



# DÉBATS

de

**l'Assemblée nationale**

du

**QUÉBEC**

---

28<sup>e</sup> Législature

Comité spécial pour la refonte complète du code de la route (!)

16, 30 janvier et à février 1969

5

---

Président : l'honorable Gérard Lebel

157

**Comité spécial pour la refonte complète  
du Code de la route**

**Séance du 16 janvier 1969**

(Dix heures quarante-six minutes)

M. D'ANJOU (président du comité): Madame, messieurs, il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue à notre comité du code de la route. Je pense bien que nous allons commencer, même s'il nous manque quelques membres. Nous sommes assez nombreux pour former le quorum, je crois.

Pour commencer je vais vous lire une lettre que le ministre des Transports et des Communications nous a envoyée: « Je comprends que le comité parlementaire spécial sur la refonte du code de la route a été convoqué pour le jeudi 16 janvier, à 10 h 30. L'avis officiel m'est, d'ailleurs, parvenu. Malheureusement, à ce moment-là, j'avais déjà accepté l'invitation du Royal Automobile Club d'être son hôte à 11 h. ce matin, à Montréal.

« Je vous prierais d'exprimer à mes collègues mon profond regret de ne pouvoir être des vôtres ce matin. Je suis certain que le comité de la Chambre accomplira un travail considérable et réussira à exécuter l'importante besogne qui lui a été confiée.

« Je me permets de souligner qu'il serait très important, dès cette réunion, d'établir si l'on doit commencer, dès aujourd'hui, la refonte complète du code de la route, ce qui équivaut, en somme, à la rédaction d'un nouveau code, ou continuer plutôt le travail déjà commencé qui consistait à apporter des amendements majeurs, lesquels auraient pu être soumis à la Chambre dès la prochaine session.

« Il serait peut-être plus pratique, selon la décision du comité, de procéder immédiatement à l'étude de tous les amendements proposés, ce qui n'empêcherait pas, d'autre part, le comité de procéder à une refonte complète. Je crois, cependant, qu'il ne sera pas physiquement possible d'accomplir ce travail, pour adoption, d'ici plusieurs mois.

« Par ailleurs, certains amendements à notre loi sont urgents et tout particulièrement le cas de l'ivressomètre dont nous souhaitons l'adoption dans le plus bref délai.

« Etant dans l'impossibilité d'assister à votre séance, je me suis permis d'exprimer ce point de vue par l'entremise du président. Il est bien entendu que je ne manquerai pas de me rallier à la décision de la majorité.

« Soyez convaincus que je ne manquerai pas d'être des vôtres dès la prochaine séance.

Votre tout dévoué,

« Le ministre,  
« Fernand Lizotte. »

A présent, est-ce l'opinion du comité que l'on continue à étudier les amendements que nous avons?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si je peux parler pour les gens de mon côté, j'aurais quelques remarques d'ordre général à faire au début. Je pense que nous nous rallierions à l'idée de continuer le travail.

D'ailleurs, les fonctionnaires du ministère des Transports et des Communications, devaient nous soumettre des articles à la suite des suggestions que nous avons faites. J'imagine que nous pourrions reprendre à cet endroit-là.

Est-ce qu'on aurait d'autres remarques d'ordre général à faire avant que je continue?

M. BLANK: Je pense qu'on a étudié que trois ou quatre amendements au cours des deux séances précédentes. Il reste encore, peut-être, une douzaine d'amendements à étudier.

De plus, le comité est changé; il comprend onze membres maintenant. Avant, nous n'étions que trois ou quatre membres. Peut-être serait-il préférable de faire des copies des amendements proposés afin de permettre à tous ces gens-là de les étudier, avant que nous en discutions ici.

D'abord, ici, nous avons deux personnes qui n'avaient jamais vu ces choses. Je pense que même le président n'était pas au comité avant. Vous n'y étiez pas?

M. LE PRÉSIDENT: Non.

M. BLANK: Ce sont toutes des choses nouvelles pour vous aussi. Je crois qu'il serait préférable de donner à ces gens la chance d'étudier les amendements avant que nous les étudions.

Ce matin, j'ai vu les amendements qui restent. Même s'il est urgent de les adopter à la prochaine session, ce n'est pas assez urgent pour qu'on ne puisse pas, après, les étudier privément. Il y a un seul amendement qui est discutabile, à mon avis. Je ne sais pas si les autres membres du comité, des deux côtés, seraient prêts à les adopter en vitesse, mais il y en a seulement un qui est discutabile, à mon avis. Le reste est nécessaire et on doit l'adopter rapidement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les remarques que je voulais faire étalent pour féliciter le ministère des Transports et des Communications et en même temps le gouvernement de s'être rendus à une demande que nous faisons, de notre côté, pour demander que le comité ad hoc soit transformé en un comité de la Chambre.

Nous avons accueilli cette décision avec beaucoup de joie et je voulais remercier les responsables.

A l'heure actuelle, nous recevons — et j'imagine que c'est vrai également pour les membres du gouvernement, les ministériels — des demandes de différentes associations intéressées aux divers amendements du code de la route que nous pouvons étudier.

Entre autres, je recevais le président d'une association, hier, qui me demandait s'il y aurait possibilité de présenter des mémoires. Je n'ai pas pu, évidemment, lui donner une réponse. J'ai dit que je soumettrais cette demande au comité. Je me demandais s'il y aurait possibilité de décider si vraiment nous allons recevoir les différentes associations intéressées et, en même temps, d'établir quand ces gens pourront s'attendre de se présenter devant nous, si nous devons les recevoir.

Il y en a qui ont des mémoires de préparés, mais qui ont peut-être des modifications à apporter à leur mémoire. Il serait bon, je pense, de pouvoir les renseigner.

M. LE PRÉSIDENT! En effet.

M. BERGERON: M. le Président, si vous me le permettez...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'avais une autre question, mais je la poserai après.

M. BERGERON: ... dans le mandat que la Chambre nous a donné, on dit ceci: « Qu'un comité spécial de 11 membres soit institué, avec pouvoir d'entendre des témoins et de siéger après la prorogation pour entreprendre la refonte complète du code de la route ».

Il est clair que...

M. LE PRÉSIDENT: Cela veut dire...

M. BERGERON: ... nous allons pouvoir...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Maintenant...

M. BERGERON: ... entendre ces gens. Seulement, si nous voulons commencer, comme nous l'avions proposé au début, avec les amendements les plus urgents...

M. BLANK: Je pense qu'on doit finir l'étude de ces amendements et, après cela, demander à ces gens de venir présenter leurs mémoires. J'ai participé à une émission à la radio, lundi soir, et j'ai eu une centaine d'appels téléphoniques; c'était un « hot line » sur la question. Tous pensent qu'il serait nécessaire de faire la revision non seulement du code de la route, mais aussi de toutes les questions routières. Cela peut concerner la signalisation, la construction des routes, la police de la route, les taxis et toute autre question dans cet ensemble.

Nous pourrions peut-être demander à la Chambre, après avoir étudié les amendements, de faire élargir notre mandat pour que nous puissions étudier tous les problèmes relatifs au code de la route. Le code de la route en lui-même est déjà quelque chose, mais il y a d'autres lois qui touchent à ce domaine; par exemple, la loi de l'indemnisation des victimes d'accidents, la loi de la voirie et le code de police.

Si l'on ne touche qu'à un point et pas aux autres, on ne peut pas accomplir un vrai travail. Je pense que c'est le moment, ici au Québec, de faire un relevé de toutes ces lois concernant les routes. Jusqu'à présent, le nombre de morts chaque lundi matin n'a pas diminué, il y a quelque chose qui ne tourne pas rond, et cela ne dépend pas seulement du code de la route. Il y a beaucoup d'autres choses. Peut-être devrait-on confier la formation des chauffeurs au ministère de l'Éducation; peut-être faudrait-il accélérer la construction des routes; peut-être les ponts sont-ils trop petits, peut-être les lumières ne sont-elles pas assez grosses. Cela peut dépendre de toutes sortes de choses. Seule, l'étude du code de la route ne répond pas aux besoins de la province.

Après avoir étudié ces amendements, avant de commencer à entendre des témoins ou à voyager pour voir les problèmes, on pourrait demander à la Chambre d'élargir notre mandat. Le public pense qu'on a ce mandat. Lorsque quelqu'un parle de ce comité, il pense que nous avons un mandat très large, alors qu'en fait nous ne l'avons pas. Avec ce mandat, nous aurions besoin d'un budget pour faire des démarches car, si nous n'étudions que le code de la route, cela ne vaut pas grand-chose pour aider à sauver la vie des Québécois.

M. BERGERON: M. le Président, je suis entièrement d'accord avec ce qu'a dit M. Blank. Je me demande cependant si, en vertu du mandat qui nous a été confié par la Chambre, nous ne pourrions pas étudier la loi du fonds d'indemnisation, qui est intégrée au code de la route.

Je ne crois pas qu'il y ait d'objection majeure à ce qu'on étudie ces problèmes. D'ailleurs, quand nous serons rendus là, la Chambre aura

recommencé à siéger et, si les légistes sont d'avis que nous devrions faire élargir notre mandat, je pense bien qu'il n'y aura pas d'objection.

M. BLANK: D'accord! Je fais cette déclaration parce que le public pense que nous avons ce mandat. Je suis même assuré que, lorsque le ministre sera au Royal Automobile Club aujourd'hui — j'ai discuté de ça avec le secrétaire, M. McKenzie, et lui aussi pense que nous avons ce mandat — il va lui dire oui. On ne dit pas non à un groupe comme ça.

M. LE PRESIDENT: A quel article sommes-nous rendus aujourd'hui?

M. BERGERON: Nous sommes à l'article 7.

M. BLANK: Est-ce qu'on commence à étudier ces choses-là ou si nous allons remettre l'étude des amendements à la prochaine séance pour donner la chance aux nouveaux membres d'étudier la question?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est parce qu'il y a deux membres, ici, qui ne sont pas au courant.

M. PICARD (Dorchester): J'en suis un, moi.

M. BLANK: Il y a des gens qui ne l'ont pas su avant ce matin. Si c'est très urgent pour les fonctionnaires d'avoir ça aujourd'hui, nous allons les étudier, sinon...

M. BERGERON: Je me demande...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela pourrait être remis à jeudi prochain.

M. BERGERON: ... si le comité, ayant en main les notes explicatives avec chacun des articles... Ce ne sont pas des amendements qui demandent tellement d'explications, sauf, peut-être, un ou deux articles qui vont en demander plus.

M. BLANK: Pour moi, ça ne me dérange pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi non plus, parce que j'étais là.

M. BLANK: Je suis ici. Il n'y a pas d'avion avant deux heures pour retourner à Montréal.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je me demande ce que les membres qui sont ici pour la première fois en pensent? M. Leduc, est-ce que vous auriez...

M. LEDUC (Taillon): Pour ma part, je découvre bien des choses. J'ai l'impression que, ce matin, je vais plutôt écouter que participer à la discussion, pour la simple et bonne raison que la documentation que j'ai devant moi, je ne l'ai que depuis à peu près dix minutes. Alors, avant de m'engager dans une discussion, je vais essayer de me documenter et de me renseigner.

M. BERGERON: Si personne n'a d'objection majeure, avec les notes explicatives que nous avons en main, je pense qu'il n'y a pas de problème majeur pour ceux qui arrivent ce matin.

M. le Président, le comité avait demandé aux officiers du ministère de préparer certains amendements, en particulier à l'article 1 du code de la route. L'on suggère, au paragraphe d, de remplacer le paragraphe 6 par le suivant: « L'autobus est agencé pour le transport d'au moins huit personnes à la fois et fait ce transport avec ou sans considération pécuniaire, mais exclut le véhicule du même type appartenant à un particulier et utilisé uniquement à des fins familiales. »

Au paragraphe g, on suggère de remplacer le paragraphe 17 par le suivant: « Les mots « chemin public » signifient tout pont, viaduc, tunnel, voie élevée, chemin, rue, place, carré ou autre terrain ouvert à la circulation publique des véhicules. » Je pense que c'est à la demande du député de Saint-Louis que ces corrections sont apportées ce matin.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je dois dire que je suis intéressée par la dernière parce que, dans le comté de Marguerite-Bourgeoys, il y a justement ce genre de chemin public.

M. BERGERON: De chemin public, oui. Alors, est-on d'accord sur la modification apportée au paragraphe 6?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, ça me paraît satisfaisant.

M. LE PRESIDENT: C'est ce qui a été demandé.

M. BERGERON: Au paragraphe 17, je pense que la signification de « chemin public », répond également à ce que les membres du comité avaient demandé.

Dans nos travaux, à la dernière séance, nous avons adopté l'article à des amendements proposés, qui correspond à l'article 7 de la loi. Nous sommes rendus à l'article 6 des amendements proposés, qui correspond à l'article 8 de la loi.

L'article 8 de la loi disait: « La person-

ne qui fait l'acquisition d'un véhicule automobile après le premier septembre d'une année d'immatriculation ne paie qu'une moitié de l'honoraire pour cette année d'immatriculation. »

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pourriez-vous nous donner la page où vous êtes rendu?

M. BERGERON: Page 4.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci.

M. BERGERON: Alors, pourrions-nous demander aux officiers le but de l'abrogation de cet article-là?

Nous avons la réponse dans les notes explicatives: « Vu la modification apportée à l'article 7, par règlement, le lieutenant gouverneur en conseil pourra décréter les demi-tarifs après le premier septembre, comme ça existe présentement. »

M. BARIL: Actuellement, le code de la route est un peu ambigu sur cette question des véhicules dont le taux d'immatriculation était fixe, à part le « highway equipment » qui était de \$25, plus \$à pour les plaques.

Les gens se sont présentés offrant de payer \$13. Le code de la route ne penche ni d'un côté ni de l'autre et on est obligé de l'interpréter, à ce moment-là. Avec le système actuel, vous payez \$26 dans les bureaux extérieurs et \$13 dans d'autres. Nous aimerions que...

M. BERGERON: Article 6, adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. BERGERON: Le prochain amendement propose que l'article 9 de la loi soit également abrogé, parce que les dispositions qu'il contient peuvent faire partie de formalités prescrites par le bureau à l'article à, que nous avons déjà adopté.

L'article 9 mentionnait: « Si le propriétaire du véhicule public est une compagnie, la demande d'immatriculation doit être accompagnée d'une déclaration donnant, au sujet de ses administrateurs, de ses officiers et de son capital, les renseignements qui peuvent être exigés par le bureau. S'il est une société, cette déclaration doit donner les noms et adresses de chaque associé. S'il est une personne faisant affaires sous un nom enregistré, la dé-

claration doit donner le nom et l'adresse de cette personne. »

Alors, adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que nous avons justement, les dispositions qui sont prescrites par le bureau à l'article à?

M. BARIL: Sur quoi madame?

UNE VOIX: L'article 9.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: L'article 9. J'aimerais voir les formalités.

M. BARIL: Cela a été demandé principalement dans le but d'éviter l'évasion fiscale. Souvent, un particulier donne une raison sociale comme nom d'immatriculation, alors que le véhicule lui appartient réellement. Avec les années, la flotte de véhicules qu'il possède devient immatriculée sous une raison sociale de XYZ Incorporée. La première fois, cela a pu être accepté comme tel; c'était plus ou moins toléré la deuxième et la troisième fois. Finalement, il y a cinq, dix ou quinze véhicules qui sont immatriculés sous une raison sociale qui n'existe pas réellement et pour lesquels la taxe de vente provinciale n'a pas été payée. Une fois cette immatriculation-là complétée, on demande des lettres patentes au Secrétariat de la province et cette entreprise devient réellement incorporée, avec évasion de taxe de vente.

La raison pour laquelle on demande surtout les lettres patentes, c'est que le capital et l'actif d'une entreprise ne sont pas réellement nécessaires au Bureau des véhicules automobiles. Nous gardons quand même la demande des lettres patentes et nous excluons le nom des actionnaires et d'autres choses qui ont plus ou moins d'importance. Surtout, le capital de l'entreprise...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A votre sens, M. Baril...

M. BARIL: ... c'est absolument peu important.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... c'est un article qui nuit plutôt à l'utilisation...

M. BARIL: C'est un problème d'accumuler toute cette documentation qui est à peine lue. Tout ce dont nous avons besoin, c'est de renseignements au sujet des entreprises « related by blood, marriage or any other kind of rela-

tions ». Celles-là nous les surveillons pour être sûr que leurs propriétaires ne sont pas aussi les propriétaires non dûment enregistrés d'une deuxième entreprise.

Ce qui est évident, c'est un document ou des documents qui n'ont pas raison d'être présentés au bureau des véhicules automobiles sous aucune considération, excepté dans le cas des voitures de louage. Et là, j'ai à l'idée Avis, Stanley, Hertz, U-Haul Trailer qui sont obligés de payer des droits à la régie et où nous sommes obligés de nous assurer que la compagnie est solvable non seulement au point de vue de l'immatriculation mais aussi au point de vue de la responsabilité. Parce que nous voyons un peu plus loin, qu'il n'y a pas de conditions prescrites par le bureau des véhicules automobiles, et cela englobe déjà l'article 9.

MME KIRKLAND CASGRAIN: Adopté.

M. BERGERON: Article 8, l'article II de la dite loi. Il semble que ce soit la concordance avec la modification apportée à l'article 7.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pardon?

M. BLANK: On fait de nouvelles taxes par un arrêté en conseil, c'est ça? Exactement. On a augmenté le prix des plaques sans passer par l'Assemblée nationale, et on décide maintenant par un arrêté en conseil, parce qu'ils sont trois. Moi, je trouve ça très curieux. Si le montant des permis, peut être fixé par réglementation pour des permis de compagnies, les permis de conduire, des petits permis, l'enregistrement d'un véhicule, c'est quelque chose d'autre. Il y a des milliers et des milliers de véhicules dans la province. Si nous augmentons le coût de l'immatriculation, c'est une nouvelle taxe. On taxe par un arrêté en conseil, c'est doublé cette année, pratiquement, et cela sans passer par l'assemblée et nous aurons une seule chance de scruter cela, ce sera quand le budget du ministère viendra. Mais à ce moment là la taxe sera faite, tout le monde aura payé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela arrive en retard.

M. BLANK: C'est cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, cela me paraît excessif.

M. LEDUC (Taillon): C'est un cas d'abus.

M. BLANK: Cette loi, nous la discuterons en

Chambre. Je suis d'accord avec l'amendement parce que Je consens à avoir cet article II, si nous procédons par notre...

M. BERGERON: L'article 82 donnait déjà...

M. BLANK: Oui, je suis d'accord que c'est légal. Je ne discute pas de la légalité de siéger en conseil, mais je dis que ce n'est pas tellement le bon moyen de procéder.

M. BARIL: C'est que, dans certains cas, M. Blank, nous avons le problème qu'il va nous falloir amender par une loi certains taux, en outre de passer au moyen d'une loi à une période d'immatriculation de trois mois, six mois, neuf mois et douze mois surtout dans le cas des roulettes, des « mobiles Homes » et de ces choses-là. Il nous fallait à tout prix charger le plein taux d'immatriculation alors par arrêté en conseil. Avec l'augmentation des taux, nous sommes à étudier une possibilité d'immatriculer les roulettes, et ces choses-là sur une base de trois mois ou de six mois.

M. BLANK: Moi, je suis d'accord avec cela, mais quand nous parlons des cas particuliers et non pas par réglementation, d'accord.

Mais, ici, nous avons une augmentation générale considérable sur toutes les villes de la province. Je pense...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela ne devrait pas se faire par arrêté en conseil.

M. BLANK: C'est justement cela. Cela devrait se faire après discussion en Chambre. C'est pour cela que je trouve que s'il y avait seulement les questions de permis aux roulettes et aux motos-neige, de ces petites choses irrégulières, et seulement un certain nombre de choses comme cela dans la province, d'accord. Mais quand on règle une question d'ordre général, ce serait à tout le monde d'y participer maintenant. C'est comme imposer une nouvelle taxe par arrêté en conseil.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un nouvel impôt.

M. BLANK: Un nouvel impôt, c'est pratiquement la même chose.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il n'y aurait pas eu moyen de ne pas abroger l'article mais d'y ajouter des exceptions? Il n'entre pas dans le cadre de l'article.

M. BARIL: C'est que les exceptions sont tellement peu connues, qu'il y a tellement de nouveaux véhicules considérés comme véhicules-moteurs que ce serait difficile d'être en avant du temps et de tout prévoir.

M. LEDUC (Taillon): Mais, est-ce que ce changement-là n'est pas fait en vue de prévoir pour les véhicules qu'on emploie sur une base saisonnière? Vous mentionnez par exemple les roulettes et les choses comme ça. L'utilisation d'un véhicule-moteur à l'année — d'accord on laisse l'article — mais on ajoute quelque chose au sujet du véhicule dont on se sert seulement sur une période saisonnière, comme vous le mentionniez tantôt.

En fait, ce qui arrive, c'est un chèque en blanc que l'on donne au conseil des ministres d'augmenter aussi souvent qu'il le désirera le taux d'immatriculation. Je trouve que c'est un danger épouvantable, même si c'est légal.

M. BERGERON: Cette possibilité existe déjà.

M. LEDUC (Taillon): Elle existe déjà, d'accord. Elle existe, mais ce n'est pas parce qu'elle existe depuis des années que l'on doit être d'accord nécessairement avec ça.

M. BARIL: C'est possible que, pendant trente ans, on n'y ait jamais touché et qu'il n'y ait pas eu beaucoup de problèmes.

M. LEDUC (Taillon): Oui, mais c'est qu'il n'y a pas eu d'abus, dernièrement. S'il y en avait eut

M. BARIL: Si l'on attend aussi longtemps pour augmenter à nouveau, qu'on l'a fait dans le passé, je pense qu'il n'y a pas de danger.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour les transports et communications du moins. C'est le ministre des Finances qui le sait.

M. BLANK: Je pense que ça ne vaut pas la peine... Combien la province retire-t-elle de cette augmentation?

M. VERREAULT: Pas mal d'argent.

UNE VOIX: Plusieurs millions de dollars.

M. MALTAIS (Saguenay): Cela a été un succès.

M. BERGERON: D'ailleurs, dans les autres provinces on procède toujours de cette façon-là, par règlement, pour le tarif des permis.

M. BARIL: En fait, on se trouve à procéder par référence.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne crois pas que cela se fasse dans toutes les provinces.

M. BARIL: Actuellement, les taux qui ont été acceptés l'ont été par référence à un article du code de la route, et même si cet article est resté là, on pourrait quand même accepter par référence le bill 88, je crois?

M. BERGERON: Le bill 82.

M. BARIL: Par un arrêté du gouverneur en conseil.

UNE VOIX: Alors c'est en référence à cet article.

M. BLANK: Nous ne voulons pas empêcher le travail du comité en bloquant...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On veut souligner en passant.

M. BLANK: Cet amendement viendrait en Chambre, parce que tous les amendements doivent passer en Chambre. Peut-être l'avis de la Chambre sera de voter pour ou contre.

Nous ne voulons pas freiner le travail, même si nous sommes en majorité ici, aujourd'hui. Nous ne voulons pas le faire, et nous voulons avoir le droit d'en discuter en Chambre. La raison que nous avons dit que nous avions eu des déceptions est que nous ne voulons pas de « taxation without représentation ».

M. BERGERON: Alors, l'article 8 est adopté.

L'article 12 de la loi est modifié en ajoutant, après le paragraphe 2, le paragraphe suivant: « Le lieutenant-gouverneur en conseil peut exempter de l'immatriculation, aux conditions qu'il détermine, certaines catégories de véhicules, autoriser le ministre des Transports et Communications à signer les ententes avec d'autres gouvernements relativement à l'immatriculation des véhicules automobiles et il peut lui déléguer certains pouvoirs relatifs à l'immatriculation des véhicules automobiles. »

Or, les textes actuels du code de la route ne permettent pas de faire face à tous les problèmes qui se posent lorsqu'il s'agit de faire immatriculer un véhicule. Ce nouveau texte permettra également plus d'efficacité administrative.

La délégation de certains pouvoirs au ministre se justifie par les situations exceptionnelles et urgentes qui se présentent parfois. C'est ainsi que l'on peut difficilement exiger que le véhicule étranger qui vient dans le Québec prendre livraison de marchandises fabriquées dans le Québec soit immatriculé en payant les honoraires d'immatriculation prévues pour une année entière alors que le véhicule concerné ne viendra qu'à quelques reprises.

Certaines catégories de véhicules, comme ceux appartenant à un gouvernement, à une entreprise charitable, à des touristes, sont exemptés d'honoraires d'immatriculation bien que certains aient à payer pour les plaques.

M. BLANK: Je suis d'accord avec l'amendement,

M. PICARD: Nous ne demandons pas pourquoi!

M. BERGERON: Adopté?

UNE VOIX: Adopté.

M. BERGERON: L'article 13 de la loi serait modifié en retranchant dans le paragraphe 2 de la neuvième à la douzième ligne les mots « après le 1er septembre d'une année d'immatriculation, l'excédent est réduit de moitié ». Or, c'est une concordance vu le remplacement de l'article 7 par...

Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. BARIL: Messieurs ici, nous avons à l'article 13, 2, au code de la route: « Ce propriétaire doit alors remettre les plaques au Bureau à moins qu'il ne demande en même temps l'immatriculation à son nom d'un autre véhicule automobile auquel il peut apposer ces plaques. »

Strictement, du point de vue administratif et du point de vue facilité de vol d'automobiles, il faudrait s'objecter à cela. C'est en vertu du bill 27. Parce qu'une personne, actuellement, peut être possesseur de deux voitures et seulement d'un jeu de plaques et se servir de ses

deux voitures indépendamment, alors qu'il n'a payé qu'un droit d'immatriculation.

Par exemple, si j'ai une vieille voiture que j'enregistre en février et je me présente au bureau des véhicules automobiles en remettant ma plaque et mon certificat en déclarant que ma voiture a été mise aux rebuts, le bureau des véhicules automobiles doit, en vertu de cet article, me remettre la même plaque et un nouveau certificat décrivant le nouveau véhicule. Ce qui veut dire que j'ai une voiture dans ma cour qui a été déclarée mise aux rebuts, pour laquelle j'ai un duplicata d'immatriculation portant les numéros matricules 001, par exemple, et quand je retourne au bureau des véhicules automobiles, cette plaque et ce certificat, dont le duplicata est en ma possession, on me remet la même plaque avec un nouveau certificat décrivant ma nouvelle voiture.

Alors, en fin de semaine, je vais à la chasse ou à la pêche, je prends mes plaques, je les mets sur la vieille voiture pour laquelle j'ai un duplicata valide, occasionnant ainsi une simple immatriculation pour deux voitures.

La Sûreté provinciale a beaucoup de problèmes à ce sujet-là et nous en avons beaucoup, nous aussi, à cause de cette possibilité de double immatriculation sous un enregistrement simple.

S'il y avait possibilité de faire amender le bill 27 complètement...

M. BERGERON: Alors, adopté?

La suggestion que vous faites, M. Baril, serait que le bill 27...

M. BARIL: Que le bill 27 et aussi le code de la route soient amendés.

M. BERGERON: Au paragraphe 2?

M. BARIL: Au paragraphe 2 ainsi qu'au paragraphe 7 on dit: « Il peut cependant exercer le droit prévu au paragraphe 2. »

Le paragraphe 2 devrait se lire seulement: « Ce propriétaire doit alors remettre les plaques au bureau », en enlevant: « à moins qu'il ne demande l'immatriculation à son nom d'un autre véhicule automobile auquel il peut apposer ses plaques. »

Il faudrait abroger ces mots-là.

M. BERGERON: Est-ce que vous préférez qu'une étude soit faite de ce paragraphe 2 et qu'à la prochaine séance on vous donne les raisons exactes?

M. BLANK: On pourrait donner les raisons exactes.

M. BARIL: Oui.

M. BERGERON: Alors, l'article 17 de la loi serait modifié en remplaçant, dans la quatrième ligne du paragraphe 2, le mot « deux » par « trois ». Il s'agit d'une personne qui a atteint l'âge de 17 ans; « elle peut cependant conduire une automobile durant une période de temps n'excédant pas » — au lieu de deux mois — « trois mois ».

M. BARIL: C'est surtout au niveau scolaire où les enfants prennent un permis pour une période de deux mois. La pratique se produit en juillet ou en août, alors qu'ils sont obligés de reprendre un nouveau permis qui n'est valide que pour deux mois.

M. BERGERON: Adopté. Ensuite, le deuxième amendement. Il faudrait ajouter, après le paragraphe 3, le suivant: « Une personne ayant atteint l'âge de 16 ans peut cependant conduire sur le chemin public un tracteur de ferme pourvu qu'un permis à cet effet lui ait été octroyé par le bureau sur paiement d'un honoraire établi par le ministre et qu'elle se soit conformée aux exigences établies par le bureau. » Ceci s'explique par le fait qu'une personne de 16 ans pourra conduire un tracteur de ferme sur le chemin public sans avoir suivi le cours prévu par le paragraphe 3...

M. BARIL: C'est cela.

M. BERGERON: ... mais après s'être procuré un permis de conduire à cet effet et avoir rencontré les exigences établies par le bureau. Est-ce que je pourrais demander aux officiers quel est le coût du permis actuellement?

M. BARIL: Le taux actuel, à partir du 1er janvier, est de \$3 par année et \$6 pour un permis de deux ans. Maintenant, les conditions établies ou prescrites par le bureau seront les mêmes quant à l'examen de ses capacités que pour tout autre, mais il n'aura pas à avoir suivi un cours dans une école de conduite commerciale reconnue. C'est la seule différence.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là, il faut qu'ils suivent un cours.

M. BARIL: Non, pas dans le cas de la conduite d'un tracteur.

M. BERGERON: Non.

M. BARIL: Il doit passer un examen, oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: L'examen pour une personne qui veut obtenir un permis de conduire, tout simplement.

M. BARIL: C'est cela, oui.

M. BLANK: C'est le droit qu'il a à dix-sept ans, aujourd'hui.

M. BARIL: A dix-sept ans, oui.

M. BLANK: Maintenant, vous voulez que ceux qui conduisent des tracteurs aient le droit de le faire à seize ans.

M. BARIL: A seize ans, oui, pour conduire un tracteur seulement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, vous ne pensez pas que si l'on exige d'un jeune de seize ans qu'il suive un cours de conduite, on devrait exiger la même chose de celui qui conduit un tracteur, même si...

M. BLANK: Ce n'est pas la même chose.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, mais afin de connaître les règlements élémentaires.

M. BERGERON: Je regrette, mais faisant partie d'un comté semi-urbain et semi-rural, je tiens à dire que ce problème des fils de cultivateurs est excessivement urgent. Je pense que le comité devrait s'y intéresser d'une façon particulière. Il arrive ceci: en particulier, depuis quelques années, les cultivateurs ont une terre sur un côté du chemin. A la suite de l'agrandissement de leur ferme ils ont un autre terrain de l'autre côté de la route et ce qui se produit c'est que...

M. MALTAIS (Saguenay): Ils s'aident les uns les autres et puis se divisent et se partagent les récoltes.

M. BERGERON: C'est cela. Alors, ce qui arrive c'est que le fils du cultivateur durant la saison des foins, par exemple, va partir avec son tracteur et passer sur la voie publique. Parfois ce n'est qu'une question de quelques pieds. La Sûreté provinciale intervient, on fait une plainte au fils du cultivateur parce qu'il n'a pas de permis, on fait une plainte au père parce qu'il a laissé conduire son tracteur par son fils. Alors, je pense que c'est un non-sens. Ces gens-là ont déjà assez de difficultés à gagner leur vie. Je pen-

se que le législateur devrait se pencher sur ce problème-là. On devrait être des plus tolérants pour les cultivateurs, dans l'exécution de leurs travaux, et leur permettre de voyager d'un côté de la route à l'autre.

UNE VOIX: Ce n'est pas cela du tout.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'est pas question de l'urgence du problème ou du besoin.

M. BLANK: Ce n'est pas cela. Moi, j'ai été informé par M. Baril que même ces gens qui conduisent un tracteur à seize ans doivent passer l'examen de conducteur. C'est d'accord? Mais, je ne veux pas que des gens de seize ans conduisent un tracteur sans examen.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... sans examen. A ce moment-là, j'ai l'impression qu'ils seront quand même obligés d'étudier les règlements.

M. BLANK: Oui, il leur faudra un permis.

M. BARIL: Il faudra qu'ils aient un permis comme tout le monde. Maintenant, le permis est souvent restreint pour conduire un tracteur de ferme seulement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais c'est le même questionnaire que pour ceux qui conduisent une voiture.

M. BERGERON: Je me demande si ce ne serait pas le temps de demander au ministère des Transports et Communications de faire de la publicité dès que cette mesure bien précise sera apportée pour que les cultivateurs sachent qu'il y a des amendements d'apportés. Je vous avouerai que c'est une vraie épidémie dans nos régions. Ces gens-là sont...

M. BLANK: Cela ne règlera pas la question de...

UNE VOIX: Non.

M. BLANK: Tous les cultivateurs que je connais laissent leurs enfants de 14, 15 ans conduire le tracteur.

M. BERGERON: S'ils sont dans le champ, ils n'ont pas besoin de permis.

M. BLANK: Tous les enfants de seize ans doivent avoir un permis de conduire. Ils passeraient leur examen à l'école.

M. BERGERON: Mais...

M. BLANK: Le problème n'est pas réglé de ce fait. C'est un autre problème. Un enfant de dix ans a même le droit de conduire un tracteur au champ.

M. PICARD (Dorchester): C'est ce qui se produit.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Au champ.

M. BLANK: Au champ. Il va essayer de traverser d'un côté de la route à l'autre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ce qui est dangereux.

M. BERGERON: Mais je ne comprends pas le député de Saint-Louis qui dit que ce n'est pas le problème. C'est exactement le problème, parce qu'ils sont poursuivis en vertu du code de la route.

M. BLANK: M. Bergeron, j'ai dit que ce ne sont pas les enfants de seize ans qui sont, en majorité, coupables. Ce sont les enfants de moins de seize ans. C'est parce qu'avec l'esprit des jeunes de seize ans, ils ne sont pas intéressés à conduire un tracteur seulement, ils sont intéressés à suivre des cours pour conduire la voiture de leur père et le tracteur. Le problème concerne les enfants de dix, onze, douze ans qui conduisent le tracteur au champ et qui essaient de traverser dans un autre champ.

M. VERREAULT: C'est dans le champ, ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais qu'ils essaient de traverser la route, une fois de temps à autre.

M. BLANK: C'est ça le problème. Le problème n'est pas avec les enfants de seize ans. Les enfants de seize ans ont leur permis. Je suis d'accord avec l'amendement, mais je dis que ça ne règle pas votre problème.

M. BERGERON: Je m'excuse, mais je pense que c'est le temps qu'on se penche sur ce problème-là. Les fils de cultivateurs demandent des permis pour conduire le tracteur. Pour ceux qui veulent conduire un véhicule ordinaire, c'est un autre problème. Mais il est un fait, c'est qu'il peut y avoir des fils de cultivateurs de quatorze ans qui aident à leur père sur la ferme. Même à quatorze ans, ils sont capables de conduire dans un champ.

M. BLANK: Oui, oui.

M. BERGERON: A ce moment-là, je me demande — et je fais une suggestion aux membres du comité — si les légistes ne pourraient pas examiner ce point bien précis pour qu'on puisse aider les jeunes fils de cultivateurs. Je ne parle pas de ceux qui désirent conduire des véhicules de promenade.

M. BLANK: Peut-être. Il y a peut-être un moyen de régler ça. Pour ceux qui conduisent les véhicules, on accorde le permis à 17 ans. A 16 ans, s'ils suivent un cours...

M. LACROIX: Ils doivent..

M. BLANK: Mais ici, on donne maintenant le droit de conduire un tracteur à seize ans, sans cours. Peut-être qu'on peut donner des cours dans des comtés ruraux, commencer à quatorze ou quinze ans. Après avoir suivi le cours ils pourraient obtenir leur permis avant d'avoir seize ans. C'est simplement une suggestion. Ce serait peut-être le moyen de régler le problème.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ce que je préférerais voir, d'ailleurs, même pour ceux de seize ans.

M. LACROIX: Plusieurs cultivateurs nous demandent pour les enfants de quatorze ans le permis de conduire le tracteur. On a pensé que quatorze ans c'était un peu jeune.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Surtout s'il n'y a pas de cours.

M. LACROIX: Nous l'avons mis à seize ans. Sans le cours.

M. BLANK: Avec la question de quatorze et quinze ans, il y a des restrictions à la régie des transports pour une distance donnée où on peut faire la livraison sur le territoire québécois ou quelque chose comme ça. On peut fixer une limite pour conduire le tracteur sur une distance donnée de la ferme afin de leur donner la chance de traverser la route d'un champ à l'autre, mais non pas pour se promener au village.

M. MALTAIS (Saguenay): Par exemple, pour la livraison du matériel.

M. BLANK: On pourrait fixer une limite disons d'un demi-mille de la ferme ou quelque chose comme ça.

M. PICARD (Dorchester): Pour qu'ils puissent traverser la route pour faire leur travail d'un champ à l'autre.

M. MALTAIS (Saguenay): Les besoins immédiats et non pas les transactions.

M. PICARD (Dorchester): C'est ça!

M. MALTAIS (Saguenay): Ce qui est humain. Autrement, le directeur sera encore pris avec le problème suivant, c'est qu'on va se servir, évidemment, du tracteur de ferme pour apporter au marché les denrées produites. A ce moment-là, bien, ils diront: Vous nous avez donné le droit. Nous n'avons que traversé la rue. Nous n'avons qu'un petit bout de chemin. Le village n'est pas loin. Nous avons fait deux milles. Je pense que la suggestion du député de Saint-Louis est bonne parce que nous pourrions accepter du ministère des Transports et Communications une décision à l'effet que ce soit limité à une certaine distance raisonnable de la ville et pour les fins propres à la culture où à l'exploitation.

M. BERGERON: Des travaux de ferme.

M. MALTAIS (Saguenay): ... des travaux de ferme. Il faut bien penser que d'autres citoyens gagnent leur vie d'une façon aussi honnête que les cultivateurs et ont droit d'être protégés sur la route contre de graves accidents qui pourraient se produire, alors que nous, les membres du comité, serions blâmés autant que le ministère des Transports et Communications... Un gars de 15 ou 16 ans, a moins de responsabilités, nous savons qu'il est moins responsable quoiqu'il ait peut-être souvent plus de qualités qu'une personne plus âgée. L'âge n'a rien à y faire, mais lorsqu'il traverse la rue, s'il a un gros accident, il est bien clair que ça peut entraîner la perte de la ferme et des responsabilités civiles considérables.

Nous ne pouvons pas non plus trop nous engager sur un point de vue sentimental d'aide sans prendre également le point de vue sentimental de la conservation du patrimoine en évitant le danger d'accidents chez les gens qui sont moins portés à faire attention. Je crois que nous pourrions en arriver à un compromis.

M. BERGERON: En ce qui concerne les distances, il peut arriver qu'un même cultivateur ait une ferme peut-être à un mille de distance. Je me demande s'il ne serait pas plus sage de mentionner « que pour les travaux de la ferme. » En réalité, par exemple, pour transporter le foin ou des choses de ce genre.

M. MALTAIS (Saguenay): Cela peut devenir un danger, par extension, si un cultivateur a une ferme située à 20 milles, ou à à milles, si vous voulez...

M. BERGERON: Oui.

M. MALTAIS (Saguenay): ... il faudrait que ce soit pour une ferme d'un caractère logique...

M. BERGERON: D'accord.

M. MALTAIS (Saguenay): Cela pourrait être étudié. Il y a des suggestions que le comité pourrait entendre. Je pense bien que nous sommes tous d'accord pour en venir à un compromis.

M. BERGERON: Nous allons demander aux officiers du ministère de se pencher, d'une façon précise, sur ce problème-là. Ils connaissent un peu l'opinion des membres du comité et peut-être qu'au cours des séances subséquentes, nous pourrions réexaminer ce problème-là. Le paragraphe 6, qui se lisait comme suit: « La personne qui conduit une automobile en sa qualité de chauffeur du propriétaire doit avoir un permis de chauffeur » serait abrogé.

M. BLANK: Nous avons oublié un paragraphe.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous avons oublié un paragraphe.

M. BERGERON: Oui, excusez-moi. En ajoutant après le mot « en », dans la quatrième ligne du paragraphe à, les mots « excepté si cette personne fait commerce ou est émancipée par le mariage ». Alors, le paragraphe à se lisait comme suit: « Un permis ne peut être délivré en vertu du présent article à une personne n'ayant pas atteint l'âge de 21 ans, à moins que le consentement écrit de son père et de sa mère ou de son tuteur, selon le cas, ne soit déposé... » Et l'on dit: « Le mineur qui fait commerce ou qui est émancipé par le mariage, n'est plus dans l'obligation d'obtenir une autorisation écrite de son père, de sa mère ou de son tuteur pour obtenir un permis de conduire ».

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurais ici une suggestion à faire, M. le Président. Le consentement écrit de son père ou de sa mère ou de son tuteur. Je pense que, depuis le bill 16, nous sommes portés à donner la même capacité juridique à la femme qu'à l'homme et je me demande s'il y aurait possibilité de le dire et d'en tenir compte. J'ai eu l'occasion d'avoir une per-

sonne, la mère qui était responsable de son enfant et on lui avait dit que sa signature à elle ne suffisait pas pour permettre à sa fille d'obtenir son permis.

M. BERGERON: Je m'excuse, mais je ne vois pas...

M. VERREAULT: A l'heure actuelle, il faut que ce soit le père seulement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A l'heure actuelle, c'est le père. Je ne vois pas pourquoi, maintenant, on ne fait pas la concordance avec le code civil qui, justement a donné la capacité juridique à la femme. Si le cas ne s'était pas présenté, je ne l'aurais pas soulevé, mais j'ai eu l'occasion d'être placée devant un cas comme celui-là où le père était à l'extérieur et ne pouvait pas être rejoint.

M. BERGERON: Nous l'avons dans la loi: « de son père, de sa mère. »

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais non!

M. MALTAIS (Saguenay): La mère, si le père est incapable. Ce n'est pas ce que la loi dit. La loi dit qu'en cas d'incapacité du père, le consentement écrit de la mère suffit, mais l'argument qui est développé par l'ex-ministre des Transports est justement le cas où si le père refuse, la mère...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La mère peut autoriser.

M. MALTAIS (Saguenay): ... puisse donner le même consentement que le père.

M. BARIL: Actuellement, nous acceptons cette signature.

Si le père refuse, on lui demande pourquoi il refuse et on accepte la signature de la mère si les raisons du père ne sont pas valables. Souvent le père dit: Je refuse, parce que c'est une tête folle; il n'est pas intelligent, il ne sait pas conduire, il a eu deux accidents. La mère, par bonté, quelquefois, peut autoriser, donner sa signature.

M. MALTAIS (Saguenay): Oui, mais l'argumentation de l'ex-ministre des Transports et des Communications va plus loin, selon moi. C'est qu'à ce moment-là il faut demander au père les raisons. Mais, pour l'égalité du droit — c'est ce que semble dire l'ex-ministre — il faudrait...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Que la mère...

