



# DÉBATS

de

**l'Assemblée nationale**

du

QUÉBEC

---

28<sup>e</sup> Législature

Comité spécial pour la refonte complète du code de la route (2)

19 et 20 février 1969

10

---

Président : l'honorable Gérard Lebel

16

**Comité spécial pour la refonte complète  
du code de la route (2)**

**Séance du 19 février 1969**

(Dix heures quarante-trois minutes)

M. D'ANJOU (président du comité): A l'ordre, messieurs! Nous allons reprendre la discussion. Nous sommes rendus à l'article 29: L'article 29 de ladite loi est modifié en remplaçant le paragraphe 1 par le paragraphe suivant: « Tout véhicule automobile circulant, la nuit, sur un chemin public doit être muni de deux feux blancs simples ou jumelés, ou de deux feux spéciaux dits antibrouillards. Les feux doivent être placés symétriquement à l'avant, de chaque côté du véhicule, et quatre de ces feux au plus peuvent être allumés en même temps. De plus, le véhicule doit être muni d'au moins deux feux rouges placés à l'arrière, de chaque côté. S'il s'agit d'une motocyclette sans « sidecar », elle doit être munie à l'avant d'un feu blanc et à l'arrière d'un feu rouge. Chacun de ces feux doit être visible à une distance de 500 pieds, soit de l'avant, soit de l'arrière, selon le cas. »

M. BERGERON: Les légistes nous ont suggéré un autre amendement à l'article 29.

M. LE PRESIDENT: Des amendements ont aussi été suggérés à l'article 17. Ne vaudrait-il pas mieux les étudier tout de suite?

M. BERGERON: Ces amendements ont-ils été adoptés à la dernière rencontre?

M. LAFLAMME: On nous a demandé des décisions, des modifications ou une phraséologie nouvelle, surtout sur l'article 17.

M. BERGERON: Nous pourrions peut-être commencer par l'article 17.

M. LE PRESIDENT: « L'article 17 du code de la route 1964, chapitre 231, est modifié. B, en ajoutant après le paragraphe 3 le suivant: « Le directeur peut délivrer, à une personne ayant atteint l'âge de 14 ans, un permis restreint à la conduite d'un tracteur agricole et d'outillage aratoire, pour des fins d'exploitation de la ferme, pourvu que cette personne se soit confor-mée aux exigences du bureau. »

M. PLAMONDON: Avez-vous remarqué que l'on a donné une définition précise de l'utilisation de la machinerie agricole,...

M. LE PRESIDENT: Oui.

M. PLAMONDON: ... pour fins d'exploitation de la ferme?

M. LE PRESIDENT: L'article 17 est-il adopté?

M. COUTEUX: Oui.

M. LE PRESIDENT: Nous avons maintenant l'article 23 de ladite loi, qui est modifié en remplaçant le paragraphe 4 par le suivant: « Tout commerçant, dûment autorisé, doit, lors de la vente d'un véhicule automobile usagé, remettre à l'acheteur un certificat, selon les formalités prescrites par le bureau, attestant que ledit véhicule est conforme aux exigences de la loi. Toute personne qui a acquis un véhicule automobile usagé et veut l'immatriculer, doit, selon sa demande d'immatriculation, produire le certificat prévu à l'alinéa précédent. Quiconque fait une fausse déclaration en complétant le certificat mentionné au présent paragraphe commet une infraction et est passible d'une amende de \$25 à \$100, au cas d'une première infraction, et d'une amende de \$100 à \$300 et d'un emprisonnement d'au moins huit jours et d'au plus 30 jours pour toute infraction subséquente. »

M. PLAMONDON: Quelle est la différence fondamentale par rapport à la rédaction précédente?

M. LAFLAMME: Dans la rédaction actuelle, au premier paragraphe, nous conservons l'obligation qui existait déjà dans le code de la route pour les commerçants de fournir un certificat attestant que le véhicule est conforme aux exigences de la loi, alors que la version précédente mettait de côté cette obligation pour les commerçants de fournir ce certificat.

Nous avons précisé qu'il s'agit uniquement de véhicules usagés et de transactions entre un commerçant de véhicules automobiles et un acheteur habituel et non pas d'une transaction entre particuliers. C'est la différence fondamentale entre le projet qui était présenté et celui-ci.

M. PLAMONDON: Cela veut dire que ça se limiterait aux véhicules vendus par un commerçant d'automobiles.

M. LACROIX: Le deuxième paragraphe spécifie, pour la vente entre particuliers que « toute personne qui a acquis un véhicule automobile usagé et veut l'immatriculer doit, lors de sa

demande d'Immatriculation, produire un certificat attestant que le véhicule est conforme aux exigences de la loi. » Un certificat selon les formalités prescrites par le bureau.

Si je vous vends mon automobile, vous voulez immatriculer votre véhicule: vous devez vous rendre chez un mécanicien qualifié et obtenir un certificat. Autrement, votre véhicule ne sera jamais immatriculé. On va refuser l'immatriculation du véhicule.

M. BERGERON: Quand vous dites: « Attestant que ledit véhicule est conforme aux exigences de la loi », que voulez-vous atteindre? Voulez-vous dire que les phares doivent être placés de la bonne façon?

M. LACROIX: J'ai ici un exemple du certificat de conformité où l'on énumère les principaux points prévus au code de la route, selon lesquels un véhicule est conforme aux exigences de la loi.

