Opposition. Il y a deux groupes. Ce n'est pas beaucoup. Moi, je pense que tout le monde serait content. Ils auraient été reçus, ils ont demandé d'être entendus. Et, après ça, on procédera au projet de loi. D'autant plus qu'on a voté en faveur du principe. Moi, je pense qu'on va sauver du temps à faire ça.

**M. Elkas:** M. le député, je vous l'ai confirmé la semaine passée, moi, je suis prêt à les entendre. Je n'ai aucun problème avec ça, sauf qu'il faut les convoquer et les faire venir.

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** Oui. Et il y en a un des deux groupes qui dit avoir assez d'information. Quand même, ça ne me dérange même pas si...

**M. Garon:** Non, mais c'est parce que, regardez, si vous dites oui, la commission, elle va aller les contacter. Ils vont dire à la commission, officiellement, qu'ils veulent ou bien qu'ils ne veulent pas être entendus. Ça crée des problèmes quand c'est le cabinet qui correspond et, après ça, on arrive et ils ne disent pas la même chose. Ils ont communiqué avec la commission, avec le secrétariat de la commission. Le secrétariat pourrait communiquer avec eux...

**M. Elkas:** O.K. Faites-le, s'il vous plaît.

**M. Garon:** ...pour leur dire: On est prêts à vous recevoir. C'est quoi, le temps qu'on leur donne?

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

**M. Garon:** C'est parce que ce serait dans les formes. S'ils disent: On n'est plus intéressés, la secrétaire va nous faire rapport qu'ils ne sont plus intéressés, ou qu'ils sont intéressés. Mais êtes-vous d'accord pour 20-20-20?

**M. Elkas:** Pas de problème du tout.

**M. Garon:** Hein?

**M. Elkas:** J'étais d'accord la semaine dernière.

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

**M. Elkas:** Mais là on est sur un autre projet de loi.

**M. Garon:** Oui, oui.

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

**M. Garon:** Non, mais c'est pour se préparer un petit peu d'avance.

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

**M. Garon:** Ça peut arriver à la dernière minute et ça pourrait...

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que, pour la compréhension, vous souhaitez que ces gens-là soient invités; cependant, vous croyez, si je comprends bien, que le délai est trop court pour ce soir? C'est ça?

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. C'est parce que, comme on a un ordre de la Chambre pour les projets de loi 126 et 137 jusqu'à 18 heures...

**Le Président (M. Camden):** Oui.

**M. Garon:** ...je ne pense pas qu'on aborde 137 avant 18 heures et, ce soir, c'est 130. Alors, on n'entreprendra pas 137 aujourd'hui. Je ne le sais pas quelles sont les dispositions qui ont été prises avec le ministre.

**Le Président (M. Camden):** Ce qu'on constate à la lecture, il y a L'Univers du rail inc., M. Denis Allard, président, signe; cependant, il n'y a aucune indication de numéro de téléphone. Il y a une adresse postale à Sainte-Foy. Et, quand, évidemment...

**M. Garon:** Il y a un numéro de téléphone.

**Le Président (M. Camden):** Il n'y a aucun numéro ici.

**M. Garon:** Moi, il m'a appelé au bureau. Je peux vous le donner, son numéro.

**M. Elkas:** Vous l'avez? O.K.

**Le Président (M. Camden):** Vous l'avez?

**M. Garon:** Bien, moi, je ne lui ai pas parlé, à monsieur... Je ne me rappelle pas de lui avoir parlé, mais, en tout cas, je sais qu'il a appelé à mon bureau.

**Le Président (M. Camden):** D'accord. Ici, il y a une autre lettre, du 29 novembre, qui est signée par MM. Richard Poisson et Roger Fortin. L'un est de Breakeyville, l'autre est de Saint-Nicolas. Cependant, les adresses sont précises; alors, ça pourrait sûrement permettre de faciliter le contact téléphonique.  
(16 h 30)

**M. Garon:** Je pense qu'il travaille à Charny. M. Allard, je pense que j'ai son numéro. Je pourrais le donner à la secrétaire, le numéro de téléphone.

**Le Président (M. Camden):** Ce serait excellent, M. le député de Lévis, pour votre collaboration.

**Une voix:** Ce n'est pas la commission?

**M. Garon:** Non, non, pas moi. C'est la commission.

**M. Elkas:** Il va lui fournir le numéro de téléphone pour qu'on puisse les contacter. Il l'a, le numéro. Y a-t-il quelqu'un à votre bureau qui pourrait le donner avant 17 heures?

(Consultation)

#### Motion proposant d'entendre deux groupes avant l'étude détaillée du projet de loi 137

**Le Président (M. Camden):** Alors, est-ce que cette motion à l'effet d'entendre ces deux groupes préalablement à l'étude du projet de loi article par article... Vous en faites motion, c'est ça?

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Camden):** Oui, M. le député de Lévis? Est-ce que cette motion est acceptée par l'ensemble des membres?

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Camden):** Alors, adopté.

**Une voix:** C'est pour un autre projet de loi.

**Le Président (M. Camden):** C'est à l'égard d'un autre projet de loi, oui, effectivement.

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'il y a des modalités que vous souhaitez qu'on établisse immédiatement à l'égard de leur audition?

**M. Garon:** Moi, je proposerais que ce soit à peu près ce qui est habituellement: 20 minutes pour exposer leur point de vue, 20 minutes pour les ministériels et 20 minutes pour l'Opposition. Et, si on n'a pas besoin d'autant de temps, on va voir ce qu'ils vont dire...

**Le Président (M. Camden):** Alors, 20-20-20, ce serait le partage; 20 minutes pour les entendre et...

**M. Garon:** Oui. On va voir si...

**Le Président (M. Camden):** ...20 minutes de part et d'autre?

**M. Garon:** On ne sait pas ce qu'ils vont nous dire, sauf que ce sont des gens qui s'intéressent à ce secteur-là.

Une voix: Ils vont être bons pour se rendre ici ce soir?

**M. Garon:** Ce ne sera pas ce soir.

**Le Président (M. Camden):** Je comprends bien que le partage du temps devrait être, en principe, de 20 minutes pour les entendre, 20 minutes du côté ministériel et 20 minutes du côté de l'Opposition. Ça vous satisfait, M. le député de Lévis?

**M. Garon: Oui.**

**Le Président (M. Camden):** Excellent! Les modalités ayant été établies, nous allons reprendre, poursuivre, plutôt, nos travaux à l'égard de l'article 1 du projet de loi 126. Est-ce que vous avez des commentaires à formuler, M. le ministre, concernant l'article 1 du projet de loi 126?

### Étude détaillée

#### Champ d'application et définitions

##### Cyclomoteur

**M. Elkas:** Je vais vous en faire la lecture. L'article 4 du Code de la sécurité routière est modifié:

1° par la suppression, dans la deuxième ligne de la définition de «cyclomoteur», des mots «dont la masse nette n'excède pas 60 kg.».

M. le Président, dans le moment, un cyclomoteur ou, permettez-moi le mot, scooter est équipé avec un moteur de 49 cc et ne doit pas dépasser, au niveau de sa masse nette, 60 kg. Ça nous cause un petit peu de problèmes lorsqu'on veut ajouter des équipements sur le cyclomoteur qui vont le rendre encore plus sécuritaire. Par exemple, les pneus, ceux qui viennent avec l'unité, normalement, sont changés par l'utilisateur par des pneus un peu plus grands pour le rendre plus sécuritaire. Il y a d'autres équipements aussi qui peuvent être ajoutés, comme des protecteurs de jambes et certaines choses, comme je l'ai mentionné, pour le rendre plus sécuritaire. Alors, c'est pour cette raison-là qu'on apporte des modifications, pour éviter qu'on le limite à 60 kg. Alors, on retire «60 kg».

(Consultation)

**M. Garon:** Ça aura pour effet d'exclure des gens qui sont là-dedans ou... D'en inclure ou d'en exclure? Parce qu'il y avait déjà eu un problème avec ces cyclomoteurs-là. Est-ce que c'est parce qu'on veut revenir à la question... Je ne me rappelle pas, il y avait eu des amendements il y a une couple d'années. Il y a des gens qui avaient protesté concernant des... C'étaient des triporteurs, à ce moment-là.

**M. Elkas:** C'était un triporteur. C'était trois choses...

(Consultation)

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a des gens qui sont en loi actuellement et qui, par le changement de définition, ne seront plus en loi?

**M. Elkas:** Oui, justement, si les gens ajoutent des équipements pour le rendre plus sécuritaire, il va dépasser sa masse nette, plus que 60 kg. Alors, si vous ajoutez, comme exemple, les fameux protecteurs pour protéger les jambes, ça ajoute à la masse. Si on change les pneus pour des plus gros pneus pour le rendre plus sécuritaire, ça change la masse nette.

**M. Garon:** Est-ce que le cyclomoteur, c'est un genre de scooter, ça?

**M. Elkas:** C'est le scooter, oui.

**M. Garon:** Hein?

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Mais il y en avait, des affaires, en avant?

**M. Elkas:** Ils ne sont pas tous nécessairement équipés avec.

**M. Garon:** Un bicycle à pédales, s'il y a un petit moteur après le bicycle à pédales, ça devient un cyclomoteur, je suppose? Parce qu'il y a des gens qui ont des bicycles à pédales... Moi, j'avais vu ça dans nos villages.

**M. Elkas:** C'était le fameux «whizzer», dans notre temps. Le «whizzer», oui.

**M. Garon:** Moi, je n'en ai jamais fait; je ne sais pas.

**M. Elkas:** Je me rappelle...

Une voix: On appelle ça une mobylette, ça.

**M. Garon:** Non, non, ce n'est pas une mobylette.

(Consultation)

**M. Elkas:** C'est un cyclomoteur. Il tombe sous la définition de «cyclomoteur».

**M. Thérien:** M. Garon, c'est une mobylette, ça.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'on doit comprendre, M. le ministre, que c'est davantage le nombre de cc qui propulsent le véhicule, à ce moment-là, qui entre en ligne de compte? Non? Comment le redéfinit-on si on supprime la masse nette?

**M. Elkas:** Le nombre de **cc** va rester à 49 **cc**, mais c'est la masse nette qu'on questionne, parce qu'il y a une limite: 49 **cc** équivaut à 60 kg maximum, la pesanteur d'une unité. Alors, si on veut y ajouter des équipements qui vont le rendre plus sécuritaire, évidemment, il va peser un peu plus.

**Le Président (M. Camden):** Oui, mais je veux dire, pour bien me faire comprendre, là, si on **supprime** de l'article «dont la masse nette n'excède pas 60 kg.», ce qui le définit, le cyclomoteur, c'est alors le nombre de **cc**?

**M. Elkas:** C'est ça.

**Le Président (M. Camden):** C'est ça? Très bien. Parce qu'il y a une limite à accroître son poids, puisqu'à ce moment-là c'est sa vitesse qui serait d'autant limitée.

**M. Garon:** Voyez-vous, pourquoi ça prend une transmission automatique?

**M. Elkas:** Ah, mon Dieu! On a fait le débat lorsqu'on était en Chambre concernant... C'était quel projet de loi? Ça a dû être le projet de loi sur le Code, oui?

Une voix: C'était le Code, mais il y en a eu plusieurs.

**M. Elkas:** On a fait le débat sur ça, et ça a été un débat qui a été assez long. C'est parce que la personne peut faire de la vitesse, peut «**booster**» sa vitesse. Ça devient trop dangereux, oui. Vous vous souvenez? Les vitesses augmentent pas mal plus si on peut aller en première et deuxième, et monter à des vitesses qui ne seront peut-être pas nécessairement sécuritaires.

**M. Garon:** À quelle vitesse ça va, ces machins-là?

**M. Elkas:** À 70 km/h.

**Le Président (M. Camden):** Évidemment, si on lui met un protecteur, ça va le ralentir, puisque dans le vent il est moins dynamique.

**M. Garon:** Ça va moins vite qu'un skieur. **Alexis-le-trotteur**, il a trotté quasiment à ce **millage-là**.

**M. Elkas:** Quoi?

**M. Garon:** Alexis-le-trotteur.

**Le Président (M. Camden):** Bien, il était à propulsion, celui-là.

**M. Garon:** Hein?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Garon:** 60, 70 km à l'heure, ça va assez vite pareil. Dans une côte...

**M. Elkas:** Avec la transmission manuelle, il pourrait aller encore plus vite que ça. Alors...

**Une voix:** Ça dépend du poids sur le bicycle. Ça dépend du poids.

**M. Garon:** Ça dépend s'il monte ou bien s'il descend.

**Une voix:** Le poids, il est assez imposant, il est à 250...

**M. Garon:** Pardon?

**Une voix:** ...le cyclomoteur.

**M. Garon:** Pour monter, ça ne montera pas vite.

**M. Charbonneau:** C'est délicat.

**M. Garon:** Hein?

**M. Charbonneau:** C'est plus délicat un peu.

**M. Elkas:** On m'avise qu'avec la transmission manuelle ça pourrait monter jusqu'à 90 km/h. Alors, c'est aussi vite qu'une auto.

**Une voix:** Ah non!

**M. Elkas:** Ah!

**Une voix:** Moi, j'en ai un.

**M. Elkas:** Tu ne l'as jamais essayé.

**Une voix:** Oui, oui.

**M. Elkas:** Non, mais, toi, tu ne l'as jamais essayé, parce que tu es un **député** responsable.

**M. Charbonneau:** Je l'ai déjà essayé. Ça ne fait pas 90 km.

**M. Elkas:** Ha, ha, ha! Mais ça dépend de la pesanteur sur le...

**M. Charbonneau:** Oui. Ha, ha, ha!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Thérien:** À 90, sur une mobylette, là, les arbres passent. Ça ne fait pas ça. Tu fais 60.

**Une voix:** Moi, j'en ai une.

**M. Garon:** Bon.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que vous achetez le bicycle?  
(16 h 40)

**Une voix:** Je vais aller le chercher, on va faire une démonstration dans une salle...

**Le Président (M. Camden):** Oui, ce ne serait pas bête, ça.

**M. Garon:** Tantôt, j'ai demandé si ça éliminait des gens, et vous m'avez dit: Non, ça va en permettre. Vous avez dit que ça en permettrait, que des gens qui ne sont pas légaux actuellement pourraient être légaux avec cette nouvelle définition-là. J'avais demandé l'inverse: Est-ce qu'il y a des gens actuellement qui sont...

**M. Elkas:** Illégaux.

**M. Garon:** ...dans la légalité et qui deviendraient illégaux à cause de la nouvelle définition?

**M. Elkas:** Excusez-moi, je n'ai pas compris la question lorsque vous l'avez posée. J'ai compris que c'était...

**M. Garon:** Vous m'avez répondu l'inverse. Vous m'avez dit: Il y a des gens actuellement qui sont dans l'illégalité qui vont devenir dans la légalité à cause de la nouvelle définition.

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Je suppose que c'est parce qu'ils sont plus pesants.

**M. Elkas:** Oui.

**M. Garon:** Mais ce n'est pas ça que je vous avais demandé. Je vous avais demandé: **Est-ce** qu'il y a des gens qui sont actuellement dans la légalité qui vont devenir dans l'illégalité à cause du changement de définition?

**M. Elkas:** Non.

**Des voix:** Non.

**M. Garon:** O.K. Adopté, ce paragraphe-là.

**Le Président (M. Camden):** Le paragraphe 1° étant adopté...

**M. Garon:** Le paragraphe 1°.

**Le Président (M. Camden):** Oui, le paragraphe 1° étant adopté, j'appelle le paragraphe 2° de l'article 1.

### Minibus

**M. Elkas:** Par le remplacement de la définition de «minibus» par la suivante:

«"minibus": un véhicule automobile à deux essieux à roues simples:

«1° équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois;

«2° pouvant être équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois mais ayant à la place des dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants;».

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que vous avez des explications, M. le ministre?

**M. Elkas:** La définition actuelle de «minibus» crée une difficulté, comme on le sait, puisqu'elle fait, en effet, en sorte qu'en équipant un véhicule automobile à deux essieux à roues simples de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants celui-ci sera automatiquement considéré comme un minibus alors que ce n'est pas le cas. En effet, la caractéristique essentielle du minibus est de pouvoir être équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois. Si ce véhicule n'a pas cette caractéristique, il ne peut être considéré comme un minibus même s'il était muni de dispositifs de fauteuils roulants.

M. le Président, la nouvelle définition élimine cette confusion. Elle évite que les véhicules qui ne sont pas des minibus, tels que les fourgonnettes, minivans, berlines, soient considérés comme tels. Elle permet également de faire la concordance avec le Règlement sur le transport par autobus qui doit être modifié pour préciser la définition de «minibus» qu'on retrouve à l'article 2 qui se lit comme suit: «Pour l'application du présent règlement, les sept catégories d'autobus suivantes sont établies: Catégorie 7: un minibus ou un autobus aménagé pour le transport de personnes handicapées.»

(Consultation)

**M. Garon:** C'est drôlement rédigé, hein.

**M. Elkas:** On m'avise par notre contentieux que c'est pas mal plus clair.

**M. Garon:** C'est drôlement rédigé, hein: «pouvant être équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois mais ayant à la place — donc, ils ne sont pas équipés — des dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.».

**Le Président (M. Camden):** M. Gélinas, du service du contentieux de la Société de l'assurance automobile du Québec.

**M. Gélinas (Claude):** M. le député, si vous comparez la nouvelle définition avec celle qui est dans le texte actuel du projet de loi, essentiellement ce qu'on fait dans la nouvelle définition, c'est qu'on se trouve à répéter dans la question d'immobilisation de fauteuils roulants exactement la même norme qu'on a dans le premier paragraphe. C'est que, dans tous les cas, il doit toujours y avoir cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois. Et ce n'est pas le fait d'avoir un dispositif d'immobilisation de fauteuils roulants qui va faire du véhicule automatiquement un minibus. Il faut toujours, dans tous les cas, qu'il y ait d'abord cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois. Si, en plus, on y ajoute des dispositifs...

**M. Garon:** Oui, mais c'est théorique, là.

Une voix: «D'au plus cinq rangées».

**M. Gélinas (Claude):** «D'au plus», oui, c'est ça.

**M. Garon:** Si vous avez rien que des dispositifs...

**M. Gélinas (Claude):** «D'au plus cinq rangées».

**M. Garon:** ...pour des fauteuils roulants, que vous avez rien que deux fauteuils roulants qui sont attachés avec des dispositifs, donc vous avez...

**M. Gélinas (Claude):** Ce n'est pas un minibus.

**M. Garon:** Il faut toujours qu'il soit plein.

**M. Gélinas (Claude):** Non, il ne faut pas toujours qu'il soit plein. Il faut toujours qu'il y ait au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois...

**M. Garon:** Oui.

**M. Gélinas (Claude):** ...et qu'il soit aussi équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.

**M. Garon:** Mais ce n'est pas ça qui est dit.

**M. Gélinas (Claude):** Oui.

**M. Garon:** Où?

**M. Gélinas (Claude):** On dit au deuxième alinéa,

au deuxième paragraphe: «un véhicule automobile à deux essieux à roues simples pouvant être équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois mais ayant à la place des dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants».

**M. Garon:** «Mais ayant à la place des dispositifs»... Ayant quoi à la place des dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants?

**Une voix:** Au lieu des sièges.

**M. Gélinas (Claude):** Au lieu des sièges.

**Une voix:** Au lieu des sièges.

**M. Garon:** Oui, mais c'est drôlement dit en démon, hein? Je vais vous dire une affaire là, ce n'est pas...

(Consultation)

**M. Garon:** C'était quoi, le problème?

**M. Gélinas (Claude):** Le problème, c'est qu'on avait une confusion des fois entre des véhicules-taxis et des minibus, réellement, des personnes qui se trouvaient à transformer des véhicules-taxis sans qu'ils correspondent à la définition réelle de «minibus».

**M. Garon:** Mais ça donne quoi?

**M. Gélinas (Claude):** Du moins, c'est une demande de la Commission des transports, ça, qui nous est parvenue, à l'effet d'éliminer cette confusion-là parce que ça avait créé pas mal de discussions.

**M. Garon:** Mais, entre vous puis moi, ça nous fait quoi qu'ils en transportent sept ou neuf à la fois? Ça, c'est du brassage de papiers pour rien. Ça donne quoi, ça? On dit: un minibus, plus de neuf personnes. Ça donne quoi, cette affaire-là? Franchement, là...

**M. Gélinas (Claude):** C'est une norme qui est reconnue.

**M. Garon:** Je suppose que, si on disait que le soleil doit se coucher à 18 heures, s'il se couche à 18 h 5, on n'est plus dans le jour. C'est des définitions qui sont complètement arbitraires, qui servent à quoi au juste?

**M. Elkas:** Vous avez demandé une définition de «minibus» la dernière fois qu'on a siégé concernant le projet de loi sur les taxis.

**M. Garon:** Je le sais. Mais c'était quelqu'un qu'on avait éliminé en changeant le nombre de places.

**M. Elkas:** Mais, là, on vient définir exactement ce qu'est un minibus.

**M. Garon:** On n'a pas réglé le problème de cette personne-là.

**M. Elkas:** Bien, c'était une personne, oui, mais il y en a plusieurs aussi dans le...

**M. Garon:** Mais ça donne quoi de dire un nombre de sièges comme ça?

(Consultation)

**M. Garon:** Ils nous appellent pour voter?

**Le Président (M. Camden):** Non, non, il s'agit d'un quorum, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Comment ça qu'ils demandent le quorum tout le temps comme ça?

**Le Président (M. Camden):** Probablement qu'ils souhaiteraient avoir votre présence en Chambre, mais, évidemment, on peut difficilement se priver de vous ici.

**M. Garon:** Je suis prêt à la leur offrir.

(Consultation)

**M. Garon:** Mais c'est drôlement rédigé pareil, hein: «pouvant être équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf occupants à la fois mais ayant à la place des dispositifs...» À la place de quoi? À la place des sièges?

**Une voix:** Bien oui.

**M. Garon:** Ça a l'air du contraire. Ça a l'air de vouloir dire: «Mais ayant à la place des dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants.» C'est drôlement dit. Ça, des définitions de même dans le cadre du libre-échange, là... Moi, j'ai l'impression qu'on avance vraiment comme les autobus, on avance par en arrière, hein! Ça donne quoi d'avoir des définitions comme ça? On dit qu'on dérègle, puis, là, on régleme de plus en plus, hein!

**M. Elkas:** M. le député de Lévis, ça a été demandé par l'industrie du taxi, ainsi que par l'industrie des autobus, les propriétaires d'autobus qui voulaient avoir une meilleure définition pour éviter, en effet, que l'un vienne jouer sur le terrain d'un autre. Vous avez compris, la dernière fois qu'on a siégé ici concernant le projet de loi sur les taxis, qu'il y avait des préoccupations, à savoir qu'il y avait des gens qui avaient des minibus et qui faisaient du taxi, qui ne payaient pas les montants pour avoir un permis de taxi **qui**, dans bien des

cas, peut monter jusqu'à 50 000 \$. Alors, il fallait absolument faire le point. Vous avez demandé qu'on regarde la question; on l'a fait. Je comprends bien que vous avez peut-être une exception dans le cas de la personne qui s'est montrée ici, mais il fallait arriver avec une définition qui établissait clairement ce qu'est un autobus, ce qu'est un minibus et ce qu'est un taxi.  
(16 h 50)

**M. Gélinas (Claude):** Ça évite la confusion avec un véhicule de promenade.

**M. Garon:** Imaginez-vous que, s'il fallait, dans les chevaux, faire des descriptions comme ça, on serait obligé d'en tuer plusieurs.

**Une voix:** Adopté?

**M. Garon:** Moi, je pense que ça fait très technocratique. Sur division.

**Une voix:** Un instant.

**M. Garon:** Hein? Un instant.

(Consultation)

**M. Garon:** Quelle est la définition de la Commission des transports? **Vous** dites qu'elle a changé sa définition dans le règlement sur les autobus.

**M. Gélinas (Claude):** Elle a changé sa définition?

**M. Garon:** Vous avez dit ça au début.

**M. Gélinas (Claude):** Non, c'est la Commission des transports qui nous avait demandé de faire cette modification à la définition de «minibus» comme telle. Si vous regardez dans le Code, le véhicule de promenade...

**M. Garon:** Mais elle avait une définition elle-même. Elle avait une définition de «minibus», la Commission des transports. C'est quoi, sa définition?

**M. Gélinas (Claude):** Au niveau du minibus de transport?

**M. Garon:** Oui. Elle avait une définition. Il y avait trois définitions, à un moment donné, de «minibus».

**M. Gélinas (Claude):** Non, je ne l'ai pas. Je ne l'ai pas ici, en tout cas. Ce que j'ai, c'est la demande du ministère des Transports...

**M. Garon:** Il y en avait deux dans le Code de la sécurité routière et une dans le règlement...

**M. Gélinas (Claude):** Sur les autobus.

**M. Garon:** Il y avait trois définitions différentes.

**M. Gélinas (Claude):** Mais, là, avec cette définition-là qu'on présente dans le Code, on fait l'arrimage avec la définition dans le Règlement sur le transport par autobus.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que, dans le cas du minibus, il y a un nombre de places limité?

**M. Gélinas (Claude):** Oui.

**Le Président (M. Camden):** Oui? Qui est de?

**M. Gélinas (Claude):** Bien, il faut que ce soit de plus de neuf.

**Le Président (M. Camden):** De plus de neuf places?

**M. Gélinas (Claude):** Et le véhicule de promenade, c'est moins de neuf. Si vous regardez la définition de «véhicule de promenade», on dit: «un véhicule automobile aménagé pour le transport d'au plus neuf occupants à la fois», tandis que «minibus», c'est «de plus de neuf occupants à la fois». Le problème qu'on avait avec la définition telle qu'on l'a à l'heure actuelle, c'est qu'on faisait passer des véhicules de promenade comme étant des minibus simplement par le fait qu'on avait des dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants à l'intérieur.

**M. Garon:** Je le sais. J'ai déjà visité ça.

**M. Gélinas (Claude):** Donc, dans ce cas-là...

**M. Garon:** Un genre d'anneau après le plancher.

**M. Gélinas (Claude):** ...c'est la confusion que la Commission nous a demandé de régler.

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Camden):** Alors, le paragraphe 2° est adopté sur division. Est-ce que l'article 1 est adopté dans son entier?

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Camden):** Sur division. Très bien. J'appelle l'article 2. Est-ce que, M. le ministre, vous avez des commentaires à nous formuler concernant l'article 2?

#### Véhicules exemptés de l'immatriculation

**M. Elkas:** Je vais lire l'article. L'article 14 de ce Code est modifié par le remplacement du paragraphe 4° par le suivant:

«4° l'essieu amovible et le chariot de remorquage à un essieu.»

Cette modification concerne plus particulièrement le chariot de remorque domestique qui sert à tirer un véhicule dont seulement les roues avant sont supportées par la remorque. L'analyse des caractéristiques techniques du chariot et de la remorque à un essieu démontre que le véhicule se sépare à la fois l'essieu amovible et la remorque. En conséquence, le chariot doit être exempt d'immatriculation au même titre que l'essieu amovible décrit à l'article 14, tout en conservant les mêmes équipements sécuritaires que la remorque, soit la présence de feux d'arrêt, de direction et de position.

La modification vise essentiellement à exempter ce type de véhicule de l'immatriculation. Le chariot de remorque à un essieu sera assujéti à la vérification mécanique au même titre que l'essieu amovible au moment où il fait partie de l'ensemble d'un véhicule qui fait l'objet d'une vérification mécanique.

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'il y a des commentaires à l'égard de cet article?

**M. Garon:** En vos mots, ça veut dire quoi, là?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Elkas:** Regardez, vous l'avez dans votre cahier. Vous savez, ce fameux chariot où on place les deux roues du véhicule, puis on le tire avec un Winnebago ou on peut le tirer avec un autre véhicule.

**M. Garon:** Oui, ça, c'est dangereux.

**M. Elkas:** Hein?

**M. Garon:** Le char se promène.

**M. Elkas:** Non, non. Ce n'est pas ça, là. Je ne parlais pas de la même chose.

(Consultation)

**M. Garon:** Ça donne quoi, ça, au juste, ce que vous proposez?

**M. Elkas:** Non, on enlève l'immatriculation, le besoin de l'immatriculer. Mais il fait partie de la vérification mécanique lorsqu'on en fait une sur le véhicule.

**M. Gélinas (Claude):** On me dit qu'à l'heure actuelle il y a une confusion sur l'immatriculation.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Gélinas (Claude):** On me dit qu'à l'heure

actuelle il y a confusion sur l'immatriculation de ce genre de remorque.

**M. Garon:** Confusion entre qui et qui?

**M. Gélinas (Claude):** Au niveau des policiers, à savoir si c'est immatriculé ou si ça ne l'est pas comme tel. C'est pour éviter qu'il y ait cette confusion-là qu'on le clarifie au niveau du Code une fois pour toutes. Et il faut dire qu'on s'arrime également avec ce qui existe dans les autres juridictions nord-américaines depuis 1987, je pense? C'est ça.

**M. Garon:** Adopté. Vous voyez qu'on ne niaise pas, hein!

Le **Président (M. Camden):** C'est l'efficacité incarnée. Alors, l'article 2 est adopté.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Elkas:** Ça devait être une première. Ha, ha, ha!

**M. Garon:** Hein?

Le **Président (M. Camden):** J'appelle l'article 3.

**M. Garon:** Tu vois, l'image vaut 1000 mots.

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** C'est le cas où l'image vaut 1000 mots.

**M. Elkas:** Oui.

#### Permis relatifs à la conduite des véhicules routiers

Le **Président (M. Camden):** Alors, on m'indique qu'il y a un amendement de déposé à l'article 3.

**M. Garon:** Tu vois, il y a déjà un amendement.

Une voix: Du texte anglais.

Le **Président (M. Camden):** Du texte anglais.

**M. Garon:** Oh!

Le **Président (M. Camden):** Est-ce que, M. le ministre, vous nous en faites la lecture?

**M. Elkas:** Remplacer dans la deuxième ligne du texte anglais du deuxième alinéa de l'article 61, édicté par l'article 3, les mots «an officer of» par le mot «by».

**M. Garon:** On n'a pas le texte anglais.

**M. Elkas:** Alors, on n'a pas vraiment besoin d'avoir...

**M. Gélinas (Claude):** Je pourrais l'avoir, le texte anglais, si vous voulez.

**M. Garon:** Hein?

**M. Gélinas (Claude):** Le texte anglais dit, à l'article 3: «The holder of a licence is required to produce his licence only where so requested by a peace officer or an officer of the Société and solely for the purposes of highway safety.» Or, dans le texte français, on lit «d'un agent de la paix ou de la Société»; dans le texte anglais, on s'est permis d'ajouter les mots «an officer of» qui ne se retrouvent pas dans le texte français. Pour éviter toute confusion, après discussion aussi... Nous autres, on a discuté avec les gens du Comité de législation qui nous ont demandé de clarifier le texte pour éviter toute confusion entre le texte anglais et le texte français, pour que les deux disent la même chose.

**M. Garon:** Ça va se lire: «by a peace officer or by the Société».

**M. Gélinas (Claude):** «By the Société». Donc, on enlèverait les mots «an officer of». C'est vraiment une concordance dans les textes. C'est une coquille qui s'est glissée.

**M. Garon:** Une grosse coquille.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

Le **Président (M. Camden):** Alors, l'amendement, tel que proposé, est-il adopté?

**M. Garon:** Adopté.

Le **Président (M. Camden):** Adopté. Est-ce que l'article 3, tel qu'amendé...

**M. Garon:** Bien, là, c'est parce que, habituellement, on travaille sur le texte français. Là, je ne peux pas dire. On n'a pas eu d'explications sur le texte. Là, on a un amendement sur le texte anglais. Ça n'arrive jamais, ça. Habituellement, on étudie le texte français.

**M. Elkas:** Oui, oui. C'est correct.

Le **Président (M. Camden):** M. le ministre.

**M. Elkas:** L'article 61 de ce Code est modifié par l'addition, après le premier alinéa, du suivant:

«Le titulaire d'un permis n'est tenu de produire celui-ci qu'à la demande d'un agent de la paix ou de la Société et à des fins de sécurité routière uniquement.» C'est «self-explanatory».

**M. Garon:** Oui, sauf qu'il y a bien des gens qui l'exigent, le permis.

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

**M. Elkas:** Ils peuvent l'exiger. D'autres personnes ne peuvent pas l'exiger, mais peuvent le demander. Mais elles ne peuvent pas forcer la personne.

(Consultation)

**Mme Bégin:** Ça, c'est parce que la photo est sur la carte...

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Bellechasse.

**Mme Bégin:** ...que vous avez introduit ce nouveau...

(17 heures)

**M. Elkas:** C'est ça.

(Consultation)

**M. Garon:** Adopté.

**Le Président (M. Camden):** L'article 3 est adopté, ainsi que son amendement dans la formule anglaise. J'appelle l'article 4.

**M. Elkas:** Article 4. Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 63, du suivant:

«63.1 Le permis de conduire et le permis probatoire comportent la signature du titulaire ainsi que sa photographie conformément aux normes prescrites par règlement.

«Toutefois, la Société peut délivrer un permis sans la photographie ou la signature du titulaire, selon la catégorie et la classe du permis ainsi que les cas, conditions et circonstances déterminés par règlement.»

Seuls les permis de conduire et les permis probatoires comporteront la photographie de leur titulaire. Dans les cas et les circonstances analogues à ce qui est prévu pour la carte d'assurance-maladie, une personne pourra être exemptée de se faire photographier ou de signer son nom. Les permis d'apprenti conducteur, les permis restreints et les permis de conduire autorisant uniquement la conduite d'un cyclomoteur, classes c, d, demeureront des permis sans photographie, mais devront être signés.

**M. Garon:** Pourquoi vous avez fait ça?

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

**M. Gélinas (Claude):** Essentiellement, c'est une concordance qu'on fait maintenant qu'on a le jumelage avec la RAMQ. Quand la RAMQ a passé sa loi au

niveau de la photographie, elle s'est donné également le pouvoir de prévoir les cas, conditions et circonstances où la Société peut délivrer un permis sans la photographie ou la signature du titulaire. Et ce règlement a été, bien sûr, adopté par le gouvernement et publié dans la **Gazette officielle**. C'est sensiblement la même chose que la Société va faire, également, pour qu'on puisse avoir un arimage le plus parfait possible entre les exemptions au niveau du permis de conduire et les exemptions au niveau de la carte d'assurance-maladie, de façon à ce qu'il ne puisse pas y avoir de discordance entre les deux, toujours pour un meilleur service à la clientèle. C'est le but qu'on vise là-dedans.

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Bellechasse.