M. MALTAIS (Saguenay): ... que ce soit l'un ou l'autre, sans que des raisons soient demandées au père, si je ne m'abuse.

M. LAFLAMME: En cas de conflit entre la volonté du père...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais que voulez-vous c'est justement le problème. Les adversaires du bill 16 disaient qu'il y aurait conflit...

M. BARIL: Là, il y a un problème.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... mais, justement, ces conflits que nous avons prévus ne se sont pas présentés.

M. BARIL: Au point de vue de la responsabilité, il y a un problème. C'est que le père...

M. VERREAULT: ... est responsable.

M. BARIL: ... « is deemed to be responsible ».

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, dans certains cas, c'est la mère...

M. BARIL: Il faut justement établir...

M. BLANK: C'est le père qui a l'argent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... autant que le père. Aujourd'hui, dans bien des cas, la mère travaille et...

M. BARIL: C'est ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... apporte au foyer presque tout l'argent.

M. BARIL: Nous établissons les raisons pour lesquelles le père ne veut pas signer et la raison pour laquelle la mère signe. Nous prenons celui des deux qui semble avoir le plus de jugement dans l'histoire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais, à ce moment-là, M. le Président...

M. BARIL: C'est subjectif.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... vous me permettez de penser que l'enquête que vous pouvez faire n'est pas aussi approfondie qu'on

le croirait. Alors, je ne vois pas pourquoi nous n'ajouterions pas le mot « ou » pour faire concordance avec la loi qui existe déjà dans le code civil.

M. BARIL: Nous avons eu, madame, des cas problématiques. Par exemple, un jeune homme de 19 ans veut entrer dans un corps policier, et son père fait partie de la pègre. Cela se produit. Le père refuse catégoriquement de signer un permis de conduire pour son fils. Or, ce permis de conduire est nécessaire pour devenir membre d'un corps policier. A ce moment-là, c'est la ville en question qui devient la tutrice de la personne qui demande un emploi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais ici, on dit: « De son père, de sa mère ou de son tuteur ». Pourquoi le tuteur serait-il plus compétent que la mère pour donner cette autorisation?

M. BARIL: C'est lorsque les deux précédents manquent, que cela revient au tuteur.

M. LACROIX: Oui, à défaut du père, cela revient à la mère et à défaut de la mère, cela revient au tuteur.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'était la loi antique dans le temps de Napoléon, mais il me semble que nous avons changé notre loi. Je ne vois pas pourquoi, monsieur, vous ne m'accorderiez pas cette demande qui est de concordance.

M. MALTAIS (Saguenay): Il a toujours été bon pour les femmes.

M. BERGERON: Ce n'est pas parce que...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aimerais bien voir la concordance.

M. BARIL: Nous avons toujours accepté la signature de la mère.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là, il s'agit tout simplement de mettre dans la loi tout ce que je viens de dire.

M. BARIL: Si la mère nous informe que le père a délaissé le foyer depuis dix ans et que son fils a besoin d'un permis de conduire, nous l'acceptons...

M. LACROIX: Avec déclaration.

M. BARIL: ... avec déclaration à cet effet.

M. BERGERON: Je m'excuse, mais je ne suis pas d'accord avec le député de Marguerite-Bourgeoys.

Supposons, par exemple, qu'un couple vit ensemble, en surface. Cela se présente assez souvent. A un moment donné, le père, pour une raison sérieuse, dit à son fils; Je ne signe pas pour ton permis. Il peut arriver — c'est précisément dans ces cas que cela arrivera, d'ailleurs, car, s'il y a un accord entre le père et la mère, je pense bien qu'il n'y a pas de problèmes — que la mère dise: Je vais signer pour mon fils. Or, en vertu de la loi, c'est le père qui est responsable.

Actuellement, je pense que la mère est assez bien protégée, en ce sens qu'elle peut faire des représentations et donner des raisons pour lesquelles, même si le père refuse, l'enfant devrait avoir son permis de conduire. Je pense que nous touchons un point de droit excessivement important et dont les conséquences pourraient être...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. Bergeron, si vous me le permettez, tout l'esprit du code de Napoléon et des lois que nous avons avant le bill 16, c'était de protéger la femme, cette incapable, cette impuissante, alors qu'aujourd'hui on considère que la femme est également capable.

M. BERGERON: Elle est capable; je suis entièrement d'accord.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, je vous demande, en grâce, de sortir du Moyen Age et d'ajouter le mot « ou », pour que la signature de la mère compte aussi. D'ailleurs, dans la coutume, M. Baril l'a dit lui-même, on accepte...

Qui êtes-vous pour juger que, si le père ne signe pas pour autoriser sa fille à avoir un permis, c'est nécessairement un jugement qui est motivé? Qui sommes-nous pour décider que le père a plus raison que la mère? Je ne peux pas me rallier à cela. Il me semble qu'il s'agisse tout simplement de concordance, ici. On fait les concordances avec toutes les autres lois qui existent, en faisant ce nouveau code. Pourquoi serions-nous plus conservateurs que le code de procédure civile, par exemple, qui a apporté des concordances au bill 16? Pourquoi n'en apportons-nous pas, nous?

M. LEDUC (Taillon): D'autant plus que j'ai l'impression, moi, qu'en laissant cela ainsi, nous nions totalement la valeur du bill 16.

UNE VOIX: Ah, non!

M. LEDUC (Taillon): Totalement, c'est peut-être exagéré, mais disons que nous nions un des principes du bill 16. Alors, si nous reconnaissons, dans le bill 16, certains droits aux femmes, pourquoi ne pas le reconnaître ailleurs aussi?

M. BERGERON: Je pense que si nous envisageons le point de vue de la responsabilité...

M. LACROIX: Le point de vue de la responsabilité est important là dedans.

M. MALTAIS (Saguenay): Si vous me le permettez, M. le Président. La législation présente ne détermine pas la responsabilité; elle peut l'orienter. C'est l'article 1054 du code civil de la province de Québec qui dit que les parents sont responsables de leurs enfants; 1053 donne la responsabilité générale. De toute manière, on peut poursuivre également la mère pour la mauvaise éducation de son enfant. Cependant, pour ce qui est d'une compensation monétaire après la dissolution de la société que l'on appelle la communauté dans le cas du mariage, la femme est protégée énormément là-dessus. Je m'aperçois que le député de Marguerite-Bourgeoys ignorait ce point dont le code de Napoléon fait grand état et qui, avec la coutume de Paris, protège énormément les femmes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Justement, de la protection, nous n'en demandons plus; nous voulons l'égalité.

M. MALTAIS (Saguenay): Moi, en général, je suis d'accord avec le député de Marguerite-Bourgeoys, qui est toujours brillant, mais il faut protéger le père aussi dans cette responsabilité qu'impose la croissance des enfants.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Evidemment, si le comité avait plus de femmes ici, j'aurais plus de chances de réussir.

M. MALTAIS (Saguenay): Moi, je calcule que c'est le père qu'il faut protéger dans cet article-là.

M. BARIL: Même si on l'accepte de fait, cela ne règle absolument rien en pratique ou en théorie. En effet, si la mère signe alors que le père n'est pas consentant, le père est quand même responsable. Si le père signe, il est encore responsable.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, à ce moment-là...

M. BARIL: D'un côté ou de l'autre, le père est toujours responsable, qu'il désire signer ou non, peu importe si la mère signe ou ne signe pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... cela ne change rien au point de vue de la responsabilité.

M. BARIL: Cela ne change absolument rien que ce soit le père, la mère ou le tuteur; c'est toujours le père qui reste responsable.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est toujours le même.

M. MALTAIS (Saguenay): C'est simplement une discussion théorique que l'on fait. Nous pourrions accepter « ou la mère », parce qu'il est maintenant clair dans le code que c'est l'objet qui entraîne la responsabilité.

M. BARIL: D'un côté, le père connaît réellement ses responsabilités; de l'autre, il absorbe sa responsabilité.

M. MALTAIS (Saguenay): Moi, je pense que cela ne change rien en pratique de l'accepter. Je n'ai pas aimé l'idée que la femme était bafouée dans cet article-là. Au contraire, je calcule que c'est le père qui est écrasé.

UNE VOIX: Nous pourrions peut-être l'accepter, parce que cela ne change rien en pratique.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela ne change rien, M. Bergeron. Ralliez-vous donc à notre idée.

M. BARIL: Le père est pris.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que votre collègue serait d'accord.

M. MALTAIS (Saguenay): D'ailleurs, M. Baril peut le dire aussi: Au point de vue pratique, cela ne change pas un iota. Nous parlions des fils de cultivateurs; parlons maintenant des fils de leur père.

M. BERGERON: Je n'ai pas d'objection. Alors, on écrit: « De son père ou de sa mère ou de son tuteur »; c'est cela?

M. BLANK: Il y a une autre chose dans cet amendement. On dit: « Excepté si cette personne fait commerce ». Que veut-on dire par « cet-

te personne fait commerce »? Voulez-vous dire que cette personne est émancipée parce qu'elle a un commerce? On parle de l'émancipation par le mariage, mais on peut avoir un jeune homme qui fait commerce, en ce sens qu'il travaille pour quelqu'un, sans être nécessairement émancipé suivant la loi.

M. MALTAIS (Saguenay): Oui, l'objection du député de Saint-Louis est forte, parce que l'on peut contourner facilement la loi. Nous, les avocats, nous allons recommander à nos clients de vendre deux sacs de « peanuts » par année. Si quelqu'un garde pour \$50, par exemple, d'arachides ou de cacahuètes chez lui, vous allez être obligé d'accepter le point de vue que cette personne effectivement fait du commerce. En effet, le commerce n'a rien à voir avec la quantité; par définition, c'est l'échange d'une denrée pour de l'argent. Alors, ici, on dit: « Fait commerce ». Je pense qu'il faudrait établir la définition d'une façon stricte pour éviter des conflits juridiques d'envergure. Sinon, une personne pourra facilement dire: « Je fais commerce », parce qu'elle achète, par exemple, du vieux fer. L'état de commerce, est-ce l'état constant ou l'état partiel? Qu'est-ce que c'est? Je pense que la loi manque peut-être de précision sur le sujet. Je ne sais pas si, M. le Président...

M. BERGERON: Emancipation par...

M. BLANK: C'est cela qu'on veut dire ici.

M. BERGERON: Nous pourrions nous référer au code civil où il y a un article...

M. MALTAIS (Saguenay): C'est dangereux; quelqu'un aurait seulement à dire: Moi, j'achète un peu de vieux fer dans l'année et puis Je suis un commerçant. Je peux toujours en vendre, mais je ne suis pas chanceux et je n'en vends jamais.

C'est l'esprit de l'être qui fait qu'une personne est un commerçant.

Le fait de vendre dépend de la chance du vendeur. D'ailleurs, c'est le directeur qui aurait tous les ennuis avec toutes ces explications-là qui pourraient devenir oiseuses.

M. BLANK: On parle, ici, dans le code civil, de l'émancipation par mariage ou accordée par la cour.

M. BERGERON: Il y a un article, dans le code civil, qui parle des commerçants.

M. MALTAIS (Saguenay): Le commerçant est couvert par le code civil quant à sa responsabi-

té. Celui qui fait du commerce devient, dans les actes ou dans les attributions de son commerce, non recevable pour l'invocation de la lésion. Il ne peut pas plaider lésion, parce que c'est, à ce moment-là, un acte spécifique qu'il fait. Cela ne le rend pas majeur. La lésion qui lui est causée, il ne peut pas l'invoquer si c'est un acte de commerce qu'il fait, parce que ça devient le principe de l'estoppel.

M. BLANK: Parce qu'on dit ici: Le mineur qui fait du commerce est réputé majeur pour les fins relatives à ce commerce.

M. MALTAIS (Saguenay): Pour les fins relatives. C'est ça, l'acte spécifique de commercer. Vous savez, ce sont les règles du droit commercial qui priment; c'est l'estoppel. Quelqu'un qui se présente dans un état en matière commerciale est obligé de garder cet état. Il ne peut pas invoquer, par exemple, le fait suivant: J'avais dix-huit ans et, si je vous ai vendu une automobile, vous devez en supporter les défauts, parce que c'est de la lésion. Ce cas de commerce — c'est à l'estoppel, en fait, qu'on revient — est spécifié dans un article qui est dans la section non commerciale. Pour les fins de son commerce, il est réputé majeur.

M. BERGERON: Il est réputé majeur, c'est ça?

M. BLANK: Article 323.

M. MALTAIS (Saguenay): D'ailleurs, cela peut être très dangereux: je le soumetts bien respectueusement, au comité. Pour ceux qui font du commerce, c'est très dangereux, parce que vous avez une législation qui exige qu'on ait vingt-trois ans pour faire certaines choses. Alors, la personne qui voudrait contourner la loi n'aurait qu'à dire: Je fais du commerce; j'ai le droit d'avoir mon permis à tel âge.

M. BLANK: J'ai un enfant de seize ans qui livre le journal le matin. Il prend ma voiture pour faire sa livraison à deux rues de la maison. Il fait du commerce.

UNE VOIX: C'est l'arrêté en conseil 1064.

M. MALTAIS (Saguenay): Vous avez, par exemple, l'arrêté en conseil 1064 auquel je voulais référer. Il a été adopté en juin 1963, et disait que, pour être propriétaire d'une école de conduite, il faudrait avoir l'âge de vingt-trois ans.

M. BARIL: Vingt-cinq ans.

M. MALTAIS (Saguenay): Vingt-cinq ans, n'est-ce pas? La personne était obligée, à ce moment-là, d'avoir vingt-cinq ans. Alors, elle n'avait qu'à acheter pour \$200 de margarine, sans même en vendre. Elle aurait dit: Je vends de la margarine. Je suis un marchand bien malchanceux, moi, je ne renouvelle pas mon stock. Alors, à ce moment là...

M. BLANK: Il peut entrer en affaires avec \$1.50.

M. MALTAIS (Saguenay): ... cela risque de donner du fil à retordre à notre directeur. Le législateur sera pris avec une foule de représentations faites par des individus à ce sujet-là. C'est au moins, un danger pour...

M. BLANK: Dans le cas d'un jeune homme qui fait vraiment du commerce, s'il en a besoin, il peut former une compagnie et mettre la voiture au nom de cette compagnie.

M. MALTAIS (Saguenay): C'est ça, il y a un moyen légal de le faire.

M. BERGERON: Alors, est-ce qu'on bifferait le...

M. MALTAIS (Saguenay): On bifferait le mot « commerce ». Je suggère qu'on enlève les mots « excepté si cette personne fait commerce ».

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, je pense que ce serait beaucoup mieux.

M. MALTAIS: Parce que le code civil prévoit les cas d'exception.

M. BERGERON: Alors, on bifferait « fait commerce ». On dirait: « Excepté si cette personne est émancipée par le mariage ».

M. BLANK: Par le mariage.

M. MALTAIS (Saguenay): Par le mariage ou par la cour.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Par le mariage ou par la cour.

M. MALTAIS (Saguenay): C'est un article spécifique.

M. BERGERON: C'est l'article à.

UNE VOIX: Est-ce que la cour, à ce moment-là, pourra, pour des fins particulières, donner l'émancipation?

M. LACROIX: A l'article à, on avait fait la même référence « émancipé par le mariage ou si cette personne fait commerce », concernant l'immatriculation d'un véhicule. Je ne sais pas si vous vous en souvenez. Au début, à l'article à.

M. BLANK: Non, on a...

M. LACROIX: On avait ajouté « émancipé par le mariage »...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah oui.

M. LACROIX: ... « si cette personne fait commerce » y est déjà.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LACROIX: Alors, il faudrait peut-être balancer ces deux articles et faire la concordance.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On dirait: Excepté si cette personne est émancipée, parle mariage ou par la cour.

M. BERGERON: Il faudrait enlever « fait commerce ».

M. LACROIX: Et dire: « Excepté si cette personne est émancipée, par le mariage ou par la cour ».

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est cela.

M. BERGERON: Alors, on enlèverait « commerce ».

Nous sommes rendus au paragraphe 6: « La personne qui conduit une automobile en sa qualité de chauffeur du propriétaire doit avoir un permis de chauffeur ». On abrogerait cet article, en disant: « Doit avoir un permis de conducteur », tout simplement. Il n'y aurait plus de permis de chauffeur.

M. BLANK: Est-ce que l'on va garder le permis de chauffeur, quand même?

M. BERGERON: Sauf pour le chauffeur d'un ministre, par exemple.

M. BARIL: Celui qui gagne sa vie à conduire un véhicule automobile, le fait toujours en qualité de chauffeur.

M. BLANK: Comment se fait-il que j'aie un permis de chauffeur?

M. BARIL: Parce que vous êtes sujet à gagner un jour votre vie en votre qualité de chauffeur, monsieur!

M. BERGERON: Alors, nous attaquons maintenant l'article 19, paragraphe 2, qui se lisait comme suit: « La compétence des conducteurs et des chauffeurs est établie au moyen d'examen subis devant des personnes autorisées à cette fin par le ministre et conformément aux prescriptions des règlements adoptés à ce sujet par le lieutenant-gouverneur en conseil sous l'empire du sous-paragraphe u) du paragraphe 1 de l'article 82, S.R. 1941, c. 142, etc. »

Alors, on dirait, au lieu de cet article que je viens de lire: « La compétence à conduire un véhicule automobile est établie au moyen d'examen subis devant des personnes autorisées ou désignées à cette fin par le ministre et conformément aux règlements adoptés à ce sujet en vertu de l'article 82.

Le nouveau paragraphe 2 permettra de référer à un spécialiste en médecine ou en une autre matière ou encore à un comité de spécialistes le conducteur ou l'aspirant conducteur dont l'examen devant les fonctionnaires autorisés ne permettra pas d'établir la compétence.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. BERGERON: Très bien.

Un autre amendement suggéré. C'est d'ajouter, après le paragraphe 2, le paragraphe suivant: « Tout conducteur ou chauffeur doit, lorsqu'il en est requis par un policier ou un agent de la paix qui a des raisons de croire que sa capacité de conduire un véhicule automobile est affaiblie par l'effet de l'alcool, permettre que l'on prenne un échantillon de son haleine au moyen d'un appareil conçu à cet effet. »

M. MALTAIS (Saguenay): M. le Président, si vous me le permettez. Les avocats qui sont ici, par référence également à la pénalité imposée par l'article 15, vont certainement faire une lutte acharnée à cet amendement. Des deux côtés de la Chambre, que ce soit du côté de l'Union Nationale ou du côté libéral, ceux qui connaissent le droit, vont s'opposer à cela parce qu'il est clair, en tout premier lieu, qu'il y a constitution d'un crime ici.

Comme vous le savez, au point de vue constitutionnel, seul le fédéral a le droit de créer ce qu'on appelle un crime au sens du code criminel du Canada. Pour ma part, je considère que nous sommes régis, dans le domaine des

crimes par ceux qui sont créés par la Loi de la preuve au Canada. Comme, dans ce domaine, l'accusé a une défense pleine et entière, il est clair que cette défense s'applique tout d'abord lors de son arrestation. Il a le droit de ne pas s'incriminer,

Il est clair que si l'on force, par une législation où l'on punit quelqu'un parce qu'il refuse à un moment donné de se prêter à un test d'haleine à un policier, le directeur des véhicules automobiles, quelques jours après — je réfère à l'article 15 — lui demande la suspension automatique de son permis pour trois mois. Je crois qu'il s'agit là de la création, au sens de la loi, d'un crime et ceci relève exclusivement de la compétence du gouvernement fédéral.

Que le fédéral, à l'heure actuelle à l'occasion de l'étude d'un projet de loi que l'on connaît, passe cette législation sur laquelle, évidemment, je ne suis pas également d'accord, il est clair que nous sommes obligés de nous y soumettre parce que le fédéral agit, à ce moment-là, à l'intérieur des cadres que lui confère la constitution: c'est intra vires de ses droits constitutionnels. Alors qu'ici le gouvernement provincial est en train, par références, de créer — je réfère à l'article 15 parce qu'il est intimement lié à l'article 12 paragraphe b qu'on amende par b, troisièmement — un crime bien spécifique, celui d'avoir refusé de donner un test d'haleine conformément à cet amendement que l'on veut proposer.

C'est dangereux, tout d'abord, parce qu'au moment où cette demande est faite il est bien clair que la personne n'est pas en présence de la possibilité, en tout premier lieu, de voir un avocat pour lui demander quoi faire, de se défendre contre quelque chose qui, automatiquement, va la condamner d'une façon irrémédiable. On est en train, contrairement à l'esprit de la Loi de la preuve au Canada, de créer automatiquement un coupable. Je pense que ceci, en tout cas avant que la loi fédérale ne soit adoptée si elle l'est jamais, est contraire à la charte des droits de l'homme, également. On force quelqu'un à faire un acte qui, après, en fera un criminel. Ici, c'est un statut, ce n'est pas un crime. On arrive à la même fin. Quelqu'un qui sera automatiquement accusé d'une infraction qui, par conséquent, aura une implication sur le fait de gagner sa vie. Cela peut être un chauffeur de taxi, un chauffeur de fardier. Alors, vous comprenez que ces implications sont très graves.

Personnellement, j'ai parlé à plusieurs juristes de l'aspect de cette législation. Je pense qu'elle est abusive, non pas parce que je n'en vois pas la nécessité dans l'état actuel où nous vivons, où il y a tellement d'accidents. Il est

bien clair que le législateur veut, par là, réduire le nombre des accidents et diminuer le nombre de personnes qui conduisent dans un état d'Incapacité, si vous voulez.

C'est sur le fond même du problème, de l'incrimination obligatoire de celui qui sera la victime demain, que Je me plains parce que Je considère qu'à ce moment-là le citoyen est en face d'une arme juridique qui, inexorablement, l'abat avant qu'il ait pu donner quelque motif que ce soit de son innocence, par le simple caprice du policier. Je ne mets pas en doute l'honnêteté des policiers. Mais il faut penser que ce sont des hommes et qu'un simple caprice de leur part peut faire qu'on obligera une personne à se conformer à cet article. A ce moment-là, si une personne refuse, avec les conséquences que cela entraîne, on ira lui prendre son permis pour trois mois selon l'ancien article 26 avec l'addenda qu'on veut y faire.

Sur réception d'un rapport écrit à cet effet, le directeur doit suspendre pour une période de trois mois le permis de conduire, et on réfère toujours à l'article 15, à l'effet que toute personne ayant refusé de fournir à un policier ou à un agent de la paix un échantillon de son haleine, tel que requis au troisième paragraphe de l'article 19, etc. On constitue donc ici un crime. C'est donc dire que la province, qui est si chatoilleuse quant à ses droits, est en train d'entrer dans l'exercice d'un droit qui relève du fédéral. D'ailleurs, c'est tellement vrai que nous sommes régis au cas où il y a contestation, par la loi de la preuve au Canada. La loi de la preuve dit bien que, tout d'abord, l'accusé est innocent avant d'avoir été déclaré coupable. Et je suppose que la personne ne va pas en procès mais que, sur réception de l'avis dont fait mention l'article 15, le directeur lui envoie une lettre lui disant que son permis est révoqué pour trois mois pour avoir refusé de fournir un test de son haleine. Cette personne, sans avoir été entendue, sans avoir pu suivre les règles de la loi de la preuve au Canada, se voit retirer son permis par une simple lettre dont nous, les législateurs, allons autoriser l'envoi.

Ceci constitue une négation flagrante, selon moi, du droit des gens. Dans une autre juridiction, j'ai d'ailleurs écrit à des députés pour qu'ils s'opposent à l'adoption de cette affaire parce qu'à ce moment-là c'est donner trop de pouvoir pour des choses qui sont importantes, trop de pouvoir à des policiers et trop de pouvoir à un système dans un domaine où il n'y a pas de juridiction.

Qu'on en fasse un crime au fédéral. A ce moment il faudra s'y soumettre. Mais ici, nous sommes certains, M. le Président, et je le sou-

mets avec déférence, vous le savez, que cette législation sera attaquée parce que dans une cause *Batoru vs le procureur général de la Saskatchewan*, la loi des coroners, comme ça, créait un crime du fait de ne pas répondre à un interrogatoire. La loi a été déclarée inconstitutionnelle par la cour Suprême du Canada qui a dit que nul, en aucun temps, n'était obligé de s'incriminer en aucune façon. D'ailleurs, si vous le désirez, je vous donnerai le texte. Je le sais d'autant plus que c'est dans cette cause que le cas s'est présenté. C'est que nul n'est tenu de s'incriminer. A ce moment-là, vous avez une référence directe au cas présent. C'est que la personne s'incrimine, et sans avoir été entendue, parce qu'elle a refusé de se soumettre au test de l'haleine. On ne sait même pas si les représentations du policier sont justes ou non. Cela se fera sur un simple rapport, le directeur se fiant à quelqu'un qui, peut-être par animosité, incompetence ou même erreur bien humaine, va envoyer une lettre sans connaître la personne et dire: La suspension du permis est de trois mois.

Je crois que c'est causer préjudice non seulement à des citoyens de toutes les classes de la société qui gagnent leur vie avec leur véhicule, mais c'est également occasionner un risque inhérent au fait de conduire un véhicule, même si on ne prend qu'un verre à l'occasion d'une réunion sociale. Je soumets respectueusement que ces pouvoirs-là appartiennent à et sont déterminés par la constitution. Ils appartiennent au pouvoir fédéral. Il y a création d'un crime ici. Je pense que nous faisons tous fausse route en voulant dire que cette loi ne crée pas de crime. Il y a crime de créé, celui de ne pas avoir donné un test de son haleine à la demande d'un policier. Il y a tellement création de crime qu'il y a punition si le test n'est pas donné.

Je soumets respectueusement que ceci cause préjudice au citoyen, aux droits des gens. C'est contraire à la Charte des droits de l'homme. C'est également contraire à notre constitution qui dit que le provincial ne peut agir que dans le cadre de ses attributions propres.

Ce cadre-là ne comporte en aucune façon le pouvoir pour les provinces de créer un crime à cette occasion-là.

**MME KIRKLAND-CASGRAIN:** Malgré toute l'admiration que je dois à mon collègue, le député de Saguenay, étant bien consciente, comme avocat, du fait que la juridiction dans le domaine de l'imposition d'un crime est fédérale, j'ai étudié cette question avec les officiers du ministère alors que j'étais aux Transports et

Communications, et à l'époque, nous nous sommes rendu compte que, malgré toute la sévérité d'un article de ce genre, l'efficacité valait de beaucoup ce qu'on pouvait prétendre comme cette attaque aux droits de l'homme.

C'est tellement vrai, que le Barreau canadien, qui a étudié la question et qui groupait, à l'époque, des avocats représentant toutes les provinces canadiennes, en est venu à la conclusion que l'utilisation de l'ivressomètre devait être acceptée et légalisée par une loi fédérale.

Maintenant, en Saskatchewan, ce qui arrive, c'est que le policier qui se présente au conducteur d'une voiture qu'il croit influencé par l'utilisation de l'alcool, lui demande de prendre un test de l'haleine et il a la liberté d'accepter ou de refuser. S'il refuse, le permis lui est enlevé parce que c'est un geste administratif qui est posé. Même s'il y a eu, peut-être, un cas où dans une cour en particulier, on a décidé que c'était *ultra vires*, on a contourné cette loi qui voulait que seulement le code criminel ait juridiction dans ce genre de choses.

Il me semble que cet article est excellent mais qu'il faudrait peut-être le limiter pour, en même temps, voir à ce que la liberté humaine ne soit pas compromise, parce que nous ne donnons pas au conducteur le choix d'accepter ou de refuser. Je me demande si les fonctionnaires du ministère des Transports et Communications auraient devant eux l'article utilisé en Saskatchewan, où justement on laisse cette liberté...

**UNE VOIX:** Oui, nous l'avons. M. le Président, le gouvernement fédéral, en particulier le ministère de la Justice, à la demande du Barreau canadien, a décidé d'étudier un amendement aux articles 223 et 225 du code criminel, le bill C50 qui impose l'analyse de l'haleine et qui prévoit une pénalité de trois mois pour la personne qui refuse de se soumettre à un tel test alors que le bill C50, quand il sera accepté, tel quel, fera partie du code criminel amendements 225-3 et 223 et, conséquemment, les provinces ne seront plus *ultra vires* ni du côté constitutionnel ni autrement en décrétant une pénalité pour la personne qui aura refusé de consentir à un test de l'haleine. Ceci est devant le ministre fédéral de la Justice.

**M. BLANK:** Oui, ce sera peut-être vrai. Mais, si c'est dans la loi criminelle, ce n'est pas pareil, cela vient du gouvernement qui a juridiction en la matière. Il y a quelque chose ici que je trouve ennuyeux. Si l'homme refuse ou s'il y a un rapport d'un officier qu'il a refusé de se soumettre au test, il produit son rapport au directeur.

Automatiquement, le directeur doit annuler son permis pour trois mois. Il n'y a aucun appel de la décision du directeur. Mais, s'il perd son permis de conduire, il a le droit d'après le nouvel amendement du code criminel, d'aller en appel devant un, deux ou trois tribunaux. Ici, on ne donne même pas le droit d'appel à un tribunal de sécurité routière.

Du moment qu'un policier n'aime pas une personne — cela peut arriver que, dans un village un policier n'aime pas telle ou telle personne — il la met dans le coin et il essaie de la forcer à se soumettre au test. Cette personne refuse. Alors, il fait son rapport au directeur qui doit annuler son permis pour trois mois et, après cela, il n'y a pas d'appel. C'est ce que je trouve pénible.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: N'y aurait-il pas possibilité justement de prévoir un appel au tribunal de sécurité routière? A ce moment-là, on ne pourrait pas être taxé d'excès.

M. MALTAIS (Saguenay): Il y a un argument supplémentaire qui me frappe. Je suis au courant de la réunion du Barreau canadien et de son mémoire qui a été présenté au ministre. Je dois dire, avec toute la déférence que j'ai pour le député de Marguerite-Bourgeoys, que tous ceux qui faisaient du droit criminel se sont opposés à cela. M. Raymond Daoust, par exemple. Tous ceux qui s'y connaissaient en matière juridique ont fait de longs exposés. Vous avez des gens comme je juge Lagarde, qui sont nettement contre l'imposition du test d'haleine.

Ceux qui, comme les légistes du bureau de Louis Saint-Laurent, font simplement du droit civil avec les grosses compagnies s'en foutent. En effet, plus on va arrêter de gens avec les tests d'haleine, plus ces gens vont aller en prison parce qu'ils sentent la boisson, moins ils vont payer de compensation, eux, car les primes ne diminueront pas.

Alors, il faut penser que le Barreau canadien s'est prononcé en tant qu'entité. Sans vouloir le critiquer, je dois dire que ceux qui, en général, composent le bureau de direction, font partie de l'« establishment ». J'ai assisté à des réunions du Barreau. Les jeunes qui viennent des campagnes, de n'importe où, des coins reculés, ne sont à peu près pas écoutés. Tous les directeurs — on me citera, cela ne me fait absolument rien! — sont des gens qui font du droit civil. Les gens qui, comme nous, sont pris avec les problèmes de chaque jour en droit criminel... On voit les cas d'espèce; les gens peuvent avoir des raisons fort valables — même s'ils n'en ont pas, ils ont le

droit d'être défendus — de demander qu'on prouve une accusation contre eux.

Alors, je pense que la suggestion du député de Marguerite-Bourgeoys serait honnête. Mes collègues d'en face, qui viennent de comités ruraux, comprennent qu'il ne faut pas que ce soit arbitraire, non plus. Il faut qu'il y ait, au moins, des limites à la loi. — D'ailleurs, on place aussi dans un carcan le directeur du bureau des véhicules. Il n'a même pas la juridiction d'être intelligent. Il est obligé, automatiquement, sur un rapport de n'importe quel policier — on ne dit pas de quel policier; ce peut être un policier de campagne, là ou il y a seulement un policier qui est chef de police, coroner, embaumeur, le père Ovide! — sans discernement, parce que la loi ne lui permet pas d'en avoir, il est obligé d'enlever automatiquement le permis. Je pense que notre comité devrait apporter, au moins, sur l'essentiel de l'article auquel je m'oppose totalement, des palliatifs à cette dureté. En effet à l'heure actuelle, il n'y a plus de défense.

Cela revient à dire qu'automatiquement, quand il y a un rapport de policier, un gars est coupable s'il refuse de donner le test d'haleine. C'est trop dur. Comment expliquer cela au peuple? Je pense que cela ferait l'affaire des assurances. C'est bien clair; je le sais, on me l'a dit.

M. BLANK: Je suis pour cette affaire-là. Nous pouvons voir ce qui arrive en Angleterre; il y a la moitié moins de morts depuis qu'ils appliquent le test. Cependant, il faut donner une chance aux citoyens de se défendre.

M. MALTAIS (Saguenay): C'est au point de vue de la défense que je parle; ce n'est pas sur le principe, car le principe est bon. Nous sommes contre l'abus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est tellement vrai ce que dit le député de Saguenay. En Saskatchewan, il y a justement un corps, un bureau où on peut en appeler.

M. MALTAIS (Saguenay): Autrement, nous avons des...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On s'accorde, quand même, sur le fait que c'est nécessaire pour éviter les morts, les accidents. Or, c'est la grande cause.

M. MALTAIS (Saguenay): Oui, tout le monde est d'accord.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité d'ajouter...

M. BARIL: M. le Président, moi, je vois autre chose là; c'est que...

M. MALTAIS (Saguenay): On pourrait dire: « Le directeur peut...

M. BARIL: Non, nous ne pouvons pas dire « peut », parce que nous demandons au directeur, à ce moment-là, d'être un ombudsman. Or, c'est impossible. Si je vous montrais quelque mille avis de jugement faits par vos savants collègues mais qui n'ont ni queue, ni tête — excusez l'expression; je ne parle pas des confrères, mais des avis de jugement — où l'on donne \$500 d'amende pour la première infraction et, d'autres fois, \$75 pour la deuxième, alors que l'on conduit après que les permis ont été suspendus, etc. Je pense que, si l'on demande une législation, qu'on fait accepter l'ivressomètre et qu'on laisse à l'individu le choix de le prendre ou non, on fait une loi défaitiste, c'est tout. Qu'on fasse une charge de facultés affaiblies à la personne qui refuse de passer un examen à l'ivressomètre, et qu'elle prouve, ensuite, que ses facultés n'étaient pas affaiblies; cela a de l'allure.

M. BLANK: Peut-être que s'il refuse on...

M. BARIL: Qu'on laisse à l'individu le soin de se défendre.

M. MALTAIS (Saguenay): Il faut changer le fardeau de la preuve, mais c'est le fédéral qui peut faire cela. D'après moi, on constitue un crime. Je lutte pour le principe; c'est clair, qu'il faut qu'à l'heure actuelle on cesse de conduire en état d'ivresse. Les gens se tuent; il est clair que c'est urgent. Tout le monde est pour l'économie de la loi, mais il s'agit de trouver une formule. Il faut même penser qu'il y aurait des innocents; même s'il n'y en avait qu'un par année, c'est trop.

M. BARIL: On peut enlever les clés, comme on le fait en Colombie-Britannique et dire au type: Va passer un examen de ton sang, n'importe quoi, mais ta voiture va rester ici tant que tu n'y seras pas allé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, n'y aurait-il pas moyen d'ici à la prochaine réunion — les fonctionnaires ont entendu un peu notre opinion — qu'on trouve une formule où l'on prendrait en considération la liberté indivi-

duelle et le droit d'appel, puisqu'il faut quand même utiliser ce genre de contrôle.

M. MALTAIS (Saguenay): C'est nécessaire que quelque chose soit adopté, nous le sentons.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, est-ce que cela pourrait être suspendu? A ce moment-là, vous pourriez peut-être vous inspirer de la Saskatchewan?

M. BARIL: Actuellement, nous allons faire ces choses-là au tribunal de la sécurité routière. Etant donné que c'est une suspension du directeur, la personne suspendue a le privilège d'en appeler au tribunal de la sécurité routière.

M. BERGERON: J'allais justement demander s'il n'y aurait pas une possibilité de s'adresser en appel au tribunal de la sécurité routière.

M. BARIL: On le fait actuellement.

M. BLANK: Est-ce que nous pourrions avoir un système plus efficace, parce que cela prend trois mois...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela prendrait peut-être une autre...

M. BERGERON: Je m'excuse, si on me le permet. Il est évident que nous touchons à un point extrêmement important; nous touchons à la liberté de l'individu, nous touchons à la loi de la preuve et cela peut avoir des conséquences très importantes.

D'un autre côté, il ne faut pas oublier, non plus, que même en défense — j'ai eu l'occasion de faire du droit criminel dans ces domaines — il arrive, très souvent, que les gens se plaignent qu'ils n'avaient pas les facultés affaiblies. Nous leur faisons la preuve classique: les yeux vitrés, la bouche pâteuse...

M. MALTAIS (Saguenay): Les jambes flageolantes, un regard vicieux, drôlement curieux.

UNE VOIX: Ils les font marcher sur la ligne blanche.

M. BERGERON: Alors, disons que le texte proposé a aussi, même pour l'accusé, une valeur constructive, en ce sens que ça va lui aider. J'admets également que les points soulevés par mes collègues d'en face sont sérieux. Est-ce qu'on ne pourrait pas demander aux officiers du ministère du Transport et des Communications de nous préparer pour la prochaine séance...

M. MALTAIS (Saguenay): Même là, M. le Président, la preuve va être très difficile à faire, parce que, même s'il y a un appel, ce sera un appel de quoi? Un appel du fait qu'il a refusé, il va gagner quoi? Il n'y a aucun moyen d'en sortir.

UNE VOIX: Un appel de la suspension.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a pas de droit idéal. Il faut enrayer un fléau.

M. LEDUC (Taillon): Je pense qu'on pourrait remettre ça à une séance ultérieure et y penser. Quand la prochaine réunion aura-t-elle lieu?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il faut enrayer le fléau. C'est d'une urgence primordiale.

M. MALTAIS (Saguenay): La semaine prochaine est-ce qu'on pourra en parler, parce que moi, j'ai un petit procès...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que ça nous avancerait si on remettait cela à la semaine prochaine?

M. BARIL: Si une personne se présente chez nous, alors qu'on lui a enlevé son permis de conduire, il faut penser que le jugement a été rendu. Nous, nous suspendons seulement sur un avis de jugement. Ce qui veut dire que la personne s'est présentée devant un juge, a plaidé coupable à une accusation de « facultés affaiblies » et, ensuite, a demandé au directeur d'annuler une suspension du juge. Les juges ont toujours pensé qu'on avait trop de pouvoirs. Par contre, les juges sont prêts à nous donner le pouvoir d'annuler un avis de jugement qu'ils ont déjà rendu. Là, c'est l'inverse du bon sens qui se produit, parce que l'individu se présente en cour, plaide coupable d'avoir eu les facultés affaiblies. Le juge le condamne en vertu de l'article 223 et, ensuite, on demande au directeur du Bureau des véhicules automobiles d'intercéder. Le moment d'intercéder, c'est avant que le juge rende son jugement et non pas après.

Dans le cas de « facultés affaiblies », avec l'ivressomètre ou autrement, il va toujours y avoir un jugement et une condamnation. Si le juge a décidé que le bonhomme était ivre au volant, nous n'avons qu'une chose à faire, c'est de lui retirer son permis pour une période de trois mois.

Maintenant, si on retire un permis alors que l'individu a refusé de se soumettre à un test d'haleine, cet individu-là a un recours en justi-

ce parce qu'on lui enlève un privilège et non pas un droit, remarquez-le bien. C'est un privilège que nous lui avons conféré parce qu'il a rempli les conditions du Bureau des véhicules automobiles et, quand il cesse de remplir ces conditions-là, on lui enlève le document que nous lui avons émis.

Je pense que, dans le code criminel, il ne devrait même pas être question d'un permis de conduire, pas plus qu'il n'est question d'un permis de chasse et de pêche. Quand quelqu'un a dans le parc des Laurentides, avec un permis de chasse pour tuer un orignal et qu'il en tue cinq, on lui dit: Tu n'auras plus jamais de permis de chasse. Je pense que pas un juge, au Canada, ne peut forcer le ministre du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche d'émettre un permis de chasse et de pêche à ce même type.

Alors, je ne vois pas pourquoi, dans le code criminel, on fait mention d'un bout de papier qui est émis par un ministère provincial. Si c'est constitutionnel de se mêler des affaires du fédéral et non pas du provincial; si ce n'est pas normal que l'on fasse une charge sous un code criminel qui relève du fédéral, il n'est pas plus normal qu'un juge vienne pénétrer dans un code criminel pour retirer un privilège émis par une province.

M. BLANK: On ne parle pas du code criminel ici. Quand on parle de la suspension d'un permis, on dit que l'homme n'a pas le droit de conduire la voiture durant telle période.

M. MALTAIS (Saguenay): N'a pas le privilège. Nous ne retirons aucun droit.

M. BLANK: Dans le code criminel, on ne parle pas de permis. Il porte sur la partie de la sentence qui dit qu'il n'a pas le droit de conduire une voiture. Il peut avoir le permis dans sa poche et ce permis peut être valable, mais le juge a dit qu'il n'aurait pas le droit de conduire pendant trois mois. Cela se comprend, ça ne touche pas le provincial.

M. BARIL: Je pense que, tel qu'on le dit dans le code criminel, le tribunal « peut », s'il le juge à propos... Seulement, il y a des peines qui sont définitives: \$50 à \$500 d'amende pour la première infraction; \$75 et plus pour la deuxième. Si vous remarquez, dans le code criminel, plus vous êtes pris souvent, moins cela coûte cher. En effet à la troisième infraction, c'est 14 jours de prison, alors qu'à la première cela peut être trois mois de prison.

M. MALTAIS (Saguenay): M. le Président,

évidemment, je diffère complètement d'opinion malgré la déférence que j'ai pour lui — avec le directeur, lorsqu'il dit que c'est un privilège d'avoir un permis de conduire. C'est un droit des gens.

C'est tellement un droit que si la personne remplit toutes les conditions préalables pour avoir son permis et que le directeur, par l'intermédiaire de ses bureaux, le lui refuse, elle peut s'adresser à une cour supérieure pour l'obliger à le lui donner, c'est donc un droit.

Un privilège, c'est quelque chose qui est accordé... Il faut bien penser qu'à l'heure actuelle la société en général a tous les droits au départ. C'est la limitation de ces droits qui empêche les gens de réaliser tous leurs désirs. Or, le droit de conduire est fondamental, au départ. Il n'est pas un privilège. Je le soumetts respectueusement. C'est un droit qui est accordé à tous les gens qui remplissent certaines conditions essentielles qualificatives, c'est bien clair. Si un juge condamne une personne à une amende, mais ne suspend pas son permis parce que cette personne gagne sa vie avec son automobile, je soumetts respectueusement qu'à ce moment-là, c'est une double peine qu'on lui impose, car ce n'est pas un privilège qu'on lui enlève, mais un droit.

Encore une fois, je ne veux pas prendre le temps du comité. Je ne serai jamais pour cet amendement, si on dit que conduire est un privilège. C'est un droit.

M. BARIL: Le tribunal de la sécurité routière est à établir si c'est un privilège ou un droit. En effet, les trois juges qui siègent ne sont pas arrivés à la conclusion que c'était un droit ou un privilège.