M. PLAMONDON: Si vous me le permettez, en attendant que M. Bergeron prenne connaissance du certificat... Dans le premier paragraphe, on dit ceci: « Tout commerçant dûment autorisé doit, lors de la vente d'un véhicule automobile usagé, remettre à l'acheteur un certificat ». Dans le deuxième paragraphe, on dit: « Toute personne qui a acquis un véhicule automobile usagé — bien entendu, on ne dit pas de qui il l'a acquis — et veut l'immatriculer doit, lors de sa demande d'immatriculation, produire le certificat prévu à l'alinéa précédent. »

Est-ce que l'on veut parler du certificat produit lors de la vente par un commerçant, mais qui peut dater d'un an ou de deux ans?

M. LACROIX: Actuellement la secrétaire est à refaire ce texte-là et le deuxième paragraphe se lira ainsi: « Toute personne, qui a acquis un véhicule automobile usagé et veut l'immatriculer, doit, lors de sa demande d'immatriculation, produire un certificat selon les formalités prescrites par le bureau attestant que le véhicule est conforme aux exigences de la loi, ce qui ne sera pas le certificat du commerçant parce qu'il...

M. PLAMONDON: Très bien.

M. LACROIX: ... ne l'aura pas acheté d'un commerçant. Mais ce sera un certificat qui aura la même forme, la même formule. Le texte est à la rédaction actuellement et vous l'aurez à l'instant.

M. PLAMONDON: Ah bon, c'est très bien!

M. LACROIX: Mais nous répétons, c'est-à-dire nous ne disons pas le certificat tel que prévu à l'alinéa parce qu'à l'alinéa précédent, vous avez bien raison, c'est le certificat du commerçant et dans le cas présent, il ne s'agit pas du commerçant.

M. BERGERON: Si nous nous référons à la rédaction de l'article, ne croyez-vous pas qu'afin que le Bureau des véhicules automobiles donne son assentiment à la vente... en réalité c'est cela qui se produit... Je suppose, par exemple, que j'achète une automobile accidentée donc, à ce moment-là les feux réflecteurs peuvent être cassés ainsi que bien d'autres parties, qui apparaissent au document que vous m'avez remis, pourraient être en mauvais ordre.

M. VERREAULT: Il faudrait la faire réparer.

M. LACROIX: Vous l'achetez d'un commerçant ou d'un particulier?

M. BERGERON: Supposons que je peux acheter, d'un particulier, son automobile qui a subi un accident.

M. LACROIX: Il n'est pas tenu de vous donner un certificat de conformité. C'est vous qui avez le fardeau d'aller voir un mécanicien, si vous l'avez achetée d'un particulier, et obtenir un certificat de conformité. Mais si vous l'achetez, ce véhicule usagé, d'un commerçant, il ne peut pas vous vendre une « minoune », comme on le dit, parce qu'il doit vous délivrer, lors de la vente, un certificat de conformité. Entre particuliers, c'est différent; ce dernier n'est pas tenu de vous procurer le certificat parce qu'à ce moment-là c'est l'acheteur qui doit se le procurer.

M. BERGERON: Mais ce que j'essaie de vous signaler, c'est que vous dites dans le texte: « Tout commerçant dûment autorisé doit, lors de la vente d'un véhicule...»

M. LACROIX: C'est ça.

M. BERGERON: «... automobile usagé...» Or je suppose que c'est un commerçant. Je vais chez lui et je veux acheter une automobile qui a subi un accident.

M. PLAMONDON: Tu la fais réparer toi-même.

- M. BERGERON: Alors, je peux l'acheter,...
- M. VERREAULT: Elle n'est pas enregistrée.
- M. BERGERON: ... mais je ne pourrai pas la faire enregistrer tant et aussi longtemps qu'elle...
- M. VERREAULT: C'est ça.
- M. BERGERON: ... ne sera pas réparée.
- M. LACROIX: Vous l'achetez d'un commerçant, vous dites?
- M. BERGERON: Oui.
- M. LACROIX: Mais le commerçant, d'après ce texte-là, doit, lors de la vente, vous remettre un certificat.
- M. BERGERON: C'est ça, alors, il ne pourra pas vendre. C'est pour ça que je trouve qu'il y a quelque chose de faux.
- M. LAFLAMME: C'est qu'à ce moment-là, nous pouvons considérer qu'il ne vend pas un véhicule automobile au sens du code de la route...
- M. VERREAULT: Il n'est pas enregistré, il n'a pas le droit d'être sur une route.
- M. LAFLAMME: ... puisque le ministère lui demande que tous les morceaux...
- M. VERREAULT: Il vend un paquet de ferraille.
- M. LAFLAMME: C'est ça, il vendrait un paquet de mécanique ou de tôle ou de n'importe quoi. Ce ne serait pas considéré comme une vente de véhicule automobile puisque le véhicule ne peut pas se rendre sur la route.
- M. BERGERON: Quand vous achetez ce genre de véhicule, c'est un contrat de vente d'automobile qu'on vous fait, cependant. Je ne sais pas si je me préoccupe pour rien, mais il me semble qu'il y a quelque chose...
- M. LACROIX: Le premier texte prévoyait seulement que toute personne qui faisait l'acquisition d'un véhicule automobile devait produire, lors de l'immatriculation, un certificat de conformité. Nous avons ajouté à cela que le commerçant devait, lors de la vente, produire un certificat. Nous avons communiqué avec l'Ontario où c'est ainsi que cela se passe. Tout commerçant de véhicules usagés, justement pour enlever de la route ces véhicules qui circulent et ne devraient jamais circuler, y est tenu, lors de la vente d'un véhicule usagé, de délivrer un certificat de conformité.
- M. BERGERON: Je trouve le deuxième paragraphe très bien.
- M. COITEUX: Il comprend le cas que vous mentionnez. Toute personne qui a acquis un véhicule automobile