**Mme Bégin:** Je voudrais savoir... Vous dites que vous êtes en train de vous arrimer avec la RAMQ concernant le règlement qu'eux ont adopté pour relever de l'obligation d'avoir la photo sur leur carte. Pourriez-vous me dire les exemptions que la RAMQ, elle, a retenues et qui devraient être les mêmes pour la SAAQ? Est-ce que vous pourriez me dire ça, s'il vous plaît?

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

**M. Gélinas (Claude):** C'est le Règlement modifiant le Règlement sur les formules et les relevés d'honoraires relatifs à la Loi sur l'assurance-maladie, qui a été adopté en 1992. On prévoit ici que: «La carte d'assurance-maladie peut ne pas comporter la photographie et la signature du bénéficiaire: a) s'il fournit à la Régie un certificat médical attestant qu'il est atteint, de façon temporaire ou permanente, d'une maladie ou d'une déficience physique qui l'empêche de se déplacer; b) s'il est une personne visée à l'article 7 du Règlement sur l'admissibilité et l'inscription des personnes à la Régie de l'assurance-maladie du Québec; c) si sa demande d'inscription de remplacement de la carte d'assurance-maladie est reçue à la Régie avant le 15 octobre 1992.» C'était la date où on a commencé à obliger les gens à avoir la photo.

Et, en plus, on a: «La carte d'assurance-maladie peut également ne pas comporter la photographie ou la signature du bénéficiaire s'il fournit à la Régie un certificat médical attestant qu'il est atteint d'une maladie ou d'une déficience physique l'empêchant de fournir une photographie à la Régie ou le limitant de façon importante dans sa capacité d'apposer sa signature. Dans les cas où un certificat médical est requis en vertu des articles» que je viens de lire, «le médecin doit indiquer sur le certificat la nature de la maladie ou de la déficience physique du bénéficiaire et la durée de l'incapacité.»

Donc, c'est vraiment des choses qui sont liées à des déficiences physiques permanentes ou temporaires.

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a des gens qui peuvent conduire sans être capables de signer?

**M. Gélinas (Claude):** Pardon?

**M. Garon:** Est-ce qu'il y a des gens qui ne sont pas capables de signer, mais qui peuvent conduire?

**M. Gélinas (Claude):** Oui. Ça pourrait peut-être arriver, dépendant de...

**M. Garon:** C'est ça que vous dites, là. Vous avez dit: Des gens qui ne pourraient pas être capables de signer.

**Mme Bégin:** Ils vont faire leur marque. Ça va être leur marque.

**M. Gélinas (Claude):** Possiblement.

**M. Garon:** Voulez-vous dire que les gens qui ne sont pas capables, c'est parce qu'ils ne savent pas écrire?

**M. Gélinas (Claude):** C'est: «limitant de façon importante». Non, il faut que ce soit une maladie ou une **déficience** physique empêchant de fournir une photographie ou le limitant de façon importante dans sa capacité d'apposer sa signature. C'est toujours une maladie ou une déficience physique. Ce sont les exemptions prévues par règlement au niveau de l'**assurance-maladie**. Et ces règlements, au niveau de la Société, ils vont être faits au cours des prochains mois.

**M. Garon:** Ce n'est pas marqué dans la loi, ça.

**M. Gélinas (Claude):** Non. C'est dans le règlement. Et on a un pouvoir habilitant, par la suite, quand on va arriver vers la fin du projet de loi.

**M. Garon:** Mais pourquoi ne le dites-vous pas dans la loi? Ici, ce n'est pas ça que vous dites. Vous dites: «Le permis de conduire et le permis probatoire comportent la signature du titulaire ainsi que sa photographie conforme aux normes prescrites par règlement. Toutefois, la Société peut délivrer un permis sans la photographie ou la signature du titulaire, selon la catégorie et la classe du permis ainsi que les cas, conditions et circonstances déterminés par règlement.»

Mais, là, c'est comme vous donner un pouvoir total de réglementation. Là, quand on lit la loi, ça ne veut rien dire, à ce moment-là. Il me semble que, quand vous dites... Les questions de la maladie, pourquoi vous ne le dites pas?

**M. Gélinas (Claude):** Parce qu'on veut se donner la possibilité de déterminer ces cas-là par règlement, exactement de la même façon que l'**assurance-maladie** l'a fait, il y a à peine un an.

**M. Garon:** Pardon?

**M. Gélinas (Claude):** Il y a à peine un an. Ça date de 1992.

**M. Garon:** L'assurance-maladie, elle le fait pour quels cas, elle?

**M. Gélinas (Claude):** Pardon?

**M. Garon:** Elle le fait pour quels cas?

**M. Gélinas (Claude):** Pour la carte...

**M. Garon:** Est-ce que c'est la photo?

**M. Gélinas (Claude):** ...de l'**assurance-maladie**, la photo. Ils ont modifié la loi, si je ne me trompe pas, au printemps 1992, pour être capables de l'imposer à compter du 15 octobre 1992. Ils ont prévu des exemptions, des exceptions au principe par règlement.

**M. Garon:** Mais ça pourrait être dans la loi. Les lois ne veulent plus rien dire. Ça ne veut **rien** dire, ça. C'est un pouvoir habilitant de faire un règlement et il n'y a aucune limitation dans le pouvoir habilitant, aucune.

**Mme Bégin:** Quand un règlement est adopté par la **SAAQ**, est-ce qu'il doit passer dans la **Gazette officielle**?

**Des voix:** Oui.

**Mme Bégin:** Et il doit passer devant, je ne sais pas, d'autres conseils, le Conseil des ministres.

**M. Gélinas (Claude):** Par le Conseil exécutif.

**Mme Bégin:** Le Conseil exécutif, oui.

**M. Gélinas (Claude):** Il est approuvé par le Conseil des ministres...

**M. Garon:** Je comprends ça, mais...

**M. Gélinas (Claude):** ...et il est publié.

**M. Garon:** ...les règlements ne sont pas très, très discutés au Conseil des ministres.

**M. Gélinas (Claude):** Ils sont prépubliés, également.

**M. Elkas:** Ils sont prépubliés: 45 jours et tout ça.

**M. Garon:** Je comprends ça. Même à ça, la **Gazette officielle**, je vais vous dire qu'il n'y a pas grand monde qui a ça comme lecture de chevet, entre vous puis moi, là.

**M. Elkas:** Je pense que vous comprenez bien, M. le député. Je n'ai pas de leçon à vous donner dans ce domaine. Mais...

**M. Garon:** Je vais le demander au ministre, juste pour le plaisir de la chose: Vous avez lu combien de pages de la **Gazette officielle** dans votre vie?

**M. Elkas:** Oh, my God! Plusieurs. C'est peut-être une bonne réponse, plusieurs.

**M. Garon:** Hein? Ou pas beaucoup.

**M. Elkas:** Le but, c'est justement de donner un petit peu de souplesse aussi.

**M. Garon:** Bien, moi, ce n'est pas ça, c'est que... Je comprends, la souplesse, mais le principe... Les cas, comme on l'a mentionné, de maladie ou d'impotence temporaire, d'incapacité temporaire, ça devrait, à mon avis, ce principe-là, être mis dans la loi, circonscrit dans le règlement. Mais l'ouverture devrait être donnée dans la loi. L'article de la loi ne veut rien dire, actuellement. Ça peut être n'importe quoi. On dit: «Les cas, conditions et circonstances déterminés par règlement.» C'est quoi, les cas? À un tel point qu'on n'avait aucune **idée**. On vote quoi? Un pouvoir aux fonctionnaires de faire la loi. Parce que, quand on l'abandonne... Quand on adopte une loi de même, un règlement comme ça, un article de loi **comme** ça, on dit aux fonctionnaires: Bien, vous le ferez, vous autres.

Moi, je pense que les législateurs devraient exiger que ce soit précisé. Alors, quand on dit que c'est des cas d'incapacité temporaire ou des cas de maladie, ce que vous avez dit, là, pourquoi ne pas le mettre dans la loi? À ce moment-là, le règlement peut préciser ça, sauf que le pouvoir habilitant est dans la loi votée par les législateurs, ceux qui sont les représentants du peuple.

**M. Elkas:** Mais le principe est là.

**M. Garon:** Non. C'est un principe tellement général... Vous pourriez faire n'importe quoi, après ça, dans votre règlement. Ce n'est pas correct de légiférer comme ça parce qu'il n'y a rien, ça ne dit rien.

**Mme Bégin:** Il y a, tout de même, un dernier regard du côté gouvernemental. M. le député de Lévis, je pense bien que...

**M. Garon:** Oui, mais il ne faut pas se faire d'illusions. Le gouvernement, il ne regarde pas tout ça.

**Mme Bégin:** Oui, mais il ne faut pas se faire d'illusions aussi que le gouvernement, que les élus sont au courant de tout. Je pense qu'il y a des organismes qu'on a mis sur pied, qui, eux, vivent les situations beaucoup plus que le député et qui peuvent faire des

recommandations aux élus pour qu'ils disent: Bien, voici la situation telle quelle. C'est eux qui avisent, ce n'est pas nous en tant qu'élus. C'est beaucoup plus la **SAAQ**, d'après moi, qui va connaître les difficultés d'application de sa loi que le député. Par contre, ils pourront faire des recommandations aux élus et, par la suite, on prendra la décision si on l'accepte ou si on ne l'accepte pas. (17 h 10)

**M. Garon:** Il n'y a pas de recommandation, là. C'est un pouvoir habilitant en général, total. Ça pourrait être n'importe quel cas. On dit: Selon «les cas, conditions et circonstances déterminés par règlement.» Ça pourrait être n'importe quel cas, n'importe quelle condition, n'importe quelle circonstance. Ce que le fonctionnaire, Me Gélinas, a dit: Dans leur cas, c'est en cas d'incapacité physique temporaire ou en cas de maladie, pourquoi ne pas le dire? Et les cas plus précis et les conditions et circonstances plus précises seront déterminés par le règlement. Sauf que le principe de l'incapacité physique temporaire et le cas de maladie sont marqués dans la loi. Ça, ce serait correct, à mon avis. Autrement, ça veut dire n'importe quoi. Lui, il dit: C'est des cas d'incapacité physique. Il dit: C'est ça qu'on veut dire. Sauf que ça pourrait être n'importe quoi parce que la loi donne ouverture à n'importe quoi. Moi, je comprends ce qu'on dit, mais ce n'est pas marqué dans la loi. On n'a aucune idée de quoi il s'agit en lisant l'article de loi. Et, moi, je pense que les législateurs ne doivent pas faire ça.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que cet article, cette modification-là fait en sorte également qu'on peut soustraire, je ne sais pas, moi, les gens du corps consulaire?

**Une voix:** Ils ne sont pas soustraits.

**Le Président (M. Camden):** Ils ne sont pas soustraits, mais, je veux dire: «Toutefois, la Société peut délivrer un permis sans la photographie ou la signature du titulaire, selon la catégorie et la classe du permis ainsi que les cas, conditions et circonstances déterminés par règlement», ça peut ouvrir, à mon sens. Est-ce qu'il y avait un objectif derrière ça?

**M. Gélinas (Claude):** Dans le cas de l'assurance-maladie, on a exclu dans le règlement les... On dit: «La carte d'assurance-maladie ne comporte pas la photographie et la signature du bénéficiaire s'il est âgé de moins de 14 ans.» Il n'a pas besoin de sa photographie, lui. Ça n'a rien à voir avec la déficience physique, ça n'a rien à voir avec la maladie, mais c'est une exclusion qui est prévue par règlement parce que c'est tout lié au problème des jeunes qui peuvent demander, à compter de 14 ans, d'avoir accès à leur dossier médical et tout le reste sans le consentement des parents. Ils peuvent donner leur consentement pour des soins et tout le reste. Donc, il y a des particularités dans chacune des lois, comme ça, qui existent.

**M. Garon:** Oui, mais, là, on est en train de mélanger les pommes et les oranges.

**M. Gélinas (Claude):** Mais c'est ça. C'est le but.

**M. Garon:** Pour les besoins d'une photo, on est en train d'ajouter l'assurance automobile et l'assurance-maladie.

**M. Gélinas (Claude):** Mais il faut s'arrimer.

**M. Garon:** Bien, pas nécessairement. Non, non, non. Il faut s'arrimer! Voyons donc! Une carte d'assurance-maladie, c'est une affaire; une carte de permis de conduire, c'est une autre affaire. C'est une autre affaire. Je comprends que, pour s'arrimer pour des fins de photo, on est en train de faire des absurdités. L'assurance-maladie, c'est une affaire et l'assurance automobile, c'est une autre affaire. Un permis de conduire, c'est-à-dire, c'est une autre affaire, totalement différente. Moi, je pense que ça va mener à des absurdités, si on essaie de faire des choses comme ça.

**Le Président (M. Camden):** M. Gélinas, à quel âge on peut avoir un permis pour conduire un cyclomoteur?

**M. Gélinas (Claude):** À 14 ans.

**Le Président (M. Camden):** À 14 ans.

**M. Gélinas (Claude):** À compter de 14 ans.

**Le Président (M. Camden):** Quelle est la raison qui a animé la Société dans sa recommandation de soustraire ces jeunes-là de la photo, de l'obligation d'avoir la photo sur leur permis?

**Une voix:** Ce n'est pas un permis.

**Le Président (M. Camden):** C'est-à-dire que c'est un permis de conduire qui autorise.

**M. Gélinas (Claude):** C'est une autorisation. Il n'a pas un permis de conduire. C'est une autorisation.

**Le Président (M. Camden):** Bien, ici, on écrit «et les permis de conduire autorisant uniquement la conduite d'un cyclomoteur». M. Gélinas.

**M. Gélinas (Claude):** Il y a deux raisons. D'abord, il n'y a pas beaucoup de titulaires de permis de cyclomoteur et, en plus, l'expérience nous démontre, depuis que la Société oeuvre dans ce secteur-là, que c'est pour une très courte durée de temps, entre 14 à 16 ans, puisqu'ils peuvent obtenir le permis de conduire dès 16 ans. Ces personnes-là, à 98 %, dans un très large pourcentage, à 16 ans, vont chercher leur permis de conduire. Alors, puisque le permis de conduire plastifié

est pour une période de quatre ans, on se retrouverait à faire le permis plastifié pour les cyclomoteurs pour une période d'à peine deux ans parce que, après ça, ils vont chercher leur permis de conduire. Donc, ça rend inutile de donner le permis de conduire pour le cyclomoteur pour une période si courte puisqu'ils vont venir chercher leur permis de conduire assez rapidement. C'est la raison pour laquelle ils ne sont pas soumis à la photo.

**Le Président (M. Camden):** Mais l'objectif d'avoir la photo sur le permis de conduire, il est de quel ordre?

**M. Gélinas (Claude):** Sécurité.

**Le Président (M. Camden):** Bien, en quoi cela est-il sécuritaire?

**M. Gélinas (Claude):** Encore là, le nombre de personnes qui conduisent des cyclomoteurs est très minime. Je ne sais pas le nombre, mais c'est assez minime.

**Le Président (M. Camden):** Regardez, ma question est la suivante. Moi, dans mon comté, particulièrement dans le village où je réside, ils sont trois ou quatre avec des cyclomoteurs, ou peut-être une demi-douzaine. Puis, là, évidemment, ils «rident» et vous comprendrez bien qu'ils passent dans le village, là. Les gens... Ils sont arrêtés par la Sûreté. Comment on fait pour les identifier, puis pour être sûr qu'il s'agit bien de la bonne personne, puis qu'on n'a pas passé le permis au voisin pour qu'il aille faire une balade? Ma question est là. C'est ce que j'ai à l'esprit, moi. Bon, je ne sais pas, moi, le voisin a un cyclomoteur. Son chum qui est à la maison voisine, lui, il a 13 ans. Il a le goût d'aller essayer le cyclomoteur. Alors, il lui prête son permis. Il part faire une balade avec. Alors, on lui demande de s'identifier. Il sort son permis. Bien beau, il y a une signature. Mais, en fait, il n'y a pas de photo. Comment on harmonise ça avec la DPJ?

**M. Garon:** Là, le député de Lotbinière vous parle pour quelqu'un qui vit dans les milieux ruraux. Moi, dans les villages...

**Le Président (M. Camden):** Bien, ça peut être la même chose, M. le député de Lévis, à Saint-Romuald.

**M. Garon:** Oui, mais il y en a moins.

**Le Président (M. Camden):** Devant votre résidence.

**M. Garon:** Maintenant, moi, je le sais, là, quand je vais à Beaumont, par exemple...

**Le Président (M. Camden):** Il y a probablement plus de cyclomoteurs.

**M. Garon:** Il y en a en **mosus**, dans les villages, de ça. Il y en a beaucoup, de ce genre d'**équipement**, dans les villages où les gens circulent, tout ça. Il y en a beaucoup.

**Le Président (M. Camden):** J'aurais une autre question. À l'égard de ce qu'on appelle les **VTT**, là, les véhicules tout terrain, quatre-roues, quel est l'âge minimum pour avoir un permis pour ce type de véhicule? Il est de quelle classe?

**M. Elkas:** Il n'y en a pas.

**M. Gélinas (Claude):** À l'heure actuelle, il n'y a aucune classe de permis pour les véhicules tout terrain, chez nous. Ça n'existe pas.

**M. Garon:** Ça fait des années qu'on attend la loi.

**M. Elkas:** Ça ne sera pas long.

**M. Gélinas (Claude):** C'est en préparation.

**M. Elkas:** C'est en préparation.

**Le Président (M. Camden):** Parce que, vous savez, dans ce volet-là, il y en a. C'est l'enfer, dans les villages. C'est juste sur l'identification. Je comprends que le visage aussi évolue, là, la forme.

**M. Gélinas (Claude):** Mais c'est pour une période de deux ans.

**M. Elkas:** Une période de deux ans. On essaie d'éviter les **charges** additionnelles. Le nombre minime qu'on peut avoir...

**M. Gélinas (Claude):** C'est à peu près 60 000 personnes qui ont des cyclomoteurs, mais, au niveau des permis de conduire, il y en a 4 300 000. C'est infime comparé à l'ensemble des conducteurs sur les routes. Et, comme on vous dit, c'est pour une période d'à peine deux ans avant qu'ils aillent chercher leur permis de conduire et qu'ils obtiennent en bonne et due forme leur carte plastifiée. Donc, dans ce sens-là, c'est pour ça qu'on n'a pas **jugé** opportun de les rendre obligatoires au niveau du permis de conduire et du permis probatoire. C'est la raison, essentiellement.

Pour l'**identifiant**, pour répondre à votre question, le policier va procéder exactement de la même manière qu'il le fait à l'heure actuelle, avec la description qui se retrouve de l'individu au niveau du permis pour le cyclomoteur. Puis, également, s'il a un dossier conducteur comme tel, il va interroger le système du CRPQ. C'est essentiellement la façon.

**M. Garon:** Je ne parle pas des cyclomoteurs, là; je parle des trois-roues, puis des VTT, puis de toutes

sortes d'affaires de même. S'ils allaient dans les voies comme les «**skidoos**», les motoneiges, ce serait une affaire. Mais je vais vous dire une chose: Quand ça pique au travers partout, là, c'est un moyen trouble.

**M. Elkas:** Je partage avec vous, M. le député...

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

**M. Thérien:** Juste peut-être, M. le Président, pour renseigner le député de Lévis: le but de la loi, c'est justement d'aider la fédération des VTT à utiliser des pistes d'ensemble comme les motoneiges le font. De plus en plus, on remarque que les clubs de VTT augmentent le nombre de membres. Donc...

**M. Garon:** Le but de quelle loi?

**M. Thérien:** Le but de la loi sur les VTT qu'on veut déposer.

**M. Garon:** Il n'y en a pas de loi.

**M. Thérien:** Il n'y en a pas encore, là, mais le but de la loi qui va être déposée. J'ai changé mon temps de verbe.

**M. Garon:** Ça fait des années qu'on entend ça. (17 h 20)

**M. Thérien:** Mais espérer, dans la vie, c'est la base un peu de l'équilibre. Les religions sont basées sur l'espoir.

**M. Garon:** Je connais des gens qui ont espéré toute leur vie.

**M. Thérien:** Les religions sont basées sur l'espoir et ont fait vibrer bien des gens.

**M. Garon:** Oui, mais on ne retournera pas dans le passé.

**M. Thérien:** Quoi! La religion, c'est important, aujourd'hui.

**M. Garon:** Non. La société civile n'est pas menée par la religion...

**M. Thérien:** Non, non.

**M. Garon:** ...sauf dans des sociétés retardataires.

**M. Thérien:** Il vient de se réveiller.

**M. Garon:** Les sociétés civiles sont menées par des lois civiles. La religion, c'est autre chose. Il y a une séparation de l'État. D'ailleurs, le Christ lui-même le disait quand il disait: «Rendez à César ce qui est à César

et à Dieu ce qui est à Dieu.» Il disait: Ce qui est à César, c'est à César. C'est à César de s'occuper de ses affaires et le bon Dieu va s'occuper de ses affaires.

**Le Président (M. Camden):** Il faisait du droit civil et du droit canon à la fois.

**M. Garon:** C'est ça. Sur division.

**Le Président (M. Camden):** Sur division. L'article 4 est adopté sur division. J'appelle l'article 5.

### Délivrance des permis

**M. Elkas:** L'article 75 de ce code est remplacé par le suivant: «75. Pour obtenir un permis de conduire, une personne doit réussir les examens de compétence visés à l'article 67 si elle n'a plus l'autorisation de conduire depuis trois ans ou plus.»

Actuellement, l'article 75 prévoit l'obligation, pour obtenir un permis de conduire, de se soumettre à un examen de compétence de la Société lorsque le permis précédent de la personne est expiré depuis trois ans ou plus. En utilisant l'expression «autorisation de conduire», on vise à étendre cette obligation à la personne qui a annulé son permis de conduire depuis trois ans ou plus ou qui fait face à une suspension de son permis ou à une interdiction de conduire depuis trois ans ou plus.

**M. Garon:** Qu'est-ce que ça change, à part d'être formulé différemment?

**M. Gélinas (Claude):** Ce que ça change, c'est l'expression «autorisation de conduire» qu'on ajoute dans l'article, qui nous permet d'étendre l'application de cet article-là à des cas où, à l'heure actuelle, on ne l'étend pas comme telle.

**M. Garon:** Comme quoi?

**M. Gélinas (Claude):** De la façon dont l'article est écrit à l'heure actuelle.

**M. Garon:** Mais vous l'étendez à qui, quand vous dites: On l'étend?

**M. Gélinas (Claude):** Ici, essentiellement, on vise à étendre l'obligation à la personne qui a annulé son permis de conduire depuis trois ans, parce qu'on peut, à l'heure actuelle... Si on va aux articles 93 et suivants du projet de loi, qu'on va voir plus loin, quand on a adopté la réforme, ce qu'on appelle le renouvellement anticipé, c'est-à-dire que vous recevez par la poste votre permis de conduire, c'est prévu dans le projet de loi qu'on peut renoncer à conduire. On remplace maintenant, dans un amendement qu'on va voir un petit peu plus loin, l'expression «renoncer à conduire» par une annulation d'un permis de conduire parce que, dans le fond, en

pratique, c'est ce qu'on fait. Même si la personne dit: Moi, je renonce à conduire pour trois mois, pour six mois, on va annuler son permis de conduire et elle va revenir par la suite pour avoir un nouveau permis de conduire. C'est la façon dont on le fait à l'heure actuelle. Et ça, ça tourne autour de l'expression «autorisation de conduire». Quand on fait le renouvellement anticipé par la poste et qu'on paie à tous les deux ans, on paie un montant pour avoir l'autorisation de conduire sur les chemins publics. C'est la nouvelle façon de faire maintenant, depuis que le renouvellement anticipé existe, depuis 1991.

**M. Garon:** L'autorisation de conduire...

**M. Gélinas (Claude):** Oui.

**M. Garon:** ...vous voulez dire si elle n'a pas de permis depuis trois ans?

**M. Gélinas (Claude):** Ça, c'est la norme. Une personne qui n'a pas de permis depuis trois ans, dont le permis est expiré depuis trois ans, doit suivre de nouveau des examens de compétence.

**M. Garon:** Oui.

**M. Gélinas (Claude):** Cette norme-là demeure. On ne change pas la norme comme telle.

**M. Garon:** Si elle n'a plus l'autorisation de conduire depuis trois ans, vous voulez dire quoi? Qu'est-ce que ça rajoute? Je ne comprends pas. Ce que vous me dites, je ne le comprends pas.

(Consultation)

**M. Garon:** Ce que le représentant de la Société de l'assurance automobile nous dit, M. le Président, je ne le comprends pas.

**Le Président (M. Camden):** Oui. Alors, M. Gélinas, si vous voulez bien reprendre l'explication, pour la compréhension du député de Lévis.

**M. Garon:** «Si elle n'a plus l'autorisation de conduire».

**M. Gélinas (Claude):** O.K.

**M. Garon:** Qu'est-ce que ça veut dire de plus que «elle n'a pas de permis de conduire»?

**M. Gélinas (Claude):** C'est lié, en somme, à ce qu'on retrouve plus loin dans les articles qu'on va voir, à l'article 93, là. Si vous lisez l'article 75 tel qu'il est à l'heure actuelle: «Une personne dont le permis est expiré depuis trois ans ou plus ne peut le renouveler. Elle doit, pour obtenir un nouveau permis, réussir les examens de

compétence visés à l'article 67.» Là, l'expiration depuis plus de trois ans, le principe demeure. Mais, maintenant, avec le permis plastifié, la durée du permis va être de quatre ans. Donc, c'est lié un peu à la question du permis plastifié de quatre ans. On veut s'assurer qu'avec le permis plastifié de quatre ans... Comme la règle d'expiration prévoit que, si c'est expiré depuis trois ans ou plus, il doit suivre des examens de compétence, on veut s'assurer que, ça, ça va s'appliquer dans le cas où le permis est plastifié, même s'il a une durée de quatre ans.

(Consultation)

**M. Garon:** Il y a combien de gens qui annulent leur permis pour plus de trois ans?

**M. Gélinas (Claude):** Pardon?

**M. Garon:** Il y a combien de gens qui annulent leur permis pour plus de trois ans?

**M. Gélinas (Claude):** Dont le permis était expiré ou qui l'annulent? Est-ce qu'on a ces chiffres? Je pense qu'on n'a pas les chiffres comme tels. Mais dont les permis sont expirés depuis trois ans, il doit y en avoir très peu. On me dit qu'il y en a très peu qui ne renouvellent pas leur permis ou qui laissent leur permis expiré depuis plus de trois ans. Mais on pourra obtenir les chiffres et vous les remettre à la prochaine réunion de la commission.

**M. Garon:** Vous voulez dire, au fond, que quelqu'un qui ne renouvellera pas son permis à la date où il est supposé le renouveler, vous lui laissez ça pendant trois ans de temps...

**M. Gélinas (Claude):** C'est ça.

**M. Garon:** ...et vous allez exiger un nouvel examen. Au fond, c'est une pénalité cachée.

**M. Gélinas (Claude):** C'est le cas, à l'heure actuelle.

**M. Garon:** Hein?

**M. Gélinas (Claude):** C'est le cas, à l'heure actuelle.

**M. Garon:** Je ne comprends pas ce que vous rajoutez là-dedans. Il y a une affaire que je ne comprends pas. «Si elle n'a plus l'autorisation de conduire...» L'autorisation de conduire, qu'est-ce que ça change au fait que son permis soit expiré depuis trois ans? Je ne suis pas capable de saisir la nuance.

**M. Gélinas (Claude):** Une minute.

**M. Garon:** M. le Président, la saisissez-vous?

**Le Président (M. Camden):** Moi, je m'efforce d'abord de suivre vos propos et, par la suite, les explications.

**M. Gélinas (Claude):** Peut-être que Mme Dugas, qui travaille dans le secteur, pourrait l'expliquer encore plus clairement que moi parce qu'il semblerait que je ne suis pas capable de l'expliquer de façon assez claire. Alors, je vais laisser la parole à Mme Dugas, si vous n'avez pas d'objection.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que, Mme Dugas, vous voulez vous identifier, ainsi que les responsabilités que vous exercez à la Société de l'assurance automobile du Québec?

**Mme Dugas (Huguette):** Oui. Je suis analyste à la Direction permis et immatriculation. C'est moi qui ai travaillé avec les services juridiques à la rédaction de cet article.

**Le Président (M. Camden):** Quel est votre prénom, Mme Dugas?

**Mme Dugas (Huguette):** Huguette Dugas.

**Le Président (M. Camden):** Ça me fait plaisir, madame.

**Mme Dugas (Huguette):** Je vais essayer de l'expliquer...

**Le Président (M. Camden):** Allez-y, madame.

**Mme Dugas (Huguette):** ...du mieux possible. C'est que l'ancien article faisait référence uniquement à la notion de permis expiré. Le principe qu'il y avait derrière cette notion, c'est qu'on voulait qu'une personne qui ne maintient pas son expérience de conduite pendant une période de plus de trois ans soit obligée de passer un examen pour pouvoir avoir à nouveau son permis de conduire. Avec le permis plastifié avec photo, la durée du permis va passer à une durée de quatre ans au lieu de deux ans.

Alors, la notion d'expiré ne couvrirait pas tous les cas où une personne ne maintient pas son expérience de conduite pendant trois ans ou plus. Je vais donner un exemple pour l'illustrer. C'est que le permis de conduire va avoir une durée de quatre ans et le paiement de ce permis va se faire par tranches de deux ans. Alors, une personne pourrait payer sa première tranche de deux ans et ne pas payer sa deuxième tranche. Alors, si elle ne paie pas sa deuxième tranche, elle n'a plus l'autorisation de conduire, même si elle a dans ses mains un permis de conduire. Son permis n'est pas expiré, mais elle va être deux ans où son expérience de conduite ne sera pas

maintenue. En disant: «n'a plus l'autorisation de conduire depuis trois ans», lorsque son permis va être expiré, ça va faire un an. Là, la période de trois ans va être écoulée. Je ne sais pas si je m'explique bien.

C'est pour garder toujours la notion qu'une personne, lorsqu'elle ne conduit pas pendant trois ans, peu importe qu'elle soit suspendue, qu'elle ait annulé son permis ou qu'elle n'ait plus l'autorisation de conduire ou que son permis soit expiré, si ça fait trois ans qu'elle ne conduit plus, elle doit se soumettre à un examen.

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Bellechasse.

**Mme Bégin:** Madame?

**Mme Dugas (Huguette):** Dugas.

**Mme Bégin:** Mme Dugas, vous avez donné une explication, mais il y a quelque chose que j'ai une certaine difficulté à comprendre. Vous avez dit: Si on ne paie pas au bout de deux ans, le permis est encore en force.

**Mme Dugas (Huguette):** C'est-à-dire que la personne a encore le permis dans ses mains, sauf qu'elle n'a plus l'autorisation de conduire avec ce permis-là. Si le policier va consulter le fichier, c'est indiqué: N'a plus l'autorisation de conduire, même si elle a le papier dans les mains.

(17 h 30)

**M. Gélinas (Claude):** Le permis, dans ce cas-là, est suspendu par effet de la loi. La loi dit que, si elle n'a pas payé à la date d'échéance, il est suspendu sans avis, officiellement. Donc, quand le policier va consulter au niveau du CRPQ, ça va être marqué: N'a pas l'autorisation de conduire. Il a toujours son permis dans les mains, mais ce permis-là ne l'autorise plus à conduire sur les routes du Québec.

**Mme Bégin:** Quelle est la différence entre quelqu'un qui est condamné devant les tribunaux pour je ne sais pas quoi, puis qui perd son permis? Lui, non plus, n'a plus l'autorisation de conduire.

**M. Gélinas (Claude):** Non. Il est révoqué, alors, son permis.

**M. Garon:** Ça me fait penser, l'an dernier, au printemps dernier, quand on a fait des amendements, c'était encore pour ajuster la loi à ce que les fonctionnaires ont mis dans la machine. Vous rappelez-vous, quand le policier appelait dans la machine, puis qu'elle lui répondait...

**M. Gélinas (Claude):** Conduite durant sanction.

**M. Garon:** Oui, oui. Alors, on changeait la loi pour s'ajuster aux formules qu'on avait mises dans la

machine. On est en train de faire la même chose. On est en train d'ajuster la loi aux formules qu'on a mises dans la machine.

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

**M. Gélinas (Claude):** Non. Si vous permettez, on ne change pas la loi pour les machines. C'est vraiment pour s'arrimer avec le texte de loi tel qu'il existe dans d'autres parties du Code où il est question d'autorisation de conduire aussi. C'est juste que, à l'article 75, de la manière dont ça a été fait, ça s'appliquait seulement lorsque le permis était expiré. Là, on veut ajouter à la notion d'expiration de permis la notion du fait que la personne n'est plus autorisée à conduire. C'est un item additionnel.

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Bellechasse.

**Mme Bégin:** M. Gélinas ou Vézina...

**M. Gélinas (Claude):** Gélinas.

**Mme Bégin:** Gélinas, je m'excuse. Vous semblez dire qu'on va le comprendre un petit peu plus loin, ce que vous venez d'écrire là.

**M. Gélinas (Claude):** Bien, c'est-à-dire que l'article 93...

**Mme Bégin:** Non, mais, si c'est ça, vous savez, on va le suspendre, puis on va attendre l'autre article parce que, moi, je vais être franche avec vous...

**M. Gélinas (Claude):** O.K.

**Mme Bégin:** ..j'ai beau essayer de comprendre...

**M. Gélinas (Claude):** Oui.

**Mme Bégin:** ..puis je veux comprendre, mais je ne comprends rien.

**M. Gélinas (Claude):** C'est parce que l'article 93 prévoit déjà la question d'autorisation de conduire, mais on vient l'écrire de nouveau, cette fois-ci, pour être encore plus précis.

**Mme Bégin:** Est-ce qu'on pourrait...

**M. Gélinas (Claude):** On pourrait le suspendre.

**Le Président (M. Camden):** Oui. Mme la députée de Bellechasse.

**Mme Bégin:** ...suspendre l'article pour qu'on ait plus d'explications sur l'article 9? Peut-être qu'on va comprendre mieux.

**Le Président (M. Camden):** Nous souscrivons à vos propos. Est-ce qu'il y a consentement?

**M. Garon:** Ça me fait penser, autrefois, il y avait de grandes discussions dans les cercles jésuites, des jésuitiques, pour savoir si une âme pouvait tenir sur une tête d'épingle. Le débat, apparemment, n'est pas terminé.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Camden):** J'ai une demande de suspension de l'article. Ça vous va? Consentement?

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Camden):** Très bien. Alors, l'article...