Un avocat de Montréal s'est présenté dans un de nos bureaux pour passer un examen de conduite. D'après lui, il l'a réussi, mais, à notre opinion, il l'a manqué. Il a fait appel au tribunal de la sécurité routière et nous avons consenti à entendre sa cause, même si nous aurions pu la rejeter. Le fait de se voir refuser un permis de conduire ne relève pas de la compétence du directeur, mais des employés du Bureau des véhicules automobiles. Le fait de retirer un permis relève de la compétence du directeur, chose que nous n'avions pas faite dans le cas de cet avocat. Il en a appelé et on a fourni la preuve au tribunal de la sécurité routière que cette personne avait tenté de passer un examen. Nous avons envoyé les résultats qui n'étaient pas satisfaisants. Il a le privilège de se présenter à nouveau, quand il sera compétent, pour passer l'examen. Lorsque sa compétence sera établie, il pourra exercer son privilège. C'est donc un privilège d'ob-

tenir un permis de conduire. Si c'était un droit, il ne serait accordé qu'à des gens qui sont physiquement et mentalement aptes et qui dénotent des caractéristiques qu'il est impossible au directeur du Bureau des véhicules automobiles de connaître avant d'émettre un tel permis.

Si c'était un droit réel, tous les gens y auraient droit, et non pas seulement une certaine classe de la société. Ce qui veut dire qu'une personne qui n'a pas d'automobile et qui désire passer tout simplement un permis de conduire pour la forme pourrait se présenter, indépendamment des capacités qu'on lui demande, et obliger le Bureau des véhicules automobiles à l'examiner, chose qui ne se fait pas présentement.

M. MALTAIS (Saguenay): M. le directeur, ce que vous semblez ne pas avoir compris dans mon argumentation — peut-être n'ai-je pas été assez clair — c'est qu'il faut distinguer entre le conditionnement de l'existence d'un droit et le fait de statuer que ce qui est dû au citoyen est un privilège.

Il est bien clair que toute personne a droit à un permis de conduire, mais il faut qu'il y ait des normes selon lesquelles ce droit est accordé ou non. Alors, il faut distinguer entre les modalités qu'il faut prendre pour que ce droit soit accordé — parce que c'est un droit qu'ont les citoyens de conduire une automobile — et son conditionnement en ce qui concerne le fait qu'il soit retiré ou pas. Ce n'est jamais un privilège; c'est toujours un droit. Cela cesse d'être un droit lorsqu'il y a abus de la part de l'individu; c'est la différence. Mais, ce n'est jamais un privilège. Les citoyens ont tous les droits dans l'Etat, sauf ceux de détruire l'Etat et de ne pas être en conformité avec lui dans les cadres de la survie.

Or, le droit de conduire est fondamental. Ce n'est pas un droit immoral. Il fait partie des conditions nécessaires à la bonne conduite de l'individu. Il faut distinguer entre les conditions ou les modalités pour avoir un permis et les raisons qui motivent le refus d'un renouvellement. Encore une fois, ce n'est jamais un privilège, mais bien un droit qu'on lui enlève pour certains motifs.

M. BARIL: M. le Président, dans ce cas-là, est-ce qu'on pourrait dire qu'un cardiaque ou un épileptique, qui a déjà détenu un permis de conduire, y a droit? La loi dit que le fait de détenir un permis de conduire est un droit. Est-ce que nous avons le droit de lui enlever quelque chose qu'il a déjà détenu, même si on a révisé, entretemps, qu'il était épileptique...

UNE VOIX: C'est un droit qu'on lui enlève.

M. BARIL: ... et qu'il met la vie des autres en danger? Est-ce que le bien commun n'est pas plus important que le bien particulier, à ce moment-là?

M. MALTAIS (Saguenay): Regardez-bien, M. le Président. Le droit, c'est l'existence d'une situation de fait chez un individu. Tout individu, comme tel, a le droit de conduire. Cependant, certaines motivations disent que ce droit ne devrait pas être exercé par lui. Il faut distinguer entre les modalités d'exercice d'un droit ou son conditionnement et la possibilité de l'exercer. Ce n'est jamais un privilège; c'est un droit. L'individu a des droits, mais il ne peut pas les exercer, à cause d'un conditionnement.

Par exemple, vous avez l'interdiction de l'ivrogne en cour, pour prodigalité. La personne a ses droits, mais ils lui sont retirés. On ne dit pas qu'on lui retire un privilège; c'est un droit qu'on lui enlève, parce que la survie de ce droit chez l'individu devient un danger pour lui-même et pour la société. Ce n'est pas un privilège qu'on lui enlève; c'est un droit. Fondamentalement, l'homme a droit à toutes ces choses-là. C'est tellement vrai que, si vous allez tout seul dans une île, vous avez le droit de conduire. Pourquoi cela deviendrait-il un privilège parce que nous serions deux?

M. BERGERON: Ces choses, nous ne les discutons pas.

M. MALTAIS (Saguenay): Le président a raison de dire que c'est intéressant et qu'on devrait le dire ...

M. BARIL: C'est intéressant, seulement, les fonctionnaires vont prendre la chose en...

M. MALTAIS (Saguenay): Je fais des représentations, mais ce n'est pas pour retarder les travaux du comité, M. le Président.

M. BARIL: Je trouve étrange qu'on puisse, en cour, retirer le droit de la liberté de l'individu en l'incarcérant et qu'on tente de modifier quelque chose qui retire, à mon avis, un privilège: celui de rester chez lui tranquille et de ne pas avoir la permission — c'est une permission — de conduire un véhicule automobile pour un certain temps.

M. MALTAIS (Saguenay): C'est un droit qu'on lui enlève.

M. BARIL: Pour une même infraction, si l'individu n'a pas d'argent, il peut passer trois mois en prison et perdre son droit de liberté.

M. LE PRÉSIDENT: A l'ordre!

M. PICARD (Dorchester): M. le Président, juste une question en terminant. M. Baril, est-ce que vous pourriez me dire quel est le pourcentage d'alcool dans le sang d'un client condamné pour facultés affaiblies?

M. BARIL: Nous n'avons jamais eu à déterminer le pourcentage d'alcool dans le sang de quelqu'un qui avait été accusé d'avoir les facultés affaiblies. Le juge, apparemment, a fait ces choses, parce que l'avis de jugement mentionne que le type avait les facultés affaiblies, alors qu'il était au volant d'une automobile.

M. LACROIX: Nous, nous sommes en face d'un jugement.

M. BARIL: Nous sommes en face d'un jugement qui nous dit: Ce monsieur était en état d'ivresse, alors qu'il conduisait.

M. PICARD (Dorchester): J'en ai deux, dans mon comté, qui ont été condamnés avec 0.8%. Il y en a dans tous les comtés d'ailleurs. D'habitude, apparemment, cela prend 2% de facultés affaiblies. Chez nous, c'est 0.8%.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela dépend, Il y a des provinces qui prennent 0.2%; d'autres 0.8%.

UNE VOIX: Dans certaines provinces, on se cache pour boire, alors qu'ici on boit ouvertement.

M. PICARD (Dorchester): Cela prend de bons avocats.

M. LE PRÉSIDENT: Je vous remercie sincèrement. Nous ajournons au 30 janvier, à dix heures trente.

(Fin de la séance; 12 h 28)

Séance du 30 janvier 1969(Onze heures une minute)

M. D'ANJOU (président du comité); A l'ordre, messieurs!

M. BERGERON: Est-ce que l'on pourrait demander à nos experts de nous donner les renseignements que nous avons demandés, au cours du dernier comité, en particulier concernant les fils de cultivateur pour le permis, et sur l'ivressomètre? Je pense qu'ils pourraient peut-être nous donner certaines explications.

M. LACROIX: Pour ce qui est de l'ivressomètre, si vous voulez que je commence par votre dernière question, nous avons distribué des projets d'amendement concernant le test de l'haleine. Vous en avez les trois premières feuilles, qui sont sur le dessus de la petite pile que vous avez. Il y a trois projets. Alors, si vous voulez bien, nous pourrions peut-être lire le premier projet. Si vous voulez le lire, ou encore je peux le lire.

« Tout agent de la paix qui a des motifs raisonnables et probables de croire que le comportement d'un conducteur au volant d'un véhicule est affecté par l'alcool doit confisquer le permis de conduire de ce dernier.

« Dans un tel cas, tout conducteur doit, lorsqu'il en est requis par l'agent de la paix, fournir immédiatement un échantillon de son haleine au moyen d'un appareil conçu à cette fin.

« Si ce test révèle un niveau d'alcool inférieur à .06 mg. d'alcool par ml. de sang, son permis de conduire lui est aussitôt remis.

« Le permis confisqué est conservé au poste dont relève l'agent qui a effectué la confiscation et n'est remis au conducteur que vingt-quatre heures plus tard. Si après quarante-huit heures le permis n'est pas réclamé, il lui est alors transmis par la poste.

« Tout conducteur qui conduit après la confiscation de son permis et avant qu'il ne lui soit remis est réputé conduire durant suspension ou interdiction et est passible des peines prévues.

« Le directeur, sur réception d'un rapport écrit de l'agent à l'effet que le conducteur a refusé le test de l'haleine, suspend pour une période de trois mois le permis de conduire de toute personne ayant refusé de fournir à un policier ou agent de la paix un échantillon de son haleine.

« Il y a appel de cette suspension à un comité formé à cette fin ».

Cela est le premier projet. Le deuxième projet...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que...

M. PLAMONDON: Allez donc, madame.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'on peut savoir si vous vous êtes basé sur ce qui se fait sur certaines lois dans d'autres provinces? Vous en êtes-vous inspirés pour les trois amendements? Comment avez-vous procédé?

M. LACROIX: Nous avons étudié ce qui se fait dans les autres provinces et vous avez, parmi les feuilles distribuées, une feuille concernant l'état actuel des lois provinciales sur le test de l'haleine. Si vous voulez voir cette feuille... Vous voyez qu'en Colombie-Britannique, dans toutes les provinces excepté le Québec, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve, il y a un test obligatoire prévu par la loi provinciale.

En Colombie-Britannique, si quelqu'un refuse de passer ce test, son permis peut être suspendu par un comité pour une période allant jusqu'à trois mois, « up to ninety days ». En Alberta, c'est la même chose; s'il y a refus, suspension possible par un magistrat au lieu d'un comité. En Saskatchewan, le test est obligatoire; si quelqu'un refuse, de le passer, son permis peut être suspendu par un comité pour une période pouvant aller jusqu'à trois mois. La même chose au Manitoba. Mais, là, s'il y a refus, la suspension est faite par le « Registrar », le directeur du bureau des véhicules automobiles. En Ontario, test facultatif. Il y a un projet en cours; c'est le même que celui que nous étudions, je pense. Au Québec, il n'y a rien à l'heure actuelle. Au Nouveau-Brunswick, non plus. A l'Ile-du-Prince-Edouard, le test est obligatoire; s'il y a refus, suspension possible par magistrat. En Nouvelle-Ecosse, le test est également obligatoire. A Terre-Neuve, il n'y a rien.

En plus de ce test obligatoire, deux provinces, la Colombie-Britannique et la Saskatchewan, ont prévu une suspension du permis de conduire pour une période de 24 heures. Le policier qui, à un moment donné juge que la personne au volant n'est pas en état de conduire son véhicule automobile peut lui demander de remettre son permis de conduire pour 24 heures. A ce moment-là, l'individu, de lui-même, peut exiger qu'on lui passe un test de l'haleine. C'est l'individu, alors qui le demande. Si le test est positif, évidemment, le permis de conduire est gardé pour 24 heures, mais, si le test est négatif, le permis est remis à son propriétaire aussitôt.

Alors, le policier part avec le permis pour 24 heures et l'individu en question est enlevé

de la route, puisqu'il est un danger public. Il a le temps de dormir et de se reposer pour revenir à de meilleures conditions et, au bout de 24 heures, il va chercher son permis. S'il n'y va pas, le policier le garde encore pour une période de 24 heures. Il le poste au bout de 48 heures pour lui laisser une période de 24 heures pour aller le chercher. Au cas où le type voudrait éviter les retards du courrier ou quelque chose du genre, il peut aller le chercher au bout de 24 heures. Si le permis n'est pas réclamé, le policier l'envoie par la poste, au bout de 48 heures.

Cette suspension de 24 heures, selon nous, est quelque chose de nouveau et d'assez intéressant, justement parce que le test obligatoire qui existe dans toutes les autres provinces n'enlève pas l'individu de la route. Même s'il est positif, l'individu, très souvent, repart avec son permis de conduire. S'il est arrêté, par exemple, pour facultés affaiblies, ce n'est que lorsqu'il passe devant le juge et que ce dernier a suspendu le permis pour trois mois qu'on le lui élève.

Autrement, il continue sa route, ou, si on porte contre lui une accusation de conduite avec facultés affaiblies et qu'il va derrière les barreaux pour la nuit, le lendemain, il reprend son permis. Mais, souvent, il ne va pas derrière les barreaux pour la nuit, et il peut fort bien reprendre la route avec son permis. Nous avons pensé qu'avec cette suspension, qu'on appellerait ici une confiscation de 24 heures, on éliminerait de la route toutes ces personnes qui constituent un danger.

M. PLAMONDON: Qu'arrive-t-il après les 24 heures, si l'individu en question... évidemment, si le permis a été confisqué, c'est que, vraiment, le niveau d'alcool dépassait la limite permise. A ce moment-là, une cause est instituée, et on intente des procédures contre cet individu...

M. LAFLAMME: Absolument.

M. LACROIX: Absolument, la loi suit son cours, et l'individu est poursuivi pour conduite avec facultés affaiblies. Il y a une chose que j'aimerais souligner. C'est qu'en Colombie-Britannique et en Saskatchewan, lorsqu'on suspend le permis pour 24 heures, il n'y a pas d'accusation portée par la suite pour facultés affaiblies. Le policier doit dire; Cet individu-là n'a peut-être pas les facultés affaiblies. Si je porte une accusation de conduite avec facultés affaiblies, il ne sera pas condamné. Alors, il fait un choix, à savoir s'il doit suspendre le permis pour 24 heures. Si l'individu exige le test et que

le test est d'environ 0.15, ce qui est un niveau très élevé, il lui remet quand même son permis au bout de 24 heures et ne porte pas d'accusation de conduite avec facultés affaiblies. Là, il y a possibilité de choisir.

Mais nous, nous pensons que le policier devrait quand même porter une accusation de conduite avec facultés affaiblies, en plus des 24 heures de confiscation. Je ne sais pas si... Nous nous sommes informés et cela se fait partout.

M. PLAMONDON: Ma question est peut-être très technique mais, à votre avis, pour ce qui est des personnes qui, présentement, sont condamnées par le juge à une suspension de permis pour ivresse au volant, quel peut être en fait le pourcentage d'alcool dans le sang de la moyenne des gens qui sont condamnés, dans l'état où ils sont, lorsqu'on les appréhende? Est-ce que cela dépasse de beaucoup le .06 dont il est fait mention?

M. LAFLAMME: Il est actuellement assez difficile d'évaluer la teneur d'alcool que peut avoir la personne condamnée pour facultés affaiblies, parce que, très fréquemment, il arrive que des gens se laissent condamner sans être vraiment en état de facultés affaiblies.

M. BERGERON: Cela ne devrait pas pouvoir exister. Il arrive très souvent que le type soit arrêté par la police, qu'on l'amène au poste et qu'on lui dise: Nous portons contre toi une accusation de conduite avec facultés affaiblies; si tu te declares coupable, cela va te coûter \$50., sinon, tu restes ici pour la nuit.

Alors, cette personne, au lieu de passer la nuit en prison, accepte de plaider coupable, sans connaître toutes les répercussions que cela peut avoir au point de vue de l'assurance et au point de vue du permis. Je pense que, justement, à l'occasion de la révision du code de la route, on devrait envisager la possibilité de ne pas permettre à un individu de plaider coupable avant 24 heures, parce que cela a des répercussions extrêmement sérieuses.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que les avocats sont conscients de ça, parce que nous avons souvent des clients aux prises avec cette situation et nous arrivons trop tard pour les conseiller.

M. PICARD (Dorchester): Même à l'heure actuelle, à 0.08, ils perdent leur permis de conduire pour trois mois.

M. BERGERON: Trois petites bouteilles de

bière, suivant la jurisprudence, c'est à peu près le barème.

M. VERREAULT: Cela dépend de l'individu.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cette suggestion du 0.06, est-ce que ça suit ce qui a été fait dans d'autres provinces ou est-ce une recommandation du Barreau canadien que vous avez suivie? Comment en êtes-vous venus à cela?

M. LACROIX: Dans les autres provinces, Je pense que ce n'est pas déterminé dans le texte des statuts provinciaux. Ici, évidemment, il est question que le code pénal amène cette disposition du test obligatoire. Le code pénal créera, à ce moment, une infraction pour celui qui refusera de subir le test. Il sera passible d'une amende seulement. On ne parle pas de suspension. Mais nous, nous ne créons pas une infraction à celui qui refuse de passer le test. On lui demande tout simplement de le faire et, s'il refuse, il subira une suspension de trois mois. Cela pourra être discuté à un certain moment. Nous nous sommes basés sur 0.06 justement parce que le fédéral parle de 0.08. Pour qu'on ne nous dise pas que c'est en conflit avec le texte du code pénal, nous avons parlé de 0.06.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Justement, on parle de l'étude faite à Ottawa dans le cadre de la loi omnibus et je me demandais si vos suggestions étaient en concordance avec ce projet de législation. Alors, on reste à l'intérieur des prescriptions.

M. LAFLAMME: D'autant plus qu'on rejoint une espèce de zone ombrée où le code pénal n'entrera pas. Si le code pénal acceptait 0.08, on pourrait quand même retirer le permis pour vingt-quatre heures sans que l'accusation de facultés affaiblies soit portée contre l'individu qui aurait 0.06, 0.07 et qui est tout juste un peu dangereux, mais pas assez pour être condamné suivant le code pénal. Alors, ça nous laisse une petite marge de sécurité sans infraction.

M. BERGERON: Mais avez-vous réellement l'impression qu'un type qui va consommer trois petites bouteilles de bière a réellement les facultés affaiblies?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela dépend de l'individu.

M. LIZOTTE: Oui, cela dépend de l'individu.

M. LACROIX: Oui, trois coups d'une once

et demie, cela représente 0.06, mais il y a des gens qui avec trois coups d'une once et demie sont...

M. LAFLAMME: Tout ça dépend du temps en cause. Si vous consommez trois petites bouteilles de bière dans un après-midi, vous ne ferez jamais monter l'ivressomètre à 0.06. Mais, si vous consommez ces trois petites bouteilles de bière dans une demi-heure, l'ivressomètre va monter à 0.06. En fait, 0.06 n'indique pas tant la quantité d'alcool que l'individu a consommée que la quantité qui reste dans son organisme au moment où le test est effectué.

M. LIZOTTE: C'est la quantité agissante au moment où il passe le test.

M. LAFLAMME: C'est exact.

M. LACROIX: Pour un exemple, si je prends trois coups d'une once et demie, si je les prends un à la suite de l'autre, ça vaut .06%. Mais si je les prends pendant une période de deux heures, alors, si je passe le test, il y aura .02% d'éliminé et il me restera .04% parce qu'on élimine .01% par heure.

Alors, si je prends ces trois coups-là dans une période de deux heures, ça veut dire qu'il y aura .02% d'éliminé. Alors .06% moins .02% il me restera .04%. Le type pourra donc circuler et il n'est pas en danger, je veux dire que même s'il dit: **Oui**, je passe le test d'haleine, le test sera négatif.

M. BERGERON: Maintenant, devant les tribunaux, il arrive assez souvent, en défense, que les individus soutiennent qu'ils ont pris, d'accord, un verre de boisson forte ou deux mais disent également qu'ils ont dû prendre des pilules et que cela a influencé leur comportement. Est-ce qu'avec les appareils qui sont sur la table,...

M. LAFLAMME: Les narcotiques n'influencent pas ces appareils.

M. BERGERON: Les narcotiques n'influencent pas les appareils?

M. LAFLAMME: Non.

M. LACROIX: C'est même un avantage pour ces gens-là.

M. BERGERON: Oui.

M. LACROIX: Ils pourront dire: Oui, on veut

le prendre le test d'haleine sûrement, parce que nous n'avons pas pris un coup, nous en avons pris seulement un. Alors, ils pourront sans payer, aller en cour, et payer un avocat, ou faire des frais ou tout ça. Ils ont un droit d'appel immédiatement: Il prend ce test d'haleine et ça finit là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et à ce moment-là, s'il se saoule avec des drogues, il n'y a rien que nous puissions faire?

M. LAFLAMME: Nous ne pouvons pas. Nous ne pouvons pas les rejoindre avec l'ivressomètre.

M. PLAMONDON: Monsieur, je conçois que le test d'haleine doit être une mesure qui, à mon avis, en plus d'être punitive, devrait être une mesure préventive pour inciter les gens à...

M. BERGERON: A s'en servir.

M. PLAMONDON: ... ne pas dépasser la limite permise. Le simple fait, je pense, qu'une mesure comme ça soit adoptée, la population va faire attention. Peut-être que chacun s'achètera son petit test d'haleine pour se mesurer à un moment donné!

Or, c'est pour cela que je me demande si nous ne devrions pas envisager davantage le côté préventif tout en conservant le caractère punitif, peut-être laisser, par exemple, une certaine discrétion au juge qui est appelé à évaluer l'importance et la gravité de l'offense. Et c'est ce qui m'amène à vous demander: Est-ce que dans le cas d'une personne trouvée coupable d'une offense, c'est-à-dire dont le degré d'intoxication dépasse la limite permise, le permis est confisqué pour 24 heures, des procédures sont entreprises? Est-ce qu'obligatoirement, la loi va rester la même qu'elle est actuellement et que le juge n'a pas d'autre alternative que de dire; trois mois de suspension, monsieur. Cela m'apparaît un peu.

M. BERGERON: Je m'excuse, M. Plamondon, mais je pense qu'il faut y songer sérieusement parce que là, avec .06 d'alcool, le juge sera lié automatiquement du moment où le type aura consommé .06 ou qu'il paraîtra qu'il a dans le système .06 d'alcool, le juge ne pourra pas faire autrement que de lui enlever son permis.

M. LACROIX: Non...

M. BERGERON: Je me demande s'il ne serait pas préférable...

M. LACROIX: ... moi, je ne suis pas d'accord.

M. LAFLAMME: Parce que le code criminel prévoit un taux différent qui est .08 et le juge sera lié par le code criminel et non pas par ça.

M. BERGERON: Bien, cela dépend, si on le poursuit en vertu du code de la route...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pourquoi ne pas adopter le même?

M. LAFLAMME: On ne peut pas le poursuivre en vertu de cet article-là.

M. LIZOTTE: Je pense que dans la question discutée, en ce moment, on veut remplacer de façon scientifique ce que la majorité des officiers de la circulation font, sans méthode. Il y en a qui sont sévères, il y en a qui vont sentir un gars qui vient du chantier, qui a la barbe longue, qui n'a pas une gueule à plaire, l'officier qui assez souvent est obligé de sévir, parce que l'individu a déjà pris un coup. Comment dit-il, ce maudit-là, le revoilà encore? En veux-tu encore? Embarque. Alors, ça c'est pour donner plus de justice, c'est tout simplement ça. En ayant le chiffre enregistré, le juge va savoir, il ne demandera pas s'il marchait droit sur la ligne blanche. Avez-vous essayé certains tests pour voir s'il avait des réflexes? Il n'y aura pas de questions à poser, il va dire: Tiens, c'était cela. Alors, je pense que cela va donner justice à ceux qui prennent un coup et encore plus à ceux qui n'en prennent pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je partage...

M. BERGERON: Moi, M. le Président, je demeure très sceptique sur le 0.6, aussi drôle que cela puisse paraître. J'aimerais qu'on procède à une expérience. C'est très sérieux parce que personnellement je suis convaincu qu'un type qui va prendre trois petites bouteilles de bière dans l'intervalle d'une heure, est en mesure de conduire son automobile. Cela, j'en demeure convaincu. Donc, j'aimerais qu'on tente l'expérience.

M. VERREAULT: Ce n'est pas la question de savoir comment cela s'est fait, mais de savoir s'il est en état d'ivresse ou s'il ne l'est pas. Je vais prendre trois bouteilles de bière, et je ne serai pas en état d'ivresse du tout. Tan-

dis qu'un autre à côté va en prendre trois, et sera parfaitement ivre.

M. BERGERON: C'est justement là que redevient...

M. VERREAULT: Je peux en prendre deux bouteilles moi, quand ça ne file pas et je suis ivre. Je ne subis pas de préjudice.

M. BERGERON: Est-ce que les experts sont capables de nous dire, par exemple, pour tel individu, 0.6, il peut arriver que ce type-là ne soit pas en état de conduire son automobile.

M. LAFLAMME: C'est général, c'est général.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est prouvé dans les provinces où justement l'ivressomètre est utilisé.

M. BERGERON: Bien, voici...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, j'avais une remarque à faire.

M. BERGERON: Selon les effets produits, on dit: jugement plus lent, vertige. Moi, j'ai déjà pris six petites bouteilles de bière, je n'avais pas le vertige.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, vos réactions étaient sûrement moins rapides que si vous n'aviez pas bu de bière du tout.

M. BERGERON: Des fois, j'étais plus vite.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais peut-être pas en conduisant la voiture.

M. PLAMONDON: M. Bergeron...

M. KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président moi, je partage l'opinion émise par le ministre des Transports. Il me semble qu'avec un test égal pour toutes les personnes qui vont subir ce test, on ne peut pas demander après cela de laisser la discrétion au juge, parce qu'on enlève de la valeur à la loi. Non pas que je ne veuille pas faire confiance aux juges, remarquez, mais justement je pense que c'est un cas où l'on ne peut pas avoir de discrétion. Si c'est l'officier qui fait le test, je pense bien que c'est lui qui est le plus en mesure de pouvoir arriver avec une preuve, non pas avec une preuve au hasard comme s'il titubait à cause de ceci ou de cela. Maintenant, le pourcentage de .06,

c'est un pourcentage qui est utilisé sûrement dans d'autres provinces, dans d'autres pays. Pour tous ceux qui l'ont utilisé, on sait qu'il y a un moment, quelle que soit la constitution de la personne, si elle a ce degré d'alcool dans le sang, elle ne peut pas conduire sans devenir un péril pour la vie des autres personnes, dans sa voiture ou des voyageurs qu'elle rencontre. Alors, moi je suis portée à dire qu'il ne faut pas laisser de discrétion au juge dans un cas comme cela.

Il faut que cette loi soit sévère parce que nous voulons, justement, enrayer le fléau. Ce n'est pas pour rien que toutes les associations — même l'Association du Barreau canadien — suggèrent qu'on utilise l'ivressomètre. Je pense que c'est d'ailleurs .06 qui a été recommandé par le Barreau canadien, si ma mémoire est fidèle, il y a déjà un an ou deux.

M. PLAMONDON: M. le Président, loin de moi l'idée de ne pas accepter l'ivressomètre. D'ailleurs, je pense qu'on est à même de constater que dans le premier discours que j'ai prononcé à l'Assemblée législative, j'ai été l'un de ceux qui ont réclamé la mise en application d'un moyen de mesurer le degré d'intoxication des Individus.

Voici où je veux en venir: je prétends que c'est une mesure préventive et je me demande s'il n'y aurait pas une possibilité de dire que selon le degré d'intoxication d'un Individu, le fait de confisquer son permis pour 24 heures — s'il a une intoxication de .06, par exemple — serait peut-être salutaire pour lui, pour l'inciter à ne jamais tenter la chance.

C'est pour cela que je me demande s'il n'y aurait pas lieu, par exemple, de dire: A tel degré d'intoxication — qui pourrait être .05, .06, .07, je ne suis pas expert, je ne m'y connais pas — il y aurait confiscation pour 24 heures. Et ce sera tout pour toi, mon ami. Parce que tu es allé à un niveau suffisamment bas, mais que tu ne mettais pas tellement la vie des gens en danger, c'est ta punition: confiscation immédiate. Et à un degré d'intoxication plus élevé — et à ce moment-là seulement — des procédures seraient prises.

J'ai peut-être mal exprimé mon idée tantôt, mais c'est dans ce sens que je verrais la chose. Ne pourrait-il pas y avoir une certaine gradation ou, en fait, est-ce qu'il ne serait pas souhaitable que l'on agisse comme cela?

M. LIZOTTE: J'imagine qu'à l'heure actuelle, vous avez au moins 80% des conducteurs qui peuvent partir avec trois petites bouteilles de bière qu'ils ont prises à des intervalles d'une

heure, de trois quarts d'heure ou même de vingt minutes. Tous ces gens-là ne sont pas pris! Ceux qui sont pris et arrêtés sur la route sont ceux qui donnent des signes d'ivresse, de façon générale. C'est à partir de ce moment-là qu'on doit envisager que quelqu'un qui donne des signes d'ivresse et qui, en plus de ces signes d'ivresse, donne le chiffre de .06 a tout ce qu'il faut pour qu'on puisse pratiquement porter un jugement.

D'un autre côté, si celui qui donne des signes d'ivresse est quelqu'un qui prend des pilules pour calmer ses nerfs, pour le stress — je connais des gens qui doivent voyager, à l'heure actuelle, avec des camions et qui prennent des pilules pour se tenir éveillés, par exemple des conducteurs qui vont chercher des charges de bananes parce qu'il y a une grève de débardeurs, etc.. — celui qui prend un médicament et qui, à un moment donné, donnera des signes d'ivresse, de facultés affaiblies, s'il est arrêté, cela sera juste pour lui qu'en le faisant souffler dans l'ivressomètre, on voie que ses facultés ne sont pas affaiblies par l'alcool, qu'il n'a pas fait usage d'alcool.

Je pense que c'est là le point de vue de la loi.

M. PLAMONDON: Oui, j'admets cela, Monsieur le Ministre.

M. LIZOTTE: Parce que, voyez-vous, si c'est une loi pour les avertir, eh bien, on voit ça tous les jours!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ils le sont déjà! Il y a une pénalité de suspension de permis de trois mois.

M. LIZOTTE: Ils sont plus qu'avertis à l'heure actuelle, avec ce que nous leur donnons à la télévision et ce que nous voyons sur les routes.

Moi, lorsque je prends ma voiture, je suis averti que si je prends un coup je n'ai pas besoin de me faire signer un papier par le juge avant de partir. Je vais prendre ma voiture et je cours un risque, c'est entendu.

M. PLAMONDON: Une chose qui est sûre, c'est qu'actuellement, l'action de la police est très limitée dans ce secteur, précisément parce que la police a peur de se tromper. Elle ne prend en considération que les cas extrêmes.

Mais, à partir d'aujourd'hui, ce sera beaucoup plus généralisé, je le pense, en tout cas, parce que le policier va dire: Eh bien, je suis sûr que ce n'est pas mon appréciation person-

nelle qui entre en ligne de compte, mais une question scientifique. Très bien; or, à partir de là, le policier va utiliser ce machin-là à tout moment. Il va ramasser un « paquet de gars » qui ne seront peut-être pas intoxiqués pleinement, mais qui vont vraiment arriver sur la ligne. Alors, le directeur du bureau des véhicules automobiles n'aura pas d'autre choix que de suspendre le permis de cette personne pour trois mois. Cela se fera dans la majorité des cas.

M. LIZOTTE: C'est comme les radars pour la vitesse, si vous voulez. C'est bien malheureux,

M. BARIL: Actuellement, M. le Président, nous suspendons le permis sur un avis sommaire de jugement, que l'individu soit intoxiqué ou non. L'agent porte une accusation à l'effet que l'individu conduisait sa voiture alors que ses facultés étaient affaiblies. Maintenant, si le juge ou le directeur du bureau des véhicules automobiles reçoit, sur un avis sommaire de jugement, la preuve que l'individu avait 0.06 d'alcool dans le sang, là, on ne joue pas à peu pris; on prouve que ses facultés étaient vraiment affaiblies par l'alcool au moment où l'infraction a été commise.

M. BERGERON: Je m'excuse...

M. VERREAULT: 50% plaident coupables, alors qu'ils ne le sont pas.

M. BARIL: C'est exact. Ceux qui plaideront coupables le feront en vertu d'un document et non pas en vertu d'un agent de la Sûreté provinciale, qui n'aime pas la « face » d'un particulier, comme M. le ministre le mentionnait tout à l'heure. Il faut penser aussi que « tout agent de la paix — c'est bien mentionné — qui a des motifs raisonnables et probables de croire que le comportement d'un conducteur au volant d'un véhicule est affecté par l'alcool, doit confisquer le permis de ce dernier. » C'est beaucoup plus préventif que punitif, cette chose-là.

Actuellement, il n'y a aucune prévention possible. Il n'y a aucune protection pour le conducteur arrêté par un agent de la paix, quel qu'il soit et accusé de conduire un véhicule automobile alors que ses facultés sont affaiblies. Le bonhomme est cuit, comme on dit; il n'y a aucun recours.

M. BERGERON: A l'heure actuelle, supposons que quelqu'un est arrêté par un policier pour facultés affaiblies. On l'amène au poste;

on peut le faire coucher en prison et, le lendemain matin, on le laisse partir avec son permis.

M. LACROIX: Oui.

M. BERGERON: Même s'il plaide coupable, on lui laisse son permis jusqu'à ce que le directeur du bureau des véhicules automobiles le lui demande. Mais, là, si le type passe le test de l'haleine et qu'il a moins que 0.06 d'alcool, on doit le, lui remettre.

M. LACROIX: Absolument.

M. BERGERON: Donc impossibilité de porter une accusation contre lui.

M. LACROIX: Maintenant, avec les amendements au code pénal, il sera fait mention d'un pourcentage d'alcool, et ce sera 0.08. Le policier ou l'agent de la paix ne portera sûrement pas d'accusation s'il réalise que cette personne a 0.06. En admettant que l'individu ait refusé le test de l'haleine — ce qui est possible — une suspension suivrait, mais le policier, à ce moment-là, devra se servir de son jugement pour décider s'il va porter une accusation de facultés affaiblies. Il sait que, pour avoir gain de cause, il doit prouver qu'une personne a 0.08 d'alcool dans le sang. Alors, il décidera, à ce moment-là, si c'est un type qui est juste...

On a écrit ici: « Tout agent de la paix qui a des motifs raisonnables et probables de croire que le comportement d'un conducteur au volant d'un véhicule est affecté par l'alcool. » Nous n'avons pas dit « affabili », parce qu'il peut être affecté sans être affaibli. A 0.06, on est affecté; on n'est pas affaibli, je pense. L'individu peut quand même être dangereux. La personne qui a les facultés affectées par l'alcool, c'est l'individu à qui le monde appartient.

Il va filer, à ce moment-là, à une allure souvent plus dangereuse que celui qui est ivre.

M. BERGERON: Maintenant, si, par le test, on découvre qu'il a 0.06 d'alcool, on lui retire son permis, automatiquement...?

M. LAFLAMME: ...pour vingt-quatre heures.

M. BERGERON: ...pour vingt-quatre heures. On le lui rend au moins dans un délai de 48 heures, selon qu'il va ou non le chercher.

M. LACROIX: C'est ça.

M. BERGERON: A ce moment-là, qu'arrive-t-il?

M. LACROIX: L'agent fait son rapport au directeur du bureau des véhicules. Et la façon de procéder est à établir. Nous avons pensé que peut-être, s'il intente sa poursuite en vertu du code criminel, s'il a 0.08... S'il a 0.06, évidemment, il n'y a pas de poursuite, en vertu du code criminel...

M. BERGERON: S'il a 0.07?

M. LACROIX: Il n'y a pas de poursuite.

M. BERGERON: Il n'y a pas de poursuite, alors on le lui rend dans les 48 heures.

M. LACROIX: Dans les 48 heures.

M. BERGERON: D'accord.

M. PLAMONDON: Qu'arrive-t-il par la suite? Suspendez-vous son permis pour trois mois?

M. LACROIX: Non. Dans le cas que vous mentionnez, il a accepté le test de l'haleine.

M. PLAMONDON: Ah bon! Ça va mieux, mon affaire, là,

M. LAFLAMME: Il y a là une marge de sécurité où l'individu est simplement sous le coup d'une mesure préventive. Nous lui retirons son permis pour vingt-quatre heures, sans plus. Il n'y aura pas de poursuite, en vertu du code criminel. Il n'y aura pas de suspension du permis.

M. PLAMONDON: Vous revenez au point de vue que je faisais valoir tout à l'heure.

M. LAFLAMME: C'est ça.

M. PLAMONDON: Très bien, ça me plaît.

M. LACROIX: Mais j'aimerais souligner que le tableau de concentration de l'alcool dans l'organisme peut évidemment varier avec l'individu. Ici, c'est pour un homme de 150 livres, au système digestif normal. Cela peut varier. Si la personne pèse 250 livres, je pense que le ballon va varier. Il lui en faut plus. A cette fin, on a fait un tableau pour un individu donné, de 150 livres.

M. LAFLAMME: D'ailleurs, la concentration de l'alcool dans le sang varie selon l'activité de l'individu au moment où il en consomme. S'il en consomme alors qu'il effectue un travail, et s'il transpire, il se trouve à éliminer ce surplus d'alcool.

M. PLAMONDON: Alors, nous pouvons comprendre comment il se felt que notre ami Marc, le député de Mégantic, disait qu'il pouvait conduire, à un certain moment, avec six bouteilles. Il est tellement actif. Mais nous pouvons dire...

M. BERGERON: Cela sent l'ironie...

M. PLAMONDON: ... en somme, qu'il ne faudrait pas confondre deux choses, soit le degré de consommation et le degré d'intoxication. Ce que l'appareil révèle, ce n'est pas le degré, la quantité de consommation, mais bien le degré d'intoxication. C'est ce qui compte, c'est ce qui est important.

M. LAFLAMME: Simplement, à titre d'information, en Suède, en Norvège, le test est obligatoire, et la mesure est 0.05. C'est même inférieur.

M. LACROIX: A 0.05, ce serait peut-être un peu « salaud ». Alors, nous avons monté cela à 0.06.

M. PLAMONDON: Et c'est à peu près ce qui est utilisé comme norme dans toutes les autres provinces du Canada?

M. LACROIX: Nous en avons parlé à des représentants des autres provinces. Elles ont 0.08, à l'heure actuelle, et elles songent sérieusement pour le test obligatoire à l'abaisser à 0.05 ou à 0.06.

M. PLAMONDON: Ah bon!

M. LACROIX: Justement à cause des amendements qui s'annoncent au code criminel.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'imagine qu'à la lumière de l'expérience de ce test-là, nous pourrions, nous, faire abaisser ou élever la mesure d'un degré.

M. BERGERON: M. le Président, étant donné le caractère très préventif de cette législation — je sais que notre ministre des Transports travaille beaucoup dans ce domaine, depuis qu'il a accédé à ce poste — me serait-il permis d'insister fortement, M. le Ministre, pour que la publicité, lorsque évidemment, la loi viendra en vigueur, soit conçue et surtout orientée dans le sens de l'effet préventif de cette législation-là. On pourrait peut-être même inciter les gens et les hôteliers à organiser un système quelconque, qu'il leur conviendra de déterminer, mais, il y aurait lieu d'inviter les gens, avant de prendre

la route, à subir ce test-là, soit qu'il y ait à la disposition du public des appareils un peu partout, pour que cette législation atteigne le maximum d'effet possible.

M. LIZOTTE: Voici - je n'ai pas l'habitude de me couvrir du manteau des voisins. — Le travail extraordinaire que vous voyez devant vous a été fait par les officiers du ministère. Je leur en sais gré, et je veux assurer mes collègues à l'avance que l'on a déjà commencé à travailler au domaine de la publicité.

Je pense qu'au point de vue de la prévention, nous pourrions peut-être l'inclure. C'est une méthode qui se pratique en Europe où on vend dans les tavernes ce genre d'ivressomètre très pratique. Ceux qui prennent un coup vérifient leur haleine avant de partir et quand la coloration devient normale, au bout d'une heure ou deux, ils s'en vont en automobile et sont sûrs de ne pas avoir à subir l'effet d'un autre test qui serait néfaste.

J'ai donc l'impression — d'ailleurs, je le demande aussi — qu'ils ont fait un bon travail et qu'ils vont continuer dans le même sens. Je vous remercie des suggestions que vous nous faites.

M. BERGERON: Me permettriez-vous une autre question? A un moment donné, arrivera devant les tribunaux, la preuve scientifique de l'appareil. Est-ce que, scientifiquement, l'appareil a été assez bien vérifié pour que les tribunaux puissent faire la preuve de sa perfection car le seul point de défense qu'il restera à l'inculpé sera peut-être de prouver que l'appareil vaut ce qu'il vaut, mais pas plus que cela.

M. LACROIX: Cet appareil est reconnu par les tribunaux?

M. BERGERON: L'appareil est reconnu.

M. LACROIX: Il y a d'abord le gros appareil qui vaut environ \$800. Celui-ci vaut environ \$1, mais le gros appareil qui vaut \$800, on l'aurait évidemment, dans certains postes de police, mais l'agent de la paix aurait avec lui de ces petits ballons. Je crois que c'est reconnu. Nous nous sommes informés, il est reconnu devant les tribunaux. Même le petit ballon.

M. LIZOTTE: Pour rendre cela plus légal, ne pourrions-nous pas ajouter l'appareil qui serait approuvé par le lieutenant-gouverneur en conseil?

M. BERGERON: Ah oui, Il va le falloir, parce que...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ici, on mentionne un appareil standard.

M. PLAMONDON: Je ne crois pas qu'il soit normal de mentionner dans le code le nom ou la marque d'un appareil.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non. Il faudrait que ce soit un appareil standard utilisé dans d'autres pays ou dans d'autres provinces.

M. BERGERON: Je pense qu'il va falloir décrire l'appareil un moment donné.

M. LACROIX: On a dit ici; Un appareil conçu à cette fin. Mais on s'est demandé s'il fallait s'aventurer à décrire l'appareil dans un texte de loi...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que là, il faudrait entendre les spécialistes qui ont fabriqué l'appareil pour pouvoir... Il serait difficile de faire un choix, à moins d'avoir... J'imagine que tous les appareils utilisés...

M. BARIL: Conçu et approuvé à cette fin...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui. Cela me paraît suffisant.

M. PLAMONDON: Je ne crois pas qu'il nous appartienne de choisir l'appareil.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne le crois pas, moi non plus.

M. PLAMONDON: Laissons cela aux spécialistes qui pourront le faire reconnaître par les tribunaux.

M. BERGERON: Je suis bien d'accord que Je ne suis pas en mesure de juger l'appareil, mais un moment donné, devant les tribunaux, il sera jugé. Si on ne le juge pas avant de le mettre sur le marché ou de l'accepter comme moyen de preuve, il arrivera que les individus vont pouvoir...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais ces appareils ont déjà été utilisés. On n'innovera pas dans la province de Québec. Ce sont des appareils utilisés dans d'autres provinces, dans d'autres pays. Nous n'avons donc qu'à utiliser la preuve qui a déjà été faite sur ces appareils. Je ne pense pas qu'on innove dans ce domaine-là ici.

M. BERGERON: Vous avez les appareils de vitesse, par exemple le radar. En défense, vous pouvez toujours prouver que l'appareil ne fonctionne pas bien, qu'il n'a pas été vérifié, qu'il n'a pas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais combien de fois réussirez-vous là-dessus?

M. BARIL: Cela s'applique dans le cas d'un appareil en particulier, non pas dans le cas du système de radar en général.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'une série...

M. BARIL: Il est possible qu'un de ces ballons fonctionne mal.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ou devienne défectueux.

M. BARIL; Mais l'ensemble du produit est reconnu comme étant bon.

M. LAFLAMME: D'autant plus que, comme Il s'agit d'un moyen de preuve, au niveau du criminel, je ne pense pas qu'il soit de notre juridiction de définir l'appareil. Les procédures pour facultés affaiblies seront intentées en vertu du code criminel et la loi de la preuve au Canada relève du fédéral. Je crois donc qu'il appartient au fédéral de déterminer des critères, s'il y a des critères à établir.

M. BERGERON: Laissons à Ottawa ce qui appartient à Ottawa!

M. PLAMONDON: Nous pourrions peut-être, M. le Président, continuer la lecture des autres projets et demander à M. Lacroix de dégager les différences fondamentales des trois projets.

M. LACROIX: Il y a ce premier projet où on prévoit le test obligatoire; en cas de refus, pas d'infraction, mais une suspension. On a marqué trois mois ici. Enfin, les modalités peuvent toujours se discuter. En plus, il y a la confiscation du permis pour une période de vingt-quatre heures, justement pour enlever de la route cet individu que l'on considère comme un danger. Sur la petite feuille, ici, nous avons prévu la confiscation du permis pour une période de vingt-quatre heures, mais dans ce cas, le test n'est pas obligatoire. C'est l'individu qui le demande. Si vous le désirez, Je vais le lire.

« Tout agent de la paix qui a des motifs raisonnables et probables de croire que le com-

portement d'un conducteur au volant d'un véhicule est affecté par l'alcool doit confisquer le permis de conduire de ce dernier.

« Ce permis est conservé au poste dont relève l'agent qui a effectué la confiscation et n'est remis au conducteur que vingt-quatre heures plus tard. Si, après quarante-huit heures, le permis n'est pas réclamé, il lui est alors transmis par la poste.

« Toutefois, — et c'est là que cela diffère — au moment de la confiscation du permis, le conducteur peut exiger que l'agent de la paix lui fasse subir immédiatement un test de l'haleine. Si ce test révèle un niveau d'alcool inférieur à .06 mg. d'alcool par ml. de sang, son permis de conduire lui est aussitôt remis.

« Tout conducteur qui conduit après la confiscation de son permis et avant qu'il ne lui soit remis est réputé conduire durant suspension ou interdiction et est passible des peines prévues à cet effet. »

Alors, ... oui.

M. BERGERON: On dit inférieur à .06. Ne pourrait-on pas plutôt dire, pour donner une chance au coureur à ou moins de .06. Parce que si, selon le texte actuel, c'est .06, automatiquement, on est obligé de le garder.

M. LACROIX: Non, niveau inférieur. « Si ce test révèle un niveau d'alcool inférieur à .06... » Alors, il faut qu'il soit en bas de .06.

M. BARIL: A .06 il garde quand même son permis.

M. LACROIX: Il le garde.

M. BARIL: ... sur la route, 60 milles à l'heure, veut dire que celui qui fait 60 milles juste, n'est pas pénalisé.

M. LACROIX: Il faut que cela soit inférieur à .06. Mais à .06 la chance est au coureur, je pense. C'est comme cela que je l'interprète.

M. BERGERON: Ne pourrait-on pas dire à ou inférieur parce que selon l'interprétation que j'en fait... En tout cas, supposons que l'individu à .06, ils n'ont pas le choix, ils sont obligés de le garder.

M. BARIL: C'est vrai ce que vous dites. Sur la route, cela ne doit pas excéder 60 milles à l'heure.

M. BERGERON: Excéder.

M. BARIL: Un homme qui n'a pas excédé... il faudrait que l'on dise « ne doit pas excéder .06.

M. BERGERON: Excéder, oui.

M. BARIL: Je crois qu'il y a motif à...

M. LAPLANTE: Quoique si on voulait considérer cette mesure-là comme étant préventive, c'est-à-dire, permettant d'intercepter des conducteurs sans porter d'accusation au criminel contre eux, il faudrait quand même laisser une petite marge. Il resterait seulement .07 à ce moment-là. Parce qu'à .08, déjà le criminel s'en empare...

M. BERGERON: Il y a un 2/10.

M. LAPLANTE: D'accord. Il resterait seulement .07.

M. LIZOTTE: Il faut tenir compte également du jugement plus lent, vertiges et manque de coordination des mouvements. Cela est à .06. A ce stade-là, il commence à être dangereux.

M. PLAMONDON: Compte tenu du fait qu'il n'y aurait pas de procédure de prise dans un tel cas, confisquer seulement pour vingt-quatre heures...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La sévérité s'impose.

M. PLAMONDON: Je pense que cela serait...

M. BARIL: Tel que M. le ministre le mentionnait tout à l'heure, il reste tout de même que le bonhomme n'est pas suspendu, indépendamment, si c'est inférieur ou un petit peu supérieur à ce .06. Il n'y a pas de complication. Son permis de conduire n'est pas retiré. Alors, du moment qu'une procédure n'est pas prise conséquemment, il n'y a pas de différence, que ce soit inférieur à ou n'excédant pas.

M. LACROIX: M. Bergeron, je le lisais mal. Je suis d'accord avec vous. Je vais reprendre la lecture: « si c'est inférieur, son permis lui est aussitôt remis. » Alors, vous suggérez quoi?

M. BARIL: D'un côté comme de l'autre, cela ne fait pas de différence.

M. LACROIX: Cela ne fait pas de différence.

M. BERGERON: C'est-à-dire que cela fait une différence parce qu'à .06, il lui enlève son permis.

M. BARIL: Il ne peut pas lui faire une accusation.

M. BERGERON: Il ne peut pas lui faire une accusation, Il lui enlève son permis.

M. BARIL: Je vois le côté préventif de l'histoire aussi où, d'après les corollaires qui vont avec cela, où le bonhomme titube et le reste, l'agent décide ou non de ne pas lui enlever.

M. BERGERON: Avez-vous l'impression que, disons que le type a .05.9 et l'autre a .06, il ne doit pas y avoir assez de différence au point de vue... Je pense qu'on pourrait donner une chance supplémentaire en disant ne doit pas excéder. C'est toujours...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Donner une chance supplémentaire.

M. BERGERON: Bien, parce que c'est...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On fait affaires avec des gens qui menacent nos vies...

M. BERGERON: Bien, un instant. Je ne suis pas d'accord.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne vois pas pourquoi donner des chances, à ce moment-là.

M. BERGERON: Je suis en faveur du test d'haleine. Je demeure personnellement convaincu qu'avec trois petites bouteilles de bière en dedans de trois quarts d'heure, le type peut, même si cela fait .06...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui mais si sa constitution ne lui permet pas de prendre cela à l'intérieur d'une demi-heure, et s'il cause un accident en partant. Je pense qu'il ne faut pas avoir pitié. Je regrette infiniment, mais pensez aux pertes de vie et aux pertes matérielles qu'on a au cours d'une année.

M. LAFLAMME: D'autant plus que...

UNE VOIX: Le nombre de bouteilles de bière qu'il a prises...

UNE VOIX: En vingt-quatre heures...

M. LIZOTTE: C'est le degré de concentra-

tion d'alcool qui, à .06% donne un jugement plus lent, des vertiges et un manque de coordination des mouvements.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ça.

M. LIZOTTE: Quand on dit que trois petites bouteilles de bière peuvent donner des vertiges, ce n'est pas vrai. Vous pouvez prendre trois petites bouteilles de bière et vous n'aurez pas de vertiges; votre jugement ne sera pas plus lent; vous n'aurez pas de manque de coordination des mouvements; vous allez donner un échantillon de votre haleine et vous n'atteindrez pas .06%. Parce que .06% ne représente pas trois bouteilles ou quinze onces ou trois consommations de quatre onces et demi. Ce n'est pas tellement la consommation qui compte, mais le degré de concentration au moment où on fait le test.

Evidemment, si vous consommez quatre onces et demi d'alcool et parlez une vingtaine de minutes avec les gars, vous allez sortir et donner un échantillon de votre haleine et ça n'atteindra pas .06% si vous n'avez pas un jugement plus lent, des vertiges et un manque de coordination des mouvements. Si ces symptômes n'existent pas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ça. Parce que ce sera .06%.

M. BERGERON: Je vais l'expérimenter, le test.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y en a d'autres qui l'ont essayé avant vous et qui ont été surpris des résultats. J'ai vu une expérience faite au ministère, alors que j'y étais, par un médecin-légiste de Montréal qui fait souvent des expertises dans ce domaine, M. Roussel, et à sa propre surprise — lorsqu'il a subi le test — et à la surprise des gens qui l'entouraient, justement, lorsqu'il a atteint .06% tout ce que le ministre des Transports mentionnait tout à l'heure comme accompagnant ce degré d'alcool s'est manifesté. A ce moment-là, vous n'êtes pas sensé pouvoir maîtriser votre voiture d'une façon normale.

M. BERGERON: Et l'autre texte?

M. LACROIX: Dans ce texte, la différence — j'y reviens — c'est que le choix du test obligatoire est laissé à l'individu, c'est-à-dire que s'il veut ou non subir le test, c'est lui qui en fait la demande au policier qui confisque son permis pour 24 heures. Ce n'est pas l'of-

ficier qui lui dit qu'il doit obligatoirement passer le test. C'est l'individu qui dit: J'aimerais passer le test. Il n'est pas question, évidemment, de suspension pour refus de subir le test parce que c'est laissé au choix de l'individu. Nous avons pensé à ça parce que nous nous disions que dans le code criminel, le test deviendrait obligatoire. Il faut quand même dire qu'il y a une différence parce que dans le code criminel, on en fait une infraction tandis que pour nous, le refus créera une suspension. C'est différent. Notre premier texte est assez sévère, mais il est bon qu'il y ait une suspension pour quelqu'un qui refuse de passer le test. D'abord, s'il refuse, c'est parce que, bien souvent, il réalise qu'il a trop bu d'alcool; alors c'est son problème à ce moment-là.

M. PLAMONDON: Qu'arrive-t-il s'il refuse?

M. LACROIX: Dans le deuxième cas, il n'y a pas de refus parce que c'est l'individu qui en fait lui-même la demande. Au moment de la confiscation, le conducteur peut l'exiger. Ce n'est pas un test obligatoire, c'est un test volontaire.

M. PLAMONDON: Cela veut dire qu'à ce moment-là, le permis est confisqué...

M. LACROIX: Pour 24 heures.

M. PLAMONDON: ... et que des poursuites sont engagées contre l'individu. Puisqu'on a confisqué le permis, c'est qu'on a des raisons de croire qu'il n'est pas apte à conduire son véhicule. Donc, des poursuites sont engagées et la preuve sera faite selon les moyens que nous utilisons aujourd'hui, sans recourir au test scientifique.

M. LACROIX: C'est ça. S'il le demande de sa propre volonté, son permis peut lui être remis immédiatement si le test révèle que la concentration d'alcool est inférieure à .06%. La différence est qu'il n'y a pas de test obligatoire.

Le troisième projet est le test obligatoire tout court. Il n'y a pas de suspension de 24 heures. C'est ce qui existe dans plusieurs provinces où il n'y a que le test obligatoire. « Tout conducteur ou chauffeur doit, lorsqu'il en est requis par un policier ou agent de la paix qui a des raisons de croire que sa capacité de conduire un véhicule automobile est affaiblie par l'effet de l'alcool, permettre que l'on prenne un échantillon de son haleine au moyen d'un

appareil conçu à cet effet. Le directeur, sur réception d'un rapport écrit, suspend pour une période de trois mois le permis de conduire de toute personne ayant refusé de fournir à un policier ou agent de la paix un échantillon de son haleine. Il y a appel de cette suspension à un comité formé à cet effet ».

Alors, si vous voulez regarder le tableau de l'état actuel de la loi sur le test de l'haleine... Nous avons le test obligatoire. S'il y a refus, il y a une suspension, qui n'est pas possible ici, mais qui est une suspension automatique, et non pas par un comité ou... on a mentionné le directeur... Nous avons aussi en plus la suspension de 24 heures, comme la Colombie-Britannique et la Saskatchewan, qui ont ces deux mesures préventives.

En plus de cela, en Colombie-Britannique et en Saskatchewan, quand il y a une suspension de 24 heures, il n'y a pas de plainte pour conduite avec facultés affaiblies, même si le test révèle une forte quantité d'alcool. A un moment donné, le policier a fait son choix. Ce qui arrive là-bas, c'est que les magistrats, pour condamner quelqu'un pour conduite avec facultés affaiblies, exigent un pourcentage d'alcool très élevé, comme .15, par exemple, ce qui n'est pas le cas dans le Québec. Nous n'en exigeons pas autant. Alors, là-bas, en Saskatchewan et en Colombie-Britannique, le policier se dit: Plutôt que de porter une plainte pour facultés affaiblies tout de suite, et de perdre ma cause, j'aime mieux enlever cet individu de la route pour 24 heures et laisser l'affaire tomber là. Nous avons prévu qu'en plus de la suspension, il y aurait la plainte de conduite avec facultés affaiblies, si le policier le juge à propos.

M. PLAMONDON: Je vous avoue que le projet no 3 ne m'intéresse pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi non plus, d'ailleurs.

M. LACROIX: Non, c'était pour vous mettre... En combinant les deux, nous avons pensé que c'était...

M. BERGERON: Dans les projets 1 et 2, il y aurait quelque chose.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, personnellement la première suggestion me paraît celle qui a envisagé tous les problèmes et qui, en plus d'être préventive — c'est ce qu'il faut — est punitive.

M. BERGERON: Maintenant, ne trouvez-

vous pas que les trois mois... « le directeur sur réception... » Dans le premier projet, supposons que le type est trouvé coupable de facultés affaiblies à la suite du test. Là, il aura trois mois. Même s'il n'a pas passé de test, et, s'il est trouvé coupable, il aura trois mois. Du seul fait qu'il n'ait pas subi le test, indépendamment de ce qui se serait produit, il aura encore trois mois. Je me demande si ce n'est pas un peu sévère.

M. LIZOTTE: Il tombe sous la responsabilité d'un officier.

M. BERGERON: Disons que je trouve moins grave le fait de refuser de passer le test, indépendamment de ce qui pourrait se produire, que le fait de conduire avec des facultés affaiblies.

M. LAFLAMME: C'est plutôt un moyen d'inciter les gens à subir le test.

M. BERGERON: Mais n'obtiendrait-on pas le même résultat si on prévoyait deux mois de suspension, par exemple?

M. LACROIX: Dans la loi des autres provinces, il est prévu « up to 90 days », c'est-à-dire « jusqu'à 90 jours ».

M. BERGERON: Ici, on parlait du maximum.

M. LACROIX: Sans mentionner de minimum. Je me demande pourquoi c'est 10 jours pour un individu, 20 jours pour un autre, 60 jours pour un autre encore.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela ouvre la porte à l'arbitraire et cela peut être dangereux.

M. BERGERON: Tout de même, c'est toujours dangereux d'avoir des lois qui ne laissent aucun choix.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Essayons de les faire les plus parfaites possible. Moi, l'arbitraire, c'est une chose qui...

M. BERGERON: Je ne suis pas d'accord pour dire que le fait que c'est trois mois donnera nécessairement plus de justice. Il peut y avoir une multitude de raisons pour qu'un individu refuse de passer le test. En pratique...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Comme quoi? Donnez-moi ces multitudes de raisons.

M. BERGERON: C'est comme les enfants

qui ne veulent pas aller se faire vacciner à l'école.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là...

M. BARIL: Si vous avez remarqué, il faut qu'ils y aillent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ils finissent par y aller.

M. BERGERON: Je comprends.

M. BARIL: Autrement, ils ne vont pas à l'école.

M. BERGERON: Vous demanderez cela à Gilberte Côté-Mercier.

M. LAFLAMME: En pratique, ce qui peut aussi arriver, c'est que la période de trois mois de suspension pour refus et celle pour condamnation de facultés affaiblies soient...

M. BERGERON: Concurrentes.

M. LAFLAMME: ... concurrentes. A ce moment-là, cela peut faire trois mois et dix jours, trois mois et quinze jours puisque la condamnation suit, généralement, assez rapidement le moment de l'infraction.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. Bergeron, seriez-vous plus satisfait, si on pouvait trouver une formule où l'on mentionnerait que cela serait...

M. BERGERON: Concurrent? Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui. Je pense que cela serait peut-être plus juste.

M. BERGERON: C'est ce que je crois. Disons que, par entêtement, par exemple, à un moment donné, le type est au poste de police — on sait comment cela se passe, il y en a qui ont peur de la police, d'autres qui détestent les policiers ou n'importe quoi — peut s'entêter et dire: Moi, je ne passe pas de test. Je ne suis pas chaud et je n'en passe pas.

Est-ce que ce seul fait d'avoir refusé d'obtempérer à une demande d'un policier qui lui demandait de subir le test de l'haleine — je suppose que la personne n'est pas ivre; probablement qu'elle le sera, mais même dans ce cas — vaut réellement la sentence de trois mois de suspension? Je trouve que c'est exagéré.

M. BARIL: Actuellement, c'est ce qui se produit. Le bonhomme dit qu'il n'est pas en état d'ivresse; le policier dit qu'il l'est. On le poursuit au criminel pour facultés affaiblies et on suspend son permis pour trois mois.

M. BERGERON: Là, il plaide coupable.

M. BARIL: S'il refuse de passer le test de l'haleine, la situation actuelle va se présenter de nouveau. L'individu sera condamné de toute façon et perdra son permis de conduire pour trois mois. Si on impose ici une peine moindre que celle qui existe déjà, ça ne fonctionne plus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est impensable.

M. BERGERON: Supposons qu'un camionneur — on voit ça tous les jours dans nos études — est arrêté pour facultés affaiblies. Supposons qu'il ne soit pas ivre; il peut arriver qu'il ne le soit pas. On lui enlève son permis pour trois mois. Cela occasionne des congédiements et une foule de problèmes. Le type a plaidé coupable. On n'est plus capable de revenir contre lui, car cela coûterait les yeux de la tête. On va dire à ce même camionneur qui, par entêtement ou pour une autre raison — je ne discute pas de la raison qui l'amène à refuser dans certains cas — va refuser de subir le test de l'haleine: Monsieur, trois mois. Je pense que le but poursuivi serait également atteint si on imposait un mois de suspension pour ce seul fait.

M. BARIL: Même si on impose un mois de suspension, ça ne change absolument pas la situation. En effet, sur réception de l'avis de jugement, le permis est suspendu pour trois mois. Si on impose un mois et, après l'autre jugement, trois mois, le permis va être suspendu pour quatre mois, contrairement à ce que vous aimeriez lui imposer.

M. BERGERON: Seulement s'il est coupable.

M. BARIL: Actuellement, vous avez la situation du bon chauffeur de camion qui est arrêté par un agent. L'agent lui dit: Vos facultés sont affaiblies. Le bonhomme dit: Non, elles ne sont pas affaiblies. On l'accuse de toute façon. Si on le laisse aller, il n'y a pas de problème. Si on fait un avis d'infraction à l'effet que le bonhomme conduisait un véhicule alors que ses facultés étaient affaiblies, je n'ai pas vu un cas encore où, devant la cour, le bonhom-

me ne plaide pas coupable, même s'il plaide non coupable avant.

UNE VOIX: Ah, non!

M. BARIL: S'il plaide non coupable, on ne reçoit pas d'avis de jugement et il n'y a pas de complication. On ne le suspend pas. S'il plaide coupable, on est obligé de suspendre son permis de toute façon. En cour, au lieu d'indiquer: Le directeur, sur réception d'un rapport écrit de l'agent, on inscrira tout simplement: Sur réception de l'avis sommaire du jugement. Cela règle le problème. On lui enlève son permis pour vingt-quatre heures.

M. LACROIX: Sur ce plan, je pense qu'il faut faire une distinction. C'est une suspension qui n'a rien à faire avec le fait d'avoir les facultés affaiblies. C'est une suspension pour avoir refusé de subir le test obligatoire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est un acte administratif.

M. LACROIX: C'est un acte administratif. M. Bergeron, je vois votre point; l'individu peut passer devant le juge deux mois après pour avoir eu les facultés affaiblies. Il plaide non coupable et il est acquitté. Pour avoir refusé de passer le test, cet individu, qui a été acquitté effectivement, a subi une suspension de trois mois par votre bureau.

M. BERGERON: Je trouve cette suspension exagérée.

M. LACROIX: Il peut y avoir dans certains cas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A l'époque, cette suspension de trois mois a été votée par tous les membres de la Chambre, indépendamment du parti. Cela a été accepté par tous les députés. Alors, est-ce que l'on va changer la loi qu'on a déjà faite?

M. BERGERON: Je ne dis pas que la suspension de trois mois ne peut pas être valable, mais je prends le cas que monsieur vient de suggérer. Je pense que l'exemple est très évident. Supposons que le type n'accepte pas le test de l'haleine. On reconnaît qu'il avait les facultés affaiblies. Il plaide. Il gagne. Donc, le permis n'est pas suspendu pour trois mois pour facultés affaiblies. Tel que le texte de la loi est rédigé, même si on ne le trouve pas coupable d'avoir eu les facultés affaiblies, parce que

monsieur a refusé le test de l'haleine, on lui dit: Votre permis est suspendu pour trois mois. Je trouve que c'est trop fort.

M. LIZOTTE: Il reste qu'il y a un appel de cette suspension.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: S'il y a un appel, très bien.

M. BARIL: Autrement, on va mettre en vigueur une espèce de test de l'haleine. Les gens vont passer à côté en sachant que c'est un mois de suspension.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ça. Il va y avoir deux poids, deux mesures.

M. BARIL: Cela ne sert absolument à rien de mettre en vigueur quelque chose de préventif si les gens sont prévenus par le fait même de ne pas s'en occuper parce que c'est beaucoup moins dispendieux au point de vue de la punition...

M. BERGERON: Il y a un appel. Cela me satisfait.

M. BARIL: ... par le tribunal...

M. PLAMONDON: Maintenant, le projet numéro deux. Je vous laisse ça, les avocats. Est-ce que, vraiment dans le numéro un, il y a quelque chose qui brime la liberté de l'individu? Remarquez bien que je pense que le bien commun exige qu'on le sanctionne...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mon opinion, c'est qu'il faut respecter la liberté individuelle. Mais seulement, il faut penser à la communauté et dans l'état actuel des choses, nous savons quel est le pourcentage d'accidents que nous avons à travers le Canada, et dans la province de Québec. Nous savons que le nôtre est très élevé. Alors, il me semble que ça prend une mesure préventive effective. Il y aura toujours lieu d'adoucir la loi à la lumière de l'expérience. Mais il me semble que, dans l'état actuel des choses, et je pense bien que le ministre des Transports est encore, peut-être plus conscient de cette nécessité il me semble... C'est le premier projet...

M. PLAMONDON: Cela ne peut pas être contesté devant les tribunaux?

UNE VOIX: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'ailleurs, ça existe...

UNE VOIX: Dans les autres provinces.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... et surtout avec le code criminel qui va, justement, nous aider.

M. PLAMONDON: Alors, nous nous entendons pour retenir le projet numéro un?

DES VOIX: Oui.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. BERGERON: Alors, ça se réfère à notre article... Mais je voudrais souligner au président, que je veux à titre de satisfaction personnelle, passer le test!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et moi j'aimerais, par exemple, si nous devons terminer, joindre mes félicitations à celles du docteur Lizotte.

Je trouve que les officiers du ministère ont fait un magnifique travail. J'aimerais féliciter les trois messieurs ici: Me Lacroix, M. Baril, le directeur du bureau des véhicules, et Me Laflamme...

M. LAFLAMME: M. Laporte a contribué aussi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... et de ce côté, M. Laporte également.

M. LIZOTTE: On l'a gardé dans l'Opposition.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vraiment, c'était pour nous qui sommes des néophytes, si vous voulez, dans ce domaine-là, une étude très bien faite. Nous avons tous les renseignements nécessaires pour prendre une décision, à la lumière de ce qui se fait ailleurs. Alors, je vous félicite. Pour ma part, je suis très satisfaite de ce qui a été fait.

M. BERGERON: Nous avons, également, demandé des renseignements concernant l'article qui a trait aux tracteurs de ferme. C'est ça. Cela se rapporte à la page 6, 3a. Je ne sais si...

M. BARIL: Nous avons regardé à peu près

toutes les possibilités d'amender dans le projet déjà présenté, cette clause permettant d'émettre à un fils de cultivateur un permis de conduire sans qu'il soit dans l'obligation de passer un examen dans une école de conduite reconnue et de le laisser conduire un tracteur de ferme avec l'obtention d'un permis de conduire et toujours avec restriction de ne conduire un tracteur de ferme qu'à l'âge de 16 ans. Nous n'avons trouvé rien d'autre qui pourrait être présenté au comité.

Nous avons décidé de laisser au comité le soin de débattre cette question parce que, pour nous, c'est assez embarrassant de suggérer quelque chose qui est déjà à l'intérieur du code de la route disant: « Que toute personne de 16 ans peut posséder un permis de conduire seulement si cette personne a suivi un cours de conduite dans une école de conduite reconnue parle ministère des Transports et des Communications et par la suite obtenir un permis de conduire. »

Alors, c'est difficile pour nous — en fait c'est impossible — de proposer un projet d'amendement ici sans amender une loi déjà existante à l'effet que personne ne peut, avant l'âge de 16 ans, posséder un permis de conduire.

Nous avons laissé au comité le soin...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. PLAMONDON: M. le Président, je comprends la perspective dans laquelle se situe le problème, une complication, je dirais, illégale au départ et il y a le problème en lui-même qu'il faut envisager, à mon avis, à côté de ça.

Je voudrais bien ne pas avoir à m'embarrasser avec le côté légal parce que je pense que les lois sont là pour servir les hommes de la collectivité et non l'inverse. J'ai été à même de constater les charges extraordinaires encourues par des fils de cultivateur.

Vous savez que l'agriculture est dans une période de transformation, en ce sens que le cultivateur achète la ferme de son voisin ou de son deuxième, de son troisième voisin, et son fils de 14 ans, de 15 ans, il est même parfois plus jeune, utilise le tracteur pour voyager d'une ferme à l'autre. Il va voyager, je ne sais pas, sur peut-être un cinquième de mille sur la route. Le policier passe, on loge une plainte contre le fils et le père.

Je pense que la situation est grave et qu'il faut trouver un moyen. Et je peux vous dire personnellement, j'étais en assurances — je le suis encore, mais je n'exerce pas actuellement ma profession — qu'une compagnie, en particulier, avait trouvé une formule. On permettait que le

tracteur soit conduit — évidemment, cela n'enlevait pas la possibilité d'infraction, selon le code de la route, mais, au point de vue assurance, la compagnie s'engageait à indemniser, à reconnaître l'assurance valide — même par une personne de 10 ans et plus, à la condition que ce ne soit pas sur une route désignée par un numéro, selon le système de numérotage de la voirie provinciale. Par exemple, sur la route 2, sur la route à, sur l'autoroute, c'était exclu. On exigeait 16 ans. Mais situez-vous dans le quatrième rang de la paroisse de Saint-X, dans tel comté, où il ne passe presque pas d'automobiles, mais où le policier va à un moment donné, parce qu'il patrouille. On avait donc trouvé cette formule-là. Est-ce que cela pourrait être un élément de solution à envisager? Evidemment, je dis 10 ans, parce que c'était ce qui existait. Je n'irais peut-être pas jusque là, mais je pense, il faut bien le dire honnêtement, là qu'un garçon à partir de 14 ans, sur un tracteur de ferme, messieurs, madame, c'est moins dangereux sur la route que le petit gars de 16 ans, 17 ans, 18 ans, 19 ans.

M. BARIL: M. le Président, me permettez-vous de faire ici une suggestion aux membres du comité. Actuellement, avec cette proposition-là, on dit; sans avoir suivi les cours prévus par le paragraphe. Ceci veut dire que l'enfant qui n'aura pas suivi de cours dans une école de conduite reconnue passe un examen au bureau des véhicules automobiles. Je pense que nous devrions amender cela — c'est une suggestion personnelle — indépendamment de l'âge que vous déciderez pour les fils de cultivateur, mais il faudrait que l'enfant ait suivi un cours.

M. BERGERON: Moi, je serais d'accord.

M. PLAMONDON: Cela me plairait.

M. BARIL: On lui permet de sortir sur une route, alors qu'il ne connaît pas le danger. Il a passé un examen qui prouve, physiquement, qu'il peut conduire un véhicule, chose qu'il peut apprendre par coeur, mais qu'il n'apprendra jamais, en pratique. Alors, si vous me permettez tout simplement de faire cette suggestion, décidez vous-mêmes, le comité et les membres du comité, de l'âge, mais je pense qu'il serait normal qu'on exige de cette personne un examen plus sévère et plus serré que d'autres, et là...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. PLAMONDON: Je reconnais le bien fondé de cela.

M. VERREAULT: Pas des cours...

M. BARIL: Non, pas nécessairement des cours dans une école de conduite reconnue mais que nos officiers, à l'intérieur des bureaux du ministère des Transports, émettent ou, sur une demande pour conduire un tracteur de ferme exclusivement, s'assurent que l'enfant est réellement capable de traverser une voie publique sans mettre en danger et sa vie et celle des autres.

M. PLAMONDON: Exactement.

M. BARIL: Ce ne sont pas seulement les enfants qui sont dangereux. Les vieux cultivateurs sont plus dangereux que les jeunes. Si on apprend aux jeunes quelque chose que le père n'a pas appris, peut-être, un peu plus tard, apprendra-il quelque chose de son fils.

M. BERGERON: Alors, l'article 3A se lirait comme...

M. LACROIX: Une personne ayant l'âge de...

M. BARIL: ... qu'on laisse en blanc...

M. LACROIX: Est-ce qu'on pourrait suggérer 14 ans?

M. LAPORTE: M. le Président, il faut penser aux outils que le tracteur tire. Souvent, aujourd'hui, un tracteur peut remorquer deux charges de foin, remorquer des instruments agricoles de douze pieds de largeur, il faut beaucoup penser à cela, quand on songe aux enfants. Parce qu'il y a là de gros problèmes, surtout quand les gens tournent pour prendre leur terre avec deux charettes en arrière. Nous avons pensé un peu à cela, nous nous sommes gratté la tête, nous nous sommes demandé... Souvent aussi les outils aratoires sont automoteurs. Ces gens-là mettent une moissonneuse-batteuse au même rang qu'un tracteur. Ils font monter le petit garçon là-dessus et lui disent: va-t-en donc dans le champ, je te rejoindrai. Même s'il ne récolte pas l'avoine lui-même, il va conduire le véhicule jusqu'au champ. Souvent, il passe sur la route et c'est très dangereux. On s'est posé la question. C'est très large, et il est très difficile d'évaluer le virage et, souvent même sur des routes secondaires, la circulation est assez...

M. PLAMONDON: C'est un fait, mais vous conviendrez avec moi que la plupart des jeunes de 14 ans et plus sont dans bien des cas plus habiles que leur père qui a 50 ans.

Bien souvent, il sera plus dangereux de laisser aller le père sur la route avec cela, mais, lui, il a le droit de le faire!

M. LAPORTE: C'est l'expérience contre l'habileté. Est-ce l'expérience qui prime? Le père sera souvent plus lent, il prendra plus de temps, alors que le fils sera plus habile, peut-être.

M. PLAMONDON: Je sais que plusieurs pères de famille, qui n'ont pas confiance en eux pour déplacer des charges comme cela, diront à leur petit gars: Ecoute, fais-le, toi. Ils sont plus sûrs du résultat que si c'était eux qui le faisaient. Ecoutez, je ne généralise pas en disant cela!

M. LAPORTE: Vous soulignez le fait pour bien attirer l'attention des membres sur...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Du danger!

M. LAPORTE: ... le danger qu'il peut y avoir.

M. BERGERON: Il y a un danger!

M. PLAMONDON: On pourrait être plus sévère quant aux signes qu'on peut apposer sur ces voitures pour les identifier. D'ailleurs, on a adopté une réglementation, récemment...

M. LAPORTE: Un symbole.

M. PLAMONDON: ... pour un symbole quelconque. Peut-être qu'on pourrait insister...

M. BARIL: M. le Président, vous pourriez peut-être amender cet article pour qu'au lieu de dire « conduire un tracteur de ferme », on dise « conduire tout instrument aratoire à moteur » ou quelque chose du genre.

M. VERREAULT: Ce serait restreint.

M. BARIL: Oui, restreint strictement aux instruments servant à la ferme.

M. VERREAULT: Pour pouvoir traîner des charges.

M. BARIL: Parce qu'on peut avoir une moissonneuse-batteuse...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est cela.

M. LAPORTE: Quand on parle des voyages de foin, là, c'est sûrement un tracteur.

M. LIZOTTE: Tracteur sans accessoires.

M. PICARD (Dorchester): Sans accessoires, ça ne va plus, là, lorsqu'ils transportent le foin ou...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ce qui est dangereux. Un enfant qui a toute une charge...

M. PICARD: Comme monsieur le disait, sans charges...

M. BERGERON: Si on leur fait passer des examens, cela irait, car je ne pense pas que c'est parce que le gars a 14 ans qu'il ne peut pas conduire; c'est peut-être parce qu'il manque de connaissances.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que ce seront des examens pratiques?

M. BARIL: Non.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il me semble que ce n'est pas possible de leur faire passer des examens pratiques.

M. BARIL: Nous sommes dans l'impossibilité de leur faire passer un examen pratique avec deux charges de foin attachées à l'arrière d'un tracteur ou quelque chose du genre. Si le petit gars renverse les deux charges de foin, c'est assez secondaire, en fait. Mais, qu'il sorte du champ alors qu'il vient des voitures en sens inverse et que ça cause un accident, c'est plus important. Qu'il renverse une charge de foin, c'est le problème du père de réparer les dommages. Qu'il recule dans le bacul, comme on dit, avec ses instruments, ce n'est pas tellement important, mais il y a la sécurité des autres et la sienne.

Alors, il faudrait lui faire subir un examen très sévère pour connaître ses aptitudes et pour l'informer. Il faudrait aussi qu'on donne quelque guide d'instructions au père pour l'informer des dangers et des possibilités d'accident.

M. PLAMONDON: Maintenant, est-ce que...

M. BARIL: C'est seulement une suggestion, parce que nous en avons discuté ensemble et nous n'avons pas pu arriver à quelque chose.

M. PLAMONDON: Voyez-vous un moyen pratique de limiter la circulation des tracteurs sur des routes très fréquentées, par exemple?

M. BARIL: Il y a la route 2 entre Québec et Trois-Rivières, Champlain, Sainte-Anne-de-la-Pérade, Batiscan où tous ces instruments vont se promener conduits par des enfants. On a des comparaisons au sujet des accidents mortels

sur la route 20 et sur la route 2, pour les mêmes périodes. C'est effarant de voir les accidents occasionnés par les tracteurs de ferme et par toutes sortes de choses qui sortent sur la route.

Alors, c'est difficile, puisque cela se produit dans toute la province. En Abitibi, il n'y aura pas tellement de problèmes; en Gaspésie non plus, peut-être. Mais, sur une route aussi fréquentée que la route 2, ce n'est pas la même chose. Même dans le comté de M. le ministre, où le tourisme circule l'été, pendant la saison des foins ou des récoltes, alors que les routes sont excessivement étroites, le problème existe. C'est à cet endroit que les cultivateurs ont aussi les plus belles fermes.

M. VERREAULT: Pour vous donner un exemple, chez vous, M. Plamondon, la route du lac Saint-Joseph.

UNE VOIX: Ce n'est pas une route numérotée, je pense.

M. VERREAULT: La route qui part de Saint-Augustin et qui monte...

M. PLAMONDON: Oui.

M. VERREAULT: Il y a une circulation pas ordinaire, là-dessus. Il y a beaucoup de fermes, si je me souviens bien.

M. PLAMONDON: En fait, vous avez la même circulation parce que...

UNE VOIX: Où cela?

M. PLAMONDON: ... les jeunes y vont quand même. La preuve, c'est qu'ils reçoivent un tas d'infractions.

M. BARIL: Je pense que ces instruments sont beaucoup trop larges pour circuler sur la route. Une moissonneuse-batteuse, c'est tout de même 8 1/2 pieds ou 9 pieds de largeur, même 10 pieds. Alors, ils sortent avec cet instrument et rien ne peut passer, ni d'un côté, ni de l'autre. Quelquefois la terre est à quelques milles de distance. Les voitures s'entassent à l'arrière; quelqu'un se décide à un moment donné, de se débarasser de cela et il double.

M. PLAMONDON: Très bien, mais le problème ne viendra pas du fait que ce sera le petit gars de 15 ans ou de 14 ans qui conduira. Si c'est le père, le problème subsistera quand même.

M. BARIL: L'âge n'a pas tellement de choses à faire avec l'accident même.

En effet, un homme de 50 ans sur un tracteur, même s'il y a 500 voitures derrière lui, cela ne lui fait rien. Le « p'tit gars » de 15 ans va se dire: Le diable va prendre, je suis mieux d'aller quelque part les laisser passer. Je suis d'accord avec vous là-dessus.

M. PLAMONDON: A ce moment-là, on en vient à se demander si nous devrions limiter la circulation des véhicules agricoles sur nos routes.

M. PICARD (Dorchester): C'est impossible.

M. PLAMONDON: Ce n'est presque pas pensable.

M. PICARD (Dorchester): Si le cultivateur va travailler sur une autre ferme, il faut qu'il emmène son tracteur, sa moissonneuse, etc.

M. PLAMONDON: Il y a une autre solution: améliorer nos routes.

M. BARIL: Il fut un temps où c'était plus dangereux, où il n'y avait pas de législation là-dessus. Maintenant, avec les voies rapides, les doubles voies, les chemins de desserte, et le reste, cela va s'éliminer graduellement. Il ne reste que les routes 2, 6 et 10, entre autres, qui sont dangereuses. Je ne sais pas si on devrait laisser ce problème à la discrétion du comité afin qu'il en arrive à une solution quelconque...

M. PICARD (Dorchester): Il faut permettre aux cultivateurs, justement, de transporter leur machinerie, s'ils ont une terre à un quart de mille, chez le deuxième ou le troisième voisin, pour faire leur travail. S'ils n'emmènent pas le tracteur et la machinerie, qui fera l'ouvrage?

M. PLAMONDON: Remarquez-bien que si j'étais convaincu que cela représente un danger public, je ne suggérerais pas ce point de vue-là. Mais mon expérience personnelle a été pour ce qui est des « p'tits gars » de 10 à 16 ans à qui on permettait de conduire, que je n'en ai pas encore trouvé un qui ait été impliqué dans un accident. Par contre, le « p'tit gars » de 16, 17 ou 18 ans est justement à l'âge où il commence à se trouver bon...

M. BARIL: Les accidents de cette nature...

M. PLAMONDON: ... il se pense capable.

M. BARIL: ... ne sont pas compilés parce que souvent ils arrivent sur une propriété privée ou dans un champ, mais il y a énormément de gens qui se tuent avec ces choses-là. Du moins, c'est ce que les journaux rapportent.

M. PLAMONDON: Oui, par capotage...

M. BARIL: Ds font la culbute sous une charge trop forte, le petit bonhomme saute, le tracteur se renverse...

M. LAPORTE: Permettez-vous...

M. PICARD (Dorchester): Nous pourrions permettre au cultivateur de transporter le tracteur avec une machine ou une voiture en arrière, d'accord, mais pas deux ou trois, comme nous le voyons. Nous pourrions leur donner le droit de remorquer une seule voiture.

M. LAPORTE: Me permettez-vous d'ajouter quelque chose? Au sujet des accidents qui sont arrivés aux tracteurs, soit sur la route, soit dans un champ, j'ai fait un relevé des rapports de coroner dans ces cas-là pour deux ans. Je me suis aperçu qu'il y a eu, pour les années 1966 et 1967, entre 38 et 40 enfants et grandes personnes de tués dans la province. C'est épouvantable!

M. PICARD (Dorchester): De 38 à 40?

M. LAPORTE: De 38 à 40. Pour une année, je pense c'est 37; pour l'autre, c'est 41 ou 42 mortalités qui sont dues à ces accidents-là. Un tracteur agricole, c'est une machine extrêmement dangereuse, si une personne ne la connaît pas.

M. BERGERON: M. le Président, devant les remarques des officiers, moi j'en suis rendu à me poser de gros points d'interrogation. Je pense que le but que nous poursuivons, en particulier nous, des comtés ruraux... je comprends que Madame Casgrain n'est pas tellement...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce qui exclut Marguerite-Bourgeoys, mais cela m'intéresse, remarquez. Si je ne fais pas beaucoup de remarques, c'est que je ne peux pas apporter mon expérience.

M. BERGERON: Je pense que le but que nous cherchons est de ne pas paralyser les cultivateurs et aussi de tâcher de les aider parce que ce sont des gens d'une classe bien particulière et qui ont des problèmes très sérieux. Je me demande, si nous ne pourrions pas faire une sug-

gestion au ministre des Transports et Communications — qui, évidemment, devra la référer au ministre des Finances — de laisser les permis à 16 ans et de les rendre gratuits pour les fils de cultivateurs. Evidemment, ceci amènerait peut-être une satisfaction pour...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je suis d'accord.

M. PICARD (Dorchester): L'examen gratuit...

M. BERGERON: ... les cultivateurs.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, oui.

M. BERGERON: Ceci leur démontrerait d'abord que nous nous sommes penchés sur le problème et je me demande, M. le ministre, si ce ne serait pas rendre un service fort apprécié de la classe agricole.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi je serais pour cela, bien que je vienne d'un comté qui n'est pas agricole. Je seconde.

M. PICARD (Dorchester): Sans les cultivateurs, nous ne pourrions vivre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a que le ministre des Finances qui pourrait...

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection, moi.

M. PLAMONDON: M. le Président, me permettez-vous de différer d'opinion avec mon collègue. J'ai l'impression que ce n'est pas tellement des mesures comme celles-là que les cultivateurs veulent. Je pense que le problème n'est pas dans le fait de payer trois dollars pour un permis de conduire pour le « p'tit gars ».

Le problème se pose au niveau du gars de 14 ans, 15 ans, qui voudrait l'aider sur la ferme et qui n'est pas capable. Je ne suis pas convaincu, moi, que le petit gars de 14 ans, 15 ans, va vraiment être une cause d'accident. Cela n'augmentera pas la circulation des voitures agricoles sur la route. Ce sont les mêmes voitures agricoles.

Ces gars-là, je suis d'accord, en autant qu'on exige un examen. Si vous voulez, je suis même prêt à dire qu'on leur impose un cours de conduite reconnu, très bien, et qu'on garde les meilleurs candidats, les plus aptes, les plus habiles, très bien. Je me demande s'il n'y aurait pas moyen qu'on considère ces cas-là. Je pense que le cultivateur qui a vraiment be-

soin que son fils conduise sera prêt à lui faire suivre un cours. Il va être prêt à ce qu'il se qualifie, prêt à payer son permis de conduire. Et je pense...