**Une voix:** 83.

**Des voix:** 5.

**Le Président (M. Camden):** ...S est suspendu. Nous appelons l'article 6.

**M. Elkas:** Alors, nous appelons l'article 6. L'article 83 de ce Code est modifié par l'addition, après le paragraphe 5°, des suivants:

«6° refuse de fournir une photographie conforme aux normes prescrites par règlement ou d'être photographiée par la Société ou d'apposer sa signature, selon les modalités que lui indique la Société;

«7° refuse d'acquitter les frais fixés par règlement pour le traitement de la photographie qu'elle doit fournir ou pour la prise de photographie.»

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que vous voulez nous fournir des commentaires, M. le ministre?

**M. Elkas:** Ça vient s'ajouter aux cinq cas. Oui. Si on refuse, on...

**M. Garon:** Hein?

**M. Elkas:** C'est normal, ça.

**M. Garon:** Combien ça va coûter, cette photo-là?

**M. Gélinas (Claude):** On prévoit que le montant pour le coût de la photo, c'est environ, au moment où on se parle, 8 \$. C'est le chiffre qui circule le plus, là.

**M. Garon:** Une photo en couleurs.

**M. Gélinas (Claude):** Photo en couleurs, bien sûr.

**M. Garon:** La signature, elle, combien elle va coûter?

**M. Gélinas (Claude):** Ça fait partie du coût de 8 \$. Il n'y a pas un coût à part pour la signature.

**M. Garon:** Le permis de conduire va coûter combien, au total?

**M. Gélinas (Claude):** Le permis de conduire comme tel...

**M. Garon:** Par année.

**M. Gélinas (Claude):** ...avec les contributions d'assurance et tout le reste ou...

**M. Garon:** Juste le permis. Je ne parle pas des contributions d'assurance. Le permis.

**Une voix:** Dépendant du nombre de points d'inaptitude.

**M. Garon:** Le permis, puis la photo.

**M. Gélinas (Claude):** Le permis et la photo, comme tels, indépendamment du fait des contributions d'assurance? Juste pour l'opération permis-photo, c'est 8 \$ et ça s'autofinance.

**M. Garon:** 8 \$, puis combien ça va coûter? Combien, le permis?

**M. Gélinas (Claude):** Ah bien, le permis, à l'heure actuelle, ça peut aller à 20 \$ par année, dépendamment si on a des points d'inaptitude ou non.

**M. Garon:** Oui.

**M. Gélinas (Claude):** Mais 93 % des gens ont trois points d'inaptitude et moins, donc bénéficient de la baisse à 20 \$ au lieu de 25 \$ par année. Ça veut dire 40 \$ pour les contributions d'assurance. Il y a les droits du gouvernement, il y a des frais administratifs de 4\$...

**M. Garon:** Seulement le permis, pas l'assurance.

**M. Gélinas (Claude):** Seulement le permis, pas l'assurance?

**M. Garon:** Le permis, les frais administratifs, puis la photo.

**M. Gélinas (Claude):** Les frais administratifs et la photo? Il y a les 8 \$ pour la photo...

**M. Garon:** Oui.

**M. Gélinas (Claude):** ...et il y a les 4 \$ de frais administratifs.

**M. Garon:** Ça fait 4 \$...

**M. Gélinas (Claude):** Les 8 \$, c'est à tous les deux ans seulement... à tous les quatre ans, excusez-moi. Le 8 \$ va revenir à tous les quatre ans. Quand vous allez le renouveler, le 4 \$ de frais administratifs qu'on paie depuis de nombreuses années, celui-là demeure, à tous les deux ans. Donc, sur la facture qu'on paie à l'heure actuelle, à tous les quatre ans, ça va être un 8 \$ additionnel. Mais à tous les quatre ans seulement.

**M. Garon:** C'est pour ça que notre niveau de vie baisse.

**M. Gélinas (Claude):** Pardon?

**M. Garon:** Ça coûte de plus en plus cher.

**M. Elkas:** Non, il coûte moins cher.

**M. Garon:** Le niveau de vie du citoyen moyen baisse, au Canada, depuis 10 ans.

**M. Elkas:** Non, mais, dans le cas, ici, dont on parle, le permis baisse. Il a baissé l'an passé lorsqu'on a réduit... Il y a 92 % de notre clientèle qui ont vu leur permis baisser, dû au fait qu'ils avaient moins de 4 points de mérite.

**M. Garon:** Non, non. Il ne faut pas mélanger le permis, puis l'assurance. C'est deux choses différentes. Moi, je parle du permis.

**M. Elkas:** Non, mais quand la personne part avec...

**M. Garon:** Les droits d'immatriculation, le droit de conduire, c'était 6 \$, en 1985. C'est rendu à environ 30 \$, cinq fois plus. Sans assurance, là. En 1985, c'était 6 \$, un permis de conduire.

**M. Elkas:** À tous les ans.

**M. Garon:** Oui, mais combien ça fait en moyenne, par année?

**M. Elkas:** Ça fait...

**M. Garon:** C'était 6 \$, le prix d'un paquet de cigarettes. Moins cher qu'un paquet de cigarettes, 6 \$.

(Consultation)

**M. Garon:** Le prix du permis, c'était 6 \$. Il n'y avait pas de frais administratifs, c'était 6 \$.

**M. Gélinas (Claude):** Excusez-moi, quand vous parlez de 6 \$, vous voulez parler des frais administratifs.

**M. Garon:** Non, non, non. Le permis, c'était 6 \$, en 1985. Le permis de conduire, c'était 6 \$.

**M. Gélinas (Claude):** Non.

**M. Garon:** Je vous le dis.

**M. Gélinas (Claude):** C'est les frais d'administration qui étaient de 6 \$.

**M. Garon:** Il a été augmenté après le discours du budget de 1989, un vendredi après-midi, à 5 heures et quart, la veille de la grande fin de semaine de la Confédération.

**M. Gélinas (Claude):** Je n'ai jamais vu ça à 6 \$, moi.

**M. Garon:** Il est passé de 6 \$ à 11 \$ en 1986. Puis, en 1990, de 11 \$ à 20 \$. Rappelez-vous, c'était un communiqué, à 5 heures et quart. Je peux vous le dire encore, à 5 heures et quart, le 30 juin 1990. Il n'y avait pas grand monde à la galerie de la presse.

**Le Président (M. Camden):** Non, mais sans doute qu'ils étaient à votre conférence de presse que vous deviez venir de tenir, j'imagine, à 3 heures de l'après-midi.

**M. Garon:** Non, non. J'arrivais de la pêche.

**Le Président (M. Camden):** Ah, bon.

**M. Garon:** Je suis venu prendre mon courrier. J'arrivais de la pêche et, à un moment donné, je vais arriver ce communiqué-là. J'ai dû être le seul à le recevoir au parlement.

**Le Président (M. Camden):** Mais, nous, on se tient dans nos bureaux de comté, à cette date-là.

**M. Garon:** Hein?

**Le Président (M. Camden):** À ces dates-là, nous sommes dans nos bureaux de comté.

**M. Garon:** Le 30 juin?

**Le Président (M. Camden):** Oui.

**M. Garon:** Le vendredi, à 5 heures et quart?

**Le Président (M. Camden):** Oui. On sort généralement à 18 heures pour aller souper, puis on revient à 19 heures et demie pour recevoir des gens jusqu'à 23 heures.

**M. Garon:** Pas le vendredi de la longue fin de semaine.

**Le Président (M. Camden):** Assurément, M. le député. Il n'y a pas que vous qui travaillez dans ce Parlement.

**M. Garon:** Oui, c'est vrai. La fin de semaine de la Confédération, vous fêtez plus fort que moi.

**Le Président (M. Camden):** Non. Je laissais mon homologue fédéral souligner l'événement. Mais, là, ça va être intéressant. Votre ancien employé, M. Dubé, va faire le tour, la journée de la...

**M. Garon:** Il va venir fêter la Saint-Jean-Baptiste avec moi.

**Le Président (M. Camden):** Il va fêter la journée de la Confédération à titre de député fédéral.

**M. Garon:** On va fêter la Saint-Jean-Baptiste. On va fusionner ça dans une seule fête, à la Saint-Jean-Baptiste.

**Le Président (M. Camden):** Ça va être impressionnant de savoir aussi à qui il distribue son quota de 75 drapeaux rouges.

**M. Garon:** On va sauver de l'argent aux contribuables.

**Le Président (M. Camden):** Qu'est-ce qu'il va faire lorsqu'il aura des demandes?

J'aurais une question à M. Gélinas. On dit que ça coûte 8 \$ pour émettre le fameux permis avec la photo, le volet photo, plus particulièrement. Mais combien ça coûte de frais d'opération à l'intérieur de la Société pour l'émission du permis, la gestion du dossier?

**M. Gélinas (Claude):** Pour l'émission du permis, à l'heure où on se parle, sans la photo, c'est des frais administratifs de 4 \$. C'est ce que ça coûte, les coûts réels au niveau de la Société pour l'émission du permis comme tel. À ça va s'ajouter un montant d'environ 8 \$ et qui va couvrir le traitement aux quatre ans seulement... Le 4 \$, c'est à tous les deux ans, ça, mais, aux quatre ans, il va s'ajouter les frais pour la prise de photo et le traitement de tout le dossier, là, de la photographie.  
(17 h 40)

**Le Président (M. Camden):** Aux deux ans, il va payer 8 \$.

**M. Gélinas (Claude):** Aux deux ans, il va payer 8 \$.

**M. Garon:** Le traitement de la photo, les retouches sur la photo?

**M. Gélinas (Claude):** Les retouches sur la photo.

**M. Garon:** Quelqu'un qui veut se faire améliorer un peu.

**M. Gélinas (Claude):** Je ne pense pas qu'on donne ce service-là, M. le député. J'en doute.

**M. Garon:** Ça va être des frais indexés, la photo?

**M. Gélinas (Claude):** Non, ce n'est pas prévu. Non, ce n'est pas indexé. Ce sont des frais, ça, qui sont exigés par règlement de la Société, approuvé par le Conseil des ministres, publié dans la **Gazette officielle**. Si on veut les modifier, on doit modifier le règlement sur les frais exigibles.

**M. Garon:** Quelqu'un qui veut se photographier lui-même pour que ça lui coûte moins cher, est-ce qu'il peut?

**M. Gélinas (Claude):** Oui. Il peut apporter sa photo, ça va être prévu. Mais est-ce que ça va lui coûter moins cher? Ça risque de lui coûter 6 \$ au lieu de 8 \$.

**Une voix:** Mais elle ne sera pas acceptée au niveau de la SAAQ. Elle va être acceptée?

**M. Gélinas (Claude):** Oui, elle va être acceptée, oui, oui. On peut l'authentifier.

**M. Garon:** Ce n'est pas la photo qui coûte cher, c'est le traitement.

**Une voix:** Au niveau de la SAAQ, mais au niveau de la RAMQ?

**M. Gélinas (Claude):** Oui, oui. Mais, encore là...

**M. Garon:** Là, ça veut dire qu'il y a 4 \$ de frais administratifs du permis, puis 6 \$ de frais administratifs de la photo.

**M. Gélinas (Claude):** C'est ça.

**M. Garon:** La photo coûte juste 2 \$.

**Une voix:** Pour plastifier, puis l'envoyer...

**M. Gélinas (Claude):** La photo coûte juste 2 \$. C'est un fait. C'est parce que la Société...

**M. Garon:** C'est un peu comme autrefois quand ils vendaient des photos en Gaspésie, c'était 5 \$ la photo, mais, le cadre, c'était 50 \$. Dans le temps des années trente, vous savez, les cadres ronds, là. Beaucoup de grands-parents sont photographiés là-dedans. C'est

parce qu'il y avait des vendeurs itinérants qui vendaient ça. La photo n'était pas chère, mais le cadre, lui... Puis, quand ils avaient vendu aux gens, aux amis de la famille, aux enfants, la photo à 5 \$, après ça, ils disaient: Personne n'a l'âme assez basse pour refuser le cadre. La photo pas de cadre, ce n'était pas utile beaucoup, à moins de la coller sur le mur. Alors, les gens étaient pris pour acheter le cadre. Là, c'est pareil. La photo coûte 2 \$, mais...

**Le Président (M. Camden):** Les gens s'encastraient, à l'époque.

**M. Garon:** Hein?

**Le Président (M. Camden):** Les gens s'encastraient, à l'époque. C'est moins le cas aujourd'hui.

**M. Garon:** Aujourd'hui, ils s'attachent. Bon.

**Le Président (M. Camden):** Alors, l'article 6 est-il adopté?

**Une voix:** Adopté.

**M. Garon:** Sur division.

**Le Président (M. Camden):** Sur division. J'appelle l'article 7.

Alors, on dépose actuellement un amendement.

#### **Droits et obligations des non-résidents**

**M. Garon:** Il y a beaucoup d'amendements. On ne semble pas sûrs de notre projet de loi.

**Le Président (M. Camden):** C'est un projet qui est bonifié.

**M. Garon:** Il est traité. Il subit son traitement, lui aussi.

**Le Président (M. Camden):** Cent fois sur le métier, remettez votre travail.

**M. Garon:** Bon.

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre, est-ce que vous pouvez nous faire part de l'amendement que vous proposez?

**M. Elkas:** On remplace l'article 7 par le suivant: L'article 91 de ce Code est modifié par l'addition, après le deuxième alinéa, du suivant: «La Société peut prévoir les cas et conditions suivant lesquels le titulaire du permis de conduire valide délivré à l'extérieur du Canada peut être exempté de l'examen de compétence.»

**M. Garon:** Wo! Ce n'est pas recevable, cet

amendement-là; ça change complètement la nature de l'article 7. Parce que l'article 7 c'est simplement, ici, l'examen de compétence, tandis que l'autre, c'était uniquement le permis qui était expiré depuis moins de trois ans. Là, on est en train, pour les besoins d'une photo, d'exempter de l'examen de compétence. Je pense qu'on y va par le dos de la cuillère, là. Écoutez, la photo, elle nous mène loin, là. C'est quoi, cette affaire-là, à part de ça, là? En quoi quelqu'un qui vient ici ne serait pas assujéti aux mêmes règles que les gens d'ici? Là, pour les fins d'une photo, on est en train d'exempter de l'examen de compétence. Il y a quelqu'un qui est tombé sur la tête à la Société de l'assurance automobile, là.

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Ça n'a rien à voir avec la photo, M. le Président.

**M. Garon:** Bien voyons! «La Société peut prévoir les cas et conditions suivant lesquels le titulaire d'un permis de conduire valide délivré à l'extérieur du Canada peut être exempté de l'examen de compétence.» En quoi les gens qui ont des permis ailleurs devraient-ils être exemptés de l'examen de compétence ici? Je pense à quelqu'un, par exemple, qui aurait eu son examen de conduite à des endroits où il s'agit de donner un pourboire aux fonctionnaires. On sait que les examens de compétence, d'un pays à l'autre, ça varie terriblement. Alors, là, on est train de nier nos propres législations.

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

**M. Gélinas (Claude):** Dans l'article qui était prévu à l'article 7, on prévoyait un cas où on pouvait «exempter de l'examen de compétence le titulaire d'un permis de conduire délivré à l'extérieur du Canada». Ce qu'on propose comme amendement, c'est un élargissement de cet article-là qui va inclure, bien sûr, ce cas-là, mais qui pourra en inclure d'autres également. C'est suite à des discussions qu'on a eues avec les gens du ministère des Affaires internationales récemment. C'est un comité qui existait depuis plusieurs mois, qui discutait et, finalement, on s'est mis d'accord sur le fait que le Québec devrait bénéficier de ce qui se fait dans sept autres administrations canadiennes au niveau de l'exemption des examens de compétence.

**M. Garon:** Lesquelles?

**M. Gélinas (Claude):** Je pourrais vous donner ici essentiellement les provinces qui sont exemptées, là où ça existe.

**M. Garon:** Pas les provinces. À l'extérieur du Canada.

**M. Gélinas (Claude):** À l'extérieur du Canada,

ce qu'on pourrait prévoir comme «cas et conditions suivant lesquels le titulaire d'un permis de conduire valide délivré à l'extérieur du Canada peut être exempté de l'examen de compétence», ce serait, entre autres, les États-Unis, comme le font toutes les provinces canadiennes sauf la **Nouvelle-Écosse** et Terre-Neuve qui n'exigent que l'examen théorique dans ces deux cas-là et qui sont en train... Entre autres, la **Nouvelle-Écosse** est en train de réévaluer cette situation-là.

**M. Garon:** Les États-Unis, il n'y a pas de problème.

**M. Gélinas (Claude):** À l'heure actuelle, les Américains, quand ils viennent ici, ils sont obligatoirement obligés...

**M. Garon:** Oui, mais qu'on dise les États-Unis... Ce n'est pas ça.

**M. Gélinas (Claude):** Ils sont obligés de suivre les deux.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça. La loi ne dit pas ça. La loi dit: peut prévoir les cas et conditions suivant lesquels quelqu'un qui a eu un permis délivré à l'extérieur du Canada. On ne dit pas aux États-Unis.

**M. Gélinas (Claude):** Oui.

**M. Garon:** Moi, si on dit «aux États-Unis», pas de problème. On est sur le même continent, on a à peu près les mêmes règles.

**M. Gélinas (Claude):** C'est justement. Si vous me permettez de continuer, là...

**M. Garon:** Oui.

**M. Gélinas (Claude):** «La Société peut prévoir les cas et conditions — par voie administrative, c'est ça que ça veut dire, là — suivant lesquels le titulaire d'un permis de conduire valide délivré à l'extérieur du Canada peut être exempté de l'examen de compétence.» Ce qu'on projette de faire, avec l'assentiment du ministère des relations internationales, c'est, dans le cadre de ce pouvoir-là, exempter, entre autres, les permis de conduire en provenance des États-Unis...

**M. Garon:** On ne le dit pas dans la loi.

**M. Gélinas (Claude):** ...dans un pays ayant des règles d'accès similaires à celles du Québec, tels l'Angleterre — c'est des exemples — l'Australie, les pays de l'OCDE, la Nouvelle-Zélande. Ce sont des pays, en tout cas, qu'on voudrait exempter comme tels, si des personnes arrivent au Canada avec des permis valides de ces pays-là, parce qu'ils ont des règles semblables aux nôtres au niveau du permis et des examens

de compétence, des examens théoriques. Et ça touche uniquement les permis correspondant à la classe 5 et toujours des permis valides uniquement. On voudrait également avoir la possibilité de couvrir des cas extraordinaires. Mais, dans les provinces canadiennes qu'on a citées tout à l'heure, tout ça se fait toujours par politique administrative, par voie administrative pour donner plus de souplesse aux autorités qui ont la charge de voir à la mise en application des examens de compétence dans cette juridiction-là. C'est essentiellement une souplesse au niveau de la loi, dans l'application de la loi.

**M. Garon:** C'est une souplesse, mais c'est une loi sur la sécurité.

**M. Gélinas (Claude):** Oui.

**M. Garon:** Moi, je vais vous dire une chose: En Angleterre, je ne conduirais pas. Pourquoi? Parce qu'ils conduisent à gauche et, moi, j'ai les réflexes de quelqu'un qui conduit à droite. Puis je serais trop craintif d'avoir un réflexe de quelqu'un qui conduit à droite, alors que j'ai conduit pendant au-dessus de 30 ans à droite. Imaginez-vous que vous arrivez, puis conduire à gauche d'un coup sec, là, je vais vous dire une chose: Je suis persuadé que vous devez vous trouver du mauvais côté de la rue, à quelques reprises.

(17 h 50)

Moi, les autres provinces, puis les États-Unis, je n'ai aucun problème avec ça. Je n'ai aucun problème parce que, écoutez, on s'en va aux États-Unis...

**M. Elkas:** Bien, c'est un peu ça qu'on vient faire.

**M. Garon:** ...les Américains viennent ici, on va dans le reste du Canada, aucun problème avec ça. Ils conduisent plus vite que nous autres.

**M. Elkas:** Pardon?

**M. Garon:** Ils conduisent plus vite que nous autres, aux États-Unis, je vais vous dire une chose. Allez sur l'autoroute, entre San Francisco puis San Diego, en bas de 80 milles à l'heure, allez sur l'accotement, puis ils vont vous dire: Si vous ne savez pas où vous allez, débarquez. Je vais vous dire une chose: Vous avez l'impression d'être un gars au ralenti quand vous vous faites dépasser. Ça roule. Même si on nous fait accroire que là-bas ils conduisent à 55 milles à l'heure, ha, ha, ha! ce n'est pas vrai. Sauf que c'est les mêmes normes, à peu près, aux États-Unis que dans le reste du Canada. Moi, j'admets ça. Dans les États-Unis, puis le reste du Canada, je n'ai aucune réticence à ça. Je pense qu'on a les mêmes conditions à peu près, en gros, puis, avec le **libre-échange**, on va aller vers des tendances... Quand les conditions ne sont pas culturellement vraiment distinctes, je pense qu'on s'en va vers une certaine uniformisation, dans certains cas, maintenant, comme en

Europe ils s'en vont sans doute vers une certaine uniformisation aussi.

Par ailleurs, pour des fins de sécurité, ce n'est pas la même chose d'un pays à l'autre. Je ne veux pas en nommer, puis je ne veux pas faire d'opinion des... Vous savez comme moi qu'il y a des pays où vous ne conduiriez pas parce que vous avez juste à regarder le trafic, puis vous êtes nerveux. Ce n'est pas les mêmes normes.

**M. Elkas:** Non, mais si c'est le cas, M. le député de Lévis... On peut prendre la Grande-Bretagne qui se permet d'échanger avec plusieurs pays. Il ne faudrait pas penser que, dans les autres pays, ce sont tous des gens qui ne savent pas comment conduire. Au 1er janvier 1983, on a permis à l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, la Grèce, la Hollande, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg et, au 13 juillet, on a ajouté Gibraltar. Le 1er juin 1984, on a ajouté l'Australie, l'Espagne, Hong-kong, le Kenya, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, Singapour, la Suède, la Suisse...

**M. Garon:** Moi, je vais vous dire pourquoi j'en appelle sur la recevabilité.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, je pense qu'on doit permettre au ministre de terminer de citer les exemples.

**M. Garon:** Oui, mais, là, je voudrais parler sur la recevabilité de l'amendement. Je reviens à ça parce que j'en ai glissé un mot, tantôt. Regardez ce qu'il dit. L'article...

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, s'il vous plaît. On va permettre au ministre de formuler...

**M. Garon:** Non, non. La recevabilité. Ça ne donne rien d'aller sur le fond.

**Le Président (M. Camden):** ...et de terminer ce qu'il était à faire.

**M. Garon:** Non, non. Sur la recevabilité...

**Le Président (M. Camden):** Bien, je vous entendrai après sur la recevabilité.

**M. Garon:** Bien non. On ne peut pas aller sur le fond si on n'a pas admis que l'amendement est recevable. J'en ai dit un mot tout à l'heure. J'attire votre attention sur le corps principal de l'article, qui dit: «Est exempté de l'examen de compétence, le titulaire d'un permis de conduire délivré à l'extérieur du Canada, valide ou expiré depuis moins de trois ans, qui démontre avoir été déjà titulaire d'un permis de conduire du Québec.»

Je pense que l'amendement qui est proposé vise

complètement autre chose **que** ce qui est dans l'article 7 actuellement. On veut rajouter un article, c'est une autre affaire. Sauf qu'on essaie d'amender quelque chose par la porte d'à côté; on parle, actuellement, d'exempter de l'examen de compétence quelqu'un qui a déjà été titulaire d'un permis de conduire du Québec, alors que ce n'est pas le cas du tout, il n'est pas question de ça du tout. C'est une autre chose complètement. Je ne dis pas qu'il n'a pas le droit d'apporter l'amendement, mais pas là.

**Mme Bégin:** Mais l'article 91 est plus large que ça, M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Je comprends, mais, là, on amende un article qui ne porte pas **là-dessus**. L'article 7 ne porte pas **là-dessus**. On peut rajouter l'article 7.1, si on veut. Mais, à ce moment-ci, on va discuter de deux choses totalement différentes.

**Mme Bégin:** L'article 91, c'est des permis de conduire délivrés à l'extérieur du Canada.

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

(Consultation)

**M. Garon:** Écoutez bien. Ce qu'on remplace, là, on remplace un article... L'amendement qu'on nous propose, c'est de remplacer l'article 7 où on disait, sur le fond, que celui qui était exempté de l'examen de compétence, c'est celui qui avait déjà été titulaire d'un permis de conduire du Québec, qui ne l'avait pas eu depuis trois ans, mais qui l'avait eu antérieurement. Là, on remplace ça par quelque chose de complètement différent. Moi, je pense que ce n'est pas correct, ça. Ce n'est pas un amendement, ça.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'il y a d'autres commentaires là-dessus? Mme la députée de Bellechasse.

**Mme Bégin:** Moi, je ne suis pas d'accord avec M. le député de Lévis parce que, quand je regarde l'article 91 dans son ensemble, je dis bien dans son ensemble, il parle de permis délivrés à l'extérieur du Canada et pour quelqu'un qui s'établit au Québec. Ça, c'est le paragraphe 1. Ce dont parle le député de Lévis, c'est seulement de l'exemption au paragraphe 3 dudit article 91. Alors que, si on ajoute à l'exemption de l'examen les permis délivrés à l'extérieur du Canada, mais de ceux qui ont été au moins détenteurs d'un permis au Québec pendant les années qui ont précédé, on peut ajouter le dernier article qui complète. Si on regarde l'article 91 dans son ensemble, ça va de soi. C'est sûr que, si le député ne prend que la dernière exemption, ça ne marche pas, mais, s'il regarde l'article 91 dans son ensemble, ça a une suite logique. C'est l'interprétation que je lui donne, moi.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'il y a d'autres commentaires à formuler sur la recevabilité de cet amendement? M. le ministre.

**M. Elkas:** Il est recevable, oui.

**Le Président (M. Camden):** Je conviens que vous souhaitez qu'il soit recevable, mais pour quel motif est-il recevable? Là est le questionnement soulevé par le député de Lévis.

**M. Elkas:** C'est dans le cadre de l'article 91.

**M. Garon:** Moi, je vais vous dire, M. le Président... Pourrais-je dire un mot?

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

**M. Garon:** Le ministre a donné des explications, tantôt, puis on voit que ce n'est pas ça qu'il recherche. Moi, je pense qu'il recherche quelque chose qui est différent de ce qu'il y a dans les deux fins. L'amendement et l'article 7, tel que proposé, sont complètement différents. J'ai compris, dans ses explications qu'il donnait tout à l'heure, au fond, qu'il disait qu'il voulait accorder le droit d'avoir des permis dans les pays qui avaient les mêmes conditions que le Québec. Dans le fond, c'est pour ça. Quand on voit l'article 7, ce qu'il disait, c'est, au fond: «Est exempté de l'examen de compétence, le titulaire d'un permis de conduire délivré à l'extérieur du Canada, valide ou expiré depuis moins de trois ans, qui démontre avoir déjà été titulaire d'un permis de conduire du Québec.» Qui démontre ça.

Qu'est-ce que nous disait le ministre? Dans le fond, il nous disait: Moi, je voudrais faire des ententes au point de vue des pays qui ont les mêmes conditions que le Québec. Sauf que l'amendement qu'il propose dit des choses complètement différentes; il veut proposer d'exempter les gens qui ont déjà eu un permis ailleurs à l'extérieur du Canada, n'importe où dans le monde. Alors, quelqu'un qui aurait conduit une jeep dans la brousse ou dans la jungle aurait déjà eu un permis de conduire, mais je ne suis pas certain que ça l'habilité à conduire dans nos villes.

**Le Président (M. Camden):** À certains endroits au Québec, oui.

**M. Garon:** Ce que je veux dire, dans le fond: Ce qu'il voulait faire et l'amendement qu'il nous propose, ce n'est pas la même chose du tout. Je suggérerais au ministre de mettre ça en suspens, parce que, moi, j'ai l'impression que ce n'est pas ça qu'il vise. Je l'ai entendu parler, tantôt. Il disait qu'il voulait faire des ententes, voir les genres de permis qui sont délivrés dans les mêmes conditions dans les pays.

**M. Elkas:** Non.

**Le Président (M. Camden):** M. le ministre.

**M. Elkas:** Ça va nous permettre d'évaluer ce qui se fait dans les autres pays. S'il y a un pays qui est questionnable aujourd'hui et que, dans deux ans, le pays a fait des efforts pour s'arranger ou s'arrimer avec ce qui se passe ailleurs au monde...

**M. Garon:** Oui, je comprends.

**M. Elkas:** ...la Société pourrait le...

**M. Garon:** Sauf...

**M. Elkas:** ...reconnaitre, un peu comme la Grande-Bretagne l'a fait ici.

**M. Garon:** Je comprends.

**M. Elkas:** Je l'ai dit au début de mon exposé, au mois de janvier 1983, on a ajouté cinq, six pays...

**M. Garon:** Oui.

**M. Elkas:** ...un autre au mois de juillet 1983, en juin 1984, le 2 février 1985, le 1er novembre 1985, le 1er janvier 1986. C'est toutes des choses qui se sont ajoutées par après. Il me semble qu'on devrait avoir une espèce de latitude, nous, au Québec...

**M. Garon:** Oui, oui, je comprends la latitude...

**M. Elkas:** ...de nous permettre de faire la même chose.

**M. Garon:** ...mais un Québécois qui va avoir perdu des points de démerite, lui, son permis va être rayé et quelqu'un ailleurs qui aurait pu, dans les mêmes conditions, peut-être perdre 100 points de démerite, lui, son permis va être reconnu. Je regrette, là. Je trouve que ce n'est pas seulement la délivrance du permis...

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Bellechasse.

**M. Elkas:** Il faut qu'il soit valide, M. le député de Lévis. Il faut qu'il soit valide. (18 heures)

**M. Garon:** Il n'y en a pas de points de démerite dans tous les pays, là.

**Le Président (M. Camden):** Mme la députée de Bellechasse, rapidement.

**Mme Bégin:** Oui. Moi, si je comprends bien, c'est que le paragraphe premier de l'article 91 établit les règles pour les permis qui sont émis à l'extérieur du

Canada et que, pour qu'ils soient valides au Québec, la règle générale, c'est qu'il faut qu'ils passent leur test de compétence et qu'ils paient leurs frais dus au permis. Par contre, le dernier alinéa de l'article 91 dit: S'il y a des règles de réciprocité entre les pays et si c'est la même chose, bien, à ce moment-là, on pourra établir des règles.

**M. Garon:** Ce n'est pas ça qu'il dit.

**Mme Bégin:** Oui, oui, c'est ça qu'il dit. C'est ça qu'il dit.

**M. Garon:** Non, non.

**Mme Bégin:** Oui, oui, oui. «La Société peut prévoir les cas et conditions suivant lesquels le titulaire d'un permis de conduire valide délivré à l'extérieur du Canada peut être exempté de l'examen de compétence.» On établit comme règle qu'il va y avoir un examen de compétence, sauf qu'on peut établir qu'il y aura des règlements et que, dans certains cas, on n'aura pas besoin d'examen de compétence.

**M. Elkas:** That is right. C'est bien indiqué.

**Le Président (M. Camden):** Alors, je vous remercie, Mme la députée de Bellechasse. Sur ce, considérant qu'il est 18 h 1, nous allons suspendre nos travaux jusqu'à 20 heures et nous reprendrons nos travaux dans cette même salle afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 130, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives.

(Suspension de la séance à 18 h 1)

(Reprise à 20 h 15)

**Le Président (M. Camden):** Je déclare la séance ouverte de la commission de l'aménagement et des équipements afin de procéder à l'étude détaillée du projet de loi 130, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives. Est-ce que, Mme la secrétaire, il y a des remplacements à annoncer?

La Secrétaire: Oui. Mme Bélanger (Mégantic-Compton) est remplacée par M. Gobé (LaFontaine); M. Bergeron (Deux-Montagnes) est remplacé par M. Beaudin (Gaspé) et Mme Pelchat (Vachon) est remplacée par M. Gauvin (Montmagny-L'Islet).

### Projet de loi 130

**Le Président (M. Camden):** Merci. Alors, afin de débiter l'étude de ce projet de loi, j'invite donc le ministre à y aller de ses remarques préliminaires.

### Remarques préliminaires

M. Sam L. Elkas

**M. Elkas:** Merci beaucoup, M. le Président. Alors, nous avons eu l'occasion de faire un petit échange durant le débat sur le principe de ce projet de loi. Il fait suite au discours du budget du ministre des Finances, où il y a un transfert, dans deux tranches, de 1 000 000 000 \$ de la Société de l'assurance automobile du Québec au fonds consolidé. Les garanties ont été faites par le gouvernement et la Société pour s'assurer qu'on assure l'autonomie de la Société de l'assurance automobile du Québec. Les 120 000 000 \$ seront remis à la Société sur une période de 10 ans. S'il y a des manques, il est évident que la Société peut aussi retenir des droits pour combler ces manques. Les 300 000 000 \$ qui se retrouvent au fonds de stabilisation sont maintenus et puis, de ce côté-là, il semble assez assuré qu'on aura rencontré les objectifs de celui qui vous parle pour assurer l'autonomie de la Société de l'assurance automobile du Québec.

Il est sûr que le député de Lévis va nous répéter ce qu'il a répété à maintes reprises, surtout depuis mon arrivée ici, parce que cette ponction, ce n'est pas la première, c'est peut-être la troisième depuis que je suis au poste. Alors, ça étant dit, l'argent a été remis aux usagers d'une façon où on a investi énormément d'argent sur nos routes, chose qui a été négligée pendant des années. Je ne peux pas dire que l'ensemble du montant a été versé sur les routes, mais en grande partie le gouvernement a jugé bien de permettre au ministère des Transports de s'assurer que le rétablissement de notre réseau routier se fasse. Et puis, pour ceux qui ont voyagé au Québec dernièrement, les interventions, ils les ont vues non seulement dans la région de la Vieille Capitale, mais dans Montréal aussi, entre Montréal et Québec, soit sur la 40 ou la 20, les interventions qu'on a vues sur la 10... Qu'on aille sur la 108, qu'on aille sur la 233, la 243, il n'y a pas une route, je pense, au Québec, où on n'aura pas investi des montants assez importants. Il va sans dire que, si ça n'avait pas été de cet argent nouveau, on n'aurait pas pu faire le saut.

Et puis on se fait souvent accuser que la gazoline ou le fuel au Québec coûtent très, très cher, plus que n'importe où au Canada; alors, il est impossible de penser à dédier 0,02 \$ du litre pour les mettre sur les routes. Le même député de Lévis est contre une augmentation des taxes sur le fuel. Alors, je ne peux pas concevoir comment on pourrait aller de l'avant et trouver les fonds nécessaires pour investir sur notre réseau routier. Dieu sait que ça a été négligé pendant assez longtemps; alors, je pense que l'Opposition sera la première à l'admettre.

Alors, moi, je vous recommanderais, M. le Président, d'aller au premier article, et on va commencer le débat et les discussions.