M. BARIL: Je pense qu'avec l'autorisation du ministre des Transports et Communications, il y aurait possibilité par l'entremise des 4-II ou de l'Union catholique des cultivateurs, qu'on donne le cours sur la voiture ou sur le véhicule dont l'enfant va se servir sur la ferme.

M. PLAMONDON: Ça existe, en fait.

M. BARIL: Et, je pense qu'à ce moment-là, il n'y a aucun problème. On le fait pour certains corps policiers de la ville de Montréal. La Sureté provinciale qualifie leurs candidats sujets à l'identification par le bureau des véhicules automobiles. Si les 4-H s'occupaient de donner un cours qui se rapporte directement à la conduite de véhicules de ferme pour les fils de cultivateurs, ou encore l'Union catholique des cultivateurs, qui s'occupent du problème du cultivateur.

M. LIZOTTE: Actuellement, notre service de sécurité routière donne des cours. Il en a donné l'an dernier, à des jeunes cultivateurs.

M. BARIL: Oui, c'est un cours théorique aux fils de cultivateurs. Mais, ce n'est pas un cours pratique sur la conduite d'un tracteur, ou d'une moissonneuse-batteuse. Des cours que les membres du club 4-II et l'Union catholique des cultivateurs pourraient donner afin que le petit bonhomme qui est appelé à conduire une moissonneuse-batteuse sur la route soit examiné sur cet appareil pour certifier que l'individu en question peut conduire les véhicules décrits.

Là, on pourrait lui émettre un permis restrictif pour conduire ces véhicules seulement, avec au dossier, une lettre de l'UCC ou des 4-H attestant qu'ils ont réellement examiné le porteur. Ce qui préviendrait chez nous un tas de gens de se présenter comme fils de cultivateurs et qui ne le sont pas. Ce sont des fils de cultivateurs qui restent à Montréal, à Sherbrooke, à Saint-Hyacinthe.

Si on donne un permis de conduire gratuit au fils du cultivateur, le père, je pense bien, est en droit d'en avoir un gratuit, lui aussi. Il n'y a plus de bout à cela. Tout le monde, éventuellement, est fils de cultivateur, sionvaassez loin. Qui sera fils de cultivateur et qui ne le sera pas?... Ce ne sera pas facile pour nous de le déterminer. Il va falloir, dans ce cas, avoir un affidavit à l'effet que M. Untel est fils de culti-

vateur, mais il travaille à la Domtar; il n'en conduit plus, de tracteur de ferme. Alors, il faudrait, pour un fils de cultivateur, émettre, « pour conduire un véhicule de ferme seulement ».

M. PLAMONDON: Actuellement, vous en émettez des permis comme ça. C'est marqué, « valide au tracteur de ferme seulement ».

M. BARIL: Il y a des restrictions, en effet.

M. PLAMONDON: Alors, je suggérerais qu'on diminue cela à 14 ans. Mais que de 14 ans à 16 ans, qu'on exige un cours de conduite, ou une méthode de qualification quelconque.

M. LACROIX: Parce que le problème, je pense, n'est pas tellement de payer le montant, mais c'est que le jeune fils de 14 ans ou 15 ans puisse avoir le droit de circuler, traverser le chemin public...

M. PLAMONDON: C'est ça.

M. LACROIX: ... avec un de ces véhicules-là.

M. PLAMONDON: Si c'était des coûts de \$100 ou de \$200, je ne dis pas. Mais ces coûts-là ne sont pas exorbitants. Ce qu'ils veulent, les cultivateurs, c'est se conformer à la loi et avoir les moyens de s'y conformer.

M. LIZOTTE: Qu'est-ce que cela représente comme prime d'assurance pour un cultivateur avec cette loi-là?

M. PLAMONDON: Comme prime d'assurance? Ce?

M. LIZOTTE: Si on a un fils de 16 ans qui conduit l'automobile du père ou de la mère, cela augmente le montant de la prime.

M. PLAMONDON: Je peux vous dire que, sur un véhicule de ferme, règle générale, il n'y a pas de surprime pour un fils qui conduit un tracteur de ferme.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il est protégé.

M. PLAMONDON: Il est protégé et on émet la carte, enfin dans le temps, on émettait la carte V-2c, qui n'est plus requise maintenant, sans surprime.

M. BARIL: Il n'est pas tellement question d'âge. Pour un véhicule de ferme, il n'y a pas

d'âge, pour l'assurance. Mais pour la voiture du père, par exemple, ou pour le camion, c'est différent.

M. LACROIX: Et s'il y a un accident dans lequel un véhicule de ferme est impliqué, je pense que le fonds d'indemnisation va payer, selon les mêmes limites que si c'était un autre véhicule.

Même si c'est un enfant de quatorze ans qui le conduit, le fonds le protège jusqu'à \$35,000.

M. BERGERON: Alors l'article 3A se lirait: « ayant atteint l'âge de quatorze ans ». Le reste demeurerait comme cela.

M. BARIL: Il faudrait aussi enlever « tracteur de ferme », je crois.

M. BERGERON: Il peut cependant conduire sur chemin public un tracteur de ferme.

M. BARIL: Cela enlève la possibilité de conduire une moissonneuse-batteuse. Cela enlève la possibilité de conduire...

M. BARIL: Disons: Tout instrument aratoire motorisé.

M. PICARD (Dorchester): Machine de ferme.

M. BARIL: Comme le ministre le mentionnait tout à l'heure, le camion peut servir aux fins de la ferme, mais ce n'est pas une machine aratoire.

M. PLAMONDON: Non, je n'étendrais pas cela aux camions.

M. BERGERON: Comment pourrions-nous appeler cela?

M. BARIL: Machine aratoire motorisée. Peut-être que M. Laporte...

M. LAPORTE: Si vous le voulez, nous allons faire une petite proposition.

UNE VOIX: D'accord.

M. LIZOTTE: Vous avez les arroseuses pour les vergers, par exemple. Elles sont montées sur des camions.

M. PLAMONDON: Cela devient un camion.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là, il ne faudrait pas qu'il y ait confusion, parce que cela deviendrait dangereux.

M. PLAMONDON: Je pense que nous pourrions demander aux officiers de ministère de faire une rédaction qui serait conforme à l'esprit de la discussion.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A la prochaine réunion.

M. LE PRESIDENT: Nous avons commencé de bonne heure ce matin.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Allons-nous fixer à aujourd'hui la date de la prochaine réunion?

M. PLAMONDON: Ne siégeons-nous pas cet après-midi?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je n'ai pas d'objection, c'est comme vous voulez.

M. BERGERON: Je n'ai pas d'objection.

M. LE PRESIDENT: Nous siégeons cet après-midi.

M. BERGERON: A quelle heure?

M. LE PRESIDENT: Deux heures trente ou trois heures.

M. PLAMONDON: Pourriez-vous mettre cela à deux heures? Y en a-t-il qui prendront l'avion ou le train ce soir?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela m'est égal, pourvu que l'on puisse me dire que cela finira à cinq heures.

M. BERGERON: J'aimerais mieux commencer à deux heures cet après-midi.

M. LE PRESIDENT: Deux heures, ça va. Deux heures.

### Reprise de la séance à 14 h 7

M. DANJOU (président du comité): A l'ordre!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Depuis l'ajournement, j'ai communiqué avec mes collègues libéraux et j'ai rejoint, entre autres, mon collègue, Me Blank, qui a pris l'avion ce matin. Ce dernier s'est rendu au bout de la piste et est revenu, Il n'a pas pu décoller. On sait que c'est un cas de force majeure; il ne pouvait pas venir. Je sais qu'il a quand même des suggestions intéressantes à faire, étant donné qu'il est lié d'assez près aux problèmes de la circulation. Il fait beaucoup de droit qui touche à ce domaine-là.

Pour sa part, M. Leduc, un autre membre du comité, m'a laissé savoir qu'il est malade. Il est à l'hôpital, pour une courte période. Je pense bien que, la semaine prochaine, il pourrait venir.

Je me demandais en l'occurrence, étant donné qu'il nous manque plusieurs membres du comité, s'il n'y aurait pas possibilité d'ajourner à la semaine prochaine.

M. BERGERON: Devant les renseignements que nous fournit le député de Marguerite-Bourgeoys, nous n'avons pas d'objection à ajourner à mercredi prochain 10 h 30.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mercredi matin, à 10 h 30, d'accord. J'imagine que les avis seront envoyés.

M. BERGERON: Oui. Maintenant, concernant l'ivressomètre, j'ai discuté à la fin du comité avec M. Lacroix...

M. LACROIX: Est-ce que l'on devrait amener... Oh! excusez-moi, continuez.

M. BERGERON: Est-ce que vous ne pourriez pas examiner justement le problème qui va se présenter pour savoir, d'abord, si ces punitions-là devront être concurrentes ou non? Si, par exemple, à cause du délai des tribunaux, une personne est accusée d'avoir omis de passer le test de l'ivressomètre et qu'au bout de trois mois, on découvre qu'il n'avait pas les facultés affaiblies, cela peut occasionner certains problèmes. Il faudrait envisager si on devrait suggérer à la Chambre de mettre cela concurrent ou non, parce qu'il va certainement y avoir des problèmes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je m'excuse. N'a-t-on pas discuté ce problème-là tout à l'heure?

M. BERGERON: Oui, mais je pense que M. Lacroix a apporté...

M. LACROIX: Bien, on discutait d'un cas, par exemple, où l'individu a refusé de passer le test de l'haleine.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LACROIX: Disons que cela s'est produit le 1er janvier. Un avis est envoyé au directeur du bureau des véhicules automobiles et, le 1er février, il reçoit un avis de suspension de trois mois pour avoir refusé de passer le test de l'haleine. Entre-temps, on porte contre lui une accusation pour avoir eu les facultés affaiblies.

Bien entendu, il y a des délais, il y a des ajournements. Supposons que la cause est entendue seulement au mois de mai, sa suspension de trois mois, pour avoir refusé de passer le test obligatoire, commence cependant le premier février, et s'étend sur mars et avril. Au mois de mai, il est condamné pour conduite avec facultés affaiblies. Alors là, il y a une autre période de trois mois, à la suite de la décision du juge.

M. VERREAULT: Quand il l'impose.

M. LACROIX: Si le juge l'impose. S'il ne l'impose pas, là, le directeur... A un certain moment, on pourrait peut-être compenser et dire: ce gars-là a déjà subi une peine de trois mois pour avoir refusé de passer le test obligatoire, mais si c'est le Juge qui l'impose, on ne peut pas toucher à ça, c'est un jugement.

M. VERREAULT: C'est à l'avocat à invoquer ça devant le juge. Parce qu'autrement, on va être aux prises avec des délais, des jeux d'avocats, qui vont demander des remises, des remises et des remises.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. BARIL: La première peine serait purement administrative, pour refus de se conformer à la demande d'un agent de la paix.

M. LACROIX: C'est ça.

M. BARIL: La deuxième peine est en vertu du code criminel, et même si le magistrat n'impose pas trois mois de suspension, le directeur doit, en vertu de l'article 91, suspendre le permis de conduire pour une période de trois mois. Il est donc possible que ça devienne concurrent, si le jugement est rendu en dedans d'une période de trois mois. Si c'est après une période de

trois mois, les deux peines sont servies par le même individu pour la même offense.

M. BERGERON: Je pense que c'est un problème qui mérite...

M. LACROIX: C'est un problème. Mon frère a subi la même chose que moi. Il a eu trois mois, parce qu'il a eu la chance que sa cause soit entendue pour conduite avec facultés affaiblies au même moment. Alors, c'est concurrent les deux peines de trois mois. Quant à moi, par contre, parce que le Juge était malade ou quelque chose du genre, ma cause a été entendue six mois après, et j'ai subi une deuxième suspension pour la même...

M. BARIL: Ne t'incrimine pas, le comité est enregistré.

M. LACROIX: ... offense, pour la même chose. Alors, ce n'est pas toujours facile de faire que ces peines soient concurrentes.

M. VERREAULT: Le juge ne pourrait-il pas tenir compte du fait que le type a déjà subi une suspension?

M. LACROIX: Peut-être. Ce serait un point.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Evidemment, ce n'est pas une chose jugée, ce n'est pas sur la même offense, mais ce point mériterait sûrement...

M. LACROIX: Si le Juge dit trois mois de suspension, et si c'est dans le jugement, nous, nous ne pouvons pas aller à l'encontre du Jugement et dire: ce monsieur-là a déjà eu trois mois, on ne lui donne pas les trois mois imposés par le Juge. On ne peut pas toucher à un jugement.

M. VERREAULT: C'est dans l'intérêt du type de se soumettre au test de l'haleine.

M. LAFLAMME: C'est ça.

M. BARIL: C'est ça.

M. LAFLAMME: Le but de la législation proposée serait quand même mieux atteint.

UNE VOIX: Cela permettrait d'inciter à...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, il y a aussi cela.

M. LAFLAMME: D'autant plus que cela accélérait peut-être également les procédures devant les tribunaux.

M. BARIL: E ne faut pas s'en faire tellement avec cela. On enlève un permis de conduire pour un tas de raisons. Je ne vois pas pourquoi l'ivresse au volant ou les facultés affaiblies seraient un problème parmi les dizaines de raisons pour lesquelles on enlève des permis de conduire. On en enlève aux épileptiques, aux cardiaques, aux gens qui n'ont pas de jugement, à ceux qui n'ont pas de tête, à ceux qui conduisent négligemment, et personne ne semble s'en plaindre. Mais dès qu'on touche à la boisson, qui semble être une des causes apparentes d'accidents, il y a un tas de raisons qui sont invoquées.

Dans le cas du bonhomme à qui on l'enlève pour des raisons de négligence criminelle, à mon avis, il n'y a pas d'instrument mécanique ou d'invention quelconque qui a jugé qu'il y avait négligence au volant. Dans le cas précis dont nous parlons, il y a ou il y aura un instrument qu'on appelle l'ivressomètre qui permettra à l'individu de ne pas porter le blâme qu'on lui attribue; si le type refuse, il s'incrimine lui-même. Que ce soit conduite négligente, conduite criminelle ou conduite dangereuse, personne n'en appelle jamais.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Personnellement, M. le Président...

M. LE PRÉSIDENT: Comme cela pourrait être assez long, est-ce que vous pourriez vous placer autour de la table?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que ce serait mieux. Sur ce point-là, si vous me le permettez, M. le Président, il me semble qu'il faudrait trancher la question. Si nous revenons sur le sujet la semaine prochaine, les opinions vont varier énormément. Il me semble que nous avons une solution qui va apporter justement des améliorations énormes. Si notre suggestion va trop loin cela va passer devant les députés, au Parlement. Il me semble que nous devons prendre une position d'avant-garde et sûrement pas une position pour mitiger l'offense, d'autant plus que les recommandations des officiers supérieurs du ministère nous porteraient à accepter cette formule, cette suggestion. Je ne sais pas ce que mes collègues en pensent de l'autre côté.

M. PLAMONDON: Effectivement, je crois que M. Baril a émis une opinion qui m'apparaît très juste. Je ne suis pas juriste.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est peut-être mieux comme cela.

M. PLAMONDON: A certains moments je voudrais bien l'être. Je pense que la façon dont mon collègue de Mégantic envisage l'affaire, c'est en somme de savoir s'il y aura deux peines pour une même offense, à toutes fins pratiques. L'offense réelle qui est causée, c'est la conduite en état d'ébriété. A ce moment-là, il pourrait s'exposer à avoir trois mois de suspension, plus trois mois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Jedoutebeaucoup qu'ayant pris connaissance des trois mois qu'il a déjà encourus, un juge ajoute trois autres mois, à moins que ce soit une offense où on aurait 15 ou quelque chose du genre.

M. PLAMONDON: Dans cet article, je suis prêt à faire confiance au juge.

M. BERGERON: Peut-être que le juge n'aura plus le choix, parce que ce n'est pas la même infraction. Il ne pourra pas en tenir compte.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, il pourra en tenir compte.

M. VERREAULT: Il ne condamne pas à l'heure actuelle. Les trois quarts du temps, il dit: \$50 d'amende. Le permis de conduire n'est pas suspendu.

M. BERGERON: De plus en plus...

M. VERREAULT: C'est lui qui les enlève.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est lui qui est obligé d'aller les chercher.

M. BERGERON: Ce qui arrivait, c'est que les juges s'échappaient en disant: Le directeur les enlèvera et, automatiquement, ils étaient enlevés. Même là, le juge n'aura pas le choix de les enlever ou de ne pas les enlever. La loi dit que si une personne est trouvée coupable d'avoir les facultés affaiblies, elle perd son permis pour trois mois.

M. BARIL: Au criminel, c'est « peut ». « Il peut, en outre, perdre son permis de conduire pour une période... » Cela peut être un an aussi, dans certains cas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est surtout des amendes au criminel. Je viens de lire la loi. Si ça vous intéresse, il y aurait peut-être lieu de lire justement l'extrait de la loi omnibus qui se rapporte à ça. Nous pourrions peut-être terminer sur ça.

M. BARIL: J'ai le bill C-150 ici.

M. VERREAULT: Je crois que c'est « peut », madame.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On va se référer tout de suite à ça. J'ai le texte ici.

M. BARIL: Il y a une autre chose, c'est qu'on pénalise d'abord le bonhomme qui est têtue et qu'on pénalise ensuite celui qui était « paqueté », excusez l'expression. Mais, celui qui est seulement têtue, voit son permis suspendu pour trois mois. Celui qui, en plus d'être têtue est ivre, a trois mois additionnels.

M. BERGERON: Par contre, celui qui n'a rien fait n'a aucune pénalité...

M. VERREAULT: Pour celui qui n'a rien, il n'y a pas de problème.

M. BERGERON: ...alors qu'à l'heure actuelle il subit un préjudice.

M. PLAMONDON: Il y a une chose que je voudrais savoir. Le juge, en ayant apprécié les faits, la situation de l'individu et tout l'ensemble du problème, a-t-il le loisir et la possibilité de dire: Je considère que ce monsieur a payé sa dette avec le trois mois de suspension qu'il a déjà purgés. Est-ce qu'il peut faire ça?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Certainement; au criminel, on voit ça fréquemment. Un juge dit: L'accusé était déjà en prison depuis tant de temps. Il se trouve à avoir fait ses trois mois ou il lui reste une semaine pour trois mois.

M. PLAMONDON: Il reste une chose, c'est qu'actuellement le juge dit à M. Untel: Dans la situation actuelle, je vous condamne à une suspension d'un mois et à \$50 d'amende. M. Baril est obligé, d'après le code de la route, de dire: Monsieur, c'est trois mois votre suspension. Alors, est-ce que ce ne sera pas la même chose qui va se reproduire à ce moment-là?

M. VERREAULT: Il faudrait qu'il y ait un changement à l'article 22 probablement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les gens vont avoir intérêt à passer le test. Ils vont le subir. C'est un peu une façon de les obliger à passer le test. Ils vont y avoir intérêt. La publicité va se faire autour de ça.

M. BARIL: Ce matin, j'avais un avis de ju-

gement sur mon bureau. Un chauffeur est condamné pour avoir quitté la scène d'un accident. Le juge le condamne à la perte de son permis de conduire pour 60 jours. Etant donné que le bonhomme est chauffeur d'un autobus d'écolier, il gagne sa vie avec ça. La personne perd le privilège de conduire pour une période de 60 jours pour cette simple raison. On ne peut pas lui enlever son permis pour plus longtemps. Du moins, le juge a jugé à propos de ne pas le lui enlever pour une période plus longue, parce qu'il a besoin de son permis pour conduire un autobus servant au transport des écoliers. C'est presque impensable, mais si le bonhomme n'a pas montré assez de sens de ses propres responsabilités pour rester sur la scène d'un accident qu'il a causé lui-même, il faut nécessairement intervenir.

Il faut que l'intervention soit la même dans tous les cas et non pas laissée à l'interprétation — remarquez que dans l'interprétation juridique, un juge donne son jugement — je ne vois pas la raison pour laquelle il y a mention du permis de conduire, qui n'a rien à voir dans le fait de rendre un jugement, absolument rien. Pas plus qu'on n'enlève un permis de chasse et de pêche dans une cour ou dans un tribunal, pas plus ne devrait-on enlever un permis de conduire ou une licence de mariage pour cet effet-là.

C'est facile à obtenir. On l'obtient en remplissant les conditions qui ne sont pas prescrites par la cour. Je ne vois pas pourquoi la cour les enlèverait par des conditions qu'un juge ou quelqu'un d'autre a prescrites. C'est strictement...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un acte administratif.

M. BARIL: ... un acte administratif, en effet.

M. VERREAULT: Est-ce que ça ne pourrait pas être conditionnel, l'émission du permis? Quand je reçois mon permis de conduire, chez moi, par exemple, que je m'engage à respecter ces prescriptions-là? C'est une des conditions de l'« implied consent... »

M. LACROIX: « implied consent ».

M. VERREAULT: Oui, « implied consent », comme on dit aux États-Unis.

M. BARIL: D'ailleurs, c'est déjà dans la loi. On y dit: « Qui a rempli toutes les conditions prescrites par le Bureau des véhicules automobiles, » Maintenant, à l'intérieur...

M. VERREAULT: Oui...

M. BARIL: ... du code de la route, on dit que si un bonhomme qui a été pris en vertu du code criminel, des articles 221, 222, 223, 224 et 225, le directeur doit suspendre son permis de conduire sans arrière-pensée au jugement d'un juge. Le juge, dans presque tous les cas, rend un jugement négatif pour une peine qui est positive. Quand un juge dit: Je vous condamne à \$50 d'amende, mais ne remettez pas votre permis de conduire au Bureau des véhicules automobiles, cela c'est négatif.

M. VERREAULT: Il ne fera pas ça...

M. BARIL: On ne peut pas dire à quelqu'un: Ne fais pas ça. On peut dire: Pour ces raisons-là, nous t'enlevons un privilège. Maintenant, qu'on le lui enlève pour une période d'un an — il y a des cas où c'est un an — si le directeur intervenait, ce serait pour trois mois, il y a d'autres cas où c'est pour deux jours ou trois jours. Nous sommes pris avec des suspensions d'une journée.

Dans certains districts de Québec, le juge donne une journée de suspension. Au point de vue administratif, ce n'est pas administrable, même si nous pouvions le faire, parce que, la journée où on le lui enlève, ça fait déjà un mois, pour le bonhomme, que sa journée de suspension est passée. Alors, si c'était concurrent à une autre peine — nous perdons notre temps administrativement — alors, on revient, pour trois mois, à la date de réception du permis de l'individu.

M. LACROIX: En vertu du code criminel, article 225, le juge a le choix de suspendre ou de ne pas suspendre. C'est pour ça que, dans plusieurs avis de jugement, le juge ajoute: Considérant qu'il est père de famille ou qu'il a besoin de son permis, ou quelque chose comme ça, alors, il considère certains éléments. A ce moment-là, est-ce qu'il ne pourrait pas dire: Considérant, en plus, qu'il a déjà subi une suspension de trois mois pour refus de passer le test obligatoire,...

M. VERREAULT: Il peut le faire.

M. LACROIX: ... il peut le faire, je crois...

M. BERGERON: Supposons que le type est trouvé coupable de conduite avec facultés affaiblies.

UNE VOIX: Oui.

M. BERGERON: Au bout de six mois, à cause de n'importe quelle raison, la cause passe, et le jugement sort au bout de six mois. Le gars a déjà perdu son permis pour trois mois, parce qu'il a refusé l'ivressomètre. A ce moment-là, le juge, dans son jugement dit: Je vous condamne à \$50 d'amende. Il ne parle pas de permis suspendu pour trois mois.

Le jugement s'en va au bureau du directeur. Le directeur, en vertu de la loi, telle qu'elle est actuellement faite, est obligé d'imposer une autre peine de trois mois.

M. LACROIX: Non, pas trois mois. Il doit suspendre le permis mais il n'y a pas de période de mentionnée. Il doit le suspendre. Il peut le suspendre pour une journée. Actuellement,...

M. BARIL: Il pourrait.

M. LACROIX: ... on dit trois mois, mais il le pourrait pour une journée. Là, on donne trois mois, mais je veux dire que l'article 22 ne parle pas de trois mois.

M. BERGERON: C'est une question de fait, c'est toujours trois mois.

M. LAFLAMME: Avec la législation actuelle, c'est-à-dire avec la mesure qu'on nous propose et la législation qui existe actuellement, il pourrait y avoir des aménagements qui se feraient au niveau administratif. Je veux dire que ça nous prend un peu d'expérience des cas, là-dedans, pour voir de quelle façon ça pourrait se faire...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'est pas nécessaire que ce soit inscrit dans la loi tout de suite, quitte à ce que ça le soit plus tard, à la lumière des expériences. S'il y a des injustices qui se commettent dans...

M. VERREAULT: Le tribunal d'appel,...

UNE VOIX: Au niveau administratif...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le tribunal d'appel va pouvoir signaler les anomalies.

M. BERGERON: Maintenant, au tribunal d'appel, supposons que le directeur des véhicules dit: Vous avez perdu votre permis pour trois mois. Vous avez été trouvé coupable de conduite avec facultés affaiblies, je vous condamne à trois autres mois, donc six mois. Le type s'en va en appel. Qu'arrive-t-il de son permis en attendant

que la cause soit entendue? Le directeur est-il obligé de lui remettre son permis en attendant que la cause passe?

M. LACROIX: Non.

M. BARIL: Non.

M. BERGERON: Y a-t-il un imbécile qui va...

M. LAFLAMME: Le tribunal de sécurité routière, actuellement, ne permet pas ça, mais le comité d'appel qui est prévu dans ce cas-là...

M. BERGERON: Il pourrait peut-être...

M. LAFLAMME: ... n'est pas un tribunal de sécurité routière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce qu'on ne dit pas que ça va être le même comité; ce n'est pas la même chose.

M. LACROIX: Ce ne sera pas la même chose, parce que, si c'était le tribunal de sécurité routière, au fond, il n'y a pas d'appel. Je veux dire: Il y a appel à ce tribunal de toute décision du directeur hors les cas où la loi nous enjoint d'agir ainsi. Alors, l'article 22, c'est un des cas où la loi nous enjoint d'agir ainsi.

Au fond, on pourrait refuser le droit d'appel à tous ces gens-là qui viennent devant le tribunal.

M. BERGERON: Moi, je serais d'accord pour qu'au lieu de trois mois, on soumette, pour l'offense d'avoir refusé de passer le test d'ivressomètre, un mois, d'accord. Mais qu'on donne trois mois pour cette infraction et trois mois à part cela pour...

M. LACROIX: Ce n'est pas une infraction, pardon. Pour le refus...

M. BERGERON: Pour le refus, et trois mois ensuite pour...

M. LACROIX: Pour l'infraction.

M. BERGERON: Pour facultés affaiblies, ce que je trouve beaucoup plus grave que le fait d'avoir refusé, indépendamment des buts que l'on poursuit...

M. VERREAULT: Il va perdre quatre mois.

M. BERGERON: La fin ne justifie pas les

moyens, en philosophie. Je comprends qu'on veuille que l'ivressomètre soit efficace...

M. LAFLAMME: C'est cela. La route tue de façon efficace, elle. Il y a 1,600 morts au Québec au moins par année; 55,000 aux Etats-Unis. Depuis 60 ans, il y a eu 2,000,000 de morts sur les routes. Cela demande des mesures un peu exceptionnelles et...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ça.

UNE VOIX: Qui ont été adoptées ailleurs.

M. LAFLAMME: Que par accident des gens subissent une période de six mois de suspension, d'abord parce que ces personnes se sont obstinées à refuser un test qui est ouvert...

M. VERREAULT: Et qui est en leur faveur.

M. LAFLAMME: ... et qui n'est pas nocif en soi et qu'elles écotent d'une période de suspension par la suite parce que, vraiment, ces personnes-là avaient tort de refuser, puisque le tribunal les condamne, c'est dur, certainement.

M. BERGERON: C'est dur. Je pose le cas du gars qui est têtu, ou celui du policier qui, à un moment donné...

M. LAFLAMME: Têtu et dangereux.

M. BERGERON: Bien, pas toujours, il y a des policiers qui sont joliment, je m'excuse, qui sont joliment hors...

M. PICARD (Dorchester): Il faut prendre les deux côtés également.

M. BERGERON: Je pense d'abord que tout le monde est présumé innocent en vertu de notre système, tant et aussi longtemps que nous ne faisons pas la preuve qu'il est coupable. Je me fais l'avocat du diable, mais si on veut réellement que cette loi soit efficace, il va falloir d'abord faire la publicité dans le sens de la prévention. Puis c'est un service que l'on rend aux gens; pour une fois, ils vont pouvoir se défendre. Règle générale, il n'y aura pas de problème, tout le monde va accepter l'ivressomètre.

M. VERREAULT: C'est ça.

M. BERGERON: Mais je suppose le cas où un gars, pour une raison plus ou moins fondée, refuserait et cela va arriver.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, parce qu'il est têtu, puis qu'il sait qu'il est coupable. Il ne veut pas écouter, oui...

UNE VOIX: Pas nécessairement.

M. LE PRESIDENT: Messieurs les membres du comité, je pense que ce matin le tout a été accepté parce que le ministre était ici, puis cela a semblé être accepté à l'unanimité.

M. BERGERON: Oui, mais nous étions sous l'impression que c'était concurrent et puis nous nous apercevons que ce ne l'est plus, concurrent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous avons discuté ce matin. Tout cela a été discuté. Nous revenons complètement...

M. BERGERON: Je m'excuse, mais tous les membres du comité étaient sous l'impression que cette peine de trois mois pouvait être concurrente.

M. BARIL: Peut-être, c'est vrai. Cela reste vrai.

M. BERGERON: Moi, je voudrais savoir quelque chose du directeur. Supposons le gars qui a refusé de passer le test d'ivressomètre; ses trois mois sont passés; sa cause est appelée au mois de juin. Il est trouvé coupable de facultés affaiblies, mais le juge ne condamne pas l'individu à remettre son permis pour trois mois encore. Cela s'en va au directeur du bureau des véhicules automobiles. Que fera le directeur à ce moment-là?

M. BARIL: Indépendamment de ce que le comité dont vous faites partie a recommandé, il y a sûrement trois mois après avis de jugement si le bonhomme a été jugé inapte à conduire un véhicule automobile à cause de facultés affaiblies. Il y a trois mois. Maintenant, ce qui va arriver avant cela, je ne le sais pas, tant et aussi longtemps que le comité n'aura pas résolu la question de savoir ce qui se produira au moment de l'arrestation.

M. VERREAULT: Il a des chances d'avoir six mois.

M. LAFLAMME: Il y a des aménagements au niveau administratif qui sont...

M. BERGERON: C'est tout de même important avant d'accepter un principe... Pourquoi ne mettrions-nous pas un mois pour l'offense? Je

suis d'accord pour dire que si on veut que la loi soit efficace, il faut forcer les gens à subir le test. Pourquoi ne dirions-nous pas que c'est un mois pour le fait d'avoir refusé l'ivressomètre? Et que si, par la suite, le type est trouvé coupable de facultés affaiblies, c'est trois mois? Donc, ce serait quatre mois si le gars est trouvé coupable. Et si le gars n'est pas trouvé coupable, il aura, du seul fait qu'il a refusé le test, passé un mois sans permis.

M. LACROIX: Il n'y a pas de danger qu'il refuse cela, si c'est seulement un mois?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est justement ce qui a été dit ce matin. C'est que les gens vont refuser de prendre...

M. VERREAULT: Ils vont prendre un risque.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ils vont prendre un risque: ils vont refuser.

M. BARIL: Si l'on part du grand principe que trois mois de suspension pour facultés affaiblies, c'est déjà beaucoup. Cela je le constate. C'est beaucoup parce que non seulement on pénalise l'individu en lui enlevant le privilège de conduire sa voiture, mais souvent on lui fait perdre son emploi. Cela, c'est déjà beaucoup.

M. BERGERON: C'est cela.

M. BARIL: Confier à un directeur du bureau des véhicules automobiles le privilège de retirer un document qui a été émis par le ministère, c'est une chose, mais confier au même bonhomme une décision qui fait perdre l'emploi d'un individu, c'est une autre affaire. Celle-là est plus pesante.

M. VERREAULT: Vous l'avez, cette chose-là?

M. BARIL: Je suis pris avec cette chose-là.

M. VERREAULT: A l'heure actuelle?

M. BARIL: Oui. Maintenant, si les deux peines étaient moins sévères...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, si vous aviez un mois et un mois?

M. BARIL: Au lieu de passer à trois mois, si on passait à un mois et un mois, je pense

qu'on ferait quelque chose qui a de l'allure. Tout de même, pour un bonhomme dont les facultés sont affaiblies une fois — cela peut arriver une fois, cela peut arriver régulièrement aussi — et qui a été pris une seule fois, qui n'a pas de dossier antérieur, je pense qu'il faudrait vérifier un peu plus sérieusement, tout le contexte. Il y a des gens qui font \$15,000, \$20,000 par année et ils perdront leur emploi à cause des trois mois. Ce qui veut dire qu'on leur impose une pénalité de peut-être \$100,000, \$150,000, \$200,000. C'est hors de proportion avec l'offense qui a été commise.

Si un bonhomme dont les facultés sont affaiblies cause un accident mortel, il a aussi trois mois, chose qui me semble complètement disproportionnée. Le bonhomme sort de sa cour. Il est en état d'ivresse et on l'arrête: trois mois. S'il arrive face à face avec une autre voiture, et cause un accident mortel, c'est rare qu'on porte deux accusations contre lui. On ne lui dit pas: Négligence criminelle et facultés affaiblies et le reste, mais on dit: Facultés affaiblies et on passe à trois mois»

Je pense que tout le contexte de cette histoire de trois mois ou d'un mois devrait être regardé sérieusement.

M. VERREAULT: Oui mais si la pénalité de trois mois n'a pas semé de terreur à l'heure actuelle, comment voulez-vous que celle d'un mois en sème?

M. BARIL: Il y a déjà longtemps que les trois mois existent. Il y avait beaucoup moins de chauffeurs, beaucoup moins de risques. On a eu la loi de la prohibition dans le Québec, ici, et il y a eu des lois de prohibition un peu partout. C'est basé un peu sur le code pénal, trois mois. La plupart des provinces avaient une loi défendant la vente de boissons enivrantes. Je pense que, si on suit tout cela de loin, loin, loin, trois mois, dans ce temps-là, ce n'était pas grand-chose, parce que les gens n'avaient pas la possibilité de prendre de la boisson ailleurs que chez eux. Aujourd'hui, les gens ont la possibilité de boire un peu partout.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je ne vois pas où nous allons avec cela, sauf que nous devons recommencer, peut-être, tout le travail que nous avons fait ce matin à la prochaine réunion.

M. BARIL: Cela est hors contexte, ce n'est pas dans le même domaine.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce n'est pas pour critiquer ce que vous avez dit, mais...

M. PLAMONDON: Je comprends que nous ajournerons dans quelques minutes, mais je pense que M. Baril a apporté un point vraiment important. Cela mériterait sérieusement d'être étudié.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là, peut-être pourrions-nous reprendre l'étude de ce point-là à notre prochaine réunion.

M. BERGERON: En réalité, c'est peut-être le point. C'est une nouvelle législation qui aura des répercussions...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, moi, je trouve que...

M. PLAMONDON: Ne pourrions-nous pas l'envisager d'un autre point de vue? D'abord, il faut tenir pour acquis qu'il faut encourager les gens à subir ce test.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est cela.

M. PLAMONDON: En partant de cela, qu'on garde, peut-être, le même principe qu'actuellement, mais qu'on fasse un système de pénalisations graduées si l'on veut, selon le nombre d'infractions.

Un pauvre bonhomme a un accident à un moment donné. C'est bien dommage, mais il va aux noces une fois par année. Cette fois-là, il se trouve à prendre un verre de trop et il se fait prendre. Il perd son emploi avec cela. C'est dur.

Dans le cas de ce gars-là, est-ce que deux mois ce ne serait pas suffisant pour lui donner...

M. VERREAULT: Pourquoi ne subit-il pas le test?

M. PLAMONDON: Non, il le subit.

M. VERREAULT: Il le subit et il s'en va à la cour.

M. LACROIX: C'est le juge qui décide, à ce moment-là; on n'a rien à faire, sauf si le juge...

M. PLAMONDON: Non, non, M. Baril est obligé de suspendre son permis pour trois mots.

M. LACROIX: Le lendemain, oui, mais cela...

M. PLAMONDON: C'est de cela que nous parlons. Est-ce que cela ne devrait pas être gradué pour que le gars...

M. LACROIX: Mais si le juge a décidé de donner trois mois...

M. PLAMONDON: Oui, oui.

M. LACROIX: ... nous ne pouvons pas aller contre ce que le Juge a décidé. En effet, si nous allons plus bas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je répète ce que j'ai dit ce matin. Il me semble que notre groupe doit être un peu à l'avant-garde. Toutes les suggestions que nous faisons, cela ne veut pas dire que les députés de la Chambre vont les accepter. Il reste que c'est une pénalité très sévère, car des hommes peuvent perdre leur emploi avec les trois mois. Si c'était un mois, ils pourraient prendre leurs vacances à cette période et cela résoudrait un peu le problème.

Par contre, toujours en ayant dans l'esprit le fléau que nous voulons corriger, il semble que c'est de notre devoir de suivre les recommandations des officiers du ministère. J'ai bien l'impression que les trois mois leur apparaissent la période convenable. Si nous donnons seulement un mois à celui qui refuse de subir le test de l'haleine, évidemment, les gens refuseront.

M. PLAMONDON: Je pense que les officiers du ministère n'ont pas étudié spécifiquement la question des trois mois. Ils sont partis de ce qui existait.

M. BARIL: Eh bien, nous nous sommes dit: Il y a sept provinces qui l'ont!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y en a sept qui l'ont.

M. LACROIX: Il y a une des provinces — je pense que c'est la Saskatchewan — qui vient d'adopter dans sa législation une suspension automatique de six mois pour facultés affaiblies. L'Ontario a fait la même chose; c'est six mois. En Angleterre, c'est six mois.

Alors est-ce que nous sommes trop sévères?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense qu'il ne faudrait pas quand même.

M. VERREULT: C'est l'état d'exception que vous soulevez, là vous.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais oui.

M. VERREULT: Cela ce n'est qu'au cas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais oui, mais nous ne pouvons pas légiférer pour des exceptions.

M. VERREULT: C'est cela qu'il y a.

M. BARIL: Mais, si le type se refuse — admettons qu'ils prennent seulement un mois, la question de temps m'importe peu, ce sera au comité de décider, là ce sera réellement important dans le temps — si le type refuse, il a un mois, s'il est condamné, il a trois mois additionnels, cela lui fait quatre mois comparativement à celui qui s'est plié, s'est soumis au test de l'haleine, a été trouvé coupable et qui aura seulement trois mois. Maintenant...

M. LACROIX: Bien, c'est ça, le premier a un mois de plus.

M. BARIL: ... qu'on donne une pénalité égale à celui qui refuse de se soumettre et qui en plus établit en cour...

M. VERREULT: C'est ça.

M. BARIL: ... et qu'on lui donne trois mois de refus et trois mois selon l'avis de jugement...

M. BERGERON: D'accord.

M. BARIL: C'est à cela que nous en venons.

M. BERGERON: Moi, je voudrais établir les différences entre l'homme qui à un moment donné refuse et qui est trouvé coupable, et l'homme qui refuse et qui n'est pas trouvé coupable.

M. VERREULT: Bien, là nous affectons l'économie de l'autre loi, celle de l'indemnisation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bien oui.

M. VERREULT: Eh bien, il faut faire attention à cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et puis cette loi-là, vous savez dans quelles circonstances elle a été adoptée...

M. BERGERON: Dans quel sens? Si l'homme est reconnu non coupable, il est non coupable.

M. VERREAULT: Bien, le fonds d'indemnisation va être sûrement intéressé à le savoir.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, et puis je ne suis pas sûre que les compagnies d'assurance vont vouloir continuer à collaborer comme elles le font à l'heure actuelle pour concourir aux fonds d'indemnisation, c'est tout le problème des trois mois.

M. BERGERON: S'il est non coupable, il est non coupable, le fonds d'indemnisation n'a plus d'affaire à cela.

M. VERREAULT: Bien c'est correct...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: S'il est coupable.

M. BERGERON: S'il est coupable, il est condamné à trois mois automatiquement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'accepter le test, autrement,,

M. LACROIX: C'est différent de la faculté affaiblie. C'est un test obligatoire, si tu ne le passes pas, que tu n'aies pas pris trois gouttes d'alcool, que tu n'as rien pris du tout, on présuppose par ton comportement que tes facultés sont affaiblies.

M. VERREAULT: C'est ça.

M. LACROIX: C'est le « gars » qui se sauve dans le milieu du chemin, je ne le sais pas, si c'est parce qu'il a une bonne nouvelle... les policiers pensent qu'il a pris un verre de trop, s'il n'en a pas pris il va dire je vais le prendre sûrement, tout de suite vous allez voir que si je sautais ce n'était pas parce que j'avais pris de l'alcool mais parce que j'avais eu une bonne nouvelle, mais cela c'est à part de la faculté affaiblie.

M. LAPORTE: Normalement, le policier n'obligera pas...

M. LACROIX: Non.

M. LAPORTE: ... les gens quin'ontpas pris d'alcool...

M. LACROIX: C'est ça.

M. LAFLAMME: ... au niveau d'exception très loin; ceux qui vont refuser c'est exceptionnel...

M. VERREAULT: C'était très exceptionnel.

M. LAFLAMME: ... et ceux qui vont avoir raison de refuser parmi ceux qui vont refuser, cela sera encore plus exceptionnel. On est rendu très...

M. BERGERON: Je suis bien prêt...

M. LACROIX: Mais moi, mon point c'est qu'il ne faudrait pas faire de compensation à un moment donné...

M. VERREAULT: C'est ça.

M. LACROIX: ... pour pas que l'un subisse un préjudice, que l'un ait six mois et que l'autre ait trois mois.

M. VERREAULT: Il faut que ce soit clair.

M. LACROIX: Il faut que cela soit juste pour tout le monde. C'était cela le point que nous discussions.

M. BERGERON: C'est pour ça que nous demandions au directeur ce qu'il fera dans le cas où le juge dans son jugement de facultés affaiblies le condamne seulement à cinquante dollars d'amende, alors là, le dossier va sur le bureau du directeur... Cela fait six mois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A l'heure actuelle...

M. BERGERON: Que tout le monde ait la même chose.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, à ce moment-là, c'est que s'il a six mois, on fait juste ce qui existe dans d'autres provinces où on peut se comparer à l'Ontario, et puis quelle autre avez-vous mentionné?

UNE VOIX: Saskatchewan.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Saskatchewan, alors moi je ne vois pas pourquoi si on le laisse faire, c'est pour l'avenir, je ne vois pas pourquoi il faut aller en arrière...

M. BERGERON: Je suis entièrement d'accord, ce que je voulais savoir c'est ce qui va arriver.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais cela c'est à juste titre...

M. BERGERON: J'avais tellement raison que la plupart des membres du comité étaient sur l'impression que cela pouvait être concurrent, alors que cela ne peut pas être concurrent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela peut être concurrent, ça ne l'est pas nécessairement.