**Le Président (M. Camden):** C'est une recommandation, M. le ministre, à laquelle je vais souscrire

après avoir entendu les remarques préliminaires des collègues, membres de la commission. **Est-ce** qu'il y a d'autres remarques préliminaires?

**M. Garon:** M. le Président...

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

**M. Jean Garon**

**M. Garon:** ...essentiellement, c'est un projet de loi d'une grande tristesse, qui met la hache, au fond, dans un régime d'assurance qui faisait la fierté des Québécois. Et, aujourd'hui, on se rend compte... On l'a vu encore ce soir à la télévision, quand on voit, par exemple, quelqu'un qui est en état d'ébriété, qui tue quatre victimes; les familles des quatre victimes se retrouvent avec chacune 8 000 \$, puis celui qui a causé l'accident, bien, il se retrouve avec 86 000 \$. Alors, quand je disais qu'on a désassuré le régime, on en a fait un régime, aujourd'hui, scandaleux, où on économise sur la tête des gens pour gaver le ministre des Finances, c'est ça qu'on a comme **résultat**.  
(20 h 20)

Et, aujourd'hui, moi, je pense qu'un régime dont on était fier est un régime qui va faire la honte des Québécois parce que le gouvernement lui-même a pris la caisse et **il** part avec la caisse. Alors, aujourd'hui, dans les montants d'argent **des** contributions d'assurance, il y en a plus qui vont maintenant au ministre des Finances qu'il n'y en a qui vont aux victimes d'accidents. Le résultat, bon, on a ce qu'on apprend aux nouvelles ce soir, et tous les gens qui ont une tête sur les épaules, qui ne sont pas guidés par la partisanerie libérale, se rendent compte que ça n'a aucun bon sens. Tous ceux qui ont écouté les nouvelles ce soir sont furieux, ils sont furieux parce que ça n'a aucun bon sens. Pendant ce temps-là, on gave le ministre des Finances à coups de milliards parce qu'on veut maintenant économiser sur la tête des victimes d'accidents.

Aujourd'hui, ce n'est plus un régime d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile, c'est un régime de siphonnage des automobilistes qui ont le crime d'avoir une automobile. On se dit, au fond: Pourquoi ces gens-là ne prennent pas l'autobus? Pourquoi? Parce qu'on considère aujourd'hui qu'être un automobiliste au Québec, c'est quasiment un crime. Le ministre nous dit: On est obligé de prendre des ponctions pour faire des routes. Voyons donc! Le gouvernement n'a jamais investi aussi peu dans les routes que sous le gouvernement actuel. D'ailleurs, le montant d'investissement entre 1989, 1990, 1991 et 1992 n'a même pas augmenté; il a diminué si on tient compte de l'inflation puisque le montant est resté fixe, avec des crédits **périmés** de plus en plus élevés.

Il y a rien que les gogos qui vont croire ce que le ministre dit actuellement. Ce n'est pas vrai. Les chiffres ne montrent pas ça; ils montrent le contraire. Le

ministre est en train de nous dire qu'il fait quasiment du bien aux citoyens en siphonnant la caisse. Voyons donc! Je comprends qu'on peut dire n'importe quoi. Il y a des poètes qui ont déjà dit qu'ils voyaient un lac dans leur salon, sauf que les mots veulent encore dire quelque chose. Les mots veulent encore dire quelque chose, et les gens qui raisonnent normalement se rendent compte que ça n'a pas de bon sens.

Le projet de loi que nous avons devant nous, en plus de compléter le vidage de la caisse avec le milliard qu'on veut y prendre, veut dénaturer complètement le régime. En faisant quoi? En changeant **les** contributions d'assurance, en taponnant dans les primes, dans les droits d'immatriculation, dans les permis de conduire, etc. Le ministre dit que l'Opposition ne veut pas qu'on augmente la taxe sur la gazoline, mais on a la taxe sur la gazoline la plus élevée en Amérique du Nord actuellement, alors que les libéraux, quand ils sont arrivés au pouvoir en 1985, après avoir dit aux gens qu'on était trop taxés, la première chose qu'ils ont faite en arrivant, c'est d'augmenter les taxes sur la gazoline. C'était le premier projet de loi, en février 1986.

Et le premier ministre est même allé faire une conférence de presse, que j'avais écoutée dans mon bureau. Il pensait que c'étaient les fonctionnaires, l'après-midi, qui avaient augmenté les taxes. Il avait fait une conférence de presse pour dénoncer ça. Bien, j'ai dit: C'est le comble de la fourberie ou bien c'est un incompetent complet. Parce que ce n'était pas ça, c'était le ministre qui avait signé un décret ministériel pour changer le niveau des taxes. Ce n'est pas les fonctionnaires qui avaient augmenté les taxes. Depuis quand on voit les fonctionnaires, d'eux-mêmes, augmenter les taxes? Et j'ai entendu le premier ministre du Québec, pas n'importe qui. J'avais l'impression de me retrouver en Haïti, avec le fils de Duvalier, tellement j'ai trouvé ça aberrant. Une conférence de presse — je ne parle pas de quelque chose d'autre — que j'ai entendue moi-même, où le premier ministre essayait d'expliquer que les fonctionnaires avaient augmenté... Qu'est-ce que c'est ça, les fonctionnaires qui augmentent les taxes, un vendredi après-midi, par un communiqué de presse?

Le ministre du Revenu du temps, M. Gratton, a, par après... Apparemment, il ne savait pas la distinction entre un décret ministériel qui devait subir une approbation au Conseil des ministres et un décret ministériel que le ministre du Revenu pouvait décréter sous sa signature. Quand on est rendu dans ce niveau d'incompétence, comprenez-vous, un ou l'autre, c'est du pareil au même.

Alors, aujourd'hui, on a dilapidé la caisse, au-dessus de 3 000 000 000 \$. On dénature le système alors qu'on avait un bon système qui **faisait** l'admiration des gens d'ailleurs qui venaient voir ce qu'on avait. Sauf qu'aujourd'hui les gens vont apprendre que la caisse a été vidée. Et, quand les citoyens réaliseront ce qui s'est passé, parce que les citoyens ne l'ont pas encore complètement réalisé, mais, quand ils le réaliseront, ils seront furieux. Ce n'est pas pour rien que les manifestations recommencent. Je l'avais dit au premier ministre

qu'il finirait comme en 1976. C'est commencé. Et je vous le dis: Il va finir comme en 1976; ce régime-là va finir comme en 1976, dans le chaos social le plus total. Pourquoi? **Parce** que les gens votent n'importe quoi, font n'importe quoi; ils se foutent des citoyens.

Quand on nous dit, par exemple: Il faut vider la caisse pour bâtir des routes, voyons donc! Les gens paient des impôts comme personne au Canada ou aux États-Unis. On paie trois fois plus de taxes qu'on ne met d'argent sur nos routes. Aujourd'hui, c'est plus de 3 000 000 000 \$ de taxes par année, en moyenne, que paient les automobilistes depuis que les libéraux sont là, alors qu'il y a à peine 1 000 000 000 \$ qui vont sur les routes. Il ne faut pas se conter d'histoires, c'est ça, la réalité.

On a le réseau routier le plus massacré en Amérique du Nord. C'est une tristesse. On a l'air d'une république de bananes. Les trous, pas les trous au printemps, les trous à l'automne. Je n'ai jamais vu autant de trous à l'automne, sur les routes, que j'en ai vu cette année. Habituellement, on voyait des trous au printemps, quand le dégel était arrivé. Il y avait de l'asphalte qui levait. Mais, là, il n'y a pas besoin de ça; l'asphalte lève par beau temps tellement les routes sont mal faites. Et on fait des genres de routes aujourd'hui, particulières, comme la route du Nord sur laquelle nous aurons le temps de revenir dans les prochaines semaines, qui sera considérée comme un scandale majeur du gouvernement, encore une fois. On vient d'apprendre aujourd'hui qu'on fait un viaduc dans la région de l'Outaouais, mais il n'y a pas de bout de chemin pour le viaduc. On fait un échangeur d'auto-route pour quatre maisons, il faut le dire, et une carrière des amis du parti. C'est à ça qu'on est rendu, essentiellement.

Aujourd'hui, on veut nous dire qu'on veut arriver avec un projet de loi qui va dénaturer le système. Aujourd'hui, au Québec, les gens sont démotivés, sont découragés, ils sont écoeurés, mais, là, ils commencent à réagir. Je dis au gouvernement de craindre la colère du peuple. La colère du peuple commence à se manifester. Aujourd'hui, nous avons vu des milliers de personnes devant le parlement, et je suis persuadé qu'au cours des prochaines semaines et des prochains mois ça va se répéter à plusieurs occasions. Pourquoi? Parce que les gens se rendent compte, de la même façon, que le gouvernement est leur ennemi, qu'ils doivent se prémunir contre le gouvernement, qu'ils doivent se protéger contre le gouvernement. Normalement, le gouvernement est là pour protéger les citoyens. Au contraire, aujourd'hui, le gouvernement est là pour enfoncer les citoyens et les caler et leur faire des coups de cochon. Les gens, commençant à le réaliser, vont réagir vigoureusement, parce qu'ils ont beau être découragés et démoralisés, ils vont comprendre de plus en plus qu'un État ça ne peut pas marcher de cette façon-là.

Je vois le député de Rimouski qui voulait une prison; je suis persuadé qu'il souhaite que la prison soit bâtie le plus rapidement possible. Il va bientôt demander

d'aller lui-même dans le trou pour se protéger de la colère populaire.

**M. Tremblay (Rimouski):** M. le Président, je vous demanderais de rappeler le député de Lévis à l'ordre, s'il vous plaît. Il est complètement en dehors des discussions.

**Le Président (M. Camden):** On pourrait peut-être commencer par vous. Merci.

**M. Tremblay (Rimouski):** Je m'excuse, M. le Président.

**M. Garon:** Parce que le député de Rimouski vient d'arriver, alors...

**Le Président (M. Camden):** Je vous rappelle, M. le député de Lévis, que vous n'avez pas à indiquer qu'un député arrive ou quitte la salle ou est absent.

**M. Garon:** Non, non, mais c'est parce qu'il faisait une allusion malveillante.

**Le Président (M. Camden):** Je pense que, cet après-midi, M. le député de Lévis, le ministre délégué aux Transports a été rappelé à l'ordre par votre collègue, le leader de l'Opposition, à cet égard; alors, je pense qu'on peut s'en inspirer ce soir assez aisément.

**M. Tremblay (Rimouski):** M. le Président, étant donné que j'ai été interpellé par le député de Lévis, et qu'on a fait allusion à une prison qui se construisait dans un parc industriel à Rimouski et que cette prison-là, nécessairement...

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Rimouski, en vertu de quel article du règlement souhaitez-vous faire votre intervention?

**M. Tremblay (Rimouski):** D'abord, c'est pour le rappeler à la pertinence du débat.

**Le Président (M. Camden):** Vous aurez l'occasion, dans vos remarques préliminaires, de revenir sur le sujet.

**M. Tremblay (Rimouski):** J'y reviendrai dans mes remarques préliminaires, M. le Président.

**Le Président (M. Camden):** C'est cela. M. le député de Lévis.

**M. Garon:** Je souhaite, M. le Président, que le député, d'abord, prenne la peine d'en faire. C'est la première fois que j'entendrai des remarques préliminaires de la part du député de Rimouski. Ça me fera plaisir d'entendre ça.

Alors, essentiellement, ce projet de loi est hon-

teux. Il dénature le système. On indexe tout ce qu'on peut indexer. On siphonne la caisse du régime d'assurance automobile. On veut changer les taux des montants qui vont être payés pour des frais qu'on prétend frais médicaux pour les accidents, à l'assurance-maladie, alors qu'on veut appliquer les taux rétroactivement — parce que la loi, telle qu'elle existe actuellement ne permet pas de le faire; un autre abus de droit, parce que la mesure rétroactive est toujours une mesure exceptionnelle — parce qu'on ne sait plus quoi inventer pour siphonner l'automobiliste.

(20 h 30)

Je vais vous dire une chose: Ceux qui se font siphonner du gaz dans leur réservoir dans un terrain de stationnement la nuit, ça leur coûte moins cher que ce que le ministre fait. Chacun des automobilistes aura été siphonné de 750 \$ par tête d'automobiliste au Québec depuis que les libéraux sont là. On n'est pas dans les pinottes, là, on n'est pas dans les cacahuètes, là: 750 \$. 3 000 000 000 \$ pour 4 000 000 d'automobilistes, ça fait essentiellement 750 \$ par tête de siphonnage de la caisse de la Société de l'assurance automobile. Ça veut dire presque 100 \$ par année du régime libéral où on a siphonné la caisse, sans compter les 30 \$ pour le transport en commun pour des gens qui n'en ont même pas, de transport en commun, dans la plupart des cas, sans compter les augmentations de la taxe sur le gaz qui est passée de 0,133 \$ à 0,194 \$ du litre, M. le Président, sans compter toutes les mesures d'indexation qu'on met dans ce projet de loi là pour augmenter les primes ou les droits payés par les automobilistes, quels que soient les besoins de la caisse. On ne s'occupe même plus — et c'est là qu'on dénature le système — des besoins en indemnisation des victimes d'accident puisqu'on augmentera de façon automatique les primes et les droits de toute nature qui sont payés par les citoyens.

Jusqu'à maintenant, il devait y avoir — il devait! c'était la loi — une corrélation entre les primes payées et les besoins d'assurance. Ce n'était pas le cas puisque plus de la moitié de l'argent payé par les automobilistes pour leur assurance allait au ministre des Finances, comme si la plus grande victime au Québec, c'était le ministre des Finances. Et, aujourd'hui, même si on collectait trop d'argent sous forme de primes ou de droits d'immatriculation ou de droits de toute nature par le régime d'assurance automobile, on veut maintenant, indépendamment des besoins d'assurance, indexer tous les montants d'argent qui sont payés par les automobilistes.

En plus, on veut les photographier comme s'ils étaient des criminels. Ça ne m'étonne pas. Tout ce qui manquait, c'était la photo. Il manque la photo pour être comme... Un peu plus, ils demandaient les empreintes digitales. Il lui manque juste ça, à l'automobiliste, qu'on lui prenne ses empreintes digitales, puis qu'on lui mette... Il aura sans doute un numéro comme s'il entrait en prison. Comme quelqu'un, quand il arrive en prison, qu'il est arrêté par la police, on prend sa photo, on lui donne un numéro, puis, après ça, on prend ses empreintes digitales et, après, on lui donne un pyjama. J'ai

l'impression que tout ce qui manque actuellement, c'est le pyjama parce que ça coûte quelque chose. Les empreintes digitales, on n'a pas encore osé, mais ça s'en vient. On prend ça par bouchées.

L'automobiliste, on le tranche comme le salami. Là, aujourd'hui, on le fait payer, puis il n'a plus rien. On entendait aujourd'hui un commentaire d'un fonctionnaire quand il nous parlait de la photo. Il a dit: Ça va être rentable. Ah! je suis certain que ça va être rentable: 2 \$ la photo, 6 \$ pour l'administrer. Après ça, on met des articles bidon de garantie de revenus. Imaginez-vous le gouvernement qui va donner une garantie de revenus alors que celui qui siphonne la caisse, c'est lui. C'est comme si, dans une maison, alors qu'il y a un fromage, puis que le rat se promène dans le fromage, il vous donnait une garantie que, votre fromage, vous allez le retrouver à n'importe quel temps. En attendant, il mange le fromage. Ou un peu comme des fourmis qui sont dans la structure de la maison et percent des trous. À un moment donné, la maison s'écrase. Pourquoi? Parce que les fourmis la grignotaient de l'intérieur.

Aujourd'hui, celui qui fait ça, c'est essentiellement le gouvernement, par le ministre des Finances et le premier ministre. Le premier ministre, les gens le trouvent de moins en moins drôle puisque ses grands amis du Conseil du patronat sont en train de lui demander de s'en aller au plus vite. Ça aurait dû être fait déjà il y a un certain nombre d'années. Le Conseil du patronat demande au premier ministre de s'en aller parce qu'il voit tout le dommage qu'il cause, M. le Président. Les syndicats ont été habitués, mais, là, les syndicats ont commencé également à bouger. Alors, actuellement, c'est tout le Québec; il y a un consensus incroyable au Québec, de gens qui disent: Ce gouvernement-là nous a assez fait mal. Le taux d'insatisfaction est à 70 %; 70 %! Il reste quoi? Il reste l'ouest de Montréal, toujours satisfait du gouvernement. Il reste juste l'ouest de Montréal. Le ministre est de l'ouest de Montréal. Il est comme un genre d'Attila qui dit: Tiens, toi! Je ne t'ai pas encore fait assez mal, tiens, toi! Tu vas prendre un choc. Et là, il a décidé, à partir de l'ouest de Montréal, de pénaliser tout l'Est du Québec, tout le Québec pour leur faire payer des primes. Imaginez-vous, des primes, 30 \$ à des gens qui sont déjà ceux qui paient le plus cher pour le transport en commun, des primes de toute forme.

Une voix: La cassette.

M. Garon: Ah! je n'ai pas besoin de cassette, comprenez-vous. Je n'ai pas besoin de cassette, j'ai juste à voir le projet de loi. Le projet de loi, vous allez l'adopter, là, parce que vous n'avez pas eu le courage, M. le Président — je n'ai pas le droit de m'adresser aux députés, je m'adresse au président — parce que des députés du Parti libéral n'ont pas eu le courage de s'objeçter en caucus, n'ont pas eu le courage. Et ces députés qui se faisaient élire en disant que les gens étaient trop taxés, que l'automobiliste était trop taxé, n'auront jamais

réussi à taxer... Aucun gouvernement antérieur n'a réussi à taxer autant les automobilistes que le gouvernement actuel depuis 1986.

Moi, je trouve ça pitoyable, je suis gêné, je suis humilié. Je dis que ce gouvernement-là va passer pour un régime de noirceur totale. J'ai l'impression que Charpentier, quand il composait la musique des ténèbres, pensait au Parti libéral, parce qu'il savait que c'est un **gouvernement** qui nous mène dans la grande noirceur. Duplessis, c'était la petite noirceur. Là, on est rendus dans la grande noirceur où le citoyen est... Imaginez-vous, le budget total de M. Duplessis quand il a quitté le pouvoir en 1959, c'était 600 000 000 \$. C'est cinq fois ce montant-là que les libéraux ont pigé dans la caisse depuis 1986. C'est des sommes d'argent considérables. On n'imagine pas les sommes d'argent que ça peut représenter. Pourquoi? Parce que c'était un bon système qui avait été mis en place par le régime précédent. Un bon système, une bonne façon de voir les choses établie par le régime précédent. Et le gouvernement libéral, incapable de faire quelque chose de grand, par son premier ministre, essaie de détruire avant de partir ce qui a été fait de bien par le gouvernement antérieur.

Alors, à cette **session-ci**, il s'est donné une mission de détruire deux lois, celles de la protection des terres agricoles et de la Société de l'assurance automobile. Il s'est donné une mission de détruire deux lois parce qu'il sent qu'il va perdre le gouvernement et il voudrait que, dans l'histoire du Québec, il ne reste plus de marque d'une période, de 1976 à 1981, qui passera pour la période la plus glorieuse de l'histoire du Québec: 1976 à 1981. Pourquoi? Parce que les gens ont connu des législations, à ce moment-là, qui ont été faites dans l'intérêt des citoyens. Actuellement, l'intérêt des citoyens est galvaudé. C'est le dernier souci du gouvernement, l'intérêt des citoyens. Ça n'a aucune importance.

Il n'y a rien dans ces mesures-là, dans le projet de loi 130, qui est d'intérêt public. Rien. Au contraire, chacun des articles est une nuisance publique. Chacun des articles indique le mépris du gouvernement pour ses citoyens. Et chacun de ces articles-là est un message haineux à l'endroit des automobilistes. Parce qu'on n'a pas le droit de traiter des citoyens, dans un État, de la façon dont on va les traiter avec ce projet de loi qui a 12 articles, mais 12 articles qui sont les commandements de la misère, 12 articles qui sont les 12 articles de la honte, 12 articles qui resteront comme les marques indélébiles d'un régime qui n'avait pas le souci de l'intérêt des citoyens. Et, quand, un jour, les gens diront à ces députés: Dans quel gouvernement étiez-vous? et qu'ils diront: Dans le gouvernement Bourassa de 1985, **fin** de l'année, à 1994, les gens diront: C'est un député qui n'a pas eu le courage de nous défendre.  
(20 h 40)

C'est pourquoi, M. le Président, je pense... Vous voyez qu'on ne sent pas beaucoup de fierté de la part des députés; ils ne sont pas légion à venir défendre ce projet de loi là. Le ministre, lui, se sent une mission que je ne comprends pas. Normalement, quelqu'un qui

est en politique s'illusionne un peu en voulant passer à l'histoire comme quelqu'un qui a fait des choses dont on va se rappeler. Mais le ministre ne semble pas avoir le souci de faire quelque chose pour que les gens se rappellent de lui en disant: Bien, il a été bon pour nous. On dirait que ça ne l'intéresse pas. Ça ne l'intéresse pas, M. le Président, de faire quelque chose de bon pour les gens. Il n'y a rien de bon pour les gens dans ce projet de loi là. Il n'y a pas une ligne qui est bonne pour les gens dans ce projet de loi là. Et c'est pourquoi nous devons le combattre avec toute l'énergie nécessaire, en vous rappelant ce que j'ai déjà dit en cette Chambre: Si le gouvernement fait des bâillons, qu'il ne se surprenne pas, après ça, que les gens qui sentent que les droits des citoyens ne peuvent pas être défendus dans le Parlement s'occupent de les défendre à l'extérieur.

Jamais on n'a vu un climat d'intolérance comme celui qui est en train de s'installer au Québec. Je dis qu'une des principales fautes appartient au gouvernement qui a imposé des bâillons par dizaines. Je n'ai jamais vu autrement que sous le gouvernement actuel, d'une faiblesse épouvantable, imposer 30 bâillons dans une fin de session...

**Le Président (M. Camden):** En conclusion, 15 secondes.

**M. Garon:** ...alors que cette loi-là a été adoptée en 1978, avec des mois de discussions, sans aucun bâillon, par un gouvernement qui était capable de vendre ses mesures et de prendre le temps que ça prenait pour respecter un régime démocratique qu'il souhaitait, qu'il comprenait et qu'il s'occupait de faire fonctionner, M. le Président.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'il y a d'autres remarques préliminaires? M. le député de Rousseau,

**M. Robert Thérien**

**M. Thérien:** Oui, M. le Président. D'abord, je pensais ne pas parler dans les notes préliminaires parce que l'objectif, avant tout, c'était de parler de la loi. Et je pense que la loi, c'est clair, elle a été votée au budget. Et je pense que l'intérêt, c'était surtout de parler des articles et peut-être de voir à améliorer certains chapitres ou certains articles par le côté positif de l'Opposition.

Mais, comme vous l'avez entendu, M. le Président, le député de Lévis a encore sorti sa cassette, il a presque réussi à endormir la foule. Mais je ne peux pas laisser passer sous silence les mots qu'il disait sur notre chef, M. le Président, dire qu'il a fait deux mandats honteux. Je veux juste lui rappeler que son ex-chef a quitté avant un deuxième mandat et que ce n'est pas la population du Québec qui l'a mis dehors, c'est ses propres députés. C'était M. René Lévesque. Malheureusement, ce n'est pas le peuple qui l'a mis dehors, c'est ses propres députés. Nous, on sait très bien

que M. Bourassa a l'assentiment de tous ses députés. Donc, de dire qu'il a un mandat honteux et que les gens du Québec vont se rappeler de façon très négative ce que M. le premier ministre a fait, je trouve ça, M. le Président, tout à fait inacceptable. C'est un peu pour ça que j'ai décidé de parler, dans les notes préliminaires, des obscénités que le député de Lévis vient de dire concernant ce grand personnage du Québec, qui est notre premier ministre, M. le Président.

Il dit que cette loi-là n'a rien de bon pour les citoyens et il parle de la mémoire que les citoyens vont avoir concernant notre ministre des Transports ou autre. Il se sent le défenseur des citoyens et évoque le fait qu'il y avait un rassemblement ici, tout à fait démocratique, tout à fait démocratique, devant le parlement. Où était le député de Lévis lorsque le gouvernement précédent a voté la loi 111 où on prenait la charte des droits et libertés des citoyens du Québec et qu'on mettait ça de côté? Où était le député de Lévis? Écoutez, c'est grave, là. Il y a un rassemblement aujourd'hui. On passe une loi 142. Les gens ont encore le droit d'utiliser la charte des droits et libertés, et c'est une chose qu'ils ont faite. Où était le député de Lévis quand on a pris la charte des droits et libertés et qu'on a mis la clause «nonobstant»? On n'a même pas permis aux citoyens du Québec d'utiliser leur Charte. C'est ce personnage-là qui va venir faire la leçon aux citoyens du Québec pour dire que c'est les défenseurs des citoyens du Québec?

M. le Président, ça n'a pas de bon sens. C'est la seule loi au Québec qui s'est votée, où on a mis la charte des droits et libertés de côté, on a pilé dessus. Où il était, ce député-là? Ce grand défenseur, ce sire Lance-lot, où est-ce qu'il était? Est-ce qu'il a défendu les citoyens, les syndiqués qui avaient voté une convention? En plus de les baisser, ils ont voté une loi très répressive qui est la loi 111 qui a été dénoncée par les Nations unies aussi. Imaginez-vous! Oui, oui, M. le député de Lévis. Ça, vous n'en parlez pas, de ça. Non, mais où étiez-vous? Où étiez-vous? Vous étiez sûrement en train de chercher le propriétaire du chèque que vous aviez gardé ou je ne sais pas, mais vous n'aviez sûrement pas défendu les intérêts des citoyens.

**M. Garon:** Ça m'étonnerait que le ministre soit capable d'apporter des chèques.

**M. Thérien:** M. le Président, je l'ai écouté, puis ça a été pénible, hein. Je l'ai écouté. Qu'il m'écoute, puis qu'il garde silence, du moins.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, je vous rappelle que vous devez écouter vos collègues.

**M. Garon:** Mais, vous devriez demander... Il y a un projet de loi, qu'il y ait un peu de pertinence.

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

Lévis, je dois vous dire que j'ai fait une application, dans votre cas, assez large de la pertinence...

**M. Garon:** J'ai toujours parlé du projet de loi.

**Le Président (M. Camden):** ...et que je vais appliquer le règlement de la même façon à l'égard du député de Rousseau. Et je vous invite à être un parlementaire respectueux des commentaires de vos collègues.

**M. Thérien:** Alors, c'est toujours dans cet esprit-là, M. le Président, que la loi est là; c'est sûr qu'elle est votée visière levée. Elle était dans le budget, O.K.? On n'a peut-être pas l'accord de l'Opposition. Il n'y a pas de cachotterie; on a décidé, pour le bien des Québécois, pour l'équilibre financier, de prendre l'argent de cette façon et d'en retourner d'une autre façon aux utilisateurs. Ça, c'est le choix d'un gouvernement. On fait un choix.

Mais, quand on me dit que mon premier ministre, depuis deux mandats, c'est la honte du Québec, moi, je peux vous dire que c'est effrayant de dire ça. Si c'est pertinent à la loi, là, c'est très grave. C'est très, très grave. Il va quitter bientôt, notre premier ministre, la tête haute d'avoir été un grand personnage au Québec, d'avoir gardé l'équilibre au Québec, puis aussi d'avoir été tolérant, d'avoir peut-être trop accepté la tolérance, justement, en souhaitant qu'il y ait des gens aussi qui continuent à l'accepter.

Et, quand on parle des situations, quand on dit que la population peut être insatisfaite à tant de degrés d'insatisfaction, puis qu'on dit qu'à un endroit du Québec eux ne savent pas réfléchir parce que, eux autres, ils trouvent ça satisfaisant, je trouve ça **effrayant**, effrayant, M. le Président. Mais, si on regarde le niveau de vote, c'est encourageant. C'est peut-être encourageant quand on remonte un petit peu, puis qu'on voit que c'est peut-être menaçant.

Donc, M. le Président, on a une loi, en espérant qu'on puisse l'étudier positivement, mais dans l'esprit que le gouvernement s'est donné, c'est-à-dire de voter la loi avec, bien entendu, la conséquence qu'il va y avoir de l'argent qui va venir de la Société de l'assurance automobile du Québec pour venir équilibrer les finances publiques. Donc, moi, M. le Président, je n'ai pas de problème à défendre cette loi-là. C'est un choix que j'ai fait. On m'a élu pour faire des choix. On m'indiquera si mon choix est bon ou mauvais. Mais je fais ce choix-là et ce choix-là, M. le Président, je n'ai pas besoin de le faire en démolissant les autres, en étant négatif. Si c'est ça avoir de l'expérience en politique, j'aime autant ne **pas** en avoir. C'est un triste exemple à donner à ceux qui nous écoutent et à ceux qui souhaitent que la politique s'améliore dans l'avenir.

M. le Président, c'étaient mes remarques préliminaires, en espérant qu'on puisse voter le plus rapidement... Et je vois qu'il va y avoir d'autres notes préliminaires, et je suis convaincu que le député va être beaucoup plus positif parce qu'il n'a pas la même

cassette. Puis je le prie de ne pas emprunter la cassette de son voisin, parce que ça peut être comme un micro-be, ça, ça peut se propager rapidement.

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

**M. Gérard R. Morin**

**M. Morin:** Merci, M. le Président. Lors de la période des questions, le parti ministériel est rendu qu'il nous propose quelle question poser, qu'est-ce qu'il est correct de faire, qu'est-ce qu'il est correct de ne pas faire. Puis, là, on va jusqu'à nous proposer quelle cassette utiliser et quelle cassette ne pas utiliser.

Alors, mes remarques, M. le Président, consisteront uniquement à déplorer le fait que le gouvernement, de par ce projet de loi là, cherche à — comment je pourrais qualifier ça? — régulariser une coutume qui est devenue presque une tradition et qui, sur le plan légal, est toujours très contestable. Et je pense que le ministre a constaté que cette habitude de siphonner était très vulnérable, tant sur le plan de la légitimité que sur le plan de la légalité. Et c'est ce que je déplore le plus parce que, finalement, ça veut dire que le ministre a l'intention de consacrer cette habitude à long terme; donc, tant qu'à y être, aussi bien colmater les brèches qui peuvent exister sur le plan légal.

(20 h 50)

Tout de suite à partir de l'article 1, M. le Président, un commentaire très sommaire. On sait que l'article 151, je pense, de la loi actuelle établit les différentes modalités sur lesquelles la Société se base pour établir les contributions d'assurance. Et ces contributions d'assurance là, comme c'est mentionné à peu près dans tous les articles, sont basées ou sont décidées, fixées à partir des expertises actuarielles, ce qui est tout à fait logique, sauf que ce que le gouvernement veut faire maintenant, il dit: Bon, si la loi prétend, et pas seulement prétend, si la loi stipule que c'est la Société, à partir d'expertises actuarielles, en conformité avec les articles 151 et les suivants, dorénavant, ce ne sera plus seulement la Société qui va établir les contributions. Et ça, c'est grave parce que, jusqu'à maintenant, le gouvernement se contentait d'exiger des sommes. C'est ce qu'il faisait avec son siphonnage. Ça continue, d'ailleurs.

Mais, là, il va plus loin. Ce n'est plus uniquement du siphonnage, là. Le gouvernement, de par certains amendements, s'octroie le droit de fixer les contributions, ce qu'on appelle revaloriser les contributions d'assurance. Et ça, c'est très, très grave, parce que c'est lui qui devient le gestionnaire de la Société de l'assurance automobile. Comme si les administrateurs n'étaient pas capables, en conformité des recommandations des actuares, d'établir une contribution des assurés conforme aux responsabilités de la Société. Alors, ça, c'est grave, M. le Président, parce que ça consacre ni plus ni moins la volonté du gouvernement, en plus d'exiger des sommes de la Société, d'établir lui-même

les contributions d'assurance. Et ça, on aura l'occasion d'y revenir, mais c'est ce que je trouve le plus grave parce qu'il se substitue à la vocation, à la raison d'être même de la Société de l'assurance automobile.

Il y a, bien sûr, encore un autre article qui permet au gouvernement de régulariser et, encore là, de colmater ce que je soupçonne comme étant sur la ligne de la légalité. Je me souviens, lors de la commission parlementaire, je pense... Je ne sais pas si le ministre était là quand on a eu un petit mandat d'étudier le décret parce que la loi, finalement, exigeait que le projet de décret soit soumis à la commission pour étude. Et il y a ce volet de rétroactivité parce que, dans ce cas-ci, le gouvernement se permet de revaloriser ou d'actualiser les coûts de l'assurance auprès de l'assurance-santé de façon rétroactive. Et je suis à peu près certain — ça avait d'ailleurs été soulevé — qu'à partir du moment où les montants établis pour une année, donc l'année 1992, avaient été même indexés en fonction de la loi sur les régimes de rentes, le gouvernement ne pouvait pas, de façon rétroactive, actualiser les coûts de l'assurance des victimes des accidents routiers auprès de l'assurance-santé du Québec, que le gouvernement ne pouvait pas, en plus de l'indexation, imposer rétroactivement cette actualisation des coûts. Alors, on voit dans le présent projet de loi que le gouvernement apporte toute la précision qu'il faut pour, finalement, faire de façon permanente ce qu'il fait maintenant depuis quelques années.

Et, enfin, il y a, bien sûr, l'article 4. J'en mentionne seulement un. Je ne veux pas revenir sur l'article, je pense que c'est 10, qui donne le droit au gouvernement de continuer le perpétuel siphonnage, mais c'est l'article 4 qui touche la garantie. Ça, ça me fait rire un petit peu. Ça me fait rire un peu parce que, lors de l'adoption du principe, je me souviens d'avoir entendu des interventions. C'était le député de Verdun, je pense, qui nous avait fait un exposé sur ce que c'était, un régime d'assurance. Ah! c'était un bel exposé, mais tout était fait en fonction de justifier que le gouvernement, à même ce qu'on appelle les réserves de stabilisation, bon, sans affecter les réserves actuarielles, pouvait tout faire ça. Bon.

En tout cas, ça me faisait rire, sauf que ce qu'on retrouve dans le présent projet de loi, c'est que le gouvernement adopte des articles justement pour lui permettre de garantir certains revenus. Puis, ça, bien, ça se fait suite à un geste du gouvernement de venir siphonner à un point tel qu'il se sente obligé, sur le plan légal, de modifier sa loi et d'apporter tous les éléments touchant l'aspect garantie. Alors, encore là, je soupçonne que le gouvernement le fait uniquement dans une préoccupation de se protéger sur le plan légal, parce qu'il était très vulnérable de faire ce qu'il faisait.

Alors, ceci dit, M. le Président...

Une voix: La motion pour les intervenants... Où est-ce qu'elle est? Je vous l'ai donnée tantôt.