M. BERGERON: Ecoutez, là je ne suis pas d'accord, et puis je ne peux pas être d'accord. Supposons que la cause passe immédiatement: je suis arrêté la veille, les tribunaux siègent le lendemain matin, j'ai refusé le test, je suis condamné à trois mois, le lendemain matin, je passe devant la cour, il me trouve coupable, à ce moment-là j'ai trois mois qui pourraient être concurrents l'autre « gars » pour une raison qui peut être indépendante de lui verrait sa cause entendue au mois de juin et puis lui aurait six mois.

M. VERREAULT: Laissez-le faire.

M. BERGERON: Là, je m'excuse, mais jamais je n'accepterai cela, c'est impensable.

M. BARIL: Au criminel, cela est commun. Moi je suis accusé de meurtre...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Toutes les condamnations.

M. BARIL: ... je demeure en prison pendant deux ans parce que mon procès ne sort pas, et puis au bout de deux ans on me trouve non coupable. Mon voisin accusé de meurtre...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est la même injustice.

M. BERGERON: Non, cela c'est du criminel, du pénal, c'est deux choses différentes.

M. BARIL: Ça c'est du criminel, cela ici, l'ivresse au volant.

M. PLAMONDON: A ce moment-là le juge a quand même la faculté de dire: Monsieur, les deux ans que vous avez faits cela compte dans la date.

M. VERREAULT: Non, il est acquitté, M. Plamondon. Il est acquitté.

M. PLAMONDON: Oui, oui, excusez. Je ne sais pas si c'est moi qui comprends mal, mais il y a quelque chose. Votre gars, s'il est acquitté dans la cause de la boisson, il n'y a plus de problème.

M. BARIL: C'est ça.

M. PLAMONDON: Parce qu'il purge sa peine de trois mois, qui lui a été imposée déjà pour avoir refusé le test.

M. VERREAULT: C'est un fait.

M. PLAMONDON: Mais s'il est condamné au criminel, votre gars, le juge a la faculté de dire: Monsieur, les deux ans que vous avez passés en prison, ça compte dans la peine que je vous impose...

M. VERREAULT: Mais, il est acquitté!...

M. PLAMONDON: ... mais, à l'heure actuelle, le juge n'a pas le loisir de dire: Je défends à M. Baril de suspendre le permis de cet individu-là pour trois mois. M. Baril ne peut même pas prendre cela, parce que c'est le code de la route qu'il lui faut appliquer, il est obligé de suspendre le permis pour trois mois. Est-ce que c'est ça ou non?

M. VERREAULT: C'est ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, mais j'aimerais, pour les députés qui sont en arrière de moi — je n'aime pas à dire que je suis senior — mais pour ceux qui n'étaient pas là, lorsque la loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles a été adoptée, j'aimerais que M. Verreault explique, si c'est possible de le faire, dans quelles circonstances, parce qu'à ce moment-là, vous allez comprendre qu'on ne peut pas...

M. BERGERON: Je comprends et j'admets les trois mois de suspension. Je ne discute pas là-dessus, pas du tout...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, oui, mais ça influe sur la...

M. BERGERON: Non, ce à quoi je m'oppose, c'est à ce que le type — par exemple, pour une multitude de raisons, les juges ne sont pas là, le procureur de la couronne est absent, son propre procureur peut être retenu devant d'autres cours, son procès ne passe pas, et ces seules raisons-là sont totalement indépendantes de la raison pour laquelle il peut se trouver devant la cour — c'est à la possibilité que le gars, au lieu d'avoir trois mois, puisse avoir six mois. Admettons que ça doit être deux peines différentes pour tout le monde, je suis d'accord. Mais que l'on ne permette pas qu'il y ait

une telle injustice, parce que le type, par exemple, ne peut pas faire entendre sa cause...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, si vous me permettez, cette injustice dont vous parlez, c'est une chose qui se passe tous les jours. Je ne dis pas que je suis d'accord. Mais la personne à qui on doit \$100,000 et qui poursuit son débiteur et dont la cause est remise, indépendamment des juges peut-être, pendant deux ou trois ans...

M. BERGERON: Il y a les intérêts...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a des intérêts, mais il n'a quand même pas la somme d'argent. Alors je...

M. VERREAULT: M. le député, une chose est certaine. Il y a un mécanisme qui prévoit que cette injustice-là ne peut pas être commise, en ce sens que le type n'a seulement qu'à se soumettre à la loi, puis à souffler dans l'appareil. Il ne veut pas. Il est têtu...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, il faut qu'on me donne une bonne raison pour qu'il refuse de prendre... Jusqu'à maintenant, on ne m'en a pas donné une bonne pour qu'il refuse de prendre le test.

M. VERREAULT: ... s'il refuse de prendre le test.

M. BARIL: Il accepte de prendre une « baloue ». Tout ce qu'on lui demande c'est de souffler dedans.

M. VERREAULT: ... de souffler dedans.

M. BERGERON: Je suis certain qu'il va aimer mieux prendre une « baloue » que de souffler dedans.

M. LAFLAMME: Nous avons cherché des raisons pour lesquelles un individu pourrait refuser...

M. VERREAULT: ...qu'il pourrait invoquer...

M. LAFLAMME: ... et nous n'en n'avons pas pu en trouver nous-mêmes...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, sauf s'il sait qu'il est coupable et que ça ne le tente pas de passer le test à cause de cela. A ce moment-là...

M. LAFLAMME: Nous avons trouvé des raisons, comme lorsqu'un individu est mort dans un accident. Bien forcément, il n'est pas capable de se soumettre au test. Il ne peut pas refuser.

M. LACROIX: Il est mort...

M. LAFLAMME: ... ou s'il est blessé à un point tel qu'on ne peut pas lui demander de se soumettre, comme s'il est défiguré et tout cela. Ce sont des raisons comme ça que nous avons trouvées.

M. VERREAULT: Qu'est-ce qui arrive du gars qui est trop ivre, ivre-mort?

M. BARIL: Il n'aurait pas besoin, dans cette condition, de souffler dans le ballon.

M. VERREAULT: Non, mais là, il est poursuivi pour ivresse au volant, au criminel... Lui, par exemple il est sûr d'écopier de trois mois.

M. LAFLAMME: A ce moment-là, le policier ne lui demande même pas de souffler, sa preuve est faite.

M. VERREAULT: Est-ce que ce type-là aura trois mois ou six mois?

M. LACROIX: Il va avoir trois mois.

M. BARIL: Il a soufflé par procuration...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et puis, pendant le procès, le juge peut quand même lui donner plus que trois mois.

M. VERREAULT: Le but de cela, c'est de prendre ceux qui sont coupables, mais c'est surtout aussi d'exempter de la pénalité les gens qui ne sont pas coupables. Il y en a bien plus qu'on peut se l'imaginer.

M. BERGERON: Bien, écoutez, je pense qu'on pourrait éviter ce que moi, j'appelle une injustice.

M. VERREAULT: ... dans des cas d'exception...

M. BERGERON: ... pas des cas d'exception, ce sera général...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La bonne marche des causes devant les tribunaux, c'est une chose qui, malheureusement, n'existe pas. Alors,

on n'a pas besoin de penser que ce sera mieux là-dedans. C'est de demander au ministère de la Justice de voir à ce que les causes soient entendues. Cela ne doit pas nous influencer, lorsqu'on prépare des lois de ce genre-là...

M. BERGERON: Oui, cela doit influencer...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah non!

M. BERGERON: Pourquoi ne mettrions-nous pas que la pénalité, une fois que la cause est passée, que la pénalité pour avoir refusé de souffler dans la « baloune », soit subséquente?

M. LAFLAMME: Nous n'avons pas besoin de l'indiquer. L'article 25 de la Loi de l'indemnisation le prévoit.

M. BARIL: On n'a pas besoin d'en parler. Nous pouvons aller les chercher avant ou après; c'est la même chose.

M. BERGERON: Le type qui sera condamné aura trois mois parce qu'il aura refusé de souffler dans le ballon et trois mois additionnels parce que ses facultés étaient affaiblies. Là, il n'y a plus de problème. Que cela prenne six mois, un an ou deux ans, à un moment donné, il sera trouvé coupable.

M. PLAMONDON: Il aura trois mois.

M. BERGERON: Comme cela se passe actuellement.

M. LAFLAMME: Il aura trois mois?

M. BERGERON: Six mois. Deux fois trois mois. A ce moment-là, nous éviterons l'erreur du type dont, pour une raison ou pour une autre, la cause pourrait passer demain matin ou dans six mois.

M. LACROIX: Mais que la suspension pour refus de test obligatoire vienne s'ajouter...

M. BERGERON: Elle s'ajoutera à la condamnation.

M. LAFLAMME: C'est actuellement possible.

M. BERGERON: Si le gars a été acquitté parce qu'il avait les facultés affaiblies, à ce moment-là, il aura simplement trois mois...

M. LACROIX: Trois mois.

M. BERGERON: ... parce qu'il aura refusé de donner le test.

M. LAFLAMME: La Loi de l'indemnisation permet cela actuellement.

M. BERGERON: C'est cela. A l'heure actuelle, vous pouvez conduire pendant deux ans, si votre cause traîne pendant deux ans.

M. VERREAULT: Cela va être dur à suivre.

M. BERGERON: Pas nécessairement.

M. BARIL: Relativement non, parce qu'après avis de jugement nous enlèverons le permis pour une période de six mois au lieu de trois mois.

M. VERREAULT: Là, vous serez obligés, d'aller au dossier pour voir si le gars a subi le test ou non.

M. LACROIX: Il aura un avis de l'agent de la paix qui l'aura envoyé au bureau. Il y aura déjà un dossier d'ouvert.

M. VERREAULT: Admettez que vous faites cela pour des cas tout à fait exceptionnels.

M. PLAMONDON: Alors, cela ne causera pas de problèmes administratifs parce qu'il y en aura peu.

M. VERREAULT: Bien oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aimerais mieux la première formule qui nous était proposée.

M. LACROIX: Autrement, vous disiez que celui qui refuse...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Le ministre était là; cela a été accepté.

M. BERGERON: Non, mais c'est bien sérieux, cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est tellement sérieux que nous devrions ajourner pour donner la chance au ministre des Transports d'être là quand nous en discuterons.

M. BERGERON: D'après la formule suggérée, si je me fais arrêter pour facultés affaiblies et que je refuse de souffler...

M. VERREAULT: Quel prétexte donnez vous? C'est là la question.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est cela que j'aimerais savoir.

M. BERGERON: Cela peut être de l'entêtement, cela peut être un complexe, cela peut-être la déclaration des droits de l'homme.

M. LACROIX: La déclaration des droits de l'homme.

M. BERGERON: Cela sera soulevé un jour. Alors, le gars, pour une raison ou pour une autre que je n'ai pas à juger, pourra refuser. Je ne crois pas que l'offense la plus grave au monde soit de refuser de souffler dans un ballon.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est grave si vous êtes coupable et si vous essayez de contourner la loi.

M. BERGERON: Je suppose que je refuse. Vous me faites... Comment appelez-vous cela en termes juridiques? Ce n'est pas une infraction.

M. PLAMONDON: Une confiscation.

M. BERGERON: Une confiscation de trois mois.

M. VERREAULT: Vingt-quatre heures.

M. LACROIX: Confiscation de vingt-quatre heures, après suspension de trois mois.

M. BERGERON: Une suspension de trois mois parce que je refuse. Là, vous portez une accusation de facultés affaiblies contre moi.

M. LACROIX: Vous passerez en même temps, à peu près.

M. BERGERON: Ma cause passe le lendemain matin. Cela peut arriver!

M. VERREAULT: Oui.

M. BERGERON: Alors, là, je plaide coupable. Cela ne passe même pas devant les tribunaux, puisque je plaide coupable. Vous m'accusez, mais je plaide coupable. Qu'arrivera-t-il, si nous prenons ce que nous voulons, là? Vous allez me donner trois mois, parce que j'ai refusé...

M. LACROIX: Vous aimeriez que le type ait six mois au lieu de trois? C'est cela votre idée?

M. BERGERON: Trois mois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non, ce n'est pas cela.

M. BERGERON: Je n'ai pas d'objection à ce que ce soit six mois.

M. LACROIX: Il n'a pas d'objection du tout; il veut avoir la même chose que l'autre.

M. BERGERON: Je veux que tout le monde soit sur le même pied. Surtout, que cela ne dépende pas du retard des tribunaux. Alors, si je plaide coupable le lendemain matin, j'ai trois mois parce que j'ai refusé de souffler dans le ballon et trois mois parce que mes facultés étaient affaiblies.

M. VERREAULT: Vous y allez un peu fort!

M. BERGERON: C'est cela que vous dites actuellement.

M. VERREAULT: C'est absolument ce que nous disons à ce moment.

M. BARIL: Il veut les trois mois après l'avis de jugement au lieu d'avant.

M. VERREAULT: Bon. Le temps que vous changez tout le teste pour des cas d'exemption.

M. BERGERON: Je ne change absolument rien.

M. BARIL: Ah oui, vous changez quelque chose. Disons que quelqu'un est arrêté sur la route et qu'on lui enlève son permis de conduire. On lui dit: Mon vieux, si tu souffles là-dedans, nous te le redonnerons tout de suite, mais, si tu ne souffles pas dans cela, tu f en vas chez toi comme tu peux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela change tout le contexte.

M. BARIL: C'est un énorme changement de contexte. Si nous lui disons: Nous vous remettons votre permis de conduire après 24 heures; dans 24 heures, revenez ici et, après l'avis de jugement, nous vous l'enlèverons pour trois mois. Il peut se passer six mois entre-temps.

Quand nous pénalisons le bonhomme tout de suite en lui disant: Si tu ne souffles pas là de-

dans, mon vieux, tu ne pars pas avec ta voiture et tu en as pour trois mois...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela change tout le contexte de la loi.

M. BARIL: ... cela incite l'individu à se soumettre au test de l'haleine.

M. LACROIX: Je pense que vous ne suivez pas le point de vue de M. Bergeron qui dit que la personne qui refuse le test a trois mois de suspension. Alors, elle passe devant le juge le lendemain.

M. VERREAULT: Oui, d'accord.

M. LACROIX: Le juge lui impose une peine de trois mois.

Alors, cela fait six mois. D'après lui, cet individu-là, en somme, pour que ce soit proportionnel — proportionnel n'est pas le mot — mais pour que cela soit...

UNE VOIX: ... comparable.

M. LACROIX: ... comparable à l'autre, qui passe devant le juge six mois, un an après, le premier devrait avoir six mois tout comme l'autre.

M. BERGERON: Comme l'autre?

M. LACROIX: Cela devrait être six mois comme pour tout le monde. Pas trois mois dans un cas. Ne pas dire: Toi, nous allons te donner des peines concurrentes parce que tu es passé la même journée. Les trois mois du juge, avec les trois mois de suspension pour refus de test obligatoire, au lieu de t'en donner six, nous t'en donnons trois, c'est concurrent. Mais, par contre, l'autre, qui passe six mois ou dix mois après, a subi trois mois de suspension pour refus de test obligatoire et, après cela, il est pris pour trois autres mois pour conduite avec facultés affaiblies. Il a six mois. Il a commis la même offense. Il dit: Pourquoi trois mois...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Simplement à cause des délais.

M. LACROIX: ... concurrents? C'est cela...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ace moment-là...

M. BARIL: Là, vous voulez six mois, d'accord pour tout le monde, pour les mêmes offenses.

M. BERGERON: Tout le monde.

M. BARIL: Nous, nous disons: cette personne, on l'oblige ou presque, parce que cela devient une obligation selon le code criminel, grâce aux amendements, avec C-150. Cela va devenir une obligation pour les citoyens de fournir un test d'haleine, qu'ils le veulent ou non. C'est aussi simple que cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On n'a qu'à lire l'extrait...

M. BARIL: Ou on lui « pousse » une condamnation, une infraction. Si on dit au bonhomme quand tu passeras en cour — on lui remet son permis après vingt-quatre heures — pour refus d'avoir soufflé, trois mois, et, si tu es condamné, tu auras trois mois.

M. BERGERON: C'est cela.

M. BARIL: Cela lui permet de s'en aller chez lui et, volontairement, de faire remettre sa cause ad vitam aeternam. Parce qu'il est sûr que, tant et aussi longtemps — cela arrive — qu'il ne sera pas condamné, on n'exercera pas les trois mois. Vous savez comme moi que vous pouvez présenter la cause de votre client et la faire trafner devant les tribunaux pendant un an, deux ans, parce que le bonhomme va prendre un an de vacances un bon jour, ou six mois, et va s'en aller. Tandis que s'il est pris et atrois mois tout de suite, son avocat ne lui remettra pas sa cause. Il est immédiatement privé d'un privilège. C'est exactement ce que l'on veut. Le priver immédiatement, pour que le bonhomme informe l'agent qui lui demande un test d'haleine, s'il est en état de conduire ou non. S'il l'est, il n'y a aucun problème. S'il ne l'est pas, ses trois mois commencent.

M. BERGERON: Disons que je comprends ce que vous dites, mais je vais vous donner un autre exemple. Je suis arrêté., eh bien! écoutez, je m'excuse...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce n'est pas cela, je voudrais bien vous écouter...

M. BERGERON: ... mais c'est excessivement sérieux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... mais j'aimerais qu'on lise ensuite l'extrait de la Loi omnibus qui se rapporte à cela.

M. BERGERON: Je suppose, par exemple, que

je suis arrêté pour conduite avec facultés affaiblies. Je passe le test le soir. Là, il n'est pas question de trois mois. Si je ne le passe pas, à ce moment-là, vous me faites une plainte. J'ai trois mois et je perds mon permis du seul fait que je n'ai pas passé le test.

M. BARIL: C'est cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est cela.

M. BERGERON: Cela n'empêche pas d'enlever les vingt-quatre heures. Je n'ai aucune objection. Le lendemain matin — cet exemple-là est très important — je vais à la cour et je plaide coupable. Une autre peine de trois mois immédiatement. Là, vous dites que cela peut être concurrent, parce qu'en réalité, vous allez l'enlever de trois mois à partir d'aujourd'hui.

M. BARIL: Enlevons le mot « peine concurrente ».

M. BERGERON: Enlevez « concurrent ». Je n'y ai pas d'objection, parce qu'autrement il va arriver des injustices, qui vont être causées à l'individu...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'accord.

M. BARIL: On enlève le mot «peine...

M. BERGERON: ... « qui ne peut être concurrente »...

M. BARIL: ... « qui ne peut être concurrente »...

M. BERGERON: Parce qu'autrement que cela...

M. BARIL: Ce qui veut dire que le bonhomme...

M. LAFLAMME: Deux infractions, deux peines.

M. BARIL: Deux infractions, six mois. Une, trois mois, l'autre trois mois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, à ce moment-là, on s'accorde.

M. PLAMONDON: C'est deux cas différents.

M. BERGERON: Je pense qu'il est assez important de le souligner, parce qu'il peut arriver ce que...

DES VOIX: Oui, oui.

M. LACROIX: Mais son point de vue, c'était cela...

M. BARIL: Oui, mais c'était après l'avis de jugement. Tandis que là, cela va être avant l'avis de jugement, trois mois et puis trois mois après l'avis de jugement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, oui. Là, cela a du bon sens.

M. BERGERON: Là, on évite des injustices qui pourraient être causées pour une raison complètement indépendante.

M. PLAMONDON: Cela veut dire que, dans tous les cas, il y aura le minimum, six mois.

DES VOIX: Six mois.

M. LAFLAMME: ... s'il est condamné pour facultés affaiblies.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, à ce moment-là, on sera conforme aux autres provinces, qui ont modernisé leur code de la route.

M. LAFLAMME: Six mois, refus, condamnation...

M. LE PRESIDENT: Y a-t-il des amendements à faire là-dessus?

M. BARIL: Absolument pas, il y a une législation de faite.

M. VERREAULT: Qu'est-ce que cela va donner, avec le texte que nous avons?

M. LAFLAMME: Nous n'avons pas besoin de toucher au texte qui existe. La législation actuelle, la Loi de l'Indemnisation permet cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, cela va, cette suggestion-là?

M. LACROIX: Alors, c'était ça, le point, que tout le monde...

M. LAFLAMME: Rien ne force le directeur à commencer la suspension.

M. VERREAULT: Ah! l'article 25 nous le permet?

M. LAFLAMME: Oui.

M. VERREAULT: Ah! bon. Comme cela, nous n'avons pas besoin de changer le texte qui a été...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non.

M. LACROIX: Le mot « concurrent » n'y est pas.

C'était surtout une affaire de régie interne, peut-être, mais il était bon d'en discuter auparavant, parce que le mot « concurrent » n'est pas dans le texte.

M. VERREAULT: Il n'est pas dans le texte?

M. LACROIX: Non. Ce matin, nous avons suggéré que ce soit concurrent si la personne passait devant le juge pour facultés affaiblies au même moment qu'elle recevait sa suspension du bureau pour refus de passer le test obligatoire. A ce moment-là, c'est six mois, même si elle passe la même journée ou le lendemain, elle a ses trois mois pour refus de passer le test et ses trois mois pour facultés affaiblies.

M. VERREAULT: En somme, c'est le même texte que ce matin, sauf au point de vue administratif.

M. LACROIX: C'est ça. On impose deux suspensions.

M. PLAMONDON: Cela peut paraître à première vue une peine assez forte, mais il faut bien se rappeler — il est peut-être important que ce soit souligné au journal des Débats — que ce seront des cas exceptionnels.

M. VERREAULT: Ce sont de cas d'exception que je parle.

M. PLAMONDON: Parce qu'en somme, se soumettre à ce test, ce n'est pas douloureux, cela prend quelques secondes; je ne vois pas qu'une personne puisse s'y objecter.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est seulement douloureux pour celui qui a .15% ou .08%, peut-être. Alors, nous sommes d'accord, encore une fois?

M. BERGERON: Oui. là, ça marche.

M. PLAMONDON: Si nous sommes d'accord, dépêchons-nous d'ajourner.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'avais bien l'impression que nous étions d'accord ce matin.

M. FORTIN: J'ai bien l'impression que nous avons clarifié la chose.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous l'avons clarifiée, oui, et c'est excellent.

M. LE PRESIDENT: L'ajournement à mercredi?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mercredi à dix heures trente.

M. PICARD (Dorchester): Le refus du test, c'est trois mois?

M. LACROIX: Oui.

M. BERGERON: « Suspend pour une période de trois mois... »

M. FORTIN: ... « le conducteur qui conduit après la confiscation... ». « Le directeur, sur réception d'un rapport écrit... »

M. VERREAULT: ... devra être concurrente...

M. LACROIX: Je ne vois pas comment on pourrait...

M. VERREAULT: ... à une condamnation en vertu du code criminel.

M. LACROIX: « suspend pour une période de trois mois le permis de conduire de toute personne ayant refusé de fournir à un policier ou agent de la paix l'échantillon de son haleine ». Mais cette suspension...

M. VERREAULT: « Toutefois, cette suspension... »

M. LACROIX: ... devra être distincte de celle qui pourra être imposée par ailleurs. C'est imposé par le code criminel, ce n'est pas notre loi. Cela n'a peut-être pas sa raison d'être là-dedans, dans un statut provincial.

M. VERREAULT: De référer au code criminel?

M. BERGERON: Pour autant que nous nous entendons.

M. PLAMONDON: Messieurs les conseillers juridiques, nous vous laissons cette partie.

M. BERGERON: Un peu plus et nous siégeons cet après-midi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci.

(Fin de la séance: 14 h 58)

**Séance du à février 1969**

(dix heures cinquante-deux minutes)

M. PLAMONDON (président du comité): Est-ce que vous êtes tous d'accord pour accepter ma présidence?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, d'accord M. Plamondon.

M. LE PRESIDENT: Alors, nous allons ouvrir la séance. Est-ce que nous pouvons demander l'acceptation unanime de M. Croisetière, pour siéger à la place de M. Bergeron?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Alors, il n'y a pas de demande d'information précise sur ces choses-là?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense, M. le Président, qu'il y aurait peut-être lieu que mes confrères lisent les débats qui ont eu lieu la semaine dernière et ceux qui auront lieu cet après-midi, s'ils veulent revenir sur la question du « breathalizer », peut-être que cela pourrait leur être permis, mais j'ai bien l'impression que ça a été discuté de long en large et qu'on devrait continuer l'étude.

M. LEDUC (Taillon): Je n'étais pas à la dernière réunion, mais je pense qu'on a reçu les copies de la dernière réunion du comité, et je crois que le comité étant tombé d'accord sur la question du « breathalizer », ce serait simplement une perte de temps que d'y revenir. Si on avait des objections à apporter, on aurait peut-être pu les signifier un peu avant ou être présent.

M. BLANK: Les avions d'Air Canada...

M. LEDUC (Taillon): Je parle en mon nom, M. Blank, et je suis satisfait du travail accompli à la dernière réunion du comité.

M. BLANK: A huit heures et demie du matin, j'étais sur un avion d'Air Canada à la piste de Dorval, mais il est retourné.

M. LE PRESIDENT: Alors, c'est très bien, madame, messieurs. Je pense que nous étions rendus à l'article 16 ou 17 de la loi.

UNE VOIX: Page six.

M. LE PRESIDENT: Page six.

M. LACROIX: L'article 13.

M. LE PRESIDENT: Est-ce l'article 13?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: L'article 13, des amendements qui concernent l'article 20 de la loi. «L'article 20 de ladite loi est modifié en ajoutant les deux alinéas suivants; Ce privilège s'étend toutefois pour un an au détenteur d'un permis de conduire international daté du jour de la délivrance. »

M. LACROIX: M. le Président, si vous me le permettez, il y avait quelques points sur lesquels vous vous étiez proposé de revenir, comme la question du mineur, c'est-à-dire du fils de cultivateur. C'est en haut de la page 6: « Une personne ayant atteint l'âge de 16 ans peut cependant conduire sur le chemin public un tracteur de ferme. » Il y a eu une discussion là-dessus, si vous vous souvenez bien, et il n'y avait eu aucune entente quant à l'âge du fils de cultivateur. Nous avons préparé un projet qui vous a été remis ce matin. Si vous voulez le discuter, de même que la définition de chemin public qui a déjà été amenée devant ce comité, nous avons cru que cette définition que nous avons discutée avec vous à ce moment-là n'était pas tout à fait complète, et nous avons fait un nouveau projet de chemin public.

Enfin, il y a un troisième point sur lequel il serait peut-être bon de revenir. C'est un amendement à l'article 17 concernant un permis à être délivré à une personne qui n'a pas vingt et un ans, c'était la question d'émancipation et de signature du père ou de la mère. Vous avez également un projet qui vous a été remis ce matin. Alors, si vous le jugez à propos, M. le Président, avant d'entreprendre de nouveaux articles, il y a peut-être lieu de voir ces trois points qui ont été laissés ouverts pour la discussion.

M. LE PRESIDENT: Nous pourrions peut-être commencer par la définition de chemin public.

M. LAPORTE: Est-ce que je peux ajouter ceci? Quand cela a été vu, le chemin public, les fonctionnaires de quatre ministères étaient impliqués. Nous ne pensions pas que le travail allait être fini aussi rapidement. Le travail est à présent terminé et nous avons une description ici.

M. LE PRESIDENT: Ah bon, très bien. Pouvez-vous le lire, M. Lacroix, s'il vous plaît?

M. LACROIX: « Les mots « chemin public » signifient tout chemin, pont, place ou autre terrain ouvert à la circulation publique des véhicules et dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement, ou d'un organisme qui en dépend.

Cette définition exclut les terrains destinés au stationnement des véhicules lorsque ces terrains ou autres endroits sont en dehors de l'emprise du chemin.

Maintenant, avant d'aller plus loin, peut-être que M. Laporte pourrait vous donner des explications, si vous le désirez, vu qu'il s'est spécialisé dans la question des chemins publics.

M. LE PRESIDENT: M. Laporte, s'il vous plaît!

M. LAPORTE: Il y a deux critères d'abord sur lesquels nous nous sommes basés pour décrire les chemins publics: Il faut qu'ils soient ouverts à la circulation publique et il faut qu'ils soient à la charge des deniers publics. Ce sont les deux critères principaux.

Toutefois, les terrains de stationnement, à cause du contrôle qu'y aurait la sûreté, ont été exclus.

Quand on parle de l'emprise des chemins publics, la définition du dictionnaire est celle-ci: « C'est le terrain occupé par une route et ses dépendances et faisant partie du domaine public. » Ceci est la définition du « Dictionnaire technique routier. »

Y a-t-il autres choses à ajouter?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, pour moi cela ne définit pas le chemin public que j'ai dans mon comté de Marguerite-Bourgeoys. Je ne sais pas s'il y en a beaucoup d'autres dans ce cas-là. Il y a ce chemin qui est ouvert à la circulation mais qui appartient à une compagnie et qui est quand même utilisé par la Commission des transports de Montréal. Je doute beaucoup que son entretien soit à la charge de la municipalité, du gouvernement ou d'un organisme qui en dépend.

M. LAPORTE: Cette question a été considérée, surtout au niveau du ministère des Richesses naturelles et de celui des Terres et Forêts. Même si la circulation est publique, dans certains cas les deniers sont impliqués indirectement.

Il y a tellement de critères, de complications que nous avons voulu garder cela aussi simple

que possible. D'abord, si on ne considère que le critère « ouvert à la circulation publique », n'importe quel chemin d'une compagnie, par exemple, serait un chemin public.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela, je le conçois.

M. LAPORTE: Nous avons ajouté « à l'entretien des deniers publics » pour bien caractériser ce chemin-là. Le chemin dont vous parlez ne serait pas reconnu comme un chemin public; la police n'y aurait aucune surveillance.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il est ouvert à la circulation.

M. LAPORTE: Il est ouvert. Il y en a beaucoup qui sont ouverts à la circulation, mais qui ne sont pas considérés comme chemins publics.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La police n'y a aucun accès, vous avez raison.

M. LAPORTE: La police n'y a aucun accès, aucun contrôle et la Voirie n'y fait pas de signalisation routière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non.

M. LAPORTE: Il y a beaucoup de facteurs auxquels il faut penser dans ces cas-là. Ce ne serait pas reconnu comme chemin public, mais ce serait un chemin quand même.

M. LE PRESIDENT: Qu'arrive-t-il dans le cas d'une route qui appartient à une compagnie qui permet la circulation, mais qui la ferme une fois par année, par exemple, pour éviter que cela devienne propriété publique?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Comme la rue à côté de l'hôtel Mont-Royal, qui est fermée une fois par année?

M. LE PRESIDENT: C'est possible!

M. LAPORTE: En autant que l'entretien ne serait pas à la charge du gouvernement, même si, souvent, le gouvernement, dans le cas des mines, par exemple, construit le chemin lui-même et le remet à la compagnie minière qui en a l'entretien. Mais à certaines conditions. On dit, par exemple: Vous devrez laisser passer les gens, les touristes ou les pêcheurs sur cette route. On pose certaines conditions, mais ce n'est pas un chemin public comme tel. Le seul con-

trôle qu'il y a, c'est la compagnie qui doit l'exercer. La police, provinciale ou municipale, peut importe, ne va pas dans ces endroits.

M. LEDUC (Taillon): Si je comprends bien, M. Laporte, la petite rue, par exemple, qu'il y a entre l'hôtel Reine-Elizabeth et la Gare centrale à Montréal, qui est la propriété du Canadien National, mais qui est entretenue l'hiver par la ville de Montréal, devient automatiquement un chemin public, contrairement à ce que vous décriviez tantôt?

M. LAPORTE: Il faut faire attention. Si la ville de Montréal exige des frais du Canadien National pour l'entretien, ce n'est pas un chemin public, parce que ce n'est pas entretenu par les fonds publics. C'est la différence.

M. BLANK: Vous donnez du travail aux avocats pour plaider une cause, à savoir si c'est un chemin public ou non!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je trouve que ce n'est pas clair, cela.

M. LACROIX: M. le Président, si vous me le permettez, j'ai omis de vous dire tout à l'heure que ce que nous faisons là est peut-être irrégulier, dans ce sens qu'il y a déjà une définition de chemin public qui a été adoptée à une séance...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Antérieure.

M. LACROIX: ... antérieure. Et, à ce moment-là, la définition de chemin public se lisait: Tout pont, viaduc, tunnel, voie élevée, chemin, rue, place carrée ou autre terrain ouvert à la circulation publique des véhicules. Et c'est à la suite des rencontres que M. Laporte a eues avec le ministère de la Voirie et d'autres ministères que nous avons cru bon de vous amener cette nouvelle définition.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je préférerais la première définition, personnellement, mais si nous pouvons justifier l'utilisation de... Quant à moi, c'est le fait qu'il faut que l'entretien soit à la charge d'une municipalité ou du gouvernement qui limite de beaucoup, qui restreint énormément la définition.

M. LAPORTE: Cela caractérise mieux le chemin public, c'est plus facile de déterminer un chemin public à ce moment-là, parce qu'il y a toute la signalisation et tout un lot de choses qui viennent avec le chemin public.

La voirie ou la municipalité est censée im-

planter une signalisation routière sur un chemin public. Mais une compagnie n'est pas obligée de le faire. Il n'y a rien qui oblige la compagnie à le faire sur son chemin.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, ce qui m'embête là-dedans, c'est qu'on sait qu'à cause des lois de la responsabilité, dans la province de Québec, il n'y a pas la présomption de faute dans le cas d'un accident d'automobile sur un chemin privé comme il y en a sur un chemin public. Cela m'embête un peu, justement, d'exclure certaines routes comme celles qui ont été données en exemple, parce que nous trouvons à les exclure en ajoutant « dont l'entretien est à la charge d'une municipalité ou du gouvernement ou d'un organisme qui en dépend ».

M. BARIL: M. le Président, au point de vue de la responsabilité financière, il n'y a absolument rien qui empêche une personne impliquée dans un accident d'automobile d'avoir la protection de la loi, que le terrain soit public ou privé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, ce n'est pas ce que je veux dire!

M. BLANK: C'est la présomption, dans le code de la route, pour les piétons.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La présomption.

M. BARIL: Ah oui.

M. BLANK: Je pense que c'est l'article 53.

M. LE PRÉSIDENT: Du code de la route?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais aussi la présomption du code civil qui, dans un cas d'accident, ne s'appliquera pas dans le cas d'un chemin privé. C'est ce qui m'inquiète.

M. VERREAULT: Et si on revenait au code actuel?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je préférerais de beaucoup la première définition.

M. LE PRÉSIDENT: Bien, nous pourrions peut-être faire l'historique complet. Dans le code actuel de la route, la définition est celle-ci: Les mots « chemin public » signifient la partie de tout pont, chemin, rue, place, carré ou autre terrain destiné à la circulation publique des véhicules.

Dans le projet d'amendement que nous avons adopté, nous disions ceci: Les mots « chemin public » signifient tout pont, viaduc, tunnel, voie élevée, chemin, rue, place, carré ou autre terrain destiné, et nous avons ajouté, «ou servant à la circulation publique des véhicules. »

Et là, nous avons les mots « chemin public », qui signifient tout chemin, pont, place ou autre terrain ouvert à la circulation publique des véhicules, et dont l'entretien... » Alors, ce qui change, là, c'est cette partie-là, si je comprends bien...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LE PRESIDENT: « Et dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou d'un organisme qui en dépend. »

M. COITEUX (Duplessis): M. le Président, la première définition, à mon sens, est peut-être bonne, comme le disait madame Kirkland-Casgrain. Mais je crois que la dernière définition est meilleure, en autant qu'un grand réseau routier est maintenant ouvert au public par les compagnies forestières, soit de pêche ou de chasse — on en a des milles et des milles aujourd'hui — .

Et si nous nous en tenions à la première définition au lieu de la deuxième, comme aujourd'hui, cela impliquerait que ces compagnies sont obligées à la signalisation routière...

A mon sens, je préfère et de beaucoup la deuxième, même s'il y a certaines petites exceptions comme les bouts de rues que nous mentionnions tout à l'heure par rapport au réseau routier qui a été développé par les industries forestières. Je crois que la deuxième définition est beaucoup plus logique, parce que tous ceux qui empruntent ces chemins ne seraient pas tentés d'esquiver leurs responsabilités en cas d'accidents. Si nous gardions la première définition, même si nous mentionnons « aucunement responsable », je ne sais pas ce qu'un procès ferait — je ne suis pas avocat — mais je pense qu'il y aurait là matière à discussion. Je préfère de beaucoup, quant à moi, la deuxième définition qui nous a été présentée ce matin.

M. LE PRESIDENT: Maintenant, sur le plan de la responsabilité financière, il n'y a pas de problème. C'est tout simplement la présomption de faute qui existe, lorsque c'est sur un chemin public...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: ... tel que défini par la

loi, par le code de la route, alors que cette présomption-là n'existe pas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sur un chemin privé.

M. LE PRESIDENT: ... sur un chemin privé. Alors la preuve incombe au...

M. KIRKLAND-CASGRAIN: Au piéton qui a été blessé.

M. LE PRESIDENT: ... au piéton qui a été blessé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors qu'il y a une présomption en sa faveur sur un chemin public.

Moi j'aimerais mieux, c'était dans le code... Vous voyez cela? On va se faire assommer avec ça.

M. BARIL: M. le Président, est-ce que, dans le code de la route actuel, il y a une présomption en faveur du piéton? Je ne la connais pas, celle-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, oui. Elle est entendue, mais elle n'est pas spécifiée de par la définition qui est donnée.

M. BLANK: Il y a un article particulier pour le protéger. Je peux vous le citer, c'est cela que je cherche.

M. BARIL: Il nous arrive, à nous aussi, que nous n'en trouvons pas mais qu'ils se trouvent quelque part.

Celle-là, je ne la connais pas.

M. VERREAULT: A ce jour, avec la définition que nous avons. Mais, en fait, il s'est posé des cas, des problèmes...

UNE VOIX: Quel problème?

M. VERREAULT: C'était le problème de certaines compagnies.

M. LACROIX: De certaines compagnies, et c'est pour cela que nous avons, dans la définition qui a été adoptée, changé le texte pour dire: terrains destinés ou servant à la circulation. Je pense que c'était Mme Kirkland-Casgrain qui avait fait une suggestion dans ce sens-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous avons suggéré cela avec M. Blank.

M. LACROIX: Est-ce que cela obligerait la municipalité à mettre une signalisation routière?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, de toute façon, la compagnie est responsable de la signalisation routière. M. Coiteux, j'ai une expérience dans mon comté.

Je ne sais pas comment cela fonctionne dans le vôtre, mais ce chemin privé ouvert à la circulation, c'est quand même la compagnie à qui la route appartient qui s'occupe de la signalisation. Alors, cela ne changerait rien.

M. COITEUX: Bien voici, prenez le cas par exemple à Baie-Comeau ou il y a tout un secteur de centaines de milles de chemins secondaires ouverts maintenant au public, pour la pêche et la chasse, je suis convaincu que la compagnie ne fait aucune signalisation routière. Je ne crois pas qu'elle se croie obligée de le faire. C'est la même chose...

M. VERREAULT: C'est passé...

M. COITEUX: C'est la pression du public, maintenant, aujourd'hui, qui force les compagnies à ...

M. VERREAULT: C'est un terrain privé pour tant...

M. COITEUX: Oui, mais tout de même, aujourd'hui, c'est impossible que les compagnies ouvrent...

M. VERREAULT: C'est au point de vue des relations publiques.

M. COITEUX: C'est ça. Ils ne peuvent plus s'objecter comme dans le passé, et fermer par une barrière et empêcher les gens de circuler ou d'aller à la pêche.

M. VERREAULT: Bien cela deviendrait...

M. COITEUX: Bien cela deviendrait un réseau routier énorme. Seulement dans le comté, chez nous, cela représenterait des centaines et des centaines de milles de chemins dépendant du gouvernement pour l'entretien.

M. LAPORTE: Mais le fond de terrain appartient au gouvernement.

M. COITEUX: Oui, oui.

M. VERREAULT: C'est à la couronne.

M. COITEUX: Nous avons des cas, par exemple, Port Cartier, où, sur une distance de 90 milles, l'ancien chemin qui monte à Gagnonville, aujourd'hui, est entretenu par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche, parce qu'il a ouvert un parc et il s'occupe de l'entretien.

Je ne voudrais pas créer l'impression que la compagnie est responsable. C'est une opinion dans le public, que si l'on ouvre un chemin, on devient responsable de tout.

M. VERREAULT: Qui l'entretient?

M. COITEUX: Dans certains cas, comme à Baie-Comeau, c'est l'Association de chasse et pêche qui l'entretient. A Sept-Iles, il y a une souscription de \$1 par voiture et puis en plus, de la part des membres qui fréquentent ces endroits, il y a des subsides spéciaux pour améliorer certains ponceaux de la route par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

M. BARIL; M. le Président, je me demande si on n'est pas en train de décrire ou de définir un chemin public par celui qui l'entretient et non par celui qui y circule. Il ne faut tout de même pas délimiter un chemin seulement par l'organisme qui l'entretient. Si on dit un chemin est public et sert à la circulation publique et ensuite qu'on dit « qui est entretenu par un tel et un tel », on commence à s'étirer un peu. Un chemin, c'est tout de même un chemin et s'il est public, il est public, indépendamment de qui l'entretient.

Je regarde ici dans le texte et on dit: Un chemin public qui sert à la circulation publique des véhicules et dont l'entretien — et on limite les mots chemin public, à l'organisme qui l'entretient —. Je pense que ce n'est pas le contexte de la loi, et j'imagine que le législateur n'a pas l'intention de déterminer le fait qu'un chemin est public ou non par l'organisme qui va l'entretenir, mais surtout par la circulation qui est publique ou non publique.

M. CROISETIÈRE: Si cela demeurerait tel qu'il est écrit dans le code de la route, qu'est-ce que cela ferait? Est-ce que c'est très impératif de faire un changement?

M. COITEUX: Prenez le cas, par exemple, d'un chemin où il n'y a aucune responsabilité privée d'une compagnie, mais le chemin est ouvert. Or, il arrive quelqu'un, le soir, puis il plonge en bas d'un pont écroulé et ils se tuent tous, comme c'est arrivé. Alors, il y a une

responsabilité quelque part. Est-ce la compagnie qui ne se sert plus de ce chemin là qui est responsable?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oh non, de toute façon, la compagnie, en droit, ne serait pas tenue responsable. Ce sont les gens qui ont eu la collision ensemble. On leur enlève la présomption en adoptant ces dernières suggestions en précisant que cela doit être entretenu par la municipalité, un gouvernement ou par un organisme pour être considéré chemin public.

M. LE PRÉSIDENT: En somme, au point de vue juridique, si j'ai le temps de résumer un peu l'affaire — j'aimerais qu'on me corrige si ce n'est pas exact — le fait que le chemin est privé et le fait qu'on inclut ce chemin privé dans une définition de chemin public dans le code de la route n'en fait pas du point de vue légal, du point de vue juridique, un chemin public.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, si on en fait un chemin public, en vertu du code de la route, est-ce que la compagnie qui est propriétaire de ce chemin-là est tenue aux mêmes exigences que l'état ou la municipalité quant à l'entretien, à l'ouverture, l'opération de ce chemin-là?