**M. Morin:** O.K. Alors, M. le Président, je

m'arrêterai ici. On aura l'occasion de revenir dans l'étude article par article, bien qu'en attendant il **m'apparaîtrait très** utile et opportun... Parce que c'est plus que — je reviens, là — ce qu'on a vécu au cours des dernières années et que mon collègue de Lévis, là, a critiqué de façon très féroce, l'aspect siphonnage. Mais, là, c'est grave. Là, on veut geler dans le béton...

**Le Président (M. Camden):** Vous voulez entendre quelqu'un?

**M. Morin: M.** le Président, qu'est-ce que vous venez de dire là, là? Vous n'êtes pas supposé avoir de préjugé à mon endroit. Je vous ai entendu dire que j'avais l'intention de proposer qu'on entende quelqu'un. Je pense que votre poste vous oblige à une neutralité et à une objectivité. Et je viens de vous entendre; vous posez un geste qui serait très **répréhensible**.

**Le Président (M. Camden):** Alors, M. le député, je suis content de savoir que vous n'entendez personne. Je dois conclure que c'est ça?

**M. Morin:** Ce n'est pas ça.

**Le Président (M. Camden):** Ah! Ce n'est pas ça?

**M. Morin:** Ça, à ce moment-là, vous tiendrez compte de la motion que je vais présenter après et non pas avant. Alors, M. le Président, si vous me permettez, je voudrais déposer...

**Le Président (M. Camden):** Ah! Je brûle d'en-  
vie d'entendre ça.

#### **Motion proposant d'entendre le Club automobile du Québec**

**M. Morin:** ...la motion. Conformément à l'article 244 des règles de procédure, je proposerais que la commission tienne, avant d'entreprendre, évidemment, l'étude détaillée du projet de loi 130, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous **les** articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende le Club automobile du Québec.

Voilà, M. le Président. Je vous la soumetts en tout respect afin de vous permettre d'en vérifier la recevabilité; après quoi, nous pourrions en débattre sur le fond, à moins que le ministre et vous-même ne vous rendiez à notre demande, sans plus.

Une **voix:** Sur-le-champ.

**M. Morin:** Sur-le-champ.

**Le Président (M. Camden):** Alors, M. le

député, on va en prendre connaissance, on va **vérifier** la recevabilité de votre motion.

**M. Morin:** Vous êtes bien aimable. Je n'en attendais pas moins.

**Une voix:** Si on pouvait avoir des copies, en même temps.

**M. Morin:** Oui, ça serait bien utile parce qu'on n'a pas eu le temps d'en faire.

**Le Président (M. Camden):** Alors, très bien, nous allons faire faire des copies et, par la suite, nous apprécierons votre formulation.

**M. Garon:** On peut suspendre les travaux, en attendant?

**Le Président (M. Camden):** Oui, on peut manifestement suspendre les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 20 h 59)

(Reprise à 21 h 15)

**Le Président (M. Camden):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. On revient à la motion présentée par le député de Dubuc en vertu de l'article 244 de nos règlements. La motion est jugée recevable. Alors, M. le député de Dubuc, nous sommes disposés à vous entendre sur votre motion.

#### **M. Gérard R. Morin**

**M. Morin:** Alors, M. le Président, contrairement **peut-être** à ce qu'on peut penser — parce qu'on m'a signifié qu'on avait été surpris de nous voir déposer une telle motion — ce n'est pas dans un but de retarder indûment, loin de là. C'est tout simplement pour répondre à des attentes, M. le Président, comme je vous le disais tout à l'heure.

Nous avons ici une lettre du Club automobile, signée par M. Darbelnet, adressée à M. Elkas, qui se lit comme suit: «Par la présente, le Club automobile du Québec vous fait part de son désir de se faire entendre au sujet du projet de loi 130, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, avant l'étude article par article de ce projet. Veuillez agréer, M. le ministre, l'expression de mes salutations distinguées.» Le ministre devait bien se douter que nous avions une copie parce que c'est indiqué, en bas: copie conforme au leader parlementaire, au leader de l'Opposition, ainsi qu'au porte-parole de l'Opposition et président de la commission, M. le député de Lévis.

Alors, M. le Président, **vous** comprendrez qu'on ne pouvait pas laisser passer cette demande-là et qu'on devait insister auprès du ministre sur la nécessité,

l'opportunité d'entendre le Club automobile qui, je pense, commence à trouver un peu, là — je ne sais pas quel qualificatif utiliser, là — de la part du gouvernement, de revenir année par année, avec la même vilaine habitude. En plus de siphonner de l'argent qui devrait normalement revenir aux automobilistes, aux assurés, il semble vouloir, comme je le disais tout à l'heure, régulariser, colmater les brèches illégales. Ce qui était, au départ, perçu comme des exceptions, c'est maintenant devenu une habitude. Donc, je pense que le ministre fait bien son lit. Dorénavant, c'est comme ça que ça devra se passer. Donc, il faut tout mettre en oeuvre pour ne pas être contesté d'aucune façon.

**M. Garon:** Un lit double.

(21 h 20)

**M. Morin:** Hein? Ah! Bien, c'est évident! Bien sûr que mon collègue de Lévis renchérit sur mes propos.

Je pense que les gens du Club automobile auraient fort bien pu démontrer au ministre un point de vue de l'automobiliste, point de vue ou intérêt qui semble échapper carrément au ministre. Ça, ça ne semble pas l'occuper. On nous invoque, à l'occasion, que les contributions ont été baissées à une couple de reprises. Bien sûr que, ça, ça lui donne bonne conscience. Mais je pense que le Club automobile aurait pu sensibiliser le ministre à un aspect que j'ai mentionné tout à l'heure, et je vais y revenir.

Parce que, si le présent projet de loi semble vouloir régulariser des choses, il n'en demeure pas moins un fait que ça demeure illégitime et inacceptable sur le fond pour la simple et unique raison... J'avais posé la question au ministre, puis il me répondra dans sa réplique s'il veut bien le faire. À vous voir aller, siphonner de l'argent comme vous le faites, qui devrait revenir aux assurés et maintenant en régularisant ou en légalisant le droit du gouvernement d'établir les contributions à la place de la Société, à ce moment-là — je pose la question — à quoi servent les expertises ou les études actuarielles de la Société? Êtes-vous capable de m'expliquer ça, M. le Président? À partir du moment où le gouvernement se réserve le droit d'établir les contributions, en plus, évidemment, de toutes les sommes qu'il se permet d'aller chercher, qui sont versées au fonds consolidé, à quoi servent les expertises actuarielles? Est-ce qu'on ne pourrait pas, à ce moment-là, de la façon dont le gouvernement s'oriente, se contenter uniquement d'études comptables pour voir si, évidemment, pour nos obligations de l'année, on a assez d'entrées d'argent, puis si on est bons pour ne pas trop faire de déficit? Ça serait assez.

Parce que je présume que le ministre connaît la raison d'être ou l'utilité d'une expertise actuarielle qui, au bout de la ligne, de façon bien simplifiée, est d'établir, justement, suite à une réglementation évidemment, c'est-à-dire à un règlement adopté par la Société, les contributions que l'assuré doit verser pour s'assurer que les obligations de la Société soient rencontrées, et cela, dans une perspective à long terme. C'est ça, de façon

bien simple, j'en conviendrais. Je ne veux pas vous embarrasser de tout le concept qui entoure une étude actuarielle. Mais, à partir du moment où le gouvernement dit: Moi, à partir de maintenant, je vais établir moi-même les contributions, c'est pire que ce qu'il faisait avant, là. Avant, il nous arrivait avec une loi qui lui permettait de s'octroyer des montants, d'exiger ou d'obliger la Société à verser des montants à même la réserve de stabilisation, qui, **semble-t-il**, est trop élevée par rapport aux nécessités. Avant, c'était ça. C'était grave. Mon collègue de Lévis l'a déploré. Mais, en tout cas, disons qu'un gouvernement, au pis aller, peut se permettre de commettre de tels écarts, de tels égarements.

Mais, là, ce qu'il veut faire avec le présent projet de loi, ça n'a plus d'allure. Je pense qu'il va falloir que vous proposiez à la Société de sauver de l'argent et de se contenter de faire une petite étude comptable chaque année, parce qu'il n'est plus nécessaire de faire des études actuarielles basées sur une multitude de facteurs pour établir les contributions de l'assuré. Ce n'est plus absolument nécessaire parce que le gouvernement, lui, se permet, s'octroie le droit de les établir lui-même. Vous savez qu'un gouvernement n'a pas besoin d'une étude actuarielle pour établir des contributions, absolument pas, alors qu'une Société qui gère un régime d'assurance est tenue de se plier aux recommandations ou aux conclusions d'une expertise actuarielle.

Sauf que, même si elle est tenue légalement de le faire, en pratique, la Société ne l'a jamais fait. Parce que, avec les réserves actuarielles que la Société a accumulées, il aurait été tout à fait normal, beaucoup plus normal qu'elle recommande de diminuer les contributions de l'assuré, puisque, avec les rendements des placements, les obligations, etc., on aurait fort bien pu assurer la viabilité de la Société, tout en diminuant les contributions, puisque les recommandations ou les conclusions des études actuarielles permettaient à la Société d'adopter les règlements en conséquence. Mais, même dans ces circonstances-là, la Société ne l'a jamais fait. Alors, imaginons aujourd'hui, au moment où le gouvernement s'octroie le droit d'établir lui-même les contributions de l'assuré, bien, là, c'est le comble des combles.

Lorsque j'ai parlé sur le principe, j'avais examiné, de façon superficielle, le projet de loi, mais à l'étudier un peu plus sérieusement, je me rends compte que le Club automobile avait maudiquement raison de demander la rencontre. C'est tout juste parlementaire. M. le Président, je vous vois pencher la tête de gauche à droite, comme une horloge qui est à son dernier battement. Je vais vous le lire tout simplement, parce que j'ai l'impression que le ministre, avec le travail qu'il a à faire le travail de la Société... Parce que c'est quelque chose, hein? Le ministère des Transports, ce n'est pas le plus petit des ministères. Quand, en plus, un ministre veut devenir — comment on appelle ça? — pas président, mais coprésident d'une Société de l'assurance automobile, bien, je suis à peu près certain qu'il n'a plus le temps de lire les journaux.

Voici ce que disait le Club automobile. Aussi, il

ne veut pas que le Québec pige dans la riche caisse de l'assurance automobile. Et je vais le lire textuellement. Ce n'est pas mes propos, je le lis. «La semaine dernière, le Club automobile du Québec joignait sa voix à celle des autres opposants aux ponctions gouvernementales relatives aux profits enregistrés par la Société. C'est ainsi que M. Robert Darbelnet, président-directeur général du Club automobile, a dénoncé la ponction par le gouvernement du Québec de plus de 3 000 000 000 \$ dans les surplus de la Société de l'assurance automobile du Québec. Il déplore que le rôle de cet organisme soit détourné vers la perception de taxes déguisées, taxes au noir, taxes noircies. La Société, souligne-t-il, est en fait une sorte d'assurance mutuelle étatique et les surplus accumulés devraient vraisemblablement — il dit vraisemblablement; je ne dis même pas ça, ils devraient carrément — être la propriété des gens qui ont versé une contribution, soit les automobilistes québécois.» Autrement dit, ils disent en d'autres mots ce que je viens de vous dire tout à l'heure, mais, comme je suis un jeune député, je sens le besoin de faire confirmer mes propos par des gens, quand même, qui ont une bonne réputation en la matière. Donc, vous comprenez que je ne souffre pas de complexe de supériorité. Je vais continuer, M. le Président. «D'ailleurs, même le conseil d'administration de la Société — ça, je ne sais pas s'ils disent ça, il y a des gens qui vont nous confirmer ça, là — a affirmé que ces montants appartiennent aux assurés et doivent leur être redistribués.»

Moi, je voudrais bien être un petit oiseau, comme on dit, et voir les discussions que le ministre a eues ou doit avoir avec des gens de la Société. J'aimerais être un petit oiseau, là, et voir ça. Parce que, bien sûr, je comprends le ministre de ne pas nous dévoiler publiquement ou en commission les petits échanges qu'il a pu avoir avec la Société, mais ça serait bon. J'aimerais ça voir ça. Ça me tenterait de demander au ministre de m'inviter une bonne fois pour voir comment ça se passe, mais, même s'il ne m'invitait pas, je ne lui en tiendrais pas rigueur, je comprends très bien ça.

«Selon le président-directeur — il continue dans ce sens — c'est comme si vous contribuiez à un fonds de pension sans participation de l'employeur et que, alors qu'un surplus se crée et que l'employeur est en même temps en difficulté financière, celui-ci décide d'y puiser de l'argent. Cette situation est en totale contradiction avec l'esprit du rapport Gauvin qui précisait, en 1974, que le régime d'assurance automobile ne doit pas exister pour l'avantage de ceux qui l'administrent, mais pour le bénéfice des victimes et des assurés.» Donc, le Club automobile déplore que cette philosophie ne soit pas respectée. Ainsi, en 1993, la Société a taxé davantage qu'elle n'a indemnisé.

Alors, je pourrais continuer, M. le Président, mais je vais vous faire grâce du dernier paragraphe pour ne pas abuser de la patience du ministre, parce que je pense qu'il a compris mon point de vue. C'est votre revue de presse, mon cher collègue? Vous aviez peur que je parte avec?

M. Thérien: Je ne fais confiance à personne.

M. Morin: Il est méfiant, mais il a raison. C'est le gouvernement en place qui cultive la méfiance. Vous la cultivez avec presque...

M. Garon: Religieusement.

M. Morin: Oui, religieusement, avec art.

M. Thérien: C'est contagieux, vous l'avez dit.

M. Morin: Pardon?

M. Thérien: C'est contagieux.

M. Morin: C'est ça qui est le pire.

M. Thérien: Vous avez été piqué par la tsé-tsé de Lévis, là.

M. Morin: Oui, mais c'est normal, nous autres, qu'on soit contagieux parce que, à un moment donné, on a à peu près les mêmes ambitions, les mêmes idéaux. C'est normal que ce soit contagieux, sauf que ce que le ministre cultive, et son gouvernement, en termes de méfiance, ce n'est pas seulement auprès de l'Opposition, c'est auprès de l'ensemble de la population. On l'a vu aujourd'hui et j'ai l'impression qu'on va le voir dans les jours qui vont suivre.

Alors, ceci dit, M. le Président, j'insiste auprès du ministre pour qu'on convoque les gens du Club automobile pour leur permettre de venir nous exposer un point de vue qui, j'en suis convaincu, serait le point de vue des assurés, des utilisateurs et peut-être encore avec plus de doigté, plus de connaissances que je peux en avoir.

Alors, je n'ai peut-être pas utilisé totalement ma demi-heure, M. le Président — on me dit que j'ai encore 15 minutes — mais, pour montrer ma bonne foi au ministre, M. le Président, pour éviter qu'il porte des jugements, parce que vous-même, tout à l'heure, M. le Président, avant même que vous receviez ma motion... (21 h 30)

M. Garon: Demande-lui si tu l'as convaincu. Si tu ne l'as pas convaincu, tu peux continuer.

M. Morin: Ah, bien, c'est vrai. C'est évident que le député de Lévis, évidemment, ça fait plus longtemps qu'il est ici. Moi, pendant qu'il était ici, je faisais autre chose. Remarquez bien que je n'ai pas perdu mon temps pour autant, j'étais au niveau municipal, ce qui n'était pas mauvais, mais lui était au niveau de l'Assemblée. Parce qu'il me demandait, il a dit: Tu as parfaitement raison. Vérifie si tu as convaincu le ministre. Alors, bien sûr, à partir du moment où vous êtes sur le point d'adhérer ou de répondre favorablement à notre motion, parce qu'on sait que, du côté ministériel, c'est le ministre qui décide, alors vous n'avez qu'à hocher la tête et je m'arrête immédiatement.

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

**M. Morin:** Oui.

**Le Président (M. Camden):** ...vous n'avez pas le droit de présumer de cette façon.

**M. Morin:** Non, hein?

**Le Président (M. Camden):** Non.

**M. Morin:** Autrement dit, je n'ai pas le droit de vous imiter, d'aucune façon.

**Le Président (M. Camden):** Non.

**M. Morin:** C'est ce que vous êtes en train de me dire.

**Le Président (M. Camden):** Oui, de fait, vous entendez bien.

M. Morin: Mais, comme le ministre ne semble pas vouloir répondre favorablement à notre demande d'entendre le Club automobile du Québec...

**Le Président (M. Camden):** Il présume encore.

M. Morin: ...je vais m'arrêter quand même.

**M. Elkas:** Vous présumez.

**M. Morin:** Hein?

**Le Président (M. Camden):** Vous présumez.

**M. Morin:** Oui, sauf que, à vous voir aller, vous savez... Mais, quand on connaît quelqu'un, comme je vous l'ai dit...

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Dubuc, il ne faut pas juger un crapaud à le voir sauter, hein? Ha, ha, ha!

**Des voix:** Ha, ha, ha!

M. Morin: Comme j'ai dit en Chambre...

**M. Elkas:** Je voudrais dire quelque chose, mais...

**M. Morin:** Ah oui, retenez-vous, retenez-vous. C'est mieux de se tourner la langue sept fois. Au moins, ça va vous empêcher de dire des bêtises. Parce que vous en faites suffisamment à l'intérieur du projet de loi, vous n'êtes pas obligé d'en rajouter.

**Une voix:** Le député de Lévis a la langue tissée.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que vous avez d'autres commentaires, M. le député de Dubuc?

**M. Morin:** Je regarde les membres du conseil d'administration de la Société et je vois Jean Allaire. Ce n'est pas vrai! Ça se «peut-y»? Il ne vous fait pas peur à ce point-là? «C'est-y» Jean Allaire, celui qui fait partie d'un groupe de réflexion? Administrateur du Club automobile. C'est bien ça.

**M. Elkas:** Vous êtes dans quoi là, vous?

**M. Morin:** Bien, les administrateurs du Club automobile.

**M. Elkas:** Ah! Du Club automobile. Ah, ce n'est pas chez nous, ça.

**M. Morin:** Bien oui, mais vous en avez peur?

**M. Elkas:** Moi, j'ai peur d'eux autres? C'est peut-être vous autres qui avez peur de lui.

**M. Morin:** Eh bien, là, vous n'êtes pas supposé de me répondre tout de suite, c'est moi qui ai la parole.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Morin:** M. le Président, vous devriez mettre le ministre à l'ordre.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que je peux simplement le rappeler à l'ordre et non le mettre à l'ordre?

M. Morin: Faites-le, faites-le.

**Le Président (M. Camden):** Parce que, considérant que lui-même n'est pas un véhicule-moteur, on ne peut pas le mettre à l'ordre, on peut le rappeler à l'ordre.

M. Morin: Rappelez-le, arrangez ça à votre goût, en autant qu'il cessera de m'interrompre.

Jean Allaire. Pourtant, c'est un de vos anciens collègues libéral, ça. Vous n'avez pas d'affinités avec, d'aucune façon?

**M. Elkas:** Pas moi personnellement, non.

**M. Morin:** M. le Président, dites-lui de répondre plus tard.

**M. Elkas:** Arrêtez de me poser des questions. Ha, ha, ha!

**M. Morin:** Alors, ceci dit, M. le Président, que

le ministre nous fasse donc entendre... Parce que ce serait assez difficile de convoquer tous les automobilistes du Québec, ça ressemblerait à la manifestation que vous avez eue ce matin. Ça pourrait déranger beaucoup plus que celle qu'on a eue parce que, définitivement, les automobilistes sont en maudit. C'est devenu presque, comme disait mon collègue, un crime de posséder une automobile. Ça n'a plus d'allure. Alors, je pense que le Club automobile serait en mesure de nous faire un exposé vraiment en fonction du point de vue de l'automobiliste, de l'assuré. Mais, comme je l'avais dit lors de l'adoption du principe en Chambre, je sais que le ministre, et je le répète, même si c'est un bon gars, c'est un ministre tête, c'est un ministre entêté, et il n'y a rien à faire avec. Alors, considérant qu'il n'y a rien à faire avec, je ne perdrai pas...

**M. Garon:** Tu n'as pas le droit de te décourager.

**M. Morin:** Je n'ai pas le droit de me décourager, mais, quand c'est plus décourageant que je suis capable d'en supporter, je cesse mon plaidoyer. Alors, M. le Président, une dernière invitation au ministre de se rendre à notre demande d'entendre le Club automobile; sinon, je comprendrai quand même son entêtement. Je vous remercie.

**Le Président (M. Camden):** Vous avez tout de même refait quatre minutes depuis votre quinzième minute.

**M. Morin:** Merci de votre contribution. Ha, ha, ha!

**Lé Président (M. Camden):** Bienvenue. M. le ministre.

**M. Sam L. Elkas**

**M. Elkas:** M. le Président, le député de Dubuc ni'a convaincu, le Club automobile du Québec n'a pas d'affaire ici, vu que la loi qu'on discute aujourd'hui découle du budget qui a été passé et que c'est dans le but d'équilibrer les finances du gouvernement. Le CAA devrait être assuré qu'au moins il a des garanties de l'ordre de 120 000 000 \$ par année. Il y a, contrairement à ce qui a été dit par le député de Lévis et par le député de Dubuc... C'est faux d'induire les gens en erreur comme vous l'avez fait. Ce n'est pas vrai qu'on a vidé la caisse et qu'il n'en reste plus. Je ne sais pas, pour vous autres, 300 000 000 \$, c'est peut-être des pinottes. Ça me fait penser, un peu, au leader de l'Opposition, qui a fait sauter l'annonce bilingue sur les autobus, à **Montréal**, qui rapportait 800 000 \$ par année. J'espère que le Vérificateur général a peut-être mis un oeil sur ça aussi. Mais on a référé à 800 000 \$ — pas par année, 800 000 \$ pour la période où la publicité a été vue sur les autobus — comme étant des pinottes. Si

vous pensez que 300 000 000 \$, c'est des pinottes, bien, vous ne devriez pas être assis où vous êtes. On a voulu réassurer l'autonomie de la Société de l'assurance automobile du Québec, on l'a fait.

Je dois aussi vous dire que je trouve triste de faire des commentaires comme dire que la Société n'est maintenant plus une société, que c'est honteux, ce que le gouvernement a fait à la Société. Il me semble que, dernièrement, le gouvernement de l'Ontario comme le gouvernement du Manitoba et celui de la Saskatchewan regardent de très près ce qui se passe ici, au Québec, et puis trouvent comme un vrai modèle l'effort...

**M. Morin:** Ha, ha, ha!

**M. Elkas:** ...qui est fait par la Société de l'assurance automobile du Québec. Peut-être que le député de Dubuc trouve drôle — ce que je ne peux pas accepter de votre formation — de continuer à tomber sur la tête des employés de la Société de l'assurance automobile du Québec, comme vous le faites pour bien des employés des ministères, incluant le ministère que je représente et que j'ai la fierté de représenter, les Transports. Je trouve plutôt honteux que ces gens-là puissent dire des choses semblables, qu'on en a sorti plus qu'on en a contribué aux assurés. Regardez donc les résultats sur le montant d'argent qui a été versé depuis 1978 aux gens. Il y en a pour 2 950 000 000 \$ qui ont été versés en indemnités depuis 1978 alors qu'on a retiré de la Société de l'assurance automobile du Québec 1 700 000 000 \$. Et puis, ça, ça se fait par la voie des coûts qui ont été payés en santé, l'immobilisation en sécurité routière, les contributions spéciales. Il y a eu des frais de transport ambulancier, puis il y a le fonds de la Commission des affaires sociales. C'est ce montant-là, en fait, qu'on a pris de la Société, 1 700 000 000 \$, mais il ne faut pas oublier qu'on a donné aux indemnités un montant de 2 900 000 000 \$.

Il va aussi sans dire que de faire des commentaires aussi gratuits que ça... C'est totalement inacceptable de dire que la contribution des assurés a augmenté. Peut-être que le député de Lévis et le député de Dubuc devraient regarder ce qu'on payait. La contribution d'assurance de l'automobiliste, en 1986, était de 114 \$; en 1987, on l'a baissée à 99 \$; en 1988, elle était maintenue à 99 \$; en 1989, maintenue au même montant; en 1990, 99 \$; en 1991, 85 \$, au mois d'août, on voit la prime baisser; en 1992, 85 \$; et elle est maintenue, en 1993, à 85 \$. Alors, dire que la contribution a augmenté, c'est totalement faux, surtout quand on n'a pas augmenté au niveau de l'indexation. Ça s'est maintenu. Il me semble que c'est une double protection de baisse pour les assurés.

Alors, de faire des commentaires gratuitement, je comprends votre jeu et vous devez le jouer. Vous êtes complètement contre cette loi, comme vous l'avez été lorsqu'on a fait d'autres ponctions, mais n'oublions pas une chose: l'exercice qu'on fait aujourd'hui a été fait bien avant mon temps. Je pense qu'on pourrait peut-être

questionner le chef de l'Opposition, qui était ministre des Finances dans le temps, lorsqu'il a visité la RAAQ, la Régie de l'assurance automobile du Québec, dans le temps, la SAQ, la Société des alcools du Québec. Il a aussi visité l'Hydro. Ceux qui disent que c'est l'argent des contribuables, il me semble que cet argent, les dividendes appartiennent aux gens qui sont clients d'Hydro-Québec.

(21 h 40)

Mais tout ça pour dire, M. le Président, que je n'accepte pas la proposition qui a été faite par le député de **Dubuc**. Merci.

**Le Président (M. Camden):** Merci, M. le ministre. Y a-t-il un autre intervenant? M. le député de Lévis...

**M. Garon:** M. le Président...

**Le Président (M. Garon):** ...pour une période de 10 minutes.

**M. Jean Garon**

**M. Garon:** ...j'ai écouté attentivement les propos du ministre, mais je réalise qu'il aurait vraiment besoin d'un éclairage du Club automobile. Et c'est pourquoi cette proposition-là est vraiment une proposition qui arrive à point nommé. Parce que le Club automobile, c'est un organisme de protection... Essentiellement, c'est quoi le Club automobile? C'est un organisme de protection des automobilistes. Puis **qu'est-ce** qu'il a demandé? Il a demandé au ministre, le 17 novembre 1993... Le ministre a eu le temps d'y réfléchir, ça fait presque trois semaines. Et la lettre, qu'est-ce qu'elle dit? Ça a été envoyé par télécopieur: «M. Sam L. Elkas, ministre des Transports du Québec, cabinet du ministre, 700 boulevard René-Lévesque Est, 29e étage, Québec, Québec. M. le ministre — si vous voulez avoir le code postal, GIR 5H1 — par la présente, le CAA Québec vous fait part de son désir de se faire entendre au sujet du projet de loi 130, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, avant l'étude article par article de ce projet.» Puis une copie est envoyée à Pierre Paradis, leader du gouvernement, Guy Chevrette, leader de l'Opposition, Jean Garon, président de la commission de l'aménagement et des équipements.

Alors, M. le Président, les gens du Club automobile veulent être entendus. Il y a plusieurs centaines de milliers de personnes qui sont membres du Club automobile, il y a à peu près 600 000 automobilistes qui sont membres volontaires du Club automobile qui veut être entendu. Les gens qui en sont membres, ce ne sont pas des bandits. Je vais vous les nommer, les administrateurs du Club automobile. La résolution est signée par Robert Darbelnet, président-directeur général. Remarque que c'est la première fois que le Club automobile demande de lui-même à être entendu devant la commis-

sion parlementaire à la suite de ce que le ministre appelle des ponctions, ce que les médecins du Moyen Âge auraient appelé des saignées. Alors, des ponctions dans la caisse. C'est un beau mot, «ponction».

Les administrateurs du Club automobile, qui sont-ils? Paul DeH'Aniello, président du conseil d'administration; André Forcier, vice-président du conseil d'administration. André Forcier, vous avez entendu parler de lui lorsqu'il était directeur général à la coopérative Agrinove. Il donnait des grosses souscriptions au Parti libéral. Ce n'est pas un ennemi des libéraux, ça. Ensuite, il y a Jean Allaire — en tout cas, il a été 30 ans libéral — Fernand Blais, Raymond Desrosiers, Jean-Paul Gagnon, Pierre Galipeault — Galipeault, c'est une vieille famille libérale, ça — Michael Hickson, Jean-Guy Jennings, Marcel Laliberté, Alphonse Lepage, Jacques MacDonald, le frère de l'ancien ministre Pierre MacDonald. Je le connais, moi, on a été au même collège. Il est un peu plus vieux que moi, mais j'étais dans les petits, moi, puis il était dans les grands. William McCoubrey, Jean-Louis Mongrain, André Morisset. C'est un avocat. Il connaît ça, Me André Morisset. Je pense que c'est le secrétaire...

**M. Morin:** Ça n'est parce qu'il est avocat qu'il connaît ça, là.

**Une voix:** Ce n'est pas un libéral?

**M. Garon:** Je ne le sais pas, je connais pas ses... Parce qu'ils n'ont pas tous des couleurs établies. Paul Pantazis, Gaston Pellan, André Poulin, Donald F. Ross et Maurice Saint-Pierre.

Ce sont tous des membres du conseil d'administration du Club automobile du Québec, des gens qui ont demandé à être entendus par la commission, puis ils représentent 600 000 automobilistes. Quand on entend les gens, on les entend à peu près pendant une heure. Quand on parle de prendre 1 000 000 000 \$ dans la caisse, une heure, je vais vous dire une chose, ça fait 1 000 000 000 \$ de l'heure. Le ministre ne peut pas dire qu'il exagère en entendant le Club automobile du Québec. On n'a pas demandé 10 personnes. On va en demander une autre, là, mais des gens qui ont été reliés à ça, qui ont été reliés à cette question-là parce qu'ils se sont prononcés là-dessus, puis qu'ils ont des choses à nous apprendre.

Les gens sont pénalisés durement par ce qui se passe actuellement et le Club automobile du Québec, qui est un organisme de protection... Et dites-vous une chose, c'est la première fois qu'il demande... Vous dites: Ce n'est pas la première fois qu'on fait des ponctions, mais rappelez-vous que, lorsque le discours du budget a été annoncé au printemps dernier, le conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec, prenant son courage à deux mains, a blâmé le gouvernement. Elle n'est pas allée assez loin pour prendre des poursuites contre le gouvernement, mais elle a blâmé le gouvernement. Parce qu'elle le pourrait,

théoriquement. Pourquoi? Parce qu'elle administre une loi de l'Assemblée nationale. Elle a blâmé le gouvernement, a blâmé cette ponction, a trouvé que ce n'était pas raisonnable, c'était abusif — je ne me rappelle pas de tous les mots — carrément immoral, oui, disait la Société de l'assurance automobile du Québec. Pourtant, vous savez, le président, c'est l'ancien trésorier du premier ministre dans sa campagne à la chefferie en 1984, 1985?

**Une voix:** En 1983.

**M. Garon:** En 1983. Bon, on ne peut pas dire que c'est un ennemi du premier ministre, hein? Il dit: carrément immoral. Je vais vous faire grâce de tous ceux qui sont membres du conseil d'administration. J'aurais pu nommer tout le conseil d'administration de la Société de l'assurance automobile du Québec. Carrément immoral, hein? Évidemment, moi, j'ai demandé à plusieurs reprises l'opinion du Vérificateur général. J'aurais aimé qu'il utilise l'article 45 de la loi qui lui permet d'intervenir en aucun temps sur une chose qu'il juge importante. À date, il ne l'a jamais utilisé, l'article 45. J'aurais aimé ça, moi, qu'on ait un Vérificateur général genre Kenneth Dye à Ottawa. Il serait intervenu pour dire: Voici ce que j'en pense de cette question-là qui fait en sorte que, pendant des années, on a pigé dans la caisse qui appartient aux assurés.

Bien, là, il est trop tard, il y a une cause devant les tribunaux. Ça aurait pu être en temps utile, ça fait depuis 1986. Il me semble que, depuis 1986, en six ans, avant qu'une cause ne soit devant les tribunaux, il aurait pu intervenir, mais non, il n'est pas intervenu encore. Alors, aujourd'hui, les tribunaux décideront, puisqu'il y a une cause devant les tribunaux. Sauf que le Club automobile, ce n'est pas l'ennemi des citoyens, c'est un organisme qui représente les automobilistes. Le Club automobile, c'est un organisme qui représente les automobilistes.

**M. Elkas:** 600 000 sur 4 000 000.

**M. Garon:** C'est beaucoup de monde, 600 000 sur 4 000 000 d'automobilistes. Eux ont des membres volontaires. Je vais vous dire une chose: La Société de l'assurance automobile du Québec, c'est obligatoire, on ne peut pas ne pas être membre, tandis que le Club automobile du Québec, lui, il est sur une base volontaire. Il y en a 600 000 qui paient chaque année une cinquantaine de piastres pour être membres.

**M. Elkas:** Il y a des services.

**M. Garon:** Il y a des services, oui, mais c'est un organisme de protection aussi avec des services qu'il offre à la population. Et il voudrait être entendu. Alors, M. le Président, je pense qu'on devrait l'entendre. Et, puisque nous sommes sur une motion principale, je ne saurais terminer cette motion principale et mon droit de

parole qui est de 10 minutes sans compléter cette motion principale. J'ai demandé d'entendre le Club automobile du Québec. Comme le ministre ne semble pas vouloir répondre positivement, je pense qu'il est de mon devoir de présenter un sous-amendement à la motion. Et je vous en fais lecture, M. le Président.

### Motion d'amendement proposant d'entendre Me Patrice Garant

Le sous-amendement dirait ceci: «Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 130, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende Me Patrice Garant.» Me Patrice Garant, c'est un spécialiste du droit administratif qui a écrit une longue opinion juridique concernant cette question. Alors, je vous présente ma motion de sous-amendement, M. le Président. Pardon, c'est un amendement pour amender la motion.

**M. Thérien:** Question d'éclaircissement.

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

**M. Thérien:** J'aurais aimé parler sur la proposition principale. Donc, je vais être obligé de parler sur le sous-amendement.

**M. Garon:** Mais on va revenir à la motion principale après.

**M. Thérien:** C'est pour ça que je veux être «éclairci», là, pour être sûr.

**M. Garon:** Éclairci.  
(21 h 50)

**M. Thérien:** Oui, c'est ça. C'est parce que vous avez voulu éclairer le ministre, mais je veux vous éclairer aussi.

**M. Garon:** Vous éclaircir, c'est difficile. Je suis capable de vous éclairer, mais vous éclaircir, je ne suis pas certain que je serais capable.

**M. Morin:** On va avoir l'air des arbres de Noël à force de s'éclairer l'un l'autre. Ha, ha, ha!

**M. Thérien:** Ça fait que, M. le Président, c'est quoi la procédure? M. le Président, c'est quoi, la procédure, là?

**Le Président (M. Camden):** La procédure, c'est que le député de Lévis vient de déposer un amendement à la motion du député de Dubuc. Or, comme je n'ai pas

la motion sous les yeux actuellement, je ne peux pas en apprécier la teneur et la recevabilité. On est allé faire reproduire la copie et, dès qu'on sera de retour, je vous indiquerai si d'abord elle est recevable.

**M. Thérien:** Est-ce que je peux utiliser mon temps **pour parler...**

**Le Président (M. Camden): Non.**

**M. Thérien:** Est-ce que je peux utiliser mon temps pour parler sur la proposition?

**Le Président (M. Camden):** Il faut d'abord disposer, M. le député de Rousseau, de l'amendement, puis, par la suite, revenir à la motion principale du député de **Dubuc**. Alors, vous aurez donc...

**M. Thérien:** Ça, c'est quel article, M. le Président?

**Le Président (M. Camden):** Vous aurez donc la possibilité... C'est 244, monsieur.

**M. Morin:** Ça, ça fait partie du code Morin.

**Le Président (M. Camden):** Alors, nous allons suspendre les travaux pendant quelques instants.

(Suspension de la séance à 21 h 52)

(Reprise à 21 h 58)

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, je suis disposé à vous entendre sur la recevabilité de votre amendement.

**M. Garon:** Mon amendement est simple, au fond, l'amendement à la motion...

**M. Thérien:** M. le Président...

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

**M. Thérien:**...**est-ce** que vous la jugez recevable?

**Le Président (M. Camden):** Une fois que j'aurai rendu ma décision, M. le député de Rousseau, vous devrez vivre avec la décision. Pour le moment...

**M. Thérien:** Oui, mais c'est pour ça que je vous le demande.

**Le Président (M. Camden):** ...il y a une motion et on va apprécier la recevabilité de la motion. Si vous avez quelques commentaires à nous formuler à l'égard de la recevabilité, ça me fera plaisir de vous entendre

après que j'aurai entendu le député de Lévis. Ça vous donnera donc, pendant ce temps, toute la latitude nécessaire pour préparer votre plaidoirie.

**M. Thérien:** Vous avez besoin de l'avis du député de Lévis pour la juger recevable ou pas?

**Le Président (M. Camden):** Non. Vous comprendrez bien que, dans un cadre tout à fait démocratique, je dois permettre au député de Lévis de me faire valoir ce pour quoi je devrais accepter la motion qu'il m'a déposée et je serai disposé, par la suite, à vous entendre, sachant fort bien que vous vous serez fort bien préparé pendant ces quelques minutes.  
(22 heures)

**M. Morin:** Ha, ha, ha! Tu as couru après, puis tu l'as eu.

### Débat sur la recevabilité

**M. Jean Garon**

**M. Garon:** Alors, M. le Président, essentiellement, pourquoi j'ai proposé une motion d'amendement à la motion du député de Dubuc lorsqu'il a demandé qu'on entende le Club automobile du Québec, c'est que le Club automobile du Québec a demandé l'opinion juridique de Me Patrice Garant et que, pour entendre le Club automobile avec une satisfaction complète, il serait bon que Me Patrice Garant soit là également, puisque le Club automobile du Québec, lorsqu'il a voulu étudier les projets de loi qu'il y a eu concernant le traitement que fait le gouvernement de la Société de l'assurance automobile, a demandé l'opinion du professeur Patrice Garant qui lui a fourni l'opinion juridique concernant ces choses qui sont faites par rapport à la Société de l'assurance automobile du Québec. Alors, le professeur Garant serait à même de venir expliquer, avec le Club automobile, les aspects techniques qu'il a étudiés pour le Club automobile. Alors, c'est simplement pour qu'on ait un éclairage complet de la proposition du député de Dubuc. Alors, ça fait une délégation complète, plutôt que d'avoir le Club automobile qui vienne tout seul, puis que, ensuite, on pose des questions et qu'ils disent: Bon, bien, on aurait dû amener le professeur Garant parce que le professeur Garant a travaillé sur le plan technique sur cette opinion que nous avons requise pour pouvoir mieux se faire une idée.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que, M. le député de Lévis, ça clôt votre plaidoirie sur la recevabilité? Je vous remercie. M. le député de Rousseau, je suis disposé à entendre vos commentaires qui aideront la présidence à rendre une décision.

**M. Robert Thérien**

**M. Thérien:** M. le Président, je pense que le sous-amendement doit être jugé irrecevable pour la

simple raison que le Club automobile, c'est un club autonome, c'est une entité. Et le Club automobile peut inviter qui il veut, on ne doit pas lui imposer quelqu'un. Là, on veut inviter le Club automobile à venir témoigner et là, de plus, on veut lui imposer quelqu'un. Même si le Club automobile a invité M. Patrice Garant à venir épauler son étude, je ne conteste pas sa compétence, mais je pense qu'elle est irrecevable dans le sens que ça change l'essence même de la motion. Parce que le Club automobile a le droit d'inviter, a le droit de se faire accompagner par qui il veut et on ne doit pas lui imposer... Ça pourrait faire l'objet, Patrice Garant, d'une motion autonome, mais je pense que de le voir en amendement, ce n'est pas la place pour demander le professeur. Je pense que le Club automobile, si on juge nécessaire de l'entendre, pourra se faire accompagner par qui il veut. Ça peut être lui, puis ça peut être d'autres, mais on ne doit pas lui imposer quelqu'un d'autre. Donc, M. le Président, vous devez la juger irrecevable.

**Le Président (M. Camden):** Je vous remercie. **Est-ce** qu'il y a d'autres commentaires sur la recevabilité?

**M. Morin:** J'en ai un.

**Le Président (M. Camden):** Oui, M. le député de Dubuc.

#### M. Gérard R. Morin

**M. Morin:** Vous savez que, M. le Président, un amendement ou un sous-amendement pourrait être, à la rigueur, illogique, mais être, sur le plan de la procédure, recevable. Je ne dis pas ça pour laisser entendre que l'amendement de mon collègue l'est pour autant, mais ce que je veux bien vous faire comprendre... Parce que le député de Rousseau, il dit: Normalement, il appartient au groupe invité de décider lui-même. On aurait pu suggérer quelque chose d'in vraisemblable sur le fond, bien que, au niveau de la procédure, ça devrait quand même être recevable pour la seule et unique raison, M. le Président, que l'amendement a uniquement pour but de préciser, d'apporter une précision à notre motion qui voulait qu'on entende le Club automobile. Maintenant, sentant une hésitation du ministre, on veut préciser notre volonté. On la précise uniquement en disant: Invitons donc celui qui a préparé un avis juridique pour le Club automobile. **Alors**, lorsqu'un amendement a pour but de préciser les intentions de celui qui a présenté la motion principale, à ce moment-là, il se doit d'être jugé recevable, et cela, peu importe le bien-fondé ou le mal-fondé des intentions de quelque nature que vous pouvez présu-

mer. Alors, je m'arrête ici, M. le Président, étant sûr que vous saurez acquiescer à mon argumentation.

**Le Président (M. Camden):** Je vous remercie, M. le député de Dubuc. Brièvement, M. le député de Lévis.

#### M. Jean Garon

**M. Garon:** M. le Président, c'est parce que je sais que j'aurais pu présenter la motion en motion principale — une motion principale, ça peut se faire aussi, parce qu'à l'étape des motions on peut faire des motions principales — sauf que ça aurait le défaut suivant, à mon avis. Dans un souci de cohérence, c'est pour compléter la délégation du Club automobile. Autrement, si on dit: Le Club automobile, bien, on ne veut pas qu'on l'entende, là, et que je présente une motion principale disant le professeur Garant, alors à défaut de l'un on présente l'autre. Sauf que je pense que la situation idéale...

Parce que, à ce moment-là, si vous la refusez comme motion d'amendement, je serai obligé de la présenter comme motion principale, sauf que ce n'est pas par hasard que je n'ai pas présenté ça comme motion d'amendement. C'est pour que ce soit une délégation véritablement complète, pour sauver du temps, en réalité, puisque le Club automobile est un organisme de protection, sauf qu'il a requis l'opinion juridique du professeur Garant. Alors, idéalement, c'est ce qui serait le mieux. Parce que je voulais contribuer à convaincre davantage le ministre en disant: Bien, à ce moment-là, la délégation du Club automobile viendrait, et on va inviter également le Club automobile, ce qui permettrait d'avoir une résolution complète. C'est-à-dire que, quand on va demander le vote sur le sous-amendement, après avoir parlé du sous-amendement, bien, là, il y aura le sous-amendement et l'amendement et, à ce moment-là, si la commission vote oui au sous-amendement et, ensuite, oui à l'amendement principal, on se retrouverait avec une délégation complète du Club automobile, puis du professeur Garant. Autrement, on sera obligés de présenter une motion principale après avoir eu un vote sur le Club automobile. Je pense que d'en entendre un et de ne pas entendre l'autre, ça ne serait pas aussi cohérent que d'entendre les deux comme une délégation complète. C'est pour cela que je l'ai présenté comme sous-amendement, dans un souci purement de cohérence.

**Le Président (M. Camden):** Ça vous honore, M. le député.

**M. Garon:** Je vous remercie.

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

#### M. Robert Thérien

**M. Thérien:** Si j'ai bien compris, le sous-amendement...

**Une voix:** Pas le sous-amendement, l'amendement.

**M. Thérien:** ...excusez-moi, l'amendement à la motion principale, c'est qu'on exige, par le fait même,

que M. Garant soit avec le Club automobile. Donc, M. Garant, c'est un expert; à la limite, on exigerait au Club automobile de payer un expert pour venir ici. À la limite, c'est ça, parce que M. Garant, je pense, est à contrat.

Une voix: Il est à contrat.

**M. Thérien:** Il est à contrat parce que le Club automobile, lui, il peut venir ici, puis dire: Écoutez bien, M. le Président, moi, je suis capable de me défendre. Je suis capable... Écoutez, je trouve ça un peu décevant pour le Club automobile, parce qu'on vient de juger, un peu, qu'ils ne sont pas capables de se défendre eux-mêmes. Ils ne sont pas capables de se trouver des spécialistes eux-mêmes. Et, M. le Président, je pense que ça doit être irrecevable parce qu'on impose à un organisme un expert...

**M. Garon:** M. le Président, question de règlement.

**Le Président (M. Camden):** En vertu de quoi?

**M. Garon:** Vous voyez à quel point l'amendement doit être reçu, c'est que le député a commencé...

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

**M. Garon:** ...à parler sur le fond.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, je vous rappelle une chose...

**M. Garon:** Pour qu'il puisse parler...

**Le Président (M. Camden):** Je vous ai entendu à deux reprises.

**M. Garon:** Non, non, mais c'est une question de règlement.

**Le Président (M. Camden):** Non, non, écoutez, là.

**M. Garon:** C'est parce qu'il parle sur le fond. Il ne parle pas sur la recevabilité.

**Le Président (M. Camden):** Quel règlement, M. le député de Lévis?

**M. Garon:** En vertu de notre règlement.

**Le Président (M. Camden):** Dans quel article de notre règlement?

**M. Garon:** Mais parce qu'il ne parle pas sur la recevabilité.

**Le Président (M. Camden):** Je regrette, c'est irrecevable, vos propos, je ne peux pas les accepter.

**M. Garon:** Bien oui.

**Le Président (M. Camden):** J'entendais le député de Rousseau. Il vous a écouté patiemment. On va terminer avec le député de Rousseau.

**M. Garon:** C'est le règlement sur la pertinence, si vous voulez, en vertu du règlement sur la pertinence.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, je regrette, on parle de la recevabilité. Alors, c'est là-dessus de que je vais rendre ma décision.

**M. Garon:** Il ne parle pas sur la recevabilité.

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

**M. Thérien:** Je suis content que le député de Lévis parle de fond parce que, souvent, il a le fond mouvant, un peu. Mais, sur la recevabilité, je pense que la motion principale, c'est le Club automobile. C'est une entité autonome, responsable, responsable aussi des gens qui peuvent l'accompagner. Donc, M. le Président, vous devez juger ça irrecevable, et ça sera peut-être la proposition d'une motion principale. Il l'a dit tantôt, le député de Lévis: J'aurais peut-être pu faire ça, mais, par souci... Là, il voulait se reprendre, il glissait. Il n'avait pas mis ses chaînes, il glissait. Donc, M. le Président, on doit juger ça irrecevable.

#### Décision du président

**Le Président (M. Camden):** Alors, quant à la motion d'amendement du député de Lévis qui nous a été déposée, je dois comprendre qu'on souhaite entendre Me Garant simultanément au Club automobile du Québec, considérant que celui-ci a été conseiller pour le Club automobile du Québec. Or, il m'apparaît qu'on veut ainsi imposer à un organisme un conseiller dont la discrétion lui est absolument totale et que, si l'on souhaite entendre Me Garant pour sa spécialité à cet égard, on devrait probablement, comme le député de Lévis, le sachant fort bien, l'a mentionné lui-même, en faire une motion distincte et principale.

Alors, vous pouvez fort bien atteindre votre objectif, M. le député de Lévis, en en faisant une motion principale. Or, la motion telle que libellée n'est pas recevable, puisqu'elle contraint un groupe à être entendu simultanément à un spécialiste, alors qu'il ne souhaiterait pas nécessairement, peut-être, être accompagné de ce spécialiste. Alors, le pouvoir de discrétion de l'organisme n'est pas respecté. Le caractère de la motion lui impose un conseiller dont elle ne souhaite peut-être même plus requérir les services.

(22 h 10)

Alors, la motion est donc irrecevable et je vous invite à terminer votre intervention, M. le député de Lévis. Il vous reste à peine une minute pour terminer votre intervention.

### Reprise du débat sur la motion principale

#### M. Jean Garon (suite)

**M. Garon:** Alors, M. le Président, comme vous n'aimez pas avoir un sous-amendement, vous n'avez pas accepté le sous-amendement, pas le sous-amendement, l'amendement qui n'était pas dans le but d'imposer une délégation, tout simplement, je ferai, puisque nous sommes à l'étape des motions, une motion principale. Ça ne me donne rien de parler plus longuement là-dessus, et c'est pourquoi je ne parlerai pas plus longuement, mais je reviendrai pour la motion principale.

**Le Président (M. Camden):** Alors, ceci met fin à vos commentaires sur la motion du député de Dubuc, exactement? Alors, est-ce qu'il y en a qui souhaitent être entendus sur la motion du député de Dubuc? M. le député de Rousseau, sur la motion du député de Dubuc visant à entendre le Club automobile du Québec.

#### M. Robert Thérien

**M. Thérien:** Bien oui, M. le Président, tant qu'à faire, souvent, le député de Lévis nous reproche de ne pas nous exprimer. Donc, je pense qu'on s'est rendus aux revendications du député de Lévis. On voit par là, on voit par la motion, en fait, de demander au Club automobile... Je pense que le Club automobile s'est déjà exprimé par lettre et s'est déjà exprimé aussi par les avis qu'il a déjà publiés. Il n'y a pas de mal en soi, non plus, à les recevoir, sauf que ce que le ministre disait, surtout: C'est dans le budget et ça n'influencera pas la décision du gouvernement. Quand on fait venir quelqu'un, on ne le fait pas déplacer pour rien, M. le Président; on le fait déplacer en fonction, possiblement, d'ajouter, de compléter ou de corriger une législation. Mais ce n'est pas le cas; la décision est prise.

Je vais vous ramener... C'est un peu comme on a déplacé des nombreux travailleurs aujourd'hui, ça a coûté des coûts énormes aux syndicats et ils connaissent la position du gouvernement; ça a été clair, ça a été répété par le ministre. Et il y a peut-être beaucoup de syndiqués qui retournent, là, aujourd'hui, et qui disent: Je paie mon syndicat pour mon petit tour d'autobus, sans pouvoir influencer. C'est ça, une démocratie: c'est des gens qui sont élus pour prendre des décisions. Donc, de déplacer le Club automobile, qui connaît la réalité, M. le Président... C'est dans ce but-là que, par souci, aussi, de responsabilité, on ne peut pas recevoir le Club automobile, parce que la décision gouvernementale est prise. On ne pourra pas changer le budget; le budget, c'est un choix, comme je vous le disais tantôt. Donc, le Club automobile va nous donner des raisons sûrement valables. C'est un club très

respectable, très, très respectable et respecté. Ce n'est pas ça qu'on conteste; on conteste du fait que le choix gouvernemental a déjà été fait.

Et on s'aperçoit, M. le Président, que, dans le fond, c'est un bon soldat, le député; il passe le temps, il dilue l'affaire, il faut qu'il gagne du temps. C'est sûr. Ça, c'est le jeu parlementaire. Mais il le sait très, très bien — il a un petit sourire, et avec raison, parce que c'est un bon garçon — qu'on n'acceptera pas ça, qu'on n'acceptera pas plus M. Garant. Sauf qu'eux ils ne veulent pas accepter d'étudier la loi parce que la loi, elle est claire. Ils ne sont pas d'accord, ils peuvent voter contre, mais ils prennent du temps, et c'est le jeu parlementaire. Je ne suis pas contre: on est ici, on participe avec eux à ce jeu-là, mais ce n'est pas dans l'intérêt et le souci...

Écoutez, quand on parle: Peut-être qu'on pourrait changer quelque chose, M. le Président. Tantôt, j'ai répondu au député de Lévis: Écoutez, moi, quand j'étais maire, je suis venu contester ici, je suis venu contester avec mes collègues maires — je ne sais pas si le député était maire en 1979-1980, je ne sais pas en quelle année — car on ne voulait pas se faire enlever notre taxe de vente des municipalités. Et là, son patron, là, son directeur spirituel, son gourou vient nous dire qu'il faut remettre la taxe de vente. Écoutez, ça a pris 14 ans pour s'apercevoir que notre contestation est bonne et là il nous dit qu'on n'écoute pas les citoyens. Écoutez, il a dit ça, la semaine dernière: On va remettre la taxe de vente aux municipalités, une partie de la taxe de vente, quand on se l'est fait enlever sur la fiscalité en 1981. On n'a pas de leçon à prendre du tout, du tout, du tout; on l'a fait, on l'a fait ouvertement.

Donc, M. le Président, là-dessus, le député de Lévis et ses collègues ne veulent pas étudier la loi; ils veulent, comme on appelle ça ici, faire un «flibuster» et appeler des gens. On va les refuser et on va parler. Qu'on étudie la loi: on la connaît, la loi. Si ce n'est pas ça que vous voulez faire, en tout cas, ça a toute apparence que vous voulez faire ça. Le Club automobile, on vous le dit, c'est non et les autres; ça va être non. Je parle en mon nom, mais je suis convaincu que le ministre... On va avoir à se prononcer là-dessus: c'est non. Tout simplement, c'est qu'on veut étudier la loi. On va attendre, peut-être qu'à la dixième proposition il y aura quelque chose d'intéressant.

Donc, M. le Président, je vous donne tout de suite mon avis. On aura sûrement à passer au vote ou à rejeter, là. Je ne sais pas ce que le député de Lévis va dire. Mais je lui rappelle encore qu'on est ici pour étudier une loi ou peut-être l'améliorer. Qu'on commence à l'étudier. S'il a vraiment une bonne volonté, bien, qu'il commence à l'étudier. Puis je sais qu'il aime regarder les lois, il a les qualifications pour le faire aussi. Puis j'accepte, à l'occasion, qu'il réussisse à corriger adéquatement, des fois, des particularités. Bien, qu'il le fasse. Donc, M. le Président, qu'on passe immédiatement à l'étude de la loi, à l'article 1. Donc, je propose qu'on passe à l'article 1, M. le Président.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'on peut **peut-être** disposer de la motion préalablement?

**M. Thérien:** Je sais que vous avez...

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que la motion est adoptée?

**M. Garon:** Vote enregistré.

#### Mise aux voix

**Le Président (M. Camden):** Un vote enregistré. Mme la secrétaire, si vous voulez appeler les députés.

La Secrétaire: M. Charbonneau?

**M. Charbonneau:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Morin?

**M. Morin:** Pour.

La Secrétaire: M. Garon?

**M. Garon:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Thérien?

**M. Thérien:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Elkas?

**M. Elkas:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Camden?

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

La Secrétaire: Deux pour, trois contre et une abstention.

**M. Garon:** Je vais présenter ma motion en motion principale.

**Le Président (M. Camden):** M. le député, nous sommes encore à l'étape des motions.

**M. Thérien:** Parfait.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, nous sommes disposés à vous entendre.

**M. Garon:** M. le Président, j'ai compris, en écoutant les propos du député de Rousseau, qu'il n'a pas compris quel était le but d'une motion. Le gouvernement, c'est une chose; les parlementaires, c'est une autre chose. Si le gouvernement pouvait faire des lois sans les Parlements, il le ferait, sauf que...

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

**M. Garon:** Oui?

**Le Président (M. Camden):** ...une simple question de directive, là.

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que vous êtes en train de parler sur votre motion?

**M. Garon:** Oui.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'on pourrait peut-être préalablement la proposer...

**M. Garon:** O.K. Oui, on pourrait avoir les nouvelles...

**Le Président (M. Camden):** ...considérant que le temps à l'égard des remarques préliminaires est terminé et que nous en sommes à la période des motions?

(Consultation)

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, est-ce que vous voulez nous faire lecture de votre motion?

#### Motion proposant d'entendre Me Patrice Garant

**M. Garon:** Alors, motion: «Il est proposé qu'en vertu de l'article 244 de nos règles de procédure la commission permanente de l'aménagement et des équipements tienne, avant d'entreprendre l'étude détaillée du projet de loi 130, Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, des consultations particulières quant à tous les articles dudit projet de loi et qu'à cette fin elle entende Me Patrice Garant.»

**Le Président (M. Camden):** Alors, M. le député, considérant maintenant qu'il s'agit d'une motion principale, comme je l'avais mentionné précédemment, elle est recevable. Nous sommes maintenant disposés à vous entendre pour une période maximale de 30 minutes.

**M. Jean Garon**

**M. Garon:** Alors, M. le Président, ce sera très court, 30 minutes, pour les propos que j'ai à tenir parce que je me suis aperçu, en entendant le député de Rousseau tout à l'heure, qu'il n'a pas compris l'objet des motions pour entendre les gens qu'on demande d'entendre. Essentiellement, le gouvernement peut avoir une volonté, sauf que l'Assemblée nationale, ce n'est

pas un «rubber stamp» et que les députés ne sont pas obligés de voter ce que propose le gouvernement ou encore l'étude en commission parlementaire article par article. Essentiellement, les gens qui avaient demandé à être entendus... Le Club automobile, qu'est-ce qu'il avait dit? Lui, il avait dit qu'il voulait être entendu avant l'étude article par article du projet pour montrer à quel point, sans doute, il pourrait être changé, le projet de loi.

(22 h 20)

Me Patrice Garant a fait une longue étude pour démontrer qu'il y a des dispositions du projet de loi qui sont irrégulières. Et il a fait même récemment une mise à jour de l'article qu'il avait publié, au mois d'août 1992. Il a publié son opinion le 12 novembre 1990 et il y a une mise à jour le 20 août 1992 qui va encore plus loin parce qu'il a eu le temps de voir les arguments des uns et des autres. Et qu'est-ce qu'il a dit? Il a dit: «Par l'article 23.1 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, telle qu'amendée en 1990, le législateur ordonne à la Société de verser au fonds consolidé du revenu "une redevance aux fins d'immobilisation en matière de sécurité routière" de x millions. Si l'on prend pour acquis qu'il s'agit de faire participer la Société au financement de la construction et de la réparation des routes, on peut soulever deux questions: 1) Cette façon de procéder est-elle constitutionnellement valide? Quelle est, en d'autres termes, la légalité constitutionnelle de cette manoeuvre? 2) Cette façon de procéder est-elle légitime, en ce sens que le législateur se comporte de façon incorrecte sans pour autant agir illégalement?»

«On peut se demander, dans un premier temps, si ce que le législateur impose à la Société va à l'encontre de la nature et du rôle essentiel de la Société. Deuxièmement, il importerait d'analyser les pouvoirs et devoirs de la Société en matière de financement, tel que le prévoit la Loi sur l'assurance automobile. Troisièmement, il faudra nous pencher sur la question des surplus: sont-ils autorisés et pourquoi le seraient-ils? Quelle est la légalité de l'appropriation définitive par la Société des surplus? Quatrièmement, il faut se demander si l'article 23.1 n'équivaut pas, pour le législateur, à une appropriation inconstitutionnelle dans la mesure où elle aurait effet d'expropriation arbitraire, contraire à l'article 6 de la charte québécoise. Cinquièmement, l'article 23.1 n'équivaut-il pas, sous un autre aspect, à une taxation indirecte déguisée? Le législateur lève une taxe pour la construction et la réparation des routes non pas sur celui-là qui doit, en définitive, la supporter, mais sur un intermédiaire, à charge pour ce dernier de l'inclure dans un prix de vente d'un service ou d'une prestation.

«**Nature** et rôle de la Société de l'assurance automobile du Québec. Comme entité juridique, la Société, comme bien d'autres régies ou sociétés, est une corporation publique au sens du Code civil. Le changement d'étiquette entre la Régie et la Société n'est pas, à cet égard, significatif. Certes, la plupart des sociétés d'État sont constituées en société à capital-actions, mais il y en

a, telles, par exemple, la Société du Grand Théâtre de Québec et plusieurs autres, qui n'ont pas de fonds social.

«La Société, quant à son mode d'organisation, continue de ressembler à plusieurs régies intervenant dans des domaines, à certains égards, comparables, telles la Régie des rentes, la Régie de l'assurance-maladie, la régie de l'**assurance-récolte**, la Régie de l'**assurance-dépôts**. Par mode d'organisation, nous faisons allusion ici au conseil d'administration, article 7; aux dirigeants, article 8; à la fixation des traitements et aux conflits d'intérêts, articles 9 à 11; au statut du personnel, articles 12 et 13; à l'authenticité des actes, article 15; aux immunités, articles 16 à 16.3; aux délégations de pouvoirs, article 17; aux rapports, vérifications, etc., articles 19 et 20.

«Ce qui est plus important, à notre avis, c'est le rôle de l'organisme décrit par ce que la loi appelle "les fonctions" de la Société. Celles-là sont de trois ordres, consistant à: a) appliquer deux régimes d'indemnisation prévus par la Loi sur l'assurance automobile; b) appliquer le régime administratif des immatriculations et permis de conduire sous le Code de la sécurité routière; c) promouvoir la sécurité routière.

«Si l'on scrute de près le Code de la sécurité routière, on constate qu'un aspect du rôle de la Société est strictement administratif. La Société applique une législation et une réglementation comme le ferait n'importe quelle administration publique. Elle délivre des permis, perçoit des droits et frais fixés par règlement, voit ses décisions portées en révision, en appel. L'autre aspect du rôle de la Société est à finalité sociale. L'objectif qui a présidé à la réforme de 1977 et à la loi qui l'a véhiculée est essentiellement social: l'État ne s'est pas immiscé dans le secteur de l'assurance automobile dans un but commercial ou dans un but de rentabilité économique. Il a nationalisé ce secteur de l'industrie de l'assurance afin que soit indemnisées de façon raisonnable les victimes de ce risque social qu'est la circulation automobile, à un coût raisonnable pour tous les usagers. Dans son livre blanc de 1977, le gouvernement insiste sur l'objectif de la réforme: "offrir aux Québécois le régime d'assurance le mieux adapté aux besoins de la majorité, au meilleur coût possible, et de cette façon claire il affirme: "Nous avons mis l'accent dans cette réforme sur l'aspect humain et social."

«Il se peut, certes, qu'une nationalisation proprement commerciale ait une finalité sociale accessoire, mais ce n'est pas là la véritable raison d'être de la Société concernée. Ainsi, la Société des alcools ou Loto-Québec sont essentiellement des entreprises commerciales à profit. Ces sociétés d'État doivent produire des dividendes au gouvernement actionnaire, et ces dividendes sont fixés **par** le ministre. Certaines lois constitutives de sociétés d'État à caractère industriel ou commercial stipulent même expressément que l'entreprise doit être rentable. Toutefois, cette mention est implicite dans bien d'autres lois.

«La réalité est que la Société de l'assurance

automobile n'est pas une compagnie d'assurances ordinaire, dont l'État serait l'actionnaire unique, cherchant à rentabiliser son investissement, **c'est-à-dire** à faire des profits.

«Une autre caractéristique **importante** de cet organisme public qu'est la Société, c'est qu'il s'agit "d'un mandataire du gouvernement", dont les biens font partie du domaine public, article 5. Les contrôles gouvernementaux sur l'organisme sont nombreux et serrés. Ce trait n'a toutefois pas une si grande importance en soi, car d'autres sociétés d'État, telles la Société des alcools du Québec ou Loto-Québec, sont également des mandataires du gouvernement.

«La Société a néanmoins son patrimoine financier distinct de celui de l'État, c'est-à-dire du fonds consolidé du revenu. Elle est donc, comme corporation, gestionnaire d'un patrimoine financier affecté aux fins précisées dans la loi, soit principalement l'indemnisation des victimes d'accidents de la route. On peut alors parler, au moins par analogie, d'un patrimoine d'affectation.»

Le Vérificateur général devrait lire cette opinion juridique là. Ça lui permettrait de mieux comprendre la loi.

«Pouvoirs de la Société en matière de financement. L'article 2 de la loi stipule que la Société a pour fonction de "percevoir des droits et frais et contributions d'assurance exigibles lors de l'immatriculation d'un véhicule et de la délivrance d'un permis". Les uns sont fixés par règlement du gouvernement sous le Code de la sécurité routière, mais les contributions d'assurance le sont par la Société en vertu de l'article 151 de la Loi sur l'assurance automobile.

«La Société est, premièrement, un percepteur de droits pour le gouvernement sous le Code de la sécurité routière. Deuxièmement, la Société perçoit des frais d'administration comme l'y autorise la loi constitutive. Troisièmement, elle perçoit des contributions d'assurance suivant la Loi sur l'assurance automobile. Enfin, elle est autorisée à percevoir des montants dans le cadre d'ententes avec tout gouvernement, ministère ou organisme public ou privé, à recouvrer des montants comme subrogée d'une victime contre l'auteur d'un accident, etc. La principale source de financement reste néanmoins les contributions d'assurance.

«Ces contributions d'assurance constituent l'apport dominant de ces fonds de la Société requis pour l'indemnisation des victimes, la promotion de la sécurité routière et l'administration générale de la Société.

«Ce qui est capital, c'est donc la détermination du niveau de ces contributions d'assurance. L'article 151 stipule que c'est par règlement que procède la Société, mais "après expertise actuarielle". L'article 152 stipule que les sommes exigées doivent être suffisantes pour permettre le paiement des indemnités découlant d'accidents, le paiement des obligations de la Société en vertu du titre IV et du chapitre II de la loi, le paiement des frais d'administration de la Société.

«Pourquoi "l'expertise actuarielle" est-elle exigée? L'article 152 y répond; il faut que l'actif de la

Société, déduction faite de **ses** dettes et de toute réserve de stabilisation, soit suffisant pour couvrir le montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités présentes et futures découlant d'accidents survenus au cours des exercices précédents. L'article 23.2 apporte une autre précision, il **édicte** que la réserve de stabilisation est celle établie après le redressement de la réserve actuarielle effectuée pour l'exercice financier. Il ajoute que la réserve de stabilisation ne doit pas être portée à moins de 20 % de la réserve actuarielle.

«À sa face même, l'article 152 impose à la Société un seuil à la fixation des revenus qu'elle peut aller chercher. Mais l'article 153 ajoute que la Société "doit évaluer **actuarialement** à la fin de son exercice financier les indemnités présentes et futures découlant d'accidents survenus avant cette date". Elle a donc une double obligation de procéder actuarialement sous l'article 151 et **sous** l'article 153. On peut facilement en déduire que l'intention du législateur est que la Société ne perçoive en **contributions** ou primes d'assurance que les sommes actuarialement nécessaires au paiement des indemnités, auquel il faut ajouter les frais mentionnés à l'article 152, qui ont un caractère assez fixe, sauf peut-être le "coût de la promotion de la sécurité routière".

«Mais que faut-il entendre par cette dernière expression? Par le contexte, on doit admettre qu'il s'agit de dépenses reliées à la prévention des accidents occasionnés par la circulation routière: la prévention est l'autre volet de la réparation. Tout peut contribuer, de près ou de loin, à une telle prévention depuis la formation des conducteurs, la fabrication sécuritaire des véhicules, l'éducation morale, la réglementation des débits de boisson, les contrôles policiers, la sévérité des sanctions au Code, la construction de routes sécuritaires, etc. Mais tout cela peut-il raisonnablement être englobé dans l'expression "promotion de la sécurité routière"? (22 h 30)

«L'article 2 de la loi sur la Société commence par donner une première précision: "promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers de la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés". Promouvoir signifie encourager quelque chose, provoquer la création, l'essor, le succès de. Ainsi, au sens de l'article 2, promouvoir la sécurité routière, c'est, d'une part, prendre des mesures pour améliorer le comportement des usagers et, d'autre part, faire en sorte que des normes de sécurité soient appliquées aux véhicules. On est loin des "fins d'immobilisation en matière de sécurité routière" dont parle l'article 23.1.

«Comme le législateur n'a pas modifié l'article 2, il n'entre pas dans les attributions de la Société de percevoir des fonds pour des fins autres que celles visées par l'article 2. Se peut-il que le législateur impose à la Société de faire des dépenses pour des fins d'immobilisation qui n'entrent pas dans les fins de l'article 2? Il y aurait là une incohérence assez spectaculaire. Toutefois, on pourrait répondre à cela que l'article 23.1, édicté pour une loi postérieure, vient modifier implicitement

l'article 2 et donner pour mission à la Société d'investir dans la construction ou la réparation des routes.

«Lorsqu'il s'agit d'interpréter une loi présentant des difficultés, il faut certes commencer par la méthode dite littérale et, si la difficulté persiste, il faut recourir au "principe de la cohérence et du caractère systématique de la loi". Chaque élément d'une loi doit être considéré à la lumière de l'ensemble: il faut se référer à tous les éléments susceptibles d'éclairer le sens d'une disposition examinée. Même un élément ajouté après coup, comme c'est le cas de l'article 155.4 et de l'article 23.1, peut colorer le sens des termes qui y sont déjà. Ce serait le cas de l'expression "promotion de la sécurité routière".

«Toutefois, les tribunaux ne recourent à l'interprétation systématique et logique que pour préciser le sens d'expressions vagues ou générales, soit pour élucider le sens de termes ambigus, soit pour s'écarter du sens courant en raison d'illogisme ou d'incohérences qui découleraient du sens ordinaire. Alors, ici, l'expression "promotion de la sécurité routière" est certes en termes généraux, mais l'article 2 de la loi la qualifie avec beaucoup de précision. La promotion de la sécurité routière dont il est question est celle qui concerne le comportement des usagers ainsi que les normes relatives aux véhicules utilisés.» C'est exactement ce que j'ai toujours dit, M. le Président.

«Peut-on recourir à la méthode d'interprétation dite téléologique pour torturer le texte et lui faire dire ce qui conviendrait à la réalisation du but de la disposition, c'est-à-dire l'intention du législateur? Même s'il y avait un doute sur l'intention du législateur, le sens du texte est clair en lui-même. Comme le rappelle la Cour suprême, on ne peut déroger au sens clair d'un texte législatif pour tenir compte d'une supposée intention du législateur. L'important, ce n'est pas ce que le législateur est supposé avoir dit, mais ce qu'il a dit.

«Cela ne veut pas dire que l'objectif du législateur, l'objectif principal d'une loi, ne soit pas important et ne doive pas inspirer l'interprétation de l'ensemble de la loi. Au contraire, il faut en tenir compte et donner à chaque terme ou expression d'une loi son sens ordinaire, mais en harmonie avec l'économie générale du législateur, c'est-à-dire la politique qu'il voudrait mettre en oeuvre. Or, la finalité de la Loi sur l'assurance automobile quant aux dispositions concernées à l'article 151 et celle de la loi sur la Société est de prévoir un régime de couverture des risques de la circulation routière, un régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels et de favoriser la prévention des accidents par des moyens bien identifiés. Toute l'économie de ces deux lois n'a rien à voir avec la construction et la réparation des routes.

«Il faut donc conclure qu'il n'est pas possible de torturer le texte de l'article 2 de la loi sur la Société pour lui faire dire ce qu'il ne dit pas. Les seuls pouvoirs dont dispose la Société en matière de sécurité routière sont indiqués à cet article.

«Troisièmement, les surplus de la Société. La

Société a fait d'énormes surplus que le législateur impose de verser au fonds consolidé du revenu à raison d'environ 100 000 000 \$ par an depuis 1987. Or, se peut-il que ce surplus soit illégal? La contribution d'assurance est effectivement une prime d'assurance, mais à la différence des primes de nature contractuelle sous la Loi sur les assurances, celle-ci est statutaire et obligatoire. Il s'agit davantage d'une cotisation assimilable à celle prévue sous la Loi sur les accidents du travail ou sous la Loi sur l'assurance-chômage. Cependant, il ne s'agit pas d'une taxe. Le législateur utilise d'ailleurs le terme "contribution" pour indiquer le lien entre ce paiement et la couverture offerte.

«Comment se fait-il que la Société perçoive des contributions qui excèdent ce qui est nécessaire à la couverture du risque envisagé par la loi, ainsi qu'à l'exécution de ses autres obligations? Elle ne peut le faire, à notre avis, qu'en ne se conformant pas aux expertises ou évaluations actuarielles prescrites par les articles 151 et 153. La Société ne se **retrouve-t-elle** pas dans la même situation qu'une mutuelle d'assurance, du moins par analogie? Strictement, cependant, ce n'est pas une mutuelle.

«En fixant des contributions d'assurance qui, compte tenu des évaluations actuarielles, ne sont plus justifiées par ses besoins statutaires, la Société accumule des surplus qui n'ont plus leur raison d'être. Ainsi, ce règlement par lequel la Société fixe ou augmente les contributions d'assurance en sachant pertinemment qu'un tel surplus en résultera n'est-il pas affecté d'un vice grave?

«Ce règlement est ultra vires parce qu'il poursuit une finalité autre que celle voulue expressément par le législateur. C'est sciemment que la Société commet un tel abus de pouvoir. Dussault et Borgeat — René Dussault, l'**ex-candidat** du Parti libéral — considèrent que l'énoncé qui suit, provenant d'un arrêt de la Cour supérieure, représente bien l'état du droit en la matière. En droit administratif, il semble bien admis que l'autorité doit se servir de ses pouvoirs, surtout ceux qui sont extraordinaires par nature, pour les seules **finalités** prévues par le législateur. Violer cette règle rend l'acte administratif injuste et oppressif lorsque les droits des contribuables sont affectés.

«Un organisme public ne peut invoquer le bien commun ou l'intérêt public pour s'écarter des objectifs prévus exceptionnellement par le législateur. Ce principe est encore plus important lorsqu'il s'agit de pouvoir réglementaire. La Cour suprême vient de le rappeler dans un arrêt de 1987. Il est bien établi, de nos jours, qu'un pouvoir légal de réglementation n'est pas illimité. Il est limité par les politiques et les objectifs inhérents à la loi habilitante.

«Si le législateur avait fait de la Société une entreprise commerciale d'assurances sur le même modèle que d'autres sociétés d'État à caractère commercial, telles que la Société des alcools du Québec, Loto-Québec, SOQUIP ou SOQUIA, il serait normal de parler de surplus et de profits. Mais l'économie combinée de la

Loi sur l'assurance automobile et de la loi sur la Société est tout autre. Par ses surplus accumulés, la Société s'est convertie en entreprise à profit. Et, plutôt que de laisser ces surplus illégaux à la Caisse de dépôt et placement, comme le décrète l'article 155 de la Loi sur l'assurance automobile, le législateur, par une manoeuvre soi-disant habile, ordonne que ces surplus soient investis dans la construction ou la réparation des routes à titre de promotion de la sécurité routière. Ainsi baptisés, ces surplus seraient-ils purgés de l'illégalité qui les ternit?

«Nous sommes, dans notre cas, en présence d'un règlement illégal, du moins en partie. Or, comme la partie est indissociable du tout, c'est la totalité du règlement qui peut être attaquée pour abus de pouvoir. En quoi, finalement, ce règlement est-il illégal pour abus de pouvoir? C'est dans la mesure où, après évaluation actuarielle obligatoire faite annuellement, l'auteur du règlement s'en écarte manifestement dans la fixation des taux, de manière à produire des surplus. Or, pourquoi ne peut-il pas s'en écarter? Parce qu'une loi imposant une contribution financière obligatoire est une loi qui limite les droits et libertés, assimilable, d'ailleurs, à une loi fiscale. Cette catégorie de loi doit être interprétée restrictivement. Les dispositions législatives qui restreignent le droit du citoyen à la libre jouissance de ses biens sont "interprétées d'une manière rigoureuse et restrictive".

«Quatrièmement, une appropriation contraire aux chartes? Les sommes dont il est question, une fois versées au fonds consolidé du revenu, auront fait l'objet d'une double appropriation: la première par la Société lorsqu'elle cotise l'usager et la seconde par le gouvernement. Cette appropriation est-elle contraire à la charte québécoise en ce sens qu'elle violerait le droit de propriété garanti par l'article 6 de la charte québécoise?

«Quant à la charte canadienne, il est certain qu'elle ne protège pas directement le droit de propriété. Ainsi, la jurisprudence a-t-elle, jusqu'ici, décidé que l'article 7 de cette Charte — droit à la liberté, droit à la sécurité — ne concerne pas spécifiquement le droit de propriété, de telle sorte qu'il ne protège pas contre les expropriations et ne joue pas en matière de taxation. S'il ne protège pas directement les droits économiques, il peut les protéger indirectement, notamment, accessoirement à un autre droit protégé. Il ne nous semble pas que ce soit le cas ici. On ne peut pas dire que le pouvoir de contrainte financière de la Société viole le droit à la sécurité physique ou psychologique de la personne; on ne peut parler d'une intervention étatique qui crée un stress psychologique, comme l'a mentionné la Cour suprême dans certaines affaires. (22 h 40)

«Par contre, l'article 6 de la Charte québécoise est plus précis. Il édicte que "toute personne a droit à la jouissance paisible et à la libre disposition de ses biens, sauf dans la mesure prévue par la loi". Le terme "biens" s'étend incontestablement au patrimoine financier et à des contributions obligatoires. Toutefois, ce droit de disposer librement de son argent n'est pas absolu. La loi

peut le restreindre, et cette restriction est valide dans la mesure prévue par cette loi. Cette mesure peut concerner la procédure. Ainsi, une autorité qui ne respecte pas la procédure en vue d'exproprier viole l'article 6. Elle concerne aussi la substance, c'est-à-dire l'habilitation même donnée par la loi à restreindre ce droit de propriété. Il en résulte qu'une expropriation, réquisition, appropriation ou cotisation obligatoire non autorisée par la loi viole l'article 6 de la Charte. Seule la loi peut autoriser une restriction au droit de propriété.

«Nous avons établi que la loi n'autorise pas la Société à exiger des contributions d'assurance afin de faire des surplus. Ainsi, n'étant pas autorisées par la loi, une partie de ces contributions obligatoires ont été perçues en violation de l'article 6. Il en résulte que les citoyens qui ont été frustrés par cet acte illégal de la liberté de disposition de leurs biens ont droit de contester. L'article 24 de la même Charte, d'ailleurs, stipule que "nul ne peut être privé de ses droits, sauf pour les motifs prévus par la loi".

«Si l'opération par laquelle la Société s'est approprié, en contravention de la Charte, des contributions d'assurance est illégale, l'opération par laquelle le législateur ordonne le versement des sommes concernées au fonds consolidé du revenu suit-elle le même sort? Nous le croyons, parce qu'il y a toujours appropriation ou expropriation par une autorité publique. L'article 23.1 donne une nouvelle finalité à l'appropriation, soit à des "fins d'immobilisation", mais cela ne change pas le motif qui, dans la loi, fonde le pouvoir de la Société d'exiger des contributions d'assurance. Cela ne donne pas davantage à la Société le pouvoir de faire des surplus au-delà des réserves actuarielles.»

Bien, j'aimerais ça avoir un peu de silence.

**Une voix:** Un peu de décorum, s'il vous plaît!

**Le Président (M. Camden):** Alors, s'il vous plaît, je vais inviter les gens à écouter le député de Lévis.

**M. Garon:** «À notre avis, l'article 23.1 de même que l'article 155.4 de la Loi sur l'assurance automobile, édicté en 1987, sont invalides comme contraires à la Charte parce qu'ils ne font que réaffecter au sein du domaine public des sommes perçues à l'origine en violations de la Charte. Prétendre le contraire serait voir dans ces deux dispositions une validation de violation de la Charte. Cela ne nous paraît guère vraisemblable à cause de l'article 52 de la Charte, qui stipule qu'"aucune disposition d'une loi, même postérieure à la Charte, ne peut déroger aux articles 1 à 38". Valider une dérogation à la Charte serait une dérogation à la Charte.

«Cinquièmement, une taxation indirecte déguisée? On peut facilement admettre que l'État du Québec a besoin d'argent pour la construction ou la réparation des routes. Cependant, dans un régime démocratique et fédéral comme le nôtre, le législateur provincial a un nombre limité d'avenues de recherche de fonds. Il peut

taxer, emprunter, exiger une contribution particulière, vendre à profit des biens et services. Chacune de ces avenues est soumise à un régime juridique différent parce qu'il s'agit, effectivement, de réalités différentes.

«Jusqu'à très récemment, l'État puisait dans ses fonds généraux pour les immobilisations routières. Cependant, il aurait pu lever une taxe spéciale et ne l'imposer qu'à une catégorie d'usagers de la route, tels, par exemple, les propriétaires de véhicules automobiles, les détenteurs de permis de conduire, les titulaires de permis de transport routier, etc. Cette taxe aurait été une taxe directe que le législateur provincial est habilité à lever en vertu de l'article 92, paragraphe 2 de la Constitution de 1867.

«Ce que le législateur provincial ne peut pas faire, c'est la levée d'une taxe indirecte réservée au fédéral par l'article 91, paragraphe 3. La taxe indirecte est celle imposée à une personne qui la reporte sur un tiers qui, finalement, en supporte le fardeau.

«Ici, le législateur **impose**, à toutes fins utiles, la Société. Il la taxe, lui prenant une redevance annuelle sans contrepartie. Il ne s'agit pas là d'un impôt direct, parce que ce sont des tiers, les usagers, qui en supportent le fardeau. Pour pouvoir acquitter cette redevance, la Société doit se retourner vers les usagers, c'est-à-dire les détenteurs de permis de conduire et les titulaires de certificats d'immatriculation qui, par leurs contributions, assument le fardeau de la taxe. Il s'agit, plus exactement, de la portion de leurs contributions non reliée aux finalités de l'article 2 de la loi, mais plutôt aux fins d'immobilisation. Le déguisement est manifeste et n'occulte pas la réalité. Plutôt que de taxer directement les deux catégories d'usagers en cause, le législateur utilise un subterfuge qui se présente comme une taxation indirecte inconstitutionnelle.

«Certes, fondamentalement, les contributions d'assurance ne sont pas des taxes, et même la Législature a une certaine marge de liberté en fixant le montant de ces charges, «a reasonable leeway», suivant la jurisprudence. Toutefois, il ne faut pas que cette contribution ou charge soit tellement disproportionnée qu'elle constitue «a colorable attempt to levy indirect taxation». En l'espèce, la Société aurait accumulé des surplus atteignant le milliard de dollars, ce qui illustre la disproportion **étonnante**.

«Conclusion et recommandations. L'affaire qui nous occupe soulève l'épineuse question de savoir si un organisme public peut, à sa discrétion, en marge de ce qui est permis expressément par la loi, recueillir des fonds en levant des contributions obligatoires de manière à constituer des réserves que le législateur pourrait subséquemment réaffecter à sa guise.

«L'affaire des fonds de réserve du Curateur public est intéressante à cet égard. De 1969 à 1982, le Curateur public, autorisé par sa loi constitutive à exiger des honoraires et à accumuler les intérêts des actifs dont il a l'administration, avait constitué avec ses surplus un fonds de réserve. Cette pratique n'étant pas autorisée par la loi, le Vérificateur général du Québec recommandera

dès 1982 de cesser de constituer ce fonds et de rembourser aux administrés concernés le capital et les intérêts, soit la somme de 9 200 000 \$, somme qui, avec les intérêts, représente maintenant 24 300 000 \$. Elle était de 20 600 000 \$ à la fin de 1982.

«Cette situation a été estimée par le Vérificateur, comme l'y autorise l'article 225 de la Loi sur le Vérificateur général, peu conforme à la loi. Cette loi a été modifiée en 1982 pour permettre l'autofinancement du Curateur public, à partir du 16 décembre 1982, à même les fruits des biens dont les propriétaires sont inconnus ou introuvables.

«Pourquoi ce fonds de réserve était-il d'une légalité douteuse si ce n'est parce qu'il constituait une appropriation non autorisée par la loi? Ainsi, les administrés concernés auraient pu, par recours individuel et collectif, saisir un tribunal pour obtenir le remboursement de ces sommes. Peut-on raisonner de la même façon dans les cas des administrés qui ont contribué par leurs primes d'assurance au surplus illégal de la Société? La réponse à cette dernière question est plus complexe.

«Il nous apparaît incontestable que les administrés qui ont payé des primes plus élevées qu'ils auraient dû ont droit de s'adresser, collectivement ou individuellement, à un tribunal pour faire déclarer qu'il y a eu appropriation contraire à la Charte, dans la mesure où un surplus illégal a été constitué. C'est l'évaluation actuarielle qui permet de mesurer l'ampleur de ce surplus. Le recours approprié serait la requête pour jugement **déclaratoire**. Mais à quoi faut-il s'attaquer exactement? Premièrement, c'est la validité de l'article 23.1 de la loi sur la Société, ainsi que **155.4** de la Loi sur l'assurance automobile qui sont principalement en cause. Ces dispositions peuvent être attaquées et déclarées invalides. Quant au règlement de la Régie ou Société qui est la cause de la perception génératrice du surplus illégal, il n'est illégal que dans la mesure de ce surplus. L'illégalité résulte effectivement de la non-conformité aux évaluations actuarielles. Ce qui a été illégal pour la Régie, c'est le fait de ne pas avoir réajusté à la baisse le montant fixé par le règlement.

«La réparation appropriée nous paraît être sui generis. Il faut demander au tribunal de déclarer que la Société doit rembourser les surplus accumulés suivant les mécanismes à être précisés ou alternativement fixer pour l'avenir une tarification qui prenne en compte le surplus accumulé, ce qui signifierait vraisemblablement une baisse des contributions d'assurance.

«Certes, en 1985, la Régie a pu redresser à la baisse la réserve actuarielle. Ainsi, "la réserve de stabilisation a atteint des niveaux très élevés et, bien sûr, une partie de cette réserve est assimilable à des surplus", au dire même de la Régie. Ce surplus a permis à la Régie d'abaisser de 14 % la prime d'assurance de propriétaires de véhicule en 1987 et de geler les deux catégories de **primes** en 1988, 1989 et 1990. Elle a pu également augmenter les bénéficiaires aux victimes. Ainsi, l'indemnité forfaitaire maximum pour séquelles permanentes passe de 42 743,89 \$ à 75 000 \$ en 1990, à 100 000 \$ en

1991 et à 125 000 \$ en 1992. De 1990 à 1992, le régime sera bonifié en augmentation d'indemnités diverses de 70 000 000 \$. Ces mesures vont dans la bonne direction, mais elles ne suffisent pas à épuiser les surplus.

«La contestation appropriée que nous suggérons pourrait être prise par voie de recours collectif, car elle intéresse tous les contributeurs d'assurance automobile du Québec, c'est-à-dire tous les usagers qui ont payé des primes supérieures à ce qui était légalement nécessaire à la réalisation de finalité de la Loi sur l'assurance automobile.»

Alors, M. le Président, une étude sérieuse, que je viens de vous lire, par Me Garant indique sûrement que Me Garant pourrait être d'un grand secours, d'une grande aide à la commission, aux parlementaires, dans l'étude du projet de loi article par article. C'est pourquoi j'ai proposé, dans une motion, qu'il soit invité à notre commission parlementaire pour venir parler avec nous, pour répondre à nos interrogations et pour pouvoir discuter du projet de loi que nous avons devant nous avant que nous en commençons l'étude article par article. C'est là l'objet de ma motion, essentiellement. (22 h 50)

Me Garant est un expert en droit administratif, et c'est essentiellement une mesure de droit administratif que nous avons devant nous. Me Garant est la seule opinion juridique connue, avec celle d'un bureau d'avocats, Mes Morisset et Jolin. C'est pourquoi, à ce moment-ci de nos délibérations, j'ai proposé d'entendre Me Patrice Garant, parce que je suis persuadé que Me Patrice Garant nous permettrait de mieux comprendre le projet de loi, de mieux en saisir les tenants et aboutissants, pour que les membres de la commission puissent avoir un vote plus éclairé lors de l'étude article par article, qui est l'étude détaillée du projet de loi.

Le Président (M. Camden): On vous remercie, M. le député de Lévis. Est-ce que d'autres membres souhaitent intervenir sur la motion du député de Lévis?

M. Elkas: Moi, j'aimerais entendre les commentaires du député de Dubuc; il est intéressant d'entendre ses vues sur ces choses. Je ne sais pas, je pense qu'il a des opinions, évidemment, qu'il veut nous émettre concernant ce qu'a déposé le député de Lévis.

M. Morin: Alors, M. le Président...

Le Président (M. Camden): M. le député de Dubuc.

M. Gérard R. Morin

M. Morin; ...je remercie le ministre de suggérer qu'on continue à faire la démonstration qu'il serait utile d'entendre le spécialiste pour lequel mon collègue de Lévis a fait un plaidoyer des plus convaincants, en utilisant de façon non abusive des extraits de l'avis juridique. Mais je pense que mon collègue sentait le

besoin de faire référence à l'avis juridique parce qu'il soupçonne, avec raison, d'ailleurs, que le ministre ne voudra pas accepter ou aller dans le sens de notre motion d'entendre le spécialiste qui a émis un avis juridique des plus intéressants.

C'est intéressant parce que, tout à l'heure, quand le ministre a répliqué un peu à mes propos, il a répliqué uniquement en fonction de l'exigence du ministre des Finances, puis du dernier budget. Moi, je ne me suis pas tellement attardé là-dessus, on est habitués. Ce sur quoi je me suis attardé, c'est le nouveau droit que s'octroie le gouvernement d'établir les contributions de l'assuré, voire même de rendre presque automatique une ponction ou de rendre le siphonnage automatique à partir du moment où la réserve de stabilisation atteint un montant de 300 000 000 \$. À ce moment-là, la Société est tenue d'en aviser le ministre des Finances pour que celui-ci puisse, finalement, exiger qu'il y ait des versements de montants parce que, soi-disant, la réserve de stabilisation est à un niveau tel qu'il n'y a pas lieu de la laisser aller **au-delà** du 300 000 000 \$.

Alors, j'aurais aimé qu'on entende ce spécialiste. J'aurais aimé lui poser des questions parce que, même si mon collègue a fait référence beaucoup à son avis, je pense qu'il aurait pu en ajouter pour démontrer facilement que ce que le gouvernement fait, c'est vraiment un abus de pouvoir, c'est se substituer carrément au rôle de la Société et c'est, finalement, je ne sais pas, foutre le bordel à l'intérieur d'une procédure normale d'une société d'assurance. C'est ce que le ministre vient faire: il vient tout imposer. Finalement, il vient gérer la Société.

M. Garon: Moi, M. le Président...

M. Morin: Il nous manquerait...

M. Garon: Le député de Dubuc, il ne parle pas pour parler. Il parle au ministre. Il essaie de provoquer les membres de la commission. J'aimerais ça que ceux qui ne veulent pas écouter aillent dans le corridor fumer une cigarette ou se promener. Mais, en attendant, ceux qui sont ici sont supposés écouter celui qui parle. Je comprends que la démocratie en prend un coup ces **temps-ci** au Parlement; ce n'est pas pour rien que les gens considèrent qu'ils sont mieux d'agir dans la rue. Mais, en attendant, pendant qu'on a encore un simulacre de Parlement, on pourrait au moins écouter celui qui parle.

Le Président (M. Camden): M. le député de Lévis, je souscris à vos propos, sauf que j'émetts une réserve très sérieuse à l'invitation d'aller fumer dans le corridor, puisque je crois que le règlement ne le permet pas, de fumer dans les corridors. C'est une invitation à la délinquance. Alors, outre...

M. Garon: La langue m'a fourché, je voulais dire fulminer dans le corridor.

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**Le Président (M. Camden):** Outre cette invitation à fumer, je souscris à vos propos. Mais je dois reconnaître qu'on n'exclut à personne le droit d'avoir des propos fumants.

**M. Morin:** Je n'ai pas le même texte que mon collègue. Je pense que je n'ai pas besoin de reprendre la lecture qui a été faite parce qu'il se devait de la faire. Je pense que le ministre n'aurait jamais accepté de venir se le faire dire en pleine face, c'est moins douloureux de se faire lire ça, comme il l'a fait, à travers les bruits, tout ça, ça a passé sans trop faire de mal. Mais, le monsieur, c'est quoi, son nom? Garant? C'est ça?

**M. Garon:** Me Garant.

**M. Morin:** Me Garant. Mon collègue de Lévis tient beaucoup à ce qu'on mette le terme «maître», étant lui-même un avocat; alors, évidemment, il est très, pas susceptible, mais très sensible à l'appellation de maître pour un avocat.

**Le Président (M. Camden):** Il y a les maîtres électriciens aussi, doit-on le rappeler.

**M. Morin:** Oui, exact.

**M. Garon:** Il y a même des maîtres plombiers.

**Le Président (M. Camden):** Des maîtres plombiers?

**M. Morin:** Oui. Même ceux qui sont dérèglementés vont pouvoir garder, conserver leur appellation de maîtres électriciens.

**Le Président (M. Camden):** La maîtrise de leur maître.

**M. Morin:** Exact. Ceci dit, M. le Président, établir la réserve de stabilisation à 300 000 000\$ comme étant suffisante, moi, je trouve qu'il faut avoir du culot tout le tour de la tête, parce que ce n'est pas comme ça que ça se fait. Un gouvernement qui fait ça, là, il agit en amateur. Ça n'a pas d'allure! Un gouvernement qui se respecte ne fait pas ça. Il n'appartient pas à un gouvernement de déterminer qu'une réserve de stabilisation est suffisante à 300 000 000 \$. C'est carrément de l'abus de pouvoir. Je pense qu'il appartient à la Société qui gère, à partir d'évaluations actuarielles et de sa réserve actuarielle et, en prévision, à plus long terme, de diminutions subites de revenus ou de chaos ou de situations imprévisibles, d'avoir une réserve de stabilisation pour faire face à des coups durs. Mais c'est à partir de statistiques, à partir de facteurs précis qu'une société établit ces montants-là et non pas à partir d'une volonté politique d'un gouvernement de dire: Voici, à

300 000 000 \$, nous considérons que la réserve de stabilisation est suffisante et à partir de ce moment-là les excédents devront être versés au fonds consolidé du revenu du gouvernement, suite, bien sûr, à un avis de la Société et suivi de l'exigence du ministre.

Or, M. le Président, c'est un projet de loi qui, carrément et contrairement à ce que le ministre a dit, va plus loin que siphonner, là. Si c'était juste ça, je pense qu'avec mon collègue on l'aurait déjà adopté, non pas qu'on aurait voté pour, mais on n'aurait pas perdu notre temps. Hein, mon cher collègue? Sauf que, là, c'est parce que le gouvernement, il n'a plus de gêne. On dirait qu'il fait n'importe quoi et que ça ne le gêne pas. Il n'a plus de pudeur. Vous savez, des fois, quand on commence à faire des mauvais coups quand on est jeune, les premiers coups, on rentre à la maison le soir et on a donc peur de se faire disputer. Mais il vient un temps, quand tu n'es pas réprimandé, à multiplier ces mauvais coups, ça vient qu'on n'a plus de problèmes de conscience. Ça me fait penser un petit peu à ça, le ministre, ce qu'il fait. Quand on était jeunes, plus on répétait les mauvais coups, moins on avait de remords, moins on avait de regrets. Là, le ministre, il plonge là-dedans. Il a commencé par un siphonnage. Finalement, on commence à s'en accommoder.

Mais, là, il régularise tout ça pour établir ça de façon permanente et régulière; il colmate toutes les brèches sur le plan de la légalité, puis il établit tout. C'est moi qui vais déterminer les contributions de l'assuré et, après ça, quand on ne sera plus capable de faire payer les taxes du tabac et les autres taxes, qu'on ne sera plus capable de faire appliquer la Loi sur la fiscalité municipale, sur toutes les taxes, bien, à ce moment-là, on prendra des moyens comme ceux-là. On se servira d'une société qui, elle, sait gérer, sait respecter ses règlements.

(23 heures)

Alors, le gouvernement se sert d'une société qui, elle, sait gérer. C'est ni plus ni moins, on le dit, on le répète, de l'abus auprès de l'ensemble des automobilistes et auprès de la Société. Donc, n'étant pas capable de gérer comme un gouvernement responsable, bien, il se sert d'une société qui a déjà fait ses preuves pour, finalement, aller chercher de l'argent dans la poche des automobilistes pour, finalement, combler les trous de la mauvaise administration d'un gouvernement.

Vous savez, le gouvernement, avec son premier ministre en tête, a toujours tenté de nous prouver que c'était un gouvernement qui avait une première préoccupation sur le plan économique, sauf que c'est un gouvernement qui avait toujours réussi à faire ses preuves dans des périodes de croissance économique. Et là, à partir du moment où le premier ministre et son ministre des Finances ont fait face à la première crise, à la première récession, on voit ce qu'ils sont obligés de faire. Et je pense qu'on doit le dénoncer, on doit le décrier le plus fort qu'on peut le faire, et c'est notre responsabilité.

M. le Président, j'ai hâte d'entreprendre l'étude article par article pour faire la démonstration encore une

fois et, avec une petite lueur d'espoir, tenter de faire... En tout cas, j'aimerais voir le ministre opérer un virage non pas de 90°, mais d'au moins 45°. Et c'est pour ça qu'à l'étude article par article on va y arriver. J'ai hâte, mais je pense que ce qu'on devrait faire au niveau de la partie préliminaire, c'est entendre des spécialistes pour venir faire la démonstration, que ce soit sur le plan de la légitimité ou sur le plan de la légalité, que le gouvernement commet de l'abus de pouvoir. Mais, comme c'est peu probable qu'on pourra entendre ces personnes, c'est lors de l'étude des articles qu'on tentera de faire la démonstration que le gouvernement est à côté de la «track». Mais, ce qui est dommage, c'est qu'il sait qu'il est à côté de la «track», mais il n'a aucun remords, puis il se sent bien à l'aise là-dessus. C'est ce qui me choque le plus. Ceci dit, je vais terminer. Je vous remercie, M. le Président.

**Le Président (M. Camden):** On vous remercie, M. le député de Dubuc. Est-ce qu'il y a d'autres intervenants sur la motion du député de Lévis? M. le ministre.

**M. Sam L. Elkas**

**M. Elkas:** Je veux dire, M. le Président, que je retiens deux choses qui ont été dites par le député de Dubuc. J'ai espéré qu'il fasse un éclaircissement de ce qui a été dit par le député de Lévis, mais, faute de ça, je dois vous dire que l'argument qu'on apporte, puis qu'on continue à invoquer, c'est que le gouvernement est toujours, dans le moment, une instance qui impose des augmentations ou des diminutions aux primes d'assurance, ou des contributions ailleurs. Et puis j'aimerais simplement vous rappeler que, depuis son arrivée de la Société de l'assurance automobile du Québec en 1978, le gouvernement reçoit de la Société, par règlement, des avis de diminution ou d'augmentation, puis c'est le gouvernement qui permet leur entrée en vigueur par adoption, puis ceci est fait par le gouvernement. Et les règles n'ont jamais, jamais changé. Ça a toujours été le cas. Alors, avant de faire allusion que c'est notre gouvernement qui impose les changements, souvenons-nous d'une chose: ça existe depuis 1978.

Sur les commentaires qui ont été apportés par le député de Lévis et la lecture qu'il a faite de Me Garant, professeur en droit administratif, je comprends bien les arguments qui ont été apportés, mais on retrouve ces arguments dans une cause pendante, Carole Villeneuve versus la SAAQ, requête en jugement déclaratoire, et je ne pense pas qu'il serait prudent de s'enligner dans une grande discussion sur une cause qui est pendante devant la cour aujourd'hui.

Alors, pour ces raisons, je ne pense pas qu'on devrait recevoir Me Garant pour entendre des arguments qui, comme je l'ai mentionné, sont devant...

**M. Garon:** Mais, est-ce que le ministre considère plus prudent de légiférer alors qu'il y a une cause pendante?

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, je vous rappelle que le temps qui était dévolu à votre motion est terminé.

**M. Garon:** Moi, je peux la poser là ou la poser après. C'est pareil.

**M. Elkas:** Alors, je propose la «rejection» de cette motion.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce qu'il y a d'autres intervenants sur la motion du député de Lévis? Est-ce que la motion est adoptée?

**M. Garon:** Vote enregistré.

#### Mise aux voix

**Le Président (M. Camden):** Alors, Mme la secrétaire, si vous voulez appeler les députés pour ce vote enregistré.

**La Secrétaire:** M. Charbonneau?

**M. Charbonneau:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Garon?

**M. Garon:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Morin?

**M. Morin:** Pour.

**La Secrétaire:** M. Thérien?

**M. Thérien:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Elkas?

**M. Elkas:** Contre.

**La Secrétaire:** M. Camden?

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

**La Secrétaire:** La motion est rejetée: trois voix contre, deux voix pour et une abstention.

**Le Président (M. Camden):** Alors, nous poursuivons nos travaux. Est-ce que, maintenant, vous êtes disposés à procéder... Oui, M. le député de Rousseau.

#### Motion proposant de passer immédiatement à l'étude de l'article 1 du projet de loi

**M. Thérien:** Moi, j'aurais justement une motion, c'est qu'on commence l'étude de l'article 1 de la loi.

Peut-être que l'Opposition est **réfractaire** au cahier, à la couleur du cahier...

**M. Garon:** Voulez-vous rédiger votre motion?

**M. Thérien:** La rédiger? On va la rédiger.

**Le Président (M. Camden):** Alors, nous allons suspendre quelques instants, le temps que notre collègue de Rousseau puisse travailler sa proposition. Alors, suspension des travaux de la commission pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 23 h 7)

(Reprise à 23 h 17)

**Le Président (M. Camden):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. Nous entendions le député de Rousseau qui...

**M. Thérien:** Oui.

**Le Président (M. Camden):** ...nous formulait ou se proposait de nous formuler une motion. M. le député de Rousseau.

**M. Robert Thérien**

**M. Thérien:** Oui. Je peux prendre quelque temps, M. le Président, non pas pour vous convaincre parce que je pense que vous êtes convaincu, mais pour convaincre...

**Le Président (M. Camden):** Ne présumez de rien, M. le député de Rousseau.

**M. Thérien:** Je ne présume pas, mais vous sachant quelqu'un d'intelligence et de raisonnement...

**Le Président (M. Camden):** Là, vous êtes flatteur, hein?

**Des voix:** Ha, ha, ha!

**M. Thérien:** C'est surtout envers le député de Lévis; je pense que je fais appel à son côté parlementaire. Je **pense** que ce qui est fort important, c'est qu'on commence à étudier la loi. Il y a eu toutes sortes de mesures dilatoires. Même si le député de Lévis ou le député, tantôt...

Une voix: De **Dubuc**.

**M. Thérien:** ...de Dubuc nous faisait un peu accroire que ce n'était pas ce genre de mesures, c'est des mesures dilatoires parce qu'il savait très bien la position du ministre. Le ministre a été clair. Et ce que je

propose à la commission, M. le Président, c'est qu'on puisse commencer à étudier le noyau, le noeud du projet de loi, c'est-à-dire les articles. Et je suis convaincu que le député de Lévis, comme homme de loi, comme parlementaire aguerri, va pouvoir peut-être conseiller le ministre ou le parti gouvernemental pour améliorer son projet de loi. Mais, pour démontrer ses qualités de parlementaire, puis de juriste, il faut qu'on commence à étudier la loi, parce que ce n'est pas les mesures qu'il a entreprises tantôt qui vont faire progresser la loi via les citoyens. Donc, je propose d'entreprendre l'étude de l'article 1, M. le Président.

**Le Président (M. Camden):** M. le député de Lévis, sur la motion du député de Rousseau.

**M. Jean Garon**

### **Motion d'amendement proposant d'étudier d'abord l'article 10 du projet de loi**

**M. Garon:** Je voudrais faire une motion d'amendement. Je voudrais commencer plutôt par l'article 10 parce que...

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que vous allez me déposer, M. le député de Lévis, une copie de votre motion?

**M. Garon:** Oui. S'il vous plaît, pouvez-vous me donner quelques minutes?

**Le Président (M. Camden):** Alors, nous allons suspendre quelques instants, le temps que vous nous produisiez votre copie.

(Suspension de la séance à 23 h 20)

(Reprise à 23 h 27)

**Le Président (M. Camden):** La commission de l'aménagement et des équipements reprend ses travaux. M. le député de Lévis, vous aviez formulé une motion, vous nous l'avez maintenant transmise par écrit.

**M. Garon:** Alors, si vous voulez que je la lise...

**Le Président (M. Camden):** C'est même d'une façon manuscrite.

**M. Garon:** ...je vais la lire. C'est un amendement à la motion du député de Rousseau pour dire: à la troisième ligne de la motion du député de Rousseau, après le mot «entreprenne», d'ajouter les mots «l'article 10 et ensuite» de sorte que, si elle est amendée, c'est pour étudier d'abord l'article 10 et ensuite l'article 1.

Alors, voulez-vous que je vous parle sur la recevabilité?

**Le Président (M. Camden):** J'apprécierais, M. le député de Lévis.

### Débat sur la recevabilité

**M. Jean Garon**

**M. Garon:** Essentiellement, je pense qu'il est nécessaire de commencer par l'article 10 parce que tous les articles sont nécessaires parce que l'article 10 est là et que, si on veut garder la cohérence de l'étude du projet de loi, il faut commencer par l'article 10. C'est pour ça que je veux présenter une motion parce que, après ça, le projet de loi, au fond, met en oeuvre des dispositions qui vont être là parce que l'article 10 sera adopté. Alors, essentiellement, c'est pour ça que je propose, dans un but de cohérence, qu'on commence l'étude du projet de loi par l'article 10 et, ensuite, qu'on aille à l'article 1 et aux suivants. Il y a déjà eu des décisions de rendues concernant la recevabilité d'un article comme celui-là, d'une proposition comme celle-là; c'est parce que, en vertu d'une disposition de notre règlement, la commission peut décider de l'ordre de ses travaux.

Je ne veux pas être plus long pour ne pas abuser du temps de la commission, parce que je pense que c'est très clair. C'est assez clair, ce que je dis. Il y a une disposition du règlement et, en plus, la jurisprudence est constante dans ce sens-là.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que vous pouvez me citer des éléments de jurisprudence auxquels vous référez?

**M. Garon:** Il y eu une décision — je ne me rappelle pas, je ne peux pas vous donner la date — de la vice-présidente de la commission de l'aménagement et des équipements, Mme Bélanger. Il y a déjà eu une décision; je m'en rappelle, j'étais présent ici. C'est en vertu du principe que la commission est maîtresse de ses travaux.

**Le Président (M. Camden):** Bon. Alors, je vous remercie de votre excellente référence. On reconnaît, là aussi, par votre motion, votre «raisonnabilité», hein, et votre efficacité à procéder rapidement. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur la motion du député de Lévis?

**M. Thérien:** Bien, nous, on va être contre parce que...

**M. Garon:** Bien, non, on est sur la recevabilité.

**Le Président (M. Camden):** Oui, la...

**M. Thérien:** Sur la recevabilité?

**Le Président (M. Camden):** ...recevabilité de la motion.

**M. Thérien:** Ah! O.K. On va la recevoir, puis on en disposera après, à l'intérieur du vote, là.

**Le Président (M. Camden):** Je pense, M. le député, que les commentaires sur la recevabilité, c'est sur la forme et non sur le fond qu'on intervient, là.

**M. Thérien:** Oui, oui. O.K. Je passe.

**Le Président (M. Camden):** Vous passez? Vous passez, vous aussi?

**M. Sam L. Elkas**

**M. Elkas:** Si je comprends bien, on nous recommande d'aller à l'article 10, puis on nous recommande aussi... Parce que, vu que l'article 10, c'est d'ailleurs le fond de la loi 130, on m'avise aussi... Si je comprends bien, puis le député de Lévis pourra me corriger, c'est qu'il accepterait... Moi, j'accepterais qu'on débute à 10 à condition qu'on accepte de 1 à 9. On parle sur le fond... Je le retire. J'y reviendrai. Allez-y.

### Décision du président

**Le Président (M. Camden):** Bon. Il n'y a pas d'autres commentaires sur la recevabilité? Alors, moi, je vous indique que la motion, telle que présentée par le député de Lévis, m'apparaît recevable puisqu'elle indique, à tout le moins, le début des travaux et l'étude article par article du projet de loi.

### Débat sur la motion d'amendement

**M. Garon:** M. le Président...  
(23 h 30)

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

**M. Garon:** ...je vais m'exprimer sur le fond de la motion d'amendement. J'ai une demi-heure, je pense, hein?

**Le Président (M. Camden):** Oui, absolument.

**M. Garon:** Bon. Alors, M. le Président...

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que, par souci d'efficacité, on peut s'entendre sur une dizaine de minutes?

**M. Garon:** Non, bien, je vais voir si mes arguments... Je vais voir ça dans l'oeil de mes...

**Le Président (M. Camden):** C'est parce que, vous savez, les arguments que vous avez invoqués tout à l'heure, de «raisonnabilité», d'efficacité et de faire en sorte que nos travaux procèdent rapidement, m'ont impressionné, ont fait une forte impression sur moi. Alors, évidemment, j'ai trouvé que vous aviez des

propos intéressants et je sais que vous pouvez, à cet égard, avoir une cohérence appliquée. Alors, c'est la raison pour laquelle, si c'était possible, je vous inviterais à ce qu'on puisse, évidemment, s'inscrire dans la foulée peut-être de votre proposition le plus rapidement possible.

### M. Jean Garon

**M. Garon:** Ah! Je vais faire mon argument le plus rapidement possible, M. le Président. C'est que, voyez-vous, l'article 10, c'est le fond de l'affaire, au fond, puisqu'il restait 1 000 000 000 \$ de surplus à la caisse de la Société de l'assurance automobile. On a vu, d'ailleurs, que le conseil d'administration avait voté de le mettre sous la rubrique «Surplus à distribuer aux assurés». Je le dis de mémoire, il me semble que c'était ça qui était indiqué: «Surplus à distribuer aux assurés». Mais il voulait le distribuer sur une dizaine d'années. Ça fait que 1 000 000 000 \$ bien placés, ça rapporte des intérêts à peu près du montant qu'ils voulaient distribuer.

Sauf que, là, comme le ministre des Finances annonce dans son budget qu'il veut prendre 1 000 000 000 \$ dans la caisse — et c'est l'objet de l'article 10 — 675 000 000 \$ payables avant le 31 mars 1994 et 325 000 000 \$ payables avant le 31 mars 1995, **qu'est-ce** qui va en résulter? C'est que la caisse va être à sec. Et c'est seulement si l'article 10 est voté que le gouvernement, j'en suis **sûr**, a pensé à mettre les autres **dispositions**. Moi, j'aurais pensé, d'ailleurs, que... J'ai été surpris, quand j'ai vu le projet de loi, de sa construction. Il y a un manque de logique dans la construction du projet de loi parce que, normalement, l'article 10 aurait dû être l'article 1. Ça aurait dû **être** l'article 1.

D'ailleurs, **vous** le voyez, là, il est tellement illogique, le projet de loi, qu'on commence par modifier, à l'article 1, après l'article 151.3. On passe à 152 à l'article 2. Si vous regardez le projet de loi, vous allez voir à quel point il est illogique. L'article 1 insère, après l'article 151.3, l'article 151.4; l'article 2 modifie l'article 152; l'article 3 modifie l'article 155.3; l'article 4 insère différents articles après l'article 155.6, insère les articles 155.7 à 155.14. Ensuite, à l'article 5, il revient à l'article 21. Ensuite, il retourne à l'article 31... À l'article 5, il va à l'article d'une autre loi, il va à l'article 31.1 d'autres lois. Après ça, à l'article 7, il va à l'article 69 du Code et, ensuite, à l'article 8, il va à l'article 93.1 du Code. À l'article 9, il revient à l'article 23.2 de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec, qu'il abroge. Puis, là, il passe à l'article 10, à l'insertion, après article 23.4, **de** deux dispositions où il **va** chercher l'argent.

Normalement, comme c'est une loi pour modifier la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, on aurait **dû** commencer par le commencement. Et le commencement, dans le fond, ce que voulait faire le ministre, c'était de vider le pot. Et, une fois que le pot est vidé, là, il est mal pris parce qu'il n'a

plus d'argent pour assurer les assurés. Alors, c'est là qu'il veut mettre des dispositions pour donner des garanties parce que, là, la caisse de la Société de l'assurance automobile est en danger, et lui-même, après ça, prépare un mécanisme de garantie de revenus pour faire en sorte, au chapitre IV, de garantir des revenus avec une caisse fluctuante, selon un barème qu'il établit autour de 300 000 000 \$ de réserve, M. le Président.

Alors, qu'est-ce que ça fait, tout ça? M. le Président, tout ça, selon lui, est nécessaire parce qu'il a commencé par vider la caisse. Et, s'il n'avait pas vidé la caisse, s'il y avait de l'argent dans la caisse, toutes les autres dispositions, à toutes fins pratiques, seraient inutiles, si l'article 10 n'était pas voté. Alors, pourquoi, M. le Président, présumer de l'adoption de l'article 10 qui insère un article, après l'article 23.4, qui a pour effet de vider la caisse? Moi, je sais que c'est une bataille terrible à mener, mais, des fois, je me dis... Je sais qu'il est difficile de faire sortir de l'eau des roches, mais je ne désespère jamais de convaincre les députés ministériels d'écouter leur cœur. Il n'est peut-être pas possible de faire sortir de l'eau des roches; il est peut-être possible de faire sortir un peu de sentiment du cœur des députés ministériels.

À un moment donné, aujourd'hui, quand ils voyaient les nouvelles ce soir, à 18 heures, M. le Président, et qu'ils voyaient les parents des victimes d'accidents d'automobile qui recevaient 8 000 \$ chacun, 32 000 \$ au total pour quatre victimes, alors que celui qui était la cause de l'accident, qui avait pris un coup, qui avait, à toutes fins pratiques, tué les quatre victimes, recevait, lui, je pense, 86 000 \$, là, les gens se rendent compte à quel point notre système de rétribution ou d'indemnisation est injuste.

C'est pourquoi, dans un projet de loi comme celui-là, moi, je pense qu'avant de vider la caisse les députés doivent d'abord se demander, en étudiant l'article 10, si la Société de l'assurance automobile du Québec indemnise les victimes comme elles devraient l'être. Moi, je pense que les victimes, actuellement, ne sont pas indemnisées comme elles devraient l'être. Il y a beaucoup de gens qui sont indemnisés après des années de bataille où on met des batteries de médecins contre leurs médecins en vue de les traîner pendant des années pour essayer de leur faire dire, au fond, à ces médecins de la victime, que ce n'est pas à cause de l'accident, que leur problème n'est causé par l'accident mais que c'est génétiquement qu'ils ont tel problème, ou encore qu'ils auraient eu, de toute façon, telle difficulté peu importe qu'ils aient eu un accident ou non.

J'en ai vu, des cas pénibles. J'en ai même vu récemment un dans mon comté où, le résultat, on a dit: Essayez donc de vous conformer à la décision qui a été rendue. La Société ne voulait même pas accepter la décision qui avait été rendue, elle revenait là-dessus. Mais il a dit: Non, la décision a été rendue, pouvez-vous la respecter? Tu sais, quand c'est rendu là, tous les moyens sont bons. Je le dis, actuellement, la Société, c'est une machine à piastres, essentiellement. Ce n'est

plus une machine qui est là pour indemniser les victimes. Pourquoi? Parce que, maintenant, elle a une double finalité et sa première finalité n'est plus l'assurance. Maintenant, sa première finalité, c'est de collecter de l'argent pour le ministre des Finances. Or, l'article 10, qu'est-ce qu'il fait? Il va faire une ponction additionnelle en faveur du ministre des Finances qui, lui, n'est pas victime d'accident, au détriment des victimes d'accidents d'automobile.

(23 h 40)

Je me dis: Les députés libéraux, quand ils se sont présentés, est-ce qu'ils ont dit à leurs électeurs: On va là pour vider la caisse, on va là pour voter des lois pour enlever la caisse de la Société de l'assurance automobile? Est-ce qu'ils ont obtenu un mandat de leurs électeurs pour faire ça? Je ne connais pas un seul député libéral qui, lorsqu'il s'est présenté aux élections la dernière fois, a dit: Moi, une fois élu, je vais voter toutes les lois que le gouvernement et le ministre des Finances vont présenter pour vider la caisse. Je suis persuadé qu'il n'y en a pas un qui a eu le courage de faire ça et je suis persuadé que le gouvernement n'aurait pas le courage d'aller en référendum là-dessus et de demander aux citoyens et aux automobilistes: Êtes-vous prêts à ce qu'on vide la caisse que vous avez payée par vos contributions d'assurance? Parce que, dans le fond, les gens ont payé des primes d'assurance; ce n'est pas autre chose qu'ils ont payé, c'est des primes d'assurance.

Là, actuellement, bien, on vide la caisse, puis, après ça, toutes les dispositions qu'on trouve, de 1 jusqu'à 9, sont des dispositions, en fait, qui sont là; je ne pense pas qu'elles soient nécessaires, mais le gouvernement pense qu'elles sont nécessaires parce qu'il veut faire voter l'article 10. C'est pour ça que, dans un souci de cohérence, il m'apparaît évident qu'il faut d'abord étudier l'article 10 parce que, si l'article 10 n'était pas voté par la commission, le reste, à toutes fins pratiques, devient inutile. Et ça ne nous donnera rien de commencer à étudier l'article 1, l'article 2, l'article 3, l'article 4, l'article 5, l'article 6, l'article 7, l'article 8 et l'article 9 si on arrive après à l'article 10 et que les gens votent contre l'article 10; à ce moment-là, on aurait étudié pour rien neuf articles.

Alors, je pense que le temps de l'Assemblée nationale, le temps de la commission parlementaire est précieux et qu'on ne peut pas commencer un projet de loi par des mesures qui sont accessoires à un article principal. Alors, l'article principal du projet de loi, c'est l'article 10. Le reste, ce sont des articles qui sont accessoires, tu sais. Quand vous achetez une automobile, vous ne commencez pas par acheter l'antenne de la radio, ou le bouchon pour la gazoline, ou un «cap» de roue. Habituellement, vous achetez une automobile et, après ça, on vous dit: Voulez-vous avoir des accessoires que vous pouvez avoir avec l'automobile?

Moi, je pense que les neuf premiers articles, de même que le onzième et le douzième sont des articles accessoires à l'article 10 et que l'article principal, sinon l'article de loin le plus important, c'est l'article 10. J'ai

été surpris de voir que le député de Rousseau, qui a été longtemps dans le Parlement, n'ait pas pensé à ça et qu'il ait voulu commencer par l'article 1 parce qu'il a appris à l'école que le chiffre 1 était avant le chiffre 10. C'est un raisonnement un peu simpliste, M. le Président, auquel je ne veux pas m'associer. Il faut aller davantage en profondeur et analyser la loi. Je me demande même, M. le Président, si le député de Rousseau a lu le projet de loi; je ne suis pas sûr. Je pense qu'il a agi un peu mécaniquement sans hâte de prendre des vacances, mais qu'il n'a pas étudié attentivement le projet de loi et toutes les dispositions qu'il contient.

C'est un gros projet de loi, **hein**; il n'y a pas beaucoup d'articles, mais c'est un gros projet de loi qui va toucher beaucoup des citoyens, qui va les toucher financièrement, qui va les affecter financièrement, qui va les affecter dans leurs finances, qui va donner le mauvais exemple. Parce que le ministre l'a indiqué tout à l'heure; il a dit: Bon, on doit faire cette ponction parce que le gouvernement a besoin d'argent. Ce n'est pas un principe qui est beaucoup défendable. À ce moment-là, tous les voleurs de banques qui ont moins d'argent que la banque seraient justifiés de dire: Moi, j'arrive à la banque, donnez-moi de l'argent. Je n'en ai pas; vous autres, vous en avez, alors, je vais faire une ponction. Et là, en vertu de la justice distributive, je pourrais dire: Bien, j'ai le droit de répartir mieux les choses que la nature ne les a réparties. Comme, moi, je n'ai pas d'argent et que la banque en a en masse, je vais en prendre.

Le gouvernement fait un peu la même chose. Il dit: **Il y a de l'argent dans la caisse**; moi, j'en manque parce que j'ai mal administré et, actuellement, il veut accaparer l'argent des autres. Il aurait dû, au fond, administrer un peu comme la Société de l'assurance automobile, avec plus de prudence; sauf que la caisse de la Société de l'assurance automobile n'aurait pas dû collecter autant d'argent, elle. C'est un peu comme la cigale et la fourmi. «La cigale ayant chanté tout l'été se trouva fort dépourvue quand» l'hiver fut venu.

Une voix: «Quand la bise fut venue».

**M. Garon:** Bien, quand la bise... Mais c'est la bise d'automne avant l'hiver.

Une voix: Non, non, non.

**M. Garon:** Dans le fond...

Une **voix:** Non, non, non.

**M. Garon:** C'est parce que c'est un poème. Je sais, bien oui. Mais, moi, je l'ai adapté parce que la formule a été écrite en France. Alors, il n'y avait pas d'hiver en France. C'était la bise de l'automne. C'était le vent froid du nord, de l'automne. Et, si on veut adapter «La cigale et la fourmi», ici, la cigale ne se tait pas à l'automne, c'est à l'hiver. Tantôt, quelqu'un a parlé des grenouilles. Même les ououarons deviennent tranquilles

à l'automne parce que l'eau refroidit et puis... Non, mais, c'est vrai.

Alors, c'est pour ça que, moi, je pense que... M. le Président, vous qui venez d'un comté rural, vous savez à quel point les gens, dans les comtés ruraux, analysent les dépenses. Dans les comtés ruraux, les gens, normalement, administrent avec beaucoup plus de retenue. Ce n'est pas un représentant...

Le **Président (M. Camden)**: M. le député de Lévis, est-ce que vous me permettriez un commentaire, à cet égard?

**M. Garon**: Oui.

Le **Président (M. Camden)**: Probablement que, s'ils nous entendaient depuis 20 heures, ils seraient estomaqués de tout le temps qu'on a perdu, puisqu'on n'est pas encore passés à l'article 1 et rendus à l'article 12 déjà.

**M. Garon**: Savez-vous ce qu'ils diraient?

Le **Président (M. Camden)**: Les gens de Lotbinière. Peut-être pas les gens de Lévis, je ne peux pas présumer.

**M. Garon**: Je vais vous dire...

Le **Président (M. Camden)**: Les gens de Lotbinière seraient renversés...

**M. Garon**: Ils vous diraient...

Le **Président (M. Camden)**: ...et considéreraient que c'est une dépense **futile** et un gaspillage de temps.

**M. Garon**: Savez-vous ce qu'ils vous diraient? Ils vous diraient: Le député de Lévis, dans ce **débat**, est un peu comme dans les Horaces et les Curiaces. À la première attaque, vous vous rappelez, quand le père des Horaces a dit: Qu'est-ce qui est arrivé? on lui a dit: Il y a deux de ses frères qui sont morts, il est resté seul et il a l'air de se sauver. Il a dit: Honte sur ma famille! Il se sauvait pour faire quoi? Pour mieux prendre les Curiaces un à un. **Et**, quand la journée fut terminée, l'Horace qui s'était sauvé avait rattrapé le dernier, l'avait abattu, avait rejoint le deuxième Curiace, avait fait la **même** chose, avait abattu le troisième Curiace. Et, finalement, l'honneur des Horaces était sauf. Le **père** était très fier parce que c'était cet Horace seul qui avait terrassé les trois qui étaient là parce que, ne s'avouant pas vaincu **même** si à la première charge deux de ses frères étaient morts, il a dit: Non, je peux encore gagner. Alors, c'est pour ça que, dans ce débat, les gens vous diraient: Le député de Lévis, il prend les moyens qu'il a à sa disposition pour protéger les citoyens et ils réaliseraient à quel point...

Le **Président (M. Camden)**: Probablement que les gens de Lotbinière trouveraient votre histoire intéressante, mais en bande dessinée.

**M. Garon**: Savez-vous ce qui surprendrait beaucoup les gens de Lotbinière? C'est: Pourquoi le député de Lévis ne peut pas avoir l'appui du député de Lotbinière dans cette fin utile? Les gens de Lotbinière diraient: Le député a raison. **Ils** se seraient attendus que le député de Lotbinière appuie le député de Lévis, même le député de Saint-Jean et également le député de Rousseau. D'ailleurs, j'aurai l'occasion avant longtemps d'aller faire un tour dans ces comtés au cours de la **campagne** électorale et je vais dire: Quand on siphonnait la caisse de 1 000 000 000 \$, j'ai pris des heures pour essayer...

Le **Président (M. Camden)**: Pour faire de l'asphalte dans Lotbinière...

**M. Garon**: ...de leur expliquer à chacun à quel point...

Une **voix**: Aux Curiaces.

**M. Garon**: Oui, je les ai pris un par un, les trois Curiaces. J'étais pris comme un Horace avec trois Curiaces. Et puis le ministre était un peu comme un témoin au stade. J'aurais cru qu'à ce moment-là les députés...

Une **voix**: Le ministre est un Curiace.

**M. Garon**: Pardon? Non, ce n'est pas un Curiace.

Une **voix**: C'est un coriace.

**M. Elkas**: I do not quite understand.

**Des voix**: Ha, ha, ha!

**M. Garon**: Le ministre est un peu, un peu, un peu... Je le sens un peu comme...

**M. Elkas**: Be careful!

**M. Garon**: ...un gladiateur qui livre son dernier combat. Vous savez, quand il y avait des gladiateurs, au Colisée de Rome, qui livraient leur dernier combat, à un moment donné, ils savaient que c'était leur dernier combat et puis qu'après ça la foule qui était dans le Colisée, quand César dirait: Qu'est-ce qu'on en fait? elle tournerait le pouce vers le bas. Ça, vous savez que ça voulait dire, à ce moment-là, que c'était le dernier combat du gladiateur. Le peuple disait: Vous pouvez terminer l'ouvrage.

Le **Président (M. Camden)**: Excusez, M. le député de Lévis, j'ai une question de règlement.

**M. Garon:** Pourquoi? Parce qu'ils ne voulaient pas que le gladiateur revienne devant eux.

**Le Président (M. Camden):** Est-ce que je peux vous demander de suspendre un instant? On a une question de règlement du député de Rousseau.

**M. Thérien:** Oui, c'est parce que je trouve que les exemples font toujours appel à la violence. Je trouve ça un peu... On parle de la tuerie des Curiaces, on parle de l'assassinat des chrétiens. Je trouve qu'on fait appel un peu à la violence. Ça me surprend un peu du député de Lévis. Il a été lui-même victime de violence dans le passé, et on ne voudrait pas que ça se répète. Donc, on voudrait que ses exemples... On fait un peu de l'éducation. Vous savez, l'Assemblée nationale doit aussi avoir une vision de pédagogie.  
(23 h 50)

**M. Garon:** Oui, mais, là, M. le Président, il n'y a pas de question de règlement là-dedans. M. le Président, il n'y a pas de question de règlement là-dedans.

**Le Président (M. Camden):** Bon, écoutez, j'essayais de voir pour apprécier, évidemment, là, le sens des propos, quelle direction il allait prendre et là je crois comprendre qu'il s'arrête là. Alors, on va reprendre avec vous.

**M. Garon:** Non. Moi, essentiellement, M. le Président, j'ai pensé, à un moment donné, et c'est pour ça que j'ai été tolérant, que le député de Rousseau dirait: Bien, j'ai été convaincu par les arguments du député de Lévis...

**Le Président (M. Camden):** Votre tolérance vous honore.

**M. Garon:** ...je suis prêt à commencer par l'article 10, mais, comme j'ai vu, au contraire, qu'il n'a pas dit un mot dans ce sens-là, bien, j'ai pensé qu'il était très important pour moi de continuer mon argumentation pour que le sous-amendement soit adopté.

Le député de Rousseau a fait une proposition. Il était maître de sa proposition. Je l'ai laissé faire, mais j'ai compris qu'il y avait un illogisme dans sa proposition. C'est pourquoi, pour rendre sa proposition plus cohérente, j'ai proposé qu'on commence par l'article 10 et, ensuite, qu'on étudie l'article 1. Ce n'est pas de gaieté de coeur que j'ai fait cette proposition. J'aurais aimé mieux ne pas être obligé de la faire. J'aurais aimé mieux que le député de Rousseau lui-même propose qu'on commence par l'article 10 et, ensuite, qu'on suive avec l'article 1 et les autres. Pardon?

**Une voix:** Vous aviez dit l'article 1.

**M. Garon:** Vous auriez peut-être, à ce moment-là...

**Le Président (M. Camden):** J'ai vu, M. le député de Lévis, que, quand vous avez fait votre amendement, là, vous étiez mal à Taise. Vous en êtes devenu mauve, tellement vous étiez mal à l'aise.

**M. Garon:** Ah non, non!

**Le Président (M. Camden):** Mauve pastel, disons.

**M. Garon:** Non, non. C'est parce que, le mauve étant une couleur que je ne...

**Le Président (M. Camden):** Qui se porte en toute saison.

**Une voix:** Il n'est pas devenu rouge parce que c'est une couleur à laquelle il est allergique.

**M. Garon:** C'est justement. C'est parce que le mauve comprend le rouge...

**Une voix:** Et le bleu.

**M. Garon:** ...et le bleu. C'est un mélange.

M. le Président, je pense que la nuit va porter conseil et que le ministre... Évidemment, il le sait, d'ailleurs, le ministre, parce qu'il me disait tout à l'heure: Quand on est arrivés vendredi dernier, on pensait qu'on serait là tout l'après-midi et toute la soirée pour le principe et l'adoption des projets de loi 126 et 127, de même que pour le rapport de la commission sur le projet de loi 113...

**Une voix:** 137.

**M. Garon:** ...126 et 137 et le rapport de la commission sur le projet de loi 113. Au contraire, j'ai dit: Ce projet de loi là, le projet de loi 127, son principe n'est pas mauvais, en soi.

**Une voix:** 137.

**M. Garon:** 137, pardon. Je n'ai pas dit ça?

**Une voix:** Tu as dit 127.

**M. Garon:** Le 137. Le projet de loi n'est pas mauvais en soi. Nous avons voté, et rapidement, en faveur du principe du projet de loi. Sur 126, j'ai dit qu'il avait des arguments qui étaient contre — j'en ai fait valoir un certain nombre — mais qu'on aurait à l'étudier article par article. Et, sur le projet de loi 113, j'ai même été, je pense, très magnanime au point de vue de ce projet de loi là. Pourquoi? Parce que j'ai dit: Bon...

Mais, là, ce soir, on était dans un autre ordre d'idées, sur un projet de loi, à mon avis, qui est intrinsèquement mauvais pour la population. Et c'est pourquoi je pense que le rôle de l'Opposition, c'est de faire ce

que le public souhaiterait qu'elle fasse. Si le public était ici, je vais vous dire une chose: Il serait encore bien plus vigoureux que je ne le suis. Parce que, si on disait aux gens: Pouvez-vous vous prononcer sur le projet de loi 130? Moi, je vous dis que le public voterait contre à 100 %. Il n'y a rien que les députés libéraux qui peuvent voter pour, parce que je ne connais personne dans le public qui est pour ça.

Quand vous regardez la Société de l'assurance automobile, le Club automobile, tous ces gens-là, vous voyez qu'ils ne sont pas favorables à ce projet de loi là. Pourtant, ce n'est pas des ennemis du gouvernement. Le Club automobile, quand vous regardez le conseil d'administration, vous n'avez pas l'impression d'être dans une succursale du Parti québécois. Ils veulent être entendus, puis ils veulent montrer à quel point ces articles, ces dispositions-là ne sont pas bonnes. Même la Société de l'assurance automobile, lorsque le budget a été déposé, a dit que c'était carrément immoral. Ce sont des amis du gouvernement.

Le rôle de l'Opposition, il ne faut pas l'oublier, c'est quoi? C'est de refléter ce que la population pense. Et, moi, je pense que, dans ce cas-là, la population, essentiellement, est contre ce projet de loi là. La population n'est pas favorable à ce projet de loi là, et les députés le savent. Moi, je défie les gens qui sont députés de dire: Je vais faire une consultation auprès des électeurs de mon comté pour dire: J'ai l'intention de voter pour, qu'est-ce que vous en pensez? Je vais vous dire une chose: Ils ne trouveront pas beaucoup de supporters.

Puis, à ce moment-là, qu'est-ce que les gens font quand ils votent pour un projet de loi que le monde ne veut pas avoir? Est-ce que c'est ça, la démocratie? La démocratie, ce n'est pas de voter pour un projet de loi que les gens ne veulent pas avoir, en disant: Le gouvernement le veut, lui. Ce n'est pas ça. On est dans un régime démocratique, l'opinion publique est importante. Pourquoi les gens sont totalement découragés de la politique? Ils ont l'impression que les gens se sacrent d'eux autres, puis ils ont raison de penser ça. Moi, je pense comme eux autres.

Je vais vous dire une chose: Aujourd'hui, la politique, au fond, dans les Parlements, les gens se foutent trop de la population. Et c'est pour ça que, moi, je suis pour une réforme du système parlementaire, pour que les députés soient libres de voter selon ce qu'ils pensent. Avec le système du régime parlementaire britannique, on maintient faussement et artificiellement des gouvernements en place parce que c'est une solidarité qui est fausse et artificielle. Je pense que le système américain est beaucoup supérieur, où les gens peuvent voter comme ils veulent sans que le gouvernement ne tombe nécessairement. Mais, par exemple, quand les gens, les parlementaires ne veulent pas qu'une loi passe, bien, la loi ne passe pas. Même le président des États-Unis, il a eu de la misère à arracher l'ALENA pour le **libre-échange** avec le Mexique parce que c'était serré, puis il y a beaucoup de gens dans la population américaine qui y étaient défavorables.

Alors, les députés qui ont un vote, qui sont libres de voter, votent pour ou contre, puis, après ça, ils doivent rendre des comptes à leurs électeurs. Puis, quand on va se présenter aux États-Unis, ils vous donnent la liste de tous les votes que vous avez tenus sur les différents projets de loi et les électeurs peuvent vérifier à quel point vous avez tenu compte de leurs intérêts ou non. C'est ça, un système démocratique. Le système dans lequel on vit, ce n'est pas vraiment un système démocratique, avec une presse totalement absente. Elle est tellement absente qu'elle se fout complètement des débats. Entre vous, puis moi, là, dans un régime de parlementarisme britannique... On n'a pas la presse britannique ici, hein. Je vais vous dire une chose: On est bien loin de la presse britannique, ici. En Angleterre, il y a un système de parlementarisme britannique, mais il y a une presse britannique qui comprend les finesses de leur système, qu'elle est capable de comprendre et qui est adapté à elle.

Mais le système parlementaire que nous avons n'est pas un système qui est adapté à nous. Nous sommes pris avec un système qui, à mon avis, ne favorise pas la démocratie chez nous parce que, culturellement, on ne pense pas de cette façon-là. Essentiellement, moi, je le sens, puis c'est de ça que je vais essayer de convaincre les députés le plus possible. Je ne pense pas réussir, mais je vais essayer pareil. Mon devoir, c'est d'essayer de convaincre les députés que ce projet de loi là est mauvais, de montrer quels sont les aspects qui sont mauvais du projet de loi. Et il me semble que ces députés qui vont aller en élection devant leurs électeurs bientôt doivent se soucier beaucoup plus de ce que pensent leurs électeurs que de ce que pense leur parti ou la direction de leur parti qui est au gouvernement.

Essentiellement, là, les gens ne veulent pas de ce projet de loi là. Tous les commentaires que vous avez eus ont été défavorables. Tous les articles qui ont été écrits pour dire quelque chose que ce soit, les éditoriaux — qui n'ont pas été très, très loquaces, hein — à chaque fois qu'ils ont parlé, ça a été pour parler contre ces dispositions-là. Mais, moi, en dehors du gouvernement, là, ou des députés ministériels, je n'ai jamais vu qui que ce soit en faveur des amendements que le gouvernement propose à la Loi sur la Société de l'assurance automobile, puis au régime. Je n'en ai jamais vu. Je n'en connais pas un seul. Je n'ai jamais eu un téléphone favorable dans mon comté. Je n'ai jamais vu une personne qui m'ait parlé favorablement de l'action du gouvernement dans ça.

Alors, ce que je fais comme député de l'Opposition, ce n'est pas nécessairement rien qu'aux députés de l'Opposition à faire ça; c'est aussi également aux députés ministériels de refléter, pas ce que pense leur parti, mais ce que pense la population. Et la population ne souhaite pas l'adoption de ces mesures-là qui sont défavorables à la population. La population a payé et paie des primes d'assurance, paie un régime d'assurance pour se faire indemniser si elle est victime d'accident. Puis le gouvernement, il lui prend sa caisse. Je trouve ça

salud. Il prend la caisse des victimes d'accidents d'automobile. Le but de ces contributions-là, c'est quoi, essentiellement? C'est de constituer une caisse pour les victimes d'accidents. Puis le ministre des Finances, bien, il dit: J'ai besoin d'argent, je le prends. C'est enlever le pain de la bouche aux gens qui en ont besoin, M. le Président.

Alors, c'est pourquoi mon devoir, comme député, comme parlementaire qui est un représentant du peuple, c'est de dire ce que le peuple dirait s'il était à ma place. Moi, par ma voix, je dis ce que le peuple dirait. Essentiellement, c'est de refléter ce que le peuple dit. Et, moi, je suis persuadé que, si le peuple avait écouté ce soir, il aurait dit: Le député de Lévis a essayé envers et contre tous de nous préserver de ce malheur que représente cette loi, la loi 130. Il dirait: Bien, il est comme un Horace, il combat jusqu'à la dernière limite. Et puis, on ne peut jamais présumer de l'avenir. On ne peut jamais, jamais. Moi, j'ai été habitué à une chose, comme proverbe, dans la vie: Le succès est le fruit du dernier essai. C'est impossible de réussir si on n'essaie pas de réussir. Et, moi, je suis obligé d'essayer de réussir à faire en sorte que ce projet-là ne passe pas parce qu'il n'est pas bon pour la population.

M. le Président, comme je n'ai pas fini mon allocution, puis mon temps, j'ai encore du temps...

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

M. Garon: ...et qu'il est minuit, je demanderais la suspension de nos travaux.

M. Thérien: Je pense que...

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

M. Thérien: ...le parti ministériel accorderait le consentement...

M. Garon: **Non.**

M. Thérien: ...de prolonger...

Le Président (M. Camden): Pour poursuivre les travaux?

M. Thérien: ...pour finir son argumentaire.

Le Président (M. Camden): La présidence consent-elle à la prolongation?

M. Garon: **Non.**

Le Président (M. Camden): Vous ne souscrivez pas à la prolongation? Non.

M. Garon: Non, il est assez tard.

M. Thérien: On a constaté ça avec les derniers propos.

Le Président (M. Camden): Alors, comme il n'y a pas de consentement, la commission de l'aménagement et des équipements ajourne sine die ses travaux.

(Fin de la séance à minuit)