M. LAFLAMME: Cela devient un problème extrêmement vaste, parce qu'on ignore combien de lois comportent le mot « chemin public », dans 56 domaines différents, peut-être. Si nous disons, dans la charte d'une compagnie qu'elle est assujettie à certaines choses concernant les chemins publics, par définition, ici nous visons ces obligations. Nous visons quel organisme? Nous l'ignorons, parce que nous n'avons pas fait le tour de tous les recueils de lois pour savoir quelles sont ces implications.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, j'aurais une question pour Me Laflamme. Est-ce que vous ne considérez pas que, par cet article, nous enlevons justement la présomption en faveur de l'automobiliste, du cycliste ou de la personne qui est sur un véhicule non motorisé?

M. LAFLAMME: Dans le sens où nous imposons des devoirs au piéton à l'égard des chemins publics, il est évident que lorsque les chemins publics sont restreints à une certaine catégorie, nous enlevons ces devoirs de sécurité au piéton et forcément nous le mettons dans...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... dans la position de faire sa preuve et non pas de présomption favorable...

M. LAFLAMME: C'est cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... en cas d'accident. Il me semble, M. le Président, qu'avant d'apporter un tel amendement, il faudrait y songer sérieusement parce que nous ne sommes pas ici pour prendre l'intérêt des compagnies ou même du gouvernement qui fait l'entretien...

M. LAPORTE: M. le Président, il y a une chose que j'aimerais ajouter. C'est que dans le cas où nous faisons référence à des chemins publics, à de nombreux endroits, par exemple, l'équipement sur les véhicules automobiles... Un chemin de compagnie qui est, disons, à 100 milles du chemin national et qui est utilisé seulement par la compagnie, s'il devenait un chemin public, le conducteur devrait être équipé de toutes les lumières, tous les réflecteurs et tout ce qui est requis par le code de la route. La loi de la circulation devra être observée en pensant qu'il n'y a pas de contrôle d'abord ou que la compagnie ou la police doit assurer le contrôle.

M. BLANK: Monsieur, si cette route dont vous parlez fait partie des chemins publics, d'après votre définition, elle est ouverte à la circulation publique, et si le public a le droit de circuler sur cette route, le conducteur devra prendre ses précautions, l'équipement devra être là. Du moment que vous permettez au public d'y circuler par tolérance...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Par invitation.

M. BLANK: ... ou par invitation, du moment que vous le permettez, tout le monde est obligé de se soumettre aux stipulations du code. Si on laisse entrer un véhicule sur une route forestière et que la compagnie n'allume pas les phares sur les véhicules le soir, toutes sortes de choses peuvent arriver.

M. LAPORTE: C'est justement ce que j'allais ajouter tout à l'heure. Cela arrive de plus en plus. Nous ouvrons tous les chemins forestiers; c'est une condition quasi implicite dans les contrats entre les compagnies forestières ou les compagnies minières aujourd'hui. Il faut laisser les gens atteindre les lacs pour aller à la pêche ou à la chasse. Tous ces chemins deviendraient donc des chemins publics, même si c'était...

M. BLANK: C'est une question de sécurité routière. On me donne la permission d'aller à un lac à telle ou telle place, je voyage le soir,

Il y a un tracteur devant moi qui n'a pas de phares ou de réflecteurs et j'ai un accident avec ce tracteur. Si le type dit: Je ne suis pas obligé...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que c'est une chemin privé, je ne suis pas obligé... Cela est dangereux.

M. BLANK: Du moment que vous donnez la permission, comme vous dites, par invitation, tolérance ou par un règlement du gouvernement d'ouvrir ces routes au public, elles deviennent chemins publics au moins pour les fins du code de la route.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La sécurité routière en tout cas.

M. LAPORTE: Cela implique tout le code pour les chemins publics.

M. BLANK: Le problème n'est pas...

M. PERREAULT: Avant d'aller dîner, nous allons discuter de l'amendement qui a été proposé en ajoutant le mot « servant ».

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je le préfère de beaucoup. Je ne sais pas comment les membres du comité réagissent à tout cela, mais...

M. LE PRESIDENT: En haut de la page deux, cet amendement auquel vous faites référence est le suivant: Les mots chemins publics signifient tout pont, viaduc, tunnel, voie élevée, chemin, rue, place, carré ou autre terrain destinés ou servant à la circulation publique des véhicules. C'est la partie importante.

M. PERREAULT: C'est pour cela qu'elle a été étudiée deux fois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est cela.

M. LACROIX: M. le Président, j'aimerais noter qu'avec la définition du code, nous avons enlevé le mot « partie du pont » pour dire: « tout pont ».

M. LE PRESIDENT: Ah bon!

M. LACROIX: Il y avait une raison, M. Laporte, et cela était...

M. LAPORTE: Le ministère de la Voirie construit de plus en plus de haltes routières à l'entrée des chemins et il voulait que cela soit

aussi inclus, afin que ces haltes soient sous le contrôle de la police.

C'est une petite voie qui se trouve juste à côté de la voie principale, pour une halte. On voulait mettre ça sous le contrôle de la police. La définition qu'on donne ici, concerne seulement la partie carrossable, tandis que l'autre concernait les haltes routières qu'on voulait mettre sous le contrôle de la police aussi. Les haltes routières se multiplient de plus en plus actuellement.

M. VERREAULT: Destinées ou servant...

M. LAPORTE: Bien, ça sert au repos, ça ne sert pas à la circulation, c'est pour ça qu'il faut enlever le mot « partie ».

M. VERREAULT: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Mme Casgrain.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je voulais réitérer ce que j'ai exprimé tout à l'heure. Cette première suggestion d'amendement me paraît beaucoup plus juste vis-à-vis du piéton, du cycliste, enfin de tous ceux qui peuvent utiliser les voies qui sont ouvertes à la circulation. Autrement, on lui enlève sa présomption.

M. BLANK: Non seulement ça, il y a aussi la question de l'équipement...

M. VERREAULT: L'argent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Justement, ils vont se croire justifiés de ne pas suivre les règlements du code de la route ou certaines de ses exigences, et, alors, on provoque des accidents sur ces routes-là.

M. LE PRESIDENT: Maintenant, il y a peut-être une chose: c'est qu'en adoptant ça, les compagnies vont plutôt être portées à limiter, à restreindre ou à interdire totalement la circulation sur toutes les routes qu'elles ont construites, en forêt ou ailleurs, ce qui, en somme, n'est pas de nature...

M. BARIL: Est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité de faire deux articles à ce sujet, l'un englobant exactement ce qui est mentionné et l'autre restreignant les privilèges d'un motocycliste, d'un piéton ou d'un véhicule automobile circulant sur des routes autres que les routes publiques?

M. VERREAULT: Il y en a un article là-dessus; il y a même un amendement.

M. BARIL: Il y aurait peut-être possibilité de toucher à ces cas d'exception qui sont les routes ouvertes en forêt, comme M. Coiteux en faisait mention tout à l'heure, et de restreindre l'extension de cet article-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce serait peut-être la solution. Je ne sais pas ce que les juristes, au bout de la table, Me Laflamme et Me Lacroix, en pensent.

M. LAFLAMME: Il serait possible de faire un article général et de prévoir des...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce serait peut-être une solution.

M. LAFLAMME: ... exceptions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Il ne faudrait quand même pas adopter une législation qui, d'un autre côté, nuise au mouvement actuel de démocratisation de la forêt et de toutes ces richesses naturelles.

M. COITEUX (Duplessis): Personnellement, je suis convaincu d'une chose, c'est que, si on laisse la définition telle qu'elle est, impliquant les présomptions pour les piétons, comme Me Blank le disait tantôt, les compagnies, à l'avenir avant d'ouvrir des chemins pour lesquels elles ont dépensé énormément d'argent vont être très réticentes et elles vont certainement essayer de se dispenser de ce que donne l'amendement en définitive.

UNE VOIX: Oui.

M. COITEUX (Duplessis): Celui proposé ce matin.

M. LAPORTE: M. le Président...

M. COITEUX (Duplessis): Avant d'ouvrir le chemin, elles auront certainement ce que vous voulez dire ici, l'entretien...

M. VERREAULT: Elles sont dans cette situation-là à l'heure actuelle. Que font-elles?

M. COITEUX (Duplessis): Bien, elles peuvent indiquer: « Chemin privé, non responsable des accidents. »

UNE VOIX: Oui, cela vaut ce que ça vaut.

M. COITEUX (Duplessis): Mais, là, elles ne peuvent pas le faire, car, d'après votre définition, ça deviendrait un « chemin public ». On ne peut pas dire; « Chemin public, non responsable des accidents ».

M. LAPORTE: Il y a une chose à laquelle je voudrais...

M. COITEUX (Duplessis): Ah, c'est énorme au point de vue juridique.

M. LAPORTE: M. le Président, il y a une autre chose. Dans le cas des richesses naturelles, les minerais sont souvent transportés par des véhicules assez lourds et qui excèdent les pesanteurs légales. Tous ces véhicules seraient obligés de se conformer aux lois régissant la pesanteur. C'était un grand problème avec eux.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah oui, je le comprends.

M. LAPORTE: On parlait de lumières tout à l'heure; il n'y a pas seulement ce problème-là. Il y a le problème des pesanteurs, des dimensions et tout ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LAPORTE: Si ça devient partout des chemins publics, les compagnies vont être obligées de se conformer aux pesanteurs légales et aux dimensions légales. C'est pour ça qu'on essayait d'isoler, de circonscrire un groupe de chemins comme étant des chemins publics, quitte à laisser l'entrée aux chemins privés ou semi-privés, appelons-les comme on le voudra. C'est très compliqué.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous avez raison.

M. LE PRÉSIDENT: C'est un problème énorme.

Alors, est-ce qu'on pourrait demander aux avocats, d'essayer de circonscrire le problème et, peut-être, avec l'élément de solution qu'a apporté M. Baril, de tenter de trouver une solution à ça?

Alors, nous pourrions passer au projet d'amendement suivant. Ce n'est pas encourageant pour vous de nous suggérer des amendements puisqu'on vous demande de continuer à les travailler.

M. LACROIX: Cela fait partie de notre travail.

M. LE PRESIDENT: L'amendement suivant avait trait à une possibilité d'amendement relatif au changement d'âge pour l'émission d'un permis à une personne conduisant un tracteur agricole et de l'outillage aratoire. On disait: Le directeur peut délivrer à une personne ayant atteint l'âge de — cet espace étant laissé en blanc — un permis restreint à la conduite d'un tracteur agricole et d'outillage aratoire pourvu qu'elle se soit conformée aux exigences du bureau.

Or, à la dernière réunion, nous avons suggéré d'émettre un permis à une jeune personne de 14 ans et plus à la condition qu'elle se soit soumise à des examens de conduite ou à un cours de conduite.

M. BLANK: Je pense, si je me souviens bien — je n'étais pas ici la dernière fois — l'avant-dernière fois, quand nous avons discuté ce problème, que nous voulions restreindre l'émission de ce permis non seulement pour la conduite d'un tracteur agricole et d'outillage aratoire, mais aussi parce que nous ne voulions pas qu'un jeune homme de 14 ans prenne ce tracteur pour faire un voyage au village. Avec cette définition-ci, il peut le faire. Il faudrait que ce soit limité aux besoins immédiats de la culture.

M. VERREAULT: Il y avait une question de distance, l'autre jour.

M. BLANK: Oui, il y avait une question de distance, et je pense que quelqu'un parlait d'un demi-mille.

M. HAMEL: Aujourd'hui, il y a des cultivateurs qui louent des fermes dans un autre rang.

M. CROISSETIERE: Oui, si vous limitez cela à un demi-mille...

M. BLANK: Non, non, je ne veux pas que nous limitions cela à un demi-mille, mais je veux que nous le limitions aux besoins de la culture; pas nécessairement du transport, mais de la culture.

M. HAMEL: Parce que vous aurez le cultivateur qui va envoyer son fils au village, pour faire réparer le tracteur.

M. BLANK: Nous ne voulons pas que le jeune homme aille sur la grand-route.

M. HAMEL: En fait, si vous lui donnez un permis, s'il passe les tests de conduite, pourquoi l'empêchez-vous d'aller à un ou deux milles du village?

M. BLANK: Parce que le jeune homme, même s'il a la capacité de conduire, n'a pas la capacité de prendre des décisions. Il va faire toutes sortes de choses avec le tracteur, il va jouer sur la route.

M. VERREAULT: Ce qui est dangereux, ce sont les voyages de foin.

M. CROISSETIERE: Mais, par contre, vous avez l'Office du crédit agricole qui permet un emprunt pour l'achat d'une ferme additionnelle jusqu'à une distance de trois milles. Si le cultivateur achète une autre ferme en de ça de la distance de trois milles, il en est propriétaire et il doit la cultiver. Il faut alors que vous permettiez le transport.

M. BLANK: Je suis d'accord, mais...

M. HAMEL: En réalité, nous ne sommes pas loin.

M. BLANK: Mais pour avoir un jeune homme de 14 ans avec un tracteur sur la route...

M. LE PRESIDENT: Vous avez peut-être une chose qui pourrait être acceptable, à mon avis. Notre but n'est pas de permettre au petit gars de se promener avec le tracteur de ferme pour son plaisir. Ce n'est quand même pas un véhicule de promenade. Ce n'est généralement jamais utilisé comme tel et ce ne le sera probablement pas non plus. Mais si on lui permet de conduire et si, au point de vue juridique, il n'y a pas d'inconvénient à ajouter que c'est limité aux besoins de la ferme ou de la culture, je n'ai pas d'objection à cela, parce que c'est le but que nous visons. Mais remarquez bien que le jeune homme de 14 ans qui va conduire ce véhicule ne le fera pas tellement par plaisir, même s'il aime bien cela. Le père ne lui permettra pas de prendre le tracteur, règle générale, pour aller se promener sur la route, et ce n'est pas intéressant non plus.

M. BLANK: Cela dépend du père.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est ce que je pense. Cela dépend du père et du jeune homme.

M. LE PRESIDENT: Mais vous admettez quand même avec moi que ce n'est pas tellement une voiture de circonstance pour la promenade.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour ceux qui n'en ont pas d'autre, pour les jeunes...

M. BLANK: J'ai déjà sorti les jeunes filles, quand j'étais jeune, avec le camion de mon père.

M. LE PRESIDENT: M. Blank, je ne voudrais pas vous vieillir davantage, mais je peux vous dire que dans votre temps et dans le mien, cela se faisait, mais aujourd'hui, cela ne se fait plus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Aujourd'hui nous sommes plus exigeants.

M. CROSETIERE: Ah oui, je le connais.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'ai l'impression qu'on s'éloigne légèrement du sujet.

M. HAMEL: Ce qui me fait peur dans votre énoncé, c'est la restriction dont vous parlez d'en faire simplement un objet de culture. Jusqu'où ça va aller? Disons que le jeune homme s'en va, va-t-il falloir qu'il prouve qu'il s'en va à l'autre ferme?

M. BLANK: Mais s'il est arrêté par un policier qui lui demande: « Où allez-vous avec ce tracteur-là? » et que ce dernier réponde; « Je vais à la ferme de mon père qui me demande ». D'accord. Mais s'il n'a pas de raison pour expliquer où il va, alors il pourrait avoir une infraction.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: On peut quand même...

M. BLANK: Dans cette définition si le père lui demande d'aller au village pour acheter du foin ou quelque chose d'autre, cela peut s'appliquer à la culture aussi.

M. CROSETIERE: Oui.

M. BLANK: Au moins ça apporte une restriction dans l'esprit des gens.

M. LE PRESIDENT: Pour réparer le tracteur?

M. BLANK: Même pour réparer le tracteur, il aurait le droit. On peut mettre dans la loi, au moins l'intention du législateur, ce qu'on veut. On ne peut pas accuser le législateur de donner carte blanche à des jeunes de quatorze ans de se promener sur des tracteurs.

Pour moi c'est une restriction morale.

M. LE PRESIDENT: M. Lacroix.

M. LACROIX: Si le projet se lisait ainsi: Le directeur peut délivrer à une personne ayant l'âge de... — l'âge que vous déciderez — un permis restreint à la conduite d'un tracteur agricole et d'outillages aratoires pour les fins d'exploitation de la ferme, pourvu qu'elle se soit conformée aux exigences du bureau.

M. BLANK: C'est ça.

M. HAMEL: Oui.

M. LACROIX: Il y a une question d'âge, M. le Président, qu'on laisse à votre décision.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Apparemment mes collègues semblaient d'accord, la semaine dernière, pour quatorze ans. Je ne sais pas si ceux qui sont présents ici...

M. BLANK: Je n'ai pas de cultivateurs dans mon comté, je ne sais pas.

M. HAMEL: Je serais bien en faveur de l'âge de quatorze ans.

M. CROSETIERE: Quatorze ans. Régulièrement on a des problèmes qui surgissent. La Sûreté provinciale est consciente qu'elle est cadrée par cette loi-là et sait que c'est un handicap sérieux.

M. BLANK: Nous laisserons à des députés qui sont au courant des problèmes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est ça.

M. BLANK: Si vous parlez des chauffeurs de taxi ou des clubs de nuit ou...

M. LE PRESIDENT: Je pense quand même qu'il y a des restrictions assez importantes. D'abord, pour fins agricoles nous ne permettrons pas à quelqu'un qui a un moulin à scie, par exemple, d'engager un petit gars de quatorze ans pour conduire un tracteur pour transporter du bois sur la route. Ceci est bien important.

Deuxièmement, nous allons exiger que le jeune homme de quatorze ans ait les connaissances du code de la route et ait les qualifications requises pour opérer cette machine-là. Je suis convaincu que le jeune homme de quatorze ans, qui va conduire le tracteur de ferme, ne sera pas un danger. D'abord on n'augmentera pas la circulation des machines agricoles sur la route à cause de ça. Elles y vont quand même.

M. CROISÉTIÈRE: Non.

M. LE PRÉSIDENT: Je suis convaincu qu'il ne sera pas plus dangereux que le jeune homme de dix-sept ans qui se promène le soir, souvent en état d'ébriété avec une voiture de 300 ou 350 CV.

M. VERREAULT: Il ne faudrait pas que les cultivateurs prennent cela comme un chèque en blanc.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La façon dont c'est limité, cela va plus loin»

M. LE PRÉSIDENT: Vous allez quand même avoir une élimination naturelle: le père, qui n'a pas vraiment besoin que son fils conduise, ne sera pas intéressé et le petit gars lui-même non plus à aller suivre un cours ou à passer des examens et être limité à la conduite de seulement un tracteur de ferme. Le jeune homme a hâte de conduire une automobile ou un camion.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que nous sommes d'accord! Quatorze ans. Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, ça va pour quatorze ans. En ajoutant, comme l'a souligné M. Lacroix, « pour les fins d'exploitation de la ferme ». C'est comme ça que vous avez...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour la ferme.

M. LACROIX: ...« peut délivrer à une personne ayant atteint l'âge de quatorze ans un permis restreint à la conduite d'un tracteur agricole et d'outillage aratoire pour fins de l'exploitation de la ferme pourvu qu'elle se soit conformée aux exigences du bureau ».

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LACROIX: «... pourvu que cette personne se soit conformée... »

UNE VOIX: Pour éviter que ce soit la ferme!

M. LACROIX: ...«... aux exigences du bureau.

M. LE PRÉSIDENT: Il y avait l'autre projet d'amendement, à l'article 17, paragraphe à, du code de la route. C'était encore pour l'émission de permis à des mineurs, ou personnes émancipées par...

M. LEDUC (Taillon): M. le Président, si vous me permettez...

M. LE PRÉSIDENT: Oui.

M. LEDUC (Taillon): J'ajoute une précision qui me vient à l'esprit d'après l'expérience que j'ai vécue avec des autos-neige, il n'y a pas tellement longtemps.

Qu'arrive-t-il avec un petit bonhomme de 13, 14, 15 ou 16 ans qui aide son père à l'exploitation d'une érablière et qui se rend à l'érablière avec une auto-neige?

M. VERREAULT: Il n'a pas besoin de permis, il est dans le champ.

M. LEDUC (Taillon): S'il faut qu'il traverse un chemin public pour s'y rendre?

M. VERREAULT: Cela dépend...

M. LEDUC (Taillon): Est-ce qu'on se sert à ce moment-là de la définition que nous avons ici?

M. LACROIX: Ce n'est pas le tracteur, ni une pièce d'outillage aratoire.

M. VERREAULT: C'est une bonne question.

M. LEDUC (Taillon): C'est pour cela que je la mentionne, parce que, pas très loin de chez moi, il y a deux érablières où les petits bons-hommes aident leur père. Ils l'ont fait l'an dernier, et je suis sûr qu'ils feront la même chose cette année. Dans un cas, il y a au moins deux chemins publics à traverser pour se rendre à l'érablière.

M. VERREAULT: Ils traversent la voie publique?

M. LEDUC (Taillon): Ils traversent la voie publique.

M. LACROIX: Le danger est que si nous ouvrons cela à d'autres sortes de véhicules que les véhicules de ferme, comme le tracteur agricole et l'outillage aratoire, nous pouvons nous lancer dans un tas de... Il y a l'auto-neige — comment s'appellent les autres? —

M. BARIL: Il y a aussi les maraîchers du Nord de Montréal qui demanderont assurément que les fils conduisent le camion qui sert à l'exploitation de la ferme. Nous ne pouvons certainement pas ouvrir — du moins, c'est une suggestion — cette porte plus grande qu'elle ne l'est déjà.

Je pense qu'il serait normal de passer un an ou deux avec cette définition touchant tout parti-

culièrement les véhicules servant... — les tracteurs de ferme et l'outillage aratoire — et si, ensuite, l'expérience est bonne, nous pourrions peut-être passer à quelque chose d'un peu plus large au point de vue de la compréhension.

M. CROSETIERE: Ce n'est pas la mime vitesse non plus, avec une auto-neige et un tracteur!

M. BARIL: C'est qu'on fonctionne aussi bien l'hiver sur la route.

Ce dont nous parlons surtout, ici, c'est l'exploitation d'été, l'exploitation de ferme, où il n'y a que très peu de circulation l'hiver. Là, nous parlons d'une circulation d'hiver ou de printemps qui se fait dans des conditions défavorables, avec de petits bonshommes qui, normalement, devraient avoir un permis de conduire pour circuler, avec un tonneau à l'arrière, qui est rempli de sirop ou de sève et qui donne tout de même un ballant assez considérable.

C'est parce que la charge, souvent, est supérieure au moteur qui la remorque ou...

M. LE PRESIDENT: Si nous poussons le raisonnement un peu plus loin — je n'ai pas d'idée faite là-dessus — il reste quand même qu'actuellement, le jeune homme conduit l'auto-neige à 10, 11, 12, 13, 14 ans dans le champ. Partout où il n'y a pas de chemin public, il n'y a pas de problème pour lui. On refuse de lui donner un permis avant l'âge de... — c'est quoi? 17 ans?

M. BARIL: Avant 17 ans.

M. LE PRESIDENT: Avant 17 ans. Et c'est un véhicule qui n'a pas le droit d'aller sur le chemin public!

M. BARIL: C'est la raison pour laquelle nous ne tenons pas à donner de permis de conduire.

M. VERREAULT: Mais il va sur le chemin public, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Seulement pour le traverser.

M. VERRE AULT: Il va sur une route, par exemple — je ne sais pas si vous en avez dans votre comté — des routes qui ne sont pas ouvertes à la circulation automobile.

Prenez la Côte-Nord, où les routes — je ne sais pas si elles sont ouvertes mais disons qu'elles sont fermées — ce sont des voies publiques reconnues, pavées par le gouvernement, entretenues par le gouvernement et qui ne sont

pas nettoyées l'hiver. Les gars voyagent là-dessus, à 17 ans. L'auto-neige a le droit de passer sur cette route-là.

Il est bien spécifié dans les règlements qui ont été adoptés au ministère, qu'il est interdit d'aller sur les routes qui sont entretenues par le ministère de la Voirie...

M. LE PRESIDENT: Il y en a de moins en moins.

M. VERRE AULT: Oui, mais il y en a. C'est pour les régions éloignées comme par exemple, dans le bout de Shefferville, je ne sais pas... Je sais que dans la plupart des endroits, même les routes secondaires sont ouvertes. Mais il y a des routes de rangs. Ce sont des routes numérotées. Elles restent fermées l'hiver. Alors, le type a le droit d'y circuler.

M. LACROIX: Il a droit de traverser le chemin public...

M. VERREAULT: Il a droit de traverser n'importe quelle route.

M. LACROIX: Cela lui prend un permis.

M. BARIL: M. le Président, nous allons voir ce qui se produit. L'Ontario a ouvert la loi de la circulation des traîneaux mobiles à travers la province.

M. VERREAULT: Je vous dis que cela va être beau!

M. BARIL: Nous aurons l'occasion de constater, au printemps, les résultats de cette législation où n'importe qui peut conduire, n'étant pas détenteur d'un permis de conduire, un traîneau mobile sur la voie, sur l'emprise de la route. Vous savez comme moi qu'après une tempête, l'emprise n'existe pas. Il y a seulement la route même, la voie carrossable et le banc de neige. Alors les complications que cette loi amènera seront connues, selon toute probabilité, en avril ou en mai.

M. CROSETIERE: Nous pourrions voir l'expérience qui en découlera.

M. BARIL: Et, puis, nous verrons ce qui se produira dans la province voisine.

M. LE PRESIDENT: Maintenant, je pense que nous nous entendons tous pour dire que ces véhicules-là sont extrêmement dangereux, sur la route.

M. VERREAULT: Dans le champ, il n'y a pas de problème.

M. LE PRESIDENT: Alors, revenons à l'article 17. Pouvons-nous demander à M. Lacroix de nous donner les raisons d'être de ces modifications-là?

M. LACROIX: J'aimerais vous lire la nouvelle formulation: « Un permis ne peut être délivré, en vertu du présent article, à une personne n'ayant pas atteint l'âge de 21 ans, à moins qu'elle ne soit émancipée ou qu'elle n'ait déposé au bureau le consentement écrit de son père ou de sa mère ou de la personne qui en a la garde »

Explications: « Le seul but visible dans la demande de consentement des parents est d'assurer la puissance parentale sur les enfants, que cette puissance soit exercée par le père ou par la mère. Ce paragraphe du code de la route ne rend pas les parents responsables des dommages que les enfants peuvent causer avec un véhicule automobile et la responsabilité encourue par le père ou la mère qui a consenti n'est pas plus grande, ni moindre que s'il n'avait pas consenti. En effet, c'est l'article 1054 du code civil qui détermine la responsabilité dans ce cas. Il est donc inutile d'exiger des jeunes dont les parents sont décédés qu'ils paient les honoraires nécessaires à la nomination d'un tuteur dans le seul but d'obtenir un permis de conduire. De même, dans les cas d'émancipation, l'enfant échappe plus ou moins à la puissance parentale et le code de la route devrait consacrer cette situation. L'expression « qui en a la garde » ne désigne ici que la personne ou l'institution qui a la garde d'un enfant mineur, sans qu'il y ait d'adoption légale. Cela n'a aucun rapport avec la notion de « guardian » dans le « Common Law ». Ces cas sont très fréquents et il n'est pas utile de leur faire nommer un tuteur uniquement pour obtenir un permis de conduire. »

Comme c'est M. Laflamme qui a préparé ces explications-là, je lui demanderais de nous en dire un mot.

M. LAFLAMME: Le but de cette nouvelle formulation, c'est de régler des problèmes d'ordre pratique. Il arrive très fréquemment que, par suite du décès du père ou de la mère naturelle ou légitime de l'enfant, l'enfant soit recueilli en très bas âge par une autre famille qui peut être ou ne pas être dans sa parenté. Il peut arriver, pour une raison ou pour une autre, qu'il n'y ait pas eu d'adoption légale. Avec la formulation actuelle, les personnes qui gardent ces enfants-là sont incapables de donner leur consentement.

puisqu'elles n'ont aucun lien de parenté ni naturelle, ni légale. Mais, en fait, elles connaissent bien l'enfant, et sont en mesure de dire au Bureau des véhicules automobiles: Cette personne a suffisamment de maturité pour qu'on lui donne un permis. Exiger qu'elle subisse toutes les formalités nécessaires à la nomination d'un tuteur et les frais que cela entraîne, simplement pour approuver la désignation juridique de la personne qui la garde et qui aurait, de toute façon, été appelée à donner son consentement si nous avions eu cette formulation-là, c'est entraîner des frais inutiles. Du reste, il en a déjà suffisamment et, si nous pouvions simplifier les formalités, cela réglerait des problèmes.

De même, je crois que le cas d'émancipation ne fait pas de difficulté.

M. LACROIX: Emancipé par la cour ou par le mariage. Les deux cas d'émancipation sont compris.

M. LE PRESIDENT: Alors qu'ils ne l'étaient pas auparavant.

M. LAFLAMME: Alors qu'ils ne l'étaient pas auparavant.

M. LE PRESIDENT: C'était la même chose pour l'obtention du consentement du tuteur, qui était obligatoire auparavant, mais qui ne le sera plus nécessairement.

M. LAFLAMME: Il y avait une hiérarchie auparavant: le père venait en premier, ensuite, c'était la mère, si le père n'existait pas, et, enfin, le tuteur. Maintenant, avec cette formulation-là, c'est indifférent que ce soit le père ou la mère, ou même la personne qui en a la garde, s'il ne demeure pas chez ses parents pour des raisons de mésentente dans la famille, et tout ça. On en fait, en quelque sorte, un garant de la maturité de l'enfant.

M. LE PRESIDENT: Très bien.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LACROIX: Pour qu'il ne soit pas obligé de payer \$50 ou \$75, à la personne nommée tuteur ou qu'une adoption légale... Nous n'avons pas parlé du mineur qui fait commerce... Alors, à la minute qu'il fait commerce...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il est émancipé. C'est ça?

M. LAFLAMME: Mais, par souci de concorde, je crois qu'il serait bon d'adopter à peu

près la même formulation pour l'article 5, où on dit que pour l'obtention d'immatriculation d'un véhicule, il faut encore le consentement du père, de la mère ou du tuteur.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, oui, d'accord.

M. LE PRESIDENT: Alors les mêmes conditions se valent tant pour la personne et le permis de conduire que pour l'obtention d'immatriculation d'un véhicule.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Absolument.

M. LE PRESIDENT: C'est normal. Les autres documents que vous nous avez fournis se rapportent au test de l'haleine. Alors, nous continuons l'étude des amendements proposés. Nous étions à la page 6, c'est bien ça?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LE PRESIDENT: C'était l'article 12?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il a été adopté. Nous étions rendus...

M. LE PRESIDENT: Il a été adopté celui-là.

M. LACROIX: Nous étions rendus à la page 7, article 20.

M. LE PRESIDENT: Très bien.

M. LACROIX: Il y a bien l'article 13, mais il se réfère à l'article 20.

M. LE PRESIDENT: Alors, est-ce qu'on peut vous demander, M. Lacroix, de nous donner lecture et explications?

M. LACROIX: L'article 20 est modifié en ajoutant les alinéas suivants: Ce privilège s'étend toutefois pendant un an, au détenteur d'un permis de conduire international à dater du jour de la délivrance.

Le lieutenant-gouverneur en conseil peut autoriser le ministre à signer des ententes avec d'autres gouvernements relativement au permis requis pour conduire un véhicule automobile par une personne n'ayant pas de résidence dans la province.

Notes explicatives: A) l'amendement du premier alinéa fait suite à une correspondance échangée au cours de l'été avec le ministère des Affaires intergouvernementales. Même si le permis international est émis pour une pé-

riode d'un an, il ne peut être reconnu au Québec pendant cette période de temps, étant donné que l'article 20 du code de la route ne mentionne qu'une période d'exemption de trois mois. Il faut donc amender notre loi comme l'ont fait d'ailleurs l'Alberta et l'Ontario.

B) les ententes prévues au deuxième alinéa auraient pour objet de déterminer à quelles conditions un conducteur non résidant pourrait conduire dans la province un véhicule automobile immatriculé dans une autre juridiction.

Alors, M. le Président, je reviens à l'article 20 du code de la route, où il est dit que l'exemption prévue par l'article 12 du code de la route, parce que l'article 12 du code de la route prévoit une exemption d'immatriculation pour une période de trois mois, concernant le touriste, la personne qui vient dans le Québec, de passage ici, pouvant circuler avec un véhicule et les plaques d'un autre pays ou d'une autre province pendant une période de trois mois. L'article 20 dit: « Le privilège conféré dans l'article 12 au sujet de l'immatriculation d'un véhicule appartenant... s'applique mutatis mutandis au permis requis pour conduire ce véhicule automobile. » Ce qui veut dire que ce privilège de trois mois s'étend aussi au permis de conduire comme au certificat d'immatriculation, mentionné à l'article 12.

Il arrive maintenant que des gens viennent ici, de pays étrangers, avec un permis international et ce permis international prévoit le privilège qu'il est valable pour une durée d'une année à dater du jour de la délivrance. Alors, un Français ou un Anglais arrive ici et vu que notre loi ne prévoit qu'une exemption de trois mois, nous lui disons: Même si sur ton permis international, c'est marqué, bon pour un an à dater de la date de la délivrance, nous ne pouvons pas vous laisser circuler plus que pour une période de trois mois. Alors c'est pour ça que nous avons prévu un amendement de façon à ce que le privilège s'étende au détenteur d'un permis international qui lui, pourra circuler pendant un an, à dater du jour de la délivrance de son permis.

M. VERREAULT: Cela n'affecte pas l'enregistrement?

M. LACROIX: Cela n'affecte pas l'enregistrement, seulement le permis international.

M. BARIL: Là, il y a un problème administratif où nous aurons une voiture immatriculée dont l'adresse de l'individu est en Angleterre ou ailleurs, chose qui ne se fait pas dans le Québec.

Nous immatriculons seulement des voitures de résidents du Québec. Par conséquent, si cette chose-là était proposée et acceptée, le type aurait un permis lui permettant de conduire une voiture dans le Québec mais ne lui permettant pas d'immatriculer sa voiture dans le Québec.

M. BLANK: Il n'est pas résident avant d'être établi ici. S'il vient d'un pays étranger, il doit être accueilli par le ministère de l'Immigration au titre qu'on appelle en anglais « landed immigrant ». Mais c'est cela que je dis à Mme Kirkland-Casgrain. Ici, vous avez la limite de trois mois, et on stipule que quelqu'un qui vient des Etats-Unis pour s'établir au Canada, postule son admission à titre d'immigrant. Durant les trois mois suivants, il peut garder son permis. Mais, moi, comme avocat, je plaide souvent des causes d'immigration et cela prend plus de trois mois avant que cette personne soit reçue comme immigrante. Jusqu'à ce moment-là, il n'est pas résident de la province.

J'ai le cas de ma femme, qui est arrivée ici le 24 décembre et n'a pas été acceptée comme immigrante avant le 29 mai. Il s'est écoulé une période de presque six mois avant qu'elle soit acceptée comme immigrante. Au bout de trois mois, elle était dans une situation d'irrégularité, même avec son permis de conduire et sa voiture, parce que nous n'avons pas pu transférer l'immatriculation du Massachusetts avant qu'elle soit acceptée comme immigrante. Parce que si elle avait demandé son transfert avant cela, elle aurait dû payer des douanes, des taxes et toutes ces choses. Il n'y a pas d'« Immigrant effects ».

Je pense que nous devons dire qu'il faut entre quatre et six mois avant qu'une personne soit considérée comme immigrante. Pour les touristes, il n'y a pas de problème. Les touristes sont ici pour deux ou trois semaines. Mais, cette section douze couvre le cas des immigrants. Je pense que la période de trois mois n'est pas suffisante.

M. BARIL: Le problème n'est pas tellement la période de trois mois comme le concept d'un permis valide en même temps. Si nous tolérons ou acceptons le permis international pour une période de douze mois, que la personne devient immigrante et est la propriétaire d'un permis de conduire valide dans le Québec et que ce permis, pour une raison ou pour une autre, est suspendu, le directeur n'a pas le privilège de suspendre le permis international. Conséquemment, cette personne resterait avec un permis de conduire valide pendant une période de six, huit et dix mois. Et là-dessus, même si l'Ontario et

une autre province ont modifié leur législation, je ne serais pas prêt à considérer le cas...

M. PERREAULT: Nous l'avons à l'heure actuelle.

M. BARIL: ... où le permis international de conduire est reconnu ici seulement si la personne détient un permis de conduire valide dans sa province d'origine ou plutôt dans son pays d'origine, parce que le permis international n'est pas reconnu d'une province à l'autre.

Je ne peux pas aller en Ontario avec un permis international. Je peux aller aux Etats-Unis avec un permis international.

M. LE PRESIDENT: Par qui est émis le permis international?

M. BARIL: Par les clubs automobile du Québec.

M. PERREAULT: Il est émis par les clubs automobiles ou par l'Automobile Club dans la province.

M. LACROIX: Dans la province.

M. PERREAULT: Il est parfaitement légal ici.

M. BARIL: Ici non. Ici, un résident du Québec ne peut pas conduire sa voiture avec un permis international.

M. LACROIX: Non, le résident du Québec...

M. PERREAULT: Pas le résident du Québec, voyons.

M. BARIL: Ni le résident canadien. Le résident canadien ne peut pas conduire dans une province canadienne avec un permis international.

M. PERREAULT: D'accord.

M. BARIL: Non, mais il reste les gens qui viennent de l'extérieur.

M. PERREAULT: C'est cela.

M. LACROIX: Mais la personne qui vient de l'extérieur avec un permis international n'est pas intéressée à prendre un permis du Québec. Je ne vois donc pas pourquoi elle aurait un permis du Québec suspendu. C'est le touriste qui vient ici avec un permis international.

M. BARIL: C'est cela. C'est comme un immigrant qui sait qu'il va prendre résidence dans le Québec et à qui on laissera le privilège de garder un permis international pour une période de douze mois, alors qu'il va entrer pendant cette période-là en possession du permis de la province qu'il adoptera.

M. LACROIX: Alors, il n'est plus touriste, s'il vient s'installer ici. A ce moment-là, on lui demande de prendre des plaques du Québec et un permis du Québec.

M. BLANK: Pas avant cinq ou six mois.

M. BARIL: Cela ne règle pas le problème que M. Blank mentionne. Parce que nous n'avons pas de problème avec le touriste. Qu'il soit ici pour six ou huit mois, le touriste, tel quel, qui a sa place d'affaires et qui tient feu et lieu au Massachusets n'a aucun problème. Sa plaque d'Immatriculation est considérée comme valide, et aussi son permis de conduire. C'est la personne qui vient s'installer dans le Québec pour y vivre et qui change ses lieu et feu...

M. BLANK: Comme ma femme.

M. BARIL: Et qui devient, à ce moment-là, un résident avec possibilité de...

M. BLANK: Comme ma femme. Elle a postulé un permis d'immigration au mois de janvier et elle n'a pas été acceptée comme immigrante avant la fin de mai. Durant toute cette période-là, elle a conduit sa propre voiture avec une plaque et un permis de conduire du Massachusets, parce qu'elle n'était pas résident du Québec, à ce moment-là.

M. PERREAULT: Comment était-elle considérée?

M. BLANK: Même suivant la loi, son lieu de domicile était ici, mais elle n'avait pas de résidence. Ici, c'était le contraire.

M. PERREAULT: Comme quoi était-elle considérée, à ce moment-là?

M. BLANK: « Applicant for immigrant ». Nous avons un statut.

Une personne peut faire une demande pour devenir immigrante et, ici, durant la période, on a tout son cas, la question médicale, la question de sécurité, son dossier criminel, alors ça prend de quatre à six mois avant que le ministère de l'Immigration donne son approbation ou pas à ce ty-

pe-là. Même il a le droit de travailler après une certaine période, après son premier rendez vous à l'Immigration. Après un mois et demi, il obtient la permission de travailler. Même à ce moment-là, il n'est pas reçu encore parce qu'on doit faire, ce qu'on appelle un « security check » sur lui. Ils doivent aller dans sa ville pour rencontrer la police et voir les documents et après quatre ou six mois, on lui donne son statut d'immigrant.

A ce moment-là, il est résidant parce qu'il y a aussi d'autres lois du Québec qui s'appliquent. Jusqu'au moment où il est reçu comme immigrant, il n'a pas le droit à l'assurance-hospitalisation même s'il travaille et paie des taxes.

M. VERREAULT: Est-ce qu'il paie des taxes et des impôts?

M. BLANK: Oui, tout. Ses enfants n'ont pas le droit à...

M. VERREAULT: L'allocation.

M. BLANK: ... l'allocation, avant le moment où il sera reçu comme immigrant.

M. LE PRESIDENT: Votre point de vue c'est que trois mois n'est pas suffisant.

M. BLANK: Pas assez long.

M. VERREAULT: Pour ces cas-là.

M. BLANK: Pour ces cas-là.

M. BARIL: Non, mais dans le cas du permis international, la personne qui vient ici résider dans le Québec, est déjà en possession d'un permis de conduire de l'endroit où elle est d'origine. Autrement...

UNE VOIX: Oui.

M. BARIL: ... elle n'aurait pas de permis international et je ne vois pas ce que le permis international vient faire ici. Ce n'est bon à rien, c'est bon pour une personne qui voyage un peu partout à travers le monde et qui ne veut pas se sentir dans l'obligation, en Grèce, pour conduire un véhicule automobile ou aller à Paris et un peu partout...

M. VERREAULT: Il est exigé à certains endroits en tout cas.

M. BARIL: ... pour être pris à détenir un permis de conduire valide de l'endroit où il se

trouve. Mais dans nos cas, à nous, ici, le permis international doit absolument...

M. BLANK: Si on me donne un permis de tourisme pour six mois d'exemption, pourquoi est-ce qu'on donne un permis international d'un an?

M. BARIL: Non, mais le permis international n'ajoute aucun privilège.

M. LACROIX: Le permis international, c'est la personne qui décide de venir au Québec comme touriste et décide de se promener dans le Québec, d'aller en Ontario et de se promener au Canada pendant un an et elle revient au Québec, et elle décide de passer quatre mois. C'est un touriste au Québec, elle a un permis international, et selon notre loi, on ne peut pas reconnaître un permis pour plus qu'une période de trois mois. Alors, avec cet amendement-là, c'est que son permis, si elle décide de passer six mois au Québec, est valide avec son permis international...

M. VERREAULT: Le permis international, M. le Président, a été mis en vigueur, ici, surtout pour les Canadiens qui vont en Europe parce qu'il y a plusieurs pays en Europe qui l'exigent.

M. LE PRÉSIDENT: Et vous avez été obligés d'accorder la réciprocité?

M. VERREAULT: Bien oui, c'est certain, par l'entremise de l'ONU et du ministère fédéral.

M. BLANK: Qu'est-ce que vous faites pour des étudiants qui viennent ici pour étudier un an et qui ont un permis du Massachusetts ou de New-York? Est-ce qu'on lui donne, à cet étudiant, la permission de garder sa vieille auto?

M. VERREAULT: Nous avons une réciprocité.

M. BLANK: Je me pose la question. Pourquoi est-ce possible?

M. VERREAULT: Je me la pose aussi.

M. BLANK: Dans les articles 12 et 20, pourquoi?

M. BARIL: Je ne le sais pas.

M. LACROIX: L'article 12 et 20 dans le code?

M. BLANK: Oui, pourquoi?

M. LACROIX: Pour permettre l'exemption de trois mois.

M. BLANK: Mais pourquoi donner l'exemption entre temps? Parce qu'ici...

M. LACROIX: Est-ce qu'il vient d'ici?

M. BLANK: Ah oui c'est un résident d'ici. Si vous mettez dans votre article que chaque résident de la province de Québec peut seulement conduire une voiture avec un permis de Québec ou une plaque d'enregistrement du Québec, ça couvre toutes les personnes qui sont ici comme résidents. Tous les autres sont des touristes ou des étudiants ou des gens comme ça.

M. BARIL: Oui mais...

M. BLANK: Ces gens-là, vous vous trouvez à ne rien exiger d'eux. Pourquoi vous faites-vous une limite pour des touristes qui ne peuvent demeurer que trois mois ou six mois? Vous ne faites pas ça aux étudiants, pourquoi le faire aux touristes?

M. LACROIX: Il y a une exemption de prime pour les étudiants pour tout le temps qu'ils sont inscrits à l'université, dans une écoleou...

M. BLANK: Je sais. Mais pourquoi le touriste n'aurait-il pas la même exemption pour la période qu'il est ici?

M. VERREAULT: Oui, mais la loi dit qu'au bout de trois mois il est tenu de prendre un permis.

M. BLANK: Pourquoi?

M. VERREAULT: Bien pourquoi?

M. BLANK: Pourquoi?

M. VERREAULT: Parce que nous ne pouvons pas laisser ici indéfiniment, un touriste pendant trois ans...

M. BLANK: Après cela, arrive la Loi de l'immigration. Cette loi ne laisse pas un touriste au Québec pour trois ans, c'est-à-dire pour tous ceux qui viennent d'en dehors excepté ceux des États-Unis, doivent avoir un permis spécial pour être touriste. Ils n'en accordent pas pour une période excédant trois mois.

M. LE PRESIDENT: Me permettez-vous? Qu'est-ce qui arrive du citoyen de l'Ontario? Il ne passe pas par l'immigration? Il s'en vient ici avec une licence de l'Ontario et il reste ici un an. Alors, il utilise tous les services routiers du Québec et à ce moment-là, il n'a aucune obligation de prendre une licence chez nous.

M. BLANK: Qu'est-ce qu'il fait à Montréal?

UNE VOIX: Il veut travailler.

M. LE PRESIDENT: Alors, à ce moment-là, vous allez l'obliger à...

M. BLANK: Celui qui demeure en Ontario et qui travaille à Hull n'a pas besoin d'acheter de permis.

M. VERREAULT: Pour le gars qui demeure en Ontario, c'est prévu dans la loi.

M. BLANK: Oui, c'est prévu dans la loi, mais la loi...

M. VERREAULT: S'il vient de l'Ontario et qu'il s'en va à Sept-Iles, par exemple, il est touriste d'une certaine manière.

M. BLANK: Comment, peut-il être touriste d'une certaine manière à Sept-Iles? Du moment qu'il travaille, il est résident et il demeure là.

M. VERREAULT: L'affaire du permis international, c'est...

M. BARIL: Ce n'est pas dans le but d'être en désaccord avec mes collègues loin de là, mais je crois que l'implantation d'un permis international et son acceptation pour une période de 12 mois va nous créer beaucoup plus de problèmes que si nous ne nous en occupions pas du tout. En effet, le non-résident, qui vient ici au Québec, peut le demeurer aussi longtemps qu'il le désire, parce qu'il n'y a pas de « law enforcement » qui est possible dans cela, absolument pas. Alors, si nous faisons une espèce de législation qui ne se « couvre » pas, nous perdons notre temps. D'un autre côté, nous restons avec le problème de deux permis de conduire valides en même temps et nous perdons le concept d'un permis valide partout, puisque le système actuel permet l'échange d'un permis international pour un permis valide dans une autre province. Et c'est là que le jeu se fait.

M. VERREAULT: Aucun permis international

n'est émis sans que le type ait un permis valable dans son pays d'origine.

M. BARIL: C'est ça.

M. VERREAULT: Il n'en a pas deux; il en a un.

M. BARIL: Il en a deux. Il a le permis de son pays d'origine et son permis international. Le permis international, par contre, est échangeable contre un permis valide dans n'importe laquelle des provinces canadiennes. Il est échangeable, grâce à la réciprocité entre les provinces que nous avons présentement.

M. VERREAULT: Pour celui qui a subi un examen.

M. BARIL: Non, le permis international, M. Verreault, est reconnu dans plusieurs pays qui ont des normes semblables. Si une personne se présente au Québec avec un permis international de Norvège, on va lui remettre un permis de conduire du Québec.

M. MARTIN: S'il vient s'établir ici.

M. BARIL: S'il vient s'établir ici.

M. VERREAULT: Oui, à celui qui a subi l'examen.

M. BARIL: Il n'y a pas d'examen dans ces cas-là, parce qu'il a déjà subi l'examen dans son pays. Or, ce pays est reconnu par le Canada et par d'autres pays comme étant sur des bases...

M. BLANK: Il doit passer un examen avec son permis du Massachusetts.

M. BARIL: La réciprocité existe depuis 1968.

M. BLANK: En mai 1968, il passera un examen.

M. BARIL: C'est cela. Je parle du Massachusetts et non pas des autres provinces. Alors, le concept du permis international ne donne pas grand-chose.

M. VERREAULT: Il est surtout utile aux Canadiens qui vont en Europe où c'est exigé. Si vous arrivez en Hongrie avec un permis de la province de Québec, je pense que vous n'irez pas loin. C'est le cas de ma fille qui, l'an der-

nier, est allée en Espagne et qui a été obligée de conduire. Elle a pris un permis international ici à Québec. Elle n'avait pas deux permis dans ses poches; elle n'en avait qu'un.

M. LE PRÉSIDENT: L'un des problèmes que M. Baril soulève, si je comprends bien, c'est qu'un permis international permettrait de conduire dans la province. Or, le Bureau des véhicules automobiles n'aurait aucune autorité, aucune possibilité de suspendre le permis de cette personne.

M. VERREAULT: Là, aussi...

M. LACROIX: Les lois du Québec s'appliquent quand même.

M. VERREAULT: C'est bien écrit à l'endos que les lois du lieu s'appliquent.

M. LACROIX: S'appliquent.

M. VERREAULT: Bien oui.

M. LE PRÉSIDENT: Oui, mais en admettant que notre système d'ivressomètre...

M. VERREAULT: En Angleterre, même si j'ai un permis international, je n'irai pas conduire à droite.

M. LE PRÉSIDENT: ... soit adopté, qu'est-ce qui arrive à ce moment-là, monsieur? Si on décide, à un moment donné, de suspendre un permis pour 24 heures, et que le gars revient...

M. LAFLAMME: Cela s'applique.

M. LE PRÉSIDENT: ... en disant: Moi, j'ai un permis international; ce n'est pas inclus dans cela, vous n'avez pas le droit de l'annuler.

M. LACROIX: Il doit se soumettre aux lois de la province.

M. VERREAULT: C'est bien spécifié à l'endos. C'est un permis qu'on ne donne pas à gauche et à droite; c'est très sévère.

M. LACROIX: M. le Président, j'aurais deux points à préciser, là. M. Blank a parlé tout à l'heure de la période d'exemption. Les autres provinces prévoient aussi une période d'exemption. L'Ontario prévoit une période d'exemption de six mois pour tout le monde. Je peux circuler avec mon permis du Québec en Ontario pour six mois. Mais, après six mois, on va me dire.

C'est suffisant. Si l'on m'arrête, évidemment, on va me dire; Six mois, c'est assez; retournez chez vous ou prenez un permis de l'Ontario.

M. VERREAULT: C'est cela.

M. LACROIX: Alors, dans la majorité des provinces, c'est trois mois. Mais, je pense qu'en Alberta...

M. VERREAULT: L'Ontario a changé l'an dernier ou il y a deux ans; peut-être en regard de...

M. BLANK: Je parle, en particulier, des immigrants des Etats-Unis qui viennent ici. Avant 1967, les immigrants américains étaient reçus dans la même journée. Maintenant nous appliquons les mêmes règles d'immigration aux Américains qu'aux autres étrangers; ils doivent attendre quatre ou six mois avant d'avoir le statut de résidents.

M. LE PRÉSIDENT: Peut-être y a-t-il un inconvénient à ce qu'on applique la même chose ici?

M. BARIL: Ce que j'avais compris, c'est qu'un directeur provincial ne peut pas enlever un permis international, pour la simple raison que le délit « ivresse au volant », ici dans le Québec, ça peut être trois mois alors qu'en Norvège, ça peut être deux ans et qu'ailleurs, ça peut être trois semaines. On peut, cependant, enlever le permis du pays d'origine.

M. VERREAULT: Ce n'est pas une bonne chose.

M. BARIL: Comme on peut enlever un permis de l'Ontario. Le détenteur d'un permis de conduire de l'Ontario, qui est, également, détenteur d'un permis international, perd le permis de conduire de la province en question, mais garde son permis international. En effet, je pourrais être privé d'un privilège dans une province ou dans un pays, alors que, dans d'autres pays, ceci est une offense mineure.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, pour couper court à la discussion, est-ce qu'il n'y aurait pas possibilité d'utiliser ce même délai de six mois qui est utilisé en Ontario? Je pense que ça résoudrait le problème.

M. LACROIX: C'est possible, nous pouvons l'amender. Maintenant, la question du permis international a été soulevée par M. Claude Morin

du ministère des Affaires intergouvernementales. Il était au courant que notre loi prévoyait qu'une personne pouvait circuler pendant trois mois avec un permis autre que celui du Québec. Alors, il a dit: Le touriste qui arrive avec un permis international et qui veut circuler pendant un an peut avoir des problèmes, à un moment donné, parce qu'on va lui dire ici; D'après l'article 20 de notre loi, c'est trois mois. Il nous a alors demandé d'ajouter à notre loi cet amendement. C'est ça qui a amené toute l'affaire.

M. VERREAULT: C'est bien logique. Il faut que ce soit bien clair dans l'esprit de M. le Président et des membres de ce comité que le type qui a un permis international est soumis à la loi du lieu. Ceci est évident.

M. LE PRESIDENT: Même si nous adoptons six mois au lieu de trois mois, tel que mentionné aux articles 12 et 20, ça ne règle pas le problème que soulève M. Baril en rapport avec le permis international, c'est a...

M. BARIL: C'est une suggestion, M. le sous-ministre n'avait pas l'air d'avoir d'objection; alors, je la laisse aller. Nous en verrons les implications après.

M. VERREAULT: C'est parce que j'ai été mêlé à ça. Je pense que l'ancien ministre se souvient de ça; c'est une règle extrêmement sévère.

M. BARIL: C'est qu'il n'y a absolument aucune possibilité. Les 90 jours qu'on donne dans le code de la route, c'est pour une personne qui décide de résider dans le Québec. Elle a 90 jours pour régler ses papiers avec le Bureau des véhicules automobiles, pour prendre un permis de conduire valide dans le Québec et pour s'immatriculer dûment dans le Québec.

Pour ce qui est du touriste qui viendra de la Chine, en ce qui me concerne, nous n'aurons jamais le moyen de savoir s'il est détenteur d'un permis de la Chine ou non.

M. VERREAULT: Un instant, si un type, qui a un permis international, est arrêté pour ivresse ou pour facultés affaiblies au volant et comparait devant la cour, est-ce que le juge n'aurait pas le pouvoir de lui enlever son permis?

M. BARIL: Il lui enlève son permis de la Chine, s'il vient de la Chine mais il lui laisse son permis international.

M. VERREAULT: Pourquoi?

M. BARIL: Parce que le type ne le montrera pas.

M. VERREAULT: Ah bien, ça, on ne le sait pas.

M. BARIL: Le concept de deux permis dans nos poches, c'est la seule chose qui me tracasse.

M. VERREAULT: Le permis de la Chine sera-t-il adopté dans la province de Québec? Nous n'avons pas de réciprocité avec la Chine, pas plus qu'avec la Hongrie.

M. BARIL: Ce que nous faisons, c'est que nous retournons le permis. A qui allons-nous retourner un permis international? A la ligue des nations?

M. VERREAULT: Non, pas à la ligue des nations, c'est a...

M. BARIL: Nous ne pouvons pas le retourner au Bureau des véhicules automobiles du Québec, parce qu'il n'a pas l'autorité de suspendre un permis. Le Royal Automobile Club en émet seulement.

Mais, quand on suspend le permis d'une personne qui vient d'Angleterre, on retourne en Angleterre son permis de conduire de l'Angleterre. Il serait assez intéressant de demander à Me Laflamme...

M. VERREAULT: Comment fait-on pour retrouver l'adresse du gars qui vient d'Angleterre?

M. BARIL: C'est écrit sur son permis.

M. VERREAULT: C'est la même chose pour le résident international.

M. BARIL: Nous ne pouvons pas retourner le permis du résident international parce que nous n'en émettons pas chez nous. Si je reçois un permis international, que voulez-vous que jette? Il reste là, c'est tout. Seulement, si je reçois un permis qui a été enlevé à une personne venant d'Angleterre...

M. VERREAULT: De qui, d'abord, recevrais-tu un permis international?

M. BARIL: Il faudrait l'enlever au détenteur.

M. VERREAULT: Alors, si le juge...

M. BARIL: En l'enlevant au détenteur, est-ce

qu'on lui laisse le permis de son pays d'origine ou si on lui en enlève deux?

M. VERREAULT: Celui de son pays d'origine n'est pas honoré.

M. BARIL: Oui, il est honoré.

M. VERREAULT: Nous n'avons pas de réciprocité avec la Chine, avec la Hongrie ou avec d'autres pays. Nous n'en avons pas.

M. BARIL: Cela ne fait pas de différence. Pour ce qui est de la suspension, là...

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'on ne pourrait pas reconnaître le permis international?

M. VERREAULT: C'est fait par arrêté en conseil.

M. LACROIX: Non, non, mais le Canada est un des pays qui ont signé.

M. LE PRESIDENT: Très bien. Est-ce qu'on ne pourrait pas reconnaître le permis international, mais considérer qu'après trois mois ou six mois — soit la période qui sera fixée par le code — on échange son permis international pour un permis du Québec, sans examen, sans rien? Est-ce que ça ne résoudra pas le problème?

M. VERREAULT: Il faudrait tout refaire!

M. LE PRESIDENT: M. Baril, si le permis international était échangé contre un permis du Québec, sans formalité aucune, parce que vous le reconnaissez en fait, est-ce que ce serait accepté par les autres signataires?

M. VERREAULT: Les signataires...

M. LE PRESIDENT: Est-ce que cela satisfait aux exigences que vous...

M. LAFLAMME: En fait, le problème que soulève M. Baril c'est le fait que selon que cela fera l'affaire ou non de l'individu qui aura commis une infraction dans la province de Québec, il découvrira ou ne découvrira pas son permis international. S'il est traduit devant les tribunaux pour facultés affaiblies, il ne montrera pas son permis international. Il va faire la personne qui n'a pas de permis international. Il va peut-être montrer le permis normal ou prétendre qu'il n'a pas de permis du tout. À ce moment, au sortir du tribunal, suspendu pour trois mois, c'est comme s'il n'avait pas eu de sentence.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela ne veut rien dire.

M. BLANK: Le tribunal ne suspend pas le permis. Le tribunal dit: Vous n'avez pas le droit de conduire de véhicule au Canada.

M. LACROIX: Interdiction de conduire au Canada.

M. BLANK: Ce n'est pas suspendre le permis.

M. LACROIX: Non, c'est une interdiction de conduire.

M. LE PRESIDENT: Mais l'interdiction de conduire, comment pouvez-vous la contrôler si vous ne lui enlevez pas son permis?

M. BLANK: Si le gars veut conduire et si on lui prend son permis, il peut conduire, s'il n'est pas arrêté par la police! Nous avons souvent des causes de gens qui conduisent sans permis, à qui on a enlevé leur permis.

M. LE PRESIDENT: Mais l'agent de police qui arrêtera cet individu, il ne le sait pas.

M. BLANK: Il ne le sait pas.

M. LE PRESIDENT: Il exhibe alors son permis de conduire qui n'a pas été suspendu malgré l'interdiction...

M. BLANK: Je vous pose une autre question. Qu'est-ce qui empêche le gars d'aller au bureau des véhicules automobiles, le lendemain, et de demander un autre permis sous un autre nom?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah oui, mais cela...

M. BLANK: Si un gars veut être bandit, il peut l'être par toutes sortes de moyens.

M. HAMEL: Avez-vous toujours eu des clients comme cela?

M. BLANK: C'est terrible!

M. LE PRESIDENT: ... à nous suggérer.

M. VERREAULT: Est-ce le consentement du comité qu'on écrive...

M. BLANK: Oui, à mon avis.

MME KKRLAND-CASGRAIN: Si le directeur n'a pas de...

M. BARIL: Cela vient de M. Claude Morin. C'est un amendement qui est proposé par le ministère des Affaires intergouvernementales et je le considère comme tel. C'est tout.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela ne m'impressionne pas plus que cela, moi.

M. LE PRESIDENT: Maintenant, il y a une chose qui est sûre...

M. BLANK: ... cet amendement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela ne change pas!

M. BARIL: Cela n'enlève pas de privilèges, cela ne pénalise personne. Cela fait peut-être l'affaire de trois, quatre ou cinq personnes dans toute une province. Normalement, c'est seulement pour faire plaisir à des gens qui viennent de l'extérieur chez nous et non pas à des gens de chez nous. Je pense que...

M. LE PRESIDENT: Mais, M. Baril, il reste quand même que si vous et moi allons dans plusieurs pays d'Europe, nous serons probablement heureux que ce permis que nous avons pu obtenir soit reconnu là-bas sans que nous ayons à subir d'examens et autres formalités.

M. BARIL: Il l'est ici, il est reconnu.

M. LE PRESIDENT: Alors...

Je comprends votre point de vue. Vous dites qu'il n'est pas nécessaire de l'inclure là-dedans parce qu'il est reconnu par arrêté ministériel?

M. BARIL: On connaît le concept du permis international, et je ne vois pas pourquoi nous en ferions un article au code de la route. C'est mon opinion bien personnelle. Nous avons parlé ensemble de ces choses. Je m'objectais à ce moment-là et je m'objecte encore pour la simple raison que c'est déjà implicite. Si c'est reconnu par arrêté en conseil, le privilège de cette chose...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là, est-ce que nous sommes obligés d'écouter les recommandations de l'expert en affaires intergouvernementales? Il me semble que nous pouvons décider pour nous, surtout si les...

UNE VOIX: Ah oui, je suis d'accord.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, personnellement, je ne tiens pas plus que cela à cette...

M. VERREAULT: Laissons les choses au statu quo, sauf que nous dirons 6 mois...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, 6 mois.

M. VERREAULT: ... au lieu de 3 mois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que mes collègues seraient d'accord.

M. LE PRESIDENT: Il ne faudrait pas mélanger...

M. BARIL: Qu'est-ce que vous penseriez, M. Lacroix, si nous mettions la validité du permis international pour la durée de sa validité, parce que si nous donnons 12 mois...

M. LACROIX: C'est cela, c'est inscrit sur le permis.

M. BARIL: Il est toujours valide pour 12 mois, mais si le bonhomme se présente ici alors qu'il y a déjà six mois d'écoulés, son permis international n'est plus valide pour 12 mois.

M. LACROIX: Oui, mais il est estampillé.

M. BARIL: Alors, pour la validité du permis.

M. VERREAULT: L'arrêté en conseil...

M. LACROIX: M. le Président, je semble revenir à la charge, mais c'est que notre loi prévoit trois mois. Supposons que moi, je vais à Paris, par exemple, avec un permis international que j'ai pris au Club automobile ici et je décide de rester un an à Paris. Si dans le code de la route français, on dit: Tout étranger... ou quelque chose que nous avons à l'article 20, une exemption de trois mois... on peut fort bien me dire, à un moment donné, au bout de trois mois: Même si vous avez un permis international valide pour un an, notre loi parisienne prévoit seulement trois mois. Donc, ce n'est pas valide, votre affaire.

Cela nous causerait du préjudice. Alors, M. Baril va prévoir, probablement dans le code de la route, ce n'est pas vérifier que le permis international est valide pour un an, qu'un étranger qui vient avec un permis international puisse circuler pendant un an. A l'heure actuelle, celui qui vient ici avec un permis international

ne peut pas circuler pendant un an, parce que notre code de la route ne le permet pas.

M. VERREAULT: Oui, mais est-ce que l'arrêté en conseil autorisant le permis international ne mentionne pas: nonobstant l'article 20?

M. LACROIX: Non.

Enfin, M. le Président, est-ce que nous pouvons demander de prolonger ce débat jusqu'à la prochaine séance, quitte à étudier la question plus à fond?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, sûrement.

M. BARIL: Non, non, nous ne sommes pas prêts.

M. VERREAULT: Il n'y a rien dans ça pour les quatre mois, les six mois...

M. BLANK: Les six mois...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que nous sommes tous d'accord? Le directeur est d'accord.

M. BLANK: Nous changeons 12 et 20...

M. VERREAULT: Il faudrait bien changer les deux.

M. BARIL: Oui.

M. LE PRESIDENT: Alors...

M. LACROIX: Toujours ce changement-là.

M. LE PRESIDENT: Alors, l'article 13 est par le fait même déferé au comité ad hoc. Est-ce que nous commençons l'article 23? Prévoit-il des changements importants?

M. LAFLAMME: Nous remplaçons le premier alinéa du paragraphe 1 par le suivant: « Il est défendu à toute personne de faire le commerce de véhicules automobiles, à moins d'avoir obtenu du bureau pour chaque place d'affaires, une licence à cet effet, sur paiement de l'honoraire établi par le lieutenant-gouverneur en conseil, en retranchant les sous alinéas a, b, c, nous remplaçons le paragraphe 4. En résumé, M. Lacroix, quelle est la raison d'être de cette modification-là? Cela n'existe-t-il pas?

M. LACROIX: Cela n'existe pas, c'est à l'article 23 paragraphe 1 dans le code de la route

tel qu'il est actuellement. On disait: « Il est défendu à toute personne de faire le commerce des véhicules, à moins d'avoir obtenu du bureau une licence à cet effet sur paiement au bureau, d'honoraires suivants. Alors \$20 à Montréal, Québec, \$10 dans une autre ville, et \$à dans une municipalité. Alors, là nous ajoutons, au lieu de dire « une licence à cet effet » nous disons « pour chaque place d'affaires », parce qu'une personne peut avoir deux places d'affaires dans Montréal et payer seulement une licence alors que maintenant nous demandons que chaque place d'affaires paie une licence de \$20 dans le sud, suivant le cas, pour d'autres endroits c'est \$10.

M. BLANK: Mais où indique-t-on \$20 ou \$10?

M. LACROIX: C'est dans le code de la route.

M. VERREAULT: Oui.

M. BLANK: Ah oui.

M. LE PRESIDENT: Et quatre, qu'est-ce que c'est cela?

M. LACROIX: Parce que nous avons pensé que...

M. BLANK: Excusez-moi, M. Lacroix, je vois que le paiement de l'honoraire établi par le lieutenant-gouverneur en conseil n'est pas fixé par la loi maintenant, il est fixé par un arrêté en conseil.

M. LACROIX: Oui.

M. BLANK: C'est une autre affaire où les taux ne sont pas déterminés par la Chambre mais par le cabinet.

M. VERREAULT: C'est un droit.

M. BLANK: C'est un droit, je veux tout simplement constater... encore une autre fois que nous autres, les élus du peuple, n'avons aucun mot à dire sur le montant des taxes...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que cela apporte une situation arbitraire?

M. LE PRESIDENT: Ah, cela je pense que c'est...

M. BLANK: Nous avons fait cela cette année, parce que la loi dit que nous avons le droit

d'augmenter les licences, les plaques et le coût des permis de conduire, mais je ne crois pas qu'on puisse amender la loi encore. Je dis que ce n'est pas un moyen de procéder. Si nous voulons taxer la population, ce doit être les représentants de la population qui fixent le montant de la taxe, le coût d'un permis de conduire, le coût des plaques de rajustement, le coût d'une taxe pour vendre les véhicules, n'importe quel nom que l'on donne à cela, c'est une taxe. Et je dis que c'est le droit et le privilège des députés et de la chambre de surveiller et déterminer les taxes.

DES VOIX: Adopté.

M. COITEUX: Ils peuvent changer...

M. VERREAULT: Ils peuvent changer. L'article 82 permet au lieutenant-gouverneur en conseil de fixer les taux. C'est dans toutes les lois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a un précédent d'établi, mais cela ne veut pas dire qu'on est obligé de continuer dans la même ligne.

M. BLANK: Je dis que peut-être dans des cas d'exception, le conseil des ministres a le droit de faire des arrêtés en conseil pour fixer un tarif pour telle ou telle chose. Mais quand on en arrive à la question des véhicules automobiles, ce n'est pas un cas d'exception; c'est comme l'eau, ou l'électricité dans la maison. C'est un besoin de la vie. Ce n'est pas un cas d'exception pour lequel on peut passer son temps à adopter des petites lois pour toutes sortes de choses. Ici, c'est une loi pour les véhicules moteurs et les permis de conduire. Presque 90% de la population est affectée par cette taxe. Je pense qu'il y a plus de personnes affectées par la taxe sur les permis que par l'impôt. Je ne sais pas le nombre de personnes qui paient des impôts, mais il est certain qu'il est moins grand que le nombre de personnes qui ont leur permis de conduire.

M. HAMEL: M. le Président, à l'article 82...

M. BLANK: Oui, je sais, c'est dans la loi...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce n'est pas nécessaire...

M. BLANK: Ce n'est pas arrivé avant le coût des enregistrements n'a pas augmenté depuis des années. Je ne dis pas qu'on n'a pas besoin de le changer parce que le coût de la vie a augmenté. Peut-être que le coût des plaques doit augmenter, mais c'est une taxe générale. Quand la loi

a été faite, au début, il n'y avait pas tellement de véhicules, mais maintenant, il y a presque plus de véhicules que de personnes. C'est une taxe générale, comme l'impôt sur le revenu. Je dis que cela ne doit pas tomber dans les murs du conseil exécutif. Cela doit être « at large ».

M. LE PRESIDENT: Alors, c'est adopté sur division.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sur division.

M. COITEUX: Vote!

M. LE PRESIDENT: Article 23. Le paragraphe 4, de cet article-là, nous ne l'avons pas lu. « Toute personne qui veut immatriculer un véhicule automobile usagé doit, lors de sa demande, produire un certificat selon les formalités prescrites par le bureau, attestant que ledit véhicule est conforme aux exigences de la loi. » C'est nouveau, ça. « Quiconque fait une fausse déclaration en complétant le certificat mentionné à l'alinéa précédent commet une infraction et il est passible d'une amende de \$25 à \$100 en cas d'une première infraction et d'au moins \$100, mais n'excédant pas \$300 en cas de toute infraction subséquente, et à défaut de paiement de cette amende, des frais, des honoraires et des droits, le cas échéant, à un emprisonnement, d'au moins huit jours et d'au plus trente jours, dans le cas d'une première offense et d'au moins 15 jours et d'au plus de 90 jours pour toute offense subséquente. Dans le cas d'une troisième offense ou de toute offense subséquente, il est passible de l'amende édictée et de l'emprisonnement à la fois. »

M. BLANK: Moi, je trouve que cet amendement a beaucoup de bon sens. Il ne s'agit pas seulement des vendeurs de véhicules usagés, qu'on peut contrôler par l'émission des permis. Mais il y a une autre place où les gens achètent des véhicules, c'est dans les encans des villes où on vend les vieux véhicules qu'on a ramassés sur les routes. Des jeunes font de petites réparations, il n'y a pas de freins, rien, et ils viennent chercher des plaques d'immatriculation. C'est le meilleur moyen de les arrêter.

M. LE PRESIDENT: Quand on parle des formalités prescrites, cela pourrait être quoi?

M. VERREAULT: C'est le questionnaire qu'il y a en arrière de...

M. LACROIX: C'est un certificat de conformité...

M. LE PRESIDENT: Qui pourrait être complété par n'importe quel garagiste?

M. VERREAULT: Il faudrait que cela porte le sceau du garage, pas d'un individu quelconque. Il faudrait le sceau du garage, plus la signature d'un mécanicien.

M. BARIL: Il est extrêmement difficile de déterminer qui est qualifié comme mécanicien et qui ne l'est pas. Le ministère du Travail n'a pas qualifié les mécaniciens. Il reste une chose, c'est que...

M. VERREAULT: Donc, un mécanicien dûment licencié.

M. BARIL: Dûment licencié. On mentionne aussi, au certificat de conformité, quelque chose dans ce genre-là, mais à savoir si le mécanicien est réellement certifié ou non, c'est une autre affaire.

M. BLANK: Quelqu'un ne peut pas travailler comme mécanicien à moins d'être membre d'un comité paritaire.

M. BARIL: Dans certains cas, on peut le faire.

M. BLANK: Oui.

M. BARIL: A Montréal ou Québec, d'accord, mais ailleurs..

M. BLANK: Nous avons toujours des problèmes avec les comtés ruraux.

M. LE PRESIDENT: Alors, en laissant les choses telles qu'elles sont, cela nous donnera le temps de modifier les règlements au fur et à mesure des besoins.

M. VERREAULT: M. le Président, trouvez-vous qu'une amende de \$25 soit suffisante?

M. HAMEL: Pardon?

M. VERREAULT: Trouvez-vous qu'une amende minimum de \$25 soit suffisante?

M. LE PRESIDENT: Etant donné que c'est un nouvel article, une nouvelle obligation que nous imposons. Il n'est peut-être pas mal qu'elle ne soit pas trop élevée pour la première infraction, quitte à ce que ce soit plus sévère pour les infractions subséquentes. C'est mon opinion.

M. BLANK: Oui, mais y a-t-il moyen...? Disons qu'un jeune achète un véhicule usagé et un certificat. Ce certificat est faux. Je vous donne la plaque d'immatriculation et, un mois après, quelqu'un fait une vérification et trouve qu'il y avait une déclaration fautive et il y a une amende. Qu'arrive-t-il avec la législation? Quelle disposition de la loi avez-vous pour retirer ce para-jugement?

M. BARIL: Selon l'article 25, le directeur peut restreindre les effets de l'immatriculation ou retirer les plaques d'immatriculation du véhicule.

M. VERREAULT: C'est l'article omnibus.

M. LACROIX: Nous avons un projet de certificat ici, M. le Président. Maintenant, nous avons tout un dossier. Est-ce que vous jugez bon que nous commençons la discussion et que nous...

M. LE PRESIDENT: Non. Je pense que cela ne nous appartient pas, mais le point que je voulais soulever était la qualification des personnes en autorité pour émettre un tel certificat.

M. BARIL: Le vendeur d'automobile émettra d'abord ce certificat, au moment de la vente d'un véhicule usagé, à l'effet que la voiture est conforme ou non aux exigences de la route. Si la voiture est non conforme aux exigences de la route, il n'y aura pas d'immatriculation possible. Il faudra qu'un mécanicien fasse l'inspection et la réparation des pièces défectueuses, tel que mentionné à l'endos du certificat de conformité. Après signature, par le mécanicien, de ce certificat attestant que la voiture est maintenant conforme et apte à être conduite sur les routes en toute sécurité, le bureau des véhicules automobiles émettra une plaque d'immatriculation.

Maintenant, s'il y a fautive déclaration — il y a possibilité, au tout début, que nous ayons des espèces de vérifications périodiques des gens qui... — si nous voyons, par exemple, que le même mécanicien certifie 75 ou 100 de ces choses-là par mois, nous savons avec évidence que c'est quelqu'un qui distribue des dons de charité gratuitement. Alors, cette chose-là sera vérifiée en temps et lieu.

M. HAMEL: Quel recours avez-vous contre le garagiste ou le mécanicien qui émettra ces certificats?

M. BARIL: Le recours est l'amende. Mais, il y a quelque chose de beaucoup plus grave que cela, c'est que le vendeur d'automobile émet ces certificats-là et déclare la voiture conforme alors qu'elle ne l'est pas. Il y a toujours moyen de lui enlever son permis de commerçant ou de garagiste, ce qui le prive par le fait même de continuer son négoce.

M. HAMEL: Ah bon.

M. BLANK: Est-ce que cela serait la première étape à l'inspection annuelle des véhicules?

M. BARIL: Nous pouvons complètement l'empêcher de vendre des véhicules-automobiles.

M. VERREAULT: Pensez-vous?

M. BLANK: Cette disposition serait peut-être la première étape de l'inspection obligatoire des véhicules chaque année?

M. BARIL: Cela va venir graduellement...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je crois...

M. BARIL: Cela suivra logiquement cette idée qu'on émet là, et ce serait très valable.

M. LE PRÉSIDENT: Alors, adopté. Article 26. Avons-nous le temps de le passer si... « Le directeur, sur réception d'un rapport écrit à cet effet, doit suspendre, pour une période de trois mois, le permis de conduire de toute personne ayant refusé de fournir à un policier ou à un agent de la paix un échantillon de son haleine, tel que requis au troisième alinéa de l'article 19 ».

M. LACROIX: M. le Président, cela s'était déjà vu dans le projet du test de l'haleine.

M. LE PRÉSIDENT: C'est cela.

M. LACROIX: ... parce que nous en avons discuté l'autre jour. Alors, c'est à rayer tel quel, parce que cela est déjà prévu dans un autre article...

M. LE PRÉSIDENT: Dans l'autre...

M. LACROIX: Cela a été remis au projet numéro un, le plus long des trois.

M. BLANK: Mais je me demande, au sujet de la question du test d'haleine... Nous avons

fait appel à un comité. Mais quand cet appel vient, après que le permis est suspendu pour trois mois, nous pouvons... le fait de revenir en appel doit-il suspendre le jugement du directeur? C'est cela que je me demande.

M. BARIL: Ici, c'est purement et simplement un acte administratif. La personne qui refuse de se soumettre à un test d'haleine voit son permis de conduire suspendu pour une période de trois mois, c'est tout.

M. BLANK: Et pas d'appel?

M. BARIL: Il peut en appeler, oui, de la décision du directeur.

M. BLANK: En appel, après que les trois mois sont finis. Parce que cela prend trois mois avant que nous...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela dépend...

M. BARIL: C'est selon la rapidité des juges qui siègent au tribunal de la sécurité routière et non pas la rapidité avec laquelle nous suspendons le permis.

M. BLANK: Mais ne pensez-vous pas que la première chose à faire est de leur enlever leur permis pour vingt-quatre heures? C'est-à-dire que la personne ne peut pas conduire son véhicule pendant cette suspension. Si elle refuse, c'est trois mois de suspension. Ne pensez-vous pas que ces trois mois ne sont pas aussi urgents que les premières vingt-quatre heures? Pour les premières vingt-quatre heures, sans appel, d'accord. Mais les trois mois ne sont pas absolument essentiels. C'est une punition. Un citoyen qui veut en appeler à cette décision doit avoir le droit de faire cet appel avant la suspension de trois mois.

M. BARIL: La suspension de trois mois, M. Blank, comme cela a été décidé lors de la dernière réunion, fait suite à l'avis de jugement que nous recevons, mais ne précède pas cet avis de jugement. Elle fait suite à l'avis de jugement.

M. BLANK: Je ne parle pas de l'avis de jugement, il n'y a pas de jugement ici.

M. BARIL: Le refus.

M. BLANK: Oui, c'est le jugement du policier.

M. BARIL: Le refus de trois mois...

M. BLANK: Oui, c'est le jugement du policier. C'est de celui-ci que je veux en appeler.

M. BARIL: D'accord. On a mentionné...

M. BLANK: Je veux avoir le droit d'en appeler de cette décision avant que vous me punissiez avec les trois mois.

M. BARIL: A la dernière réunion, pour être sûr que toute personne subissait la même punition. Il a été décidé que les trois mois seraient purgés après l'avis de jugement et non pas avant. Ce qui veut dire que la personne qui est trouvée coupable pour ivresse au volant ou facultés affaiblies et qui a refusé son test d'haleine, sur réception de l'avis de jugement, est suspendue pour trois mois par le directeur pour facultés affaiblies, ou par le juge, et est suspendue pour trois mois additionnels pour refus d'avoir...

M. BLANK: Cela veut dire que vous ne pouvez pas utiliser cette section sans qu'il y ait condamnation de la cour.

M. BARIL: Oui, nous le pourrions quand même, s'il n'y a pas condamnation de la cour, si la personne se présente en cour et n'est pas condamnée pour facultés affaiblies...

UNE VOIX: Oui.

M. BARIL: ... nous suspendrons quand même pour trois mois le permis de conduire de la personne pour avoir refusé.

M. BLANK: Mais cette personne doit avoir le droit d'en appeler des décisions du policier...

M. BARIL: Elle a le droit de le faire.

M. BLANK: ... avant que vous lui donniez ses trois mois.

M. BARIL: Immédiatement quand la personne refuse, elle peut prendre les mesures nécessaires pour commencer à se défendre tout de suite...

M. BLANK: C'est ça.

M. BARIL: ... parce qu'elle sait que dans quelque temps...

M. BLANK: Mais prenons un cas d'exception. Disons que c'est Harry Blank qui refuse

de se soumettre au test. On prend mon permis pour 24 heures. Après cela une sommation est émise contre Harry Blank, mais contre Harry Black, par erreur. Harry Black vient devant le tribunal et il n'est pas condamné parce que ce n'est pas lui. Mais vous prenez le permis d'Harry Black aussi pour trois mois. Cependant, il n'est pas coupable. Il peut aller en appel mais avant que son appel vienne, ses trois mois sont passés.

M. LACROIX: D'abord, vous avez votre permis au bout de 24 heures.

M. BLANK: Harry Blank a son permis, pas Harry Black.

M. BARIL: On ne le lui a pas enlevé, à lui.

M. BLANK: Vous ne le lui avez pas enlevé, mais lorsque vous avez le jugement de la cour disant que Harry Black est acquitté, Harry Black a refusé parce que c'est le procès verbal de la cour...

M. VERREAULT: Ce n'est pas la bonne personne.

M. BLANK: Ce n'est pas la bonne personne, mais comment se fait-il que Harry Black ne peut en appeler de votre décision?

Il BARIL: Il y a seulement une chose. En cour, il est possible que ce ne soit pas la bonne personne, mais sur la route, celui qu'on arrête et à qui on enlève son permis pour 24 heures, nous sommes sûrs que c'est la bonne.

M. BLANK: Oui, d'accord mais si le policier prend le permis et par erreur ne marque pas le nom et n'a pas les bons numéros de la plaque, ou quelque chose comme ça — cela peut arriver et ça arrive souvent — on poursuit la mauvaise personne. Mais si on rend jugement contre cette personne, celle-ci a le droit...

M. LAFLAMME: Il arrive actuellement, de temps à autre, qu'on destine des avis de suspension à des personnes qui ne sont vraiment pas celles à qui ces avis sont destinés.

M. BLANK: Oui, c'est ça.

M. LAFLAMME: Dès que la personne établit son identité, toutes les procédures cessent immédiatement.

M. BLANK: Oui, d'accord, mais ça c'est le

privilège du directeur. Mais si le directeur n'est pas convaincu par cette personne, même si elle a raison, son jugement reste... ou peut-être que le policier n'avait pas raison de faire...

M. LE PRESIDENT: Ce sont quand même des cas d'exception.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On ne peut pas légiférer pour des cas d'exception.

M. BLANK: Non, mais on peut dire simplement que si une personne veut aller devant ce comité d'appel...

M. LAFLAMME: Elle pourrait y aller immédiatement suivant son jugement...

M. BLANK: Oui, elle peut y aller immédiatement, mais au moment où elle fait son inscription en appel, le jugement est suspendu jusqu'à ce que l'appel soit entendu. C'est ça que je pense.

M. LAFLAMME: Les modalités du...

UNE VOIX: ... a refusé.

M. BLANK: Peut-être qu'il avait raison de refuser.

M. LE PRESIDENT: Quelle raison?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, cette discussion a été faite. Justement, il y avait...

M. BLANK: Je ne discute pas de la suspension du permis pour les premières vingt-quatre heures.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Voici, il y a un de mes collègues, de l'autre côté de la table, M. Bergeron, qui a parlé...

M. LE PRESIDENT: Est-ce que je peux faire une suggestion? Peut-être M. Blank pourrait-il relire les notes de la dernière séance du comité, quitte à revenir la semaine prochaine ou à une séance subséquente pour rediscuter de ça. J'ai l'impression qu'il y a peut-être là des discussions de la semaine dernière qui vont répondre, en partie, aux objections fondées que vous soulevez, remarquez bien. Avant d'ajourner, pouvons-nous adopter l'article 16, qui est en somme l'article 27 de la loi qui n'apparaît pas tellement discutable? Il s'agit

tout simplement de remplacer les mots « remettre ces pièces pour qu'examen soit fait », au lieu d'« exhiber » alors on comprend...

M. VERREAULT: On dit que nous ne pouvons pas la prendre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On ne peut pas y toucher, c'est cela.

M. LE PRESIDENT: Alors l'individu pourrait...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela a déjà causé des problèmes, je pense...

M. LE PRESIDENT: Alors, c'est adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Alors, est-ce que nous ajournons la séance?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que vous désirez siéger cet après-midi ou... Je n'ai pas d'objection.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a peut-être plusieurs membres de ce comité qui ont été empêchés de venir à cause du temps. Peut-être devrions-nous remettre nos délibérations à une prochaine séance, à une prochaine journée.

M. LE PRESIDENT: Alors à quand la prochaine séance? Nous pourrions siéger la semaine prochaine. Si nous voulons présenter ces amendements-là à la prochaine session, ce serait urgent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais dès que la session va commencer, nous allons pouvoir siéger très souvent.

M. LE PRESIDENT: Mais si c'était adopté avant la session, ça nous donnerait davantage de temps pour rédiger...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Jeudi prochain, je n'ai pas objection, je ne sais pas, je n'ai pas mon agenda, j'ai beaucoup de choses la semaine prochaine.

M. LE PRESIDENT: Jeudi prochain, est-ce qu'il y en a qui font partie du comité des heures d'ouverture des magasins, le bill 89, des établissements commerciaux? Est-ce que cela

conviendrait pour jeudi prochain? Ce serait jeudi le 13, Est-ce que c'est cela? Alors, jeudi le 13, à la même heure, 10 heures 30.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'accord. A-t-on objection à la semaine prochaine? Alors, peut-on sauter une semaine?

M. LE PRESIDENT: Madame et messieurs je vous remercie de votre collaboration. Et au 19 et au 20 février prochain,

(Fin de la séance; 12 h 41)

#### Compte rendu des débats

L'édition quotidienne paraît le surlendemain de chaque séance.

Elle comprend le texte des discours et des interventions dans la langue où ils ont été prononcés à l'Assemblée nationale ou à l'un des comités de la Chambre.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires une heure après le discours.

Les députés peuvent soumettre, pour leur propre discours et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme.

Pour plus de 25 exemplaires des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des débats (78A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. On peut consulter les fiches de cet index en appelant 693-2771.

On s'abonne aux Débats en envoyant au comptable de l'Assemblée nationale le prix (\$8 par année) de l'abonnement. (Les chèques ou mandats de poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances.) L'abonnement à l'index est de \$2.

L'éditeur  
Benoit Massicotte  
Bureau: 78A  
Téléphone: 693-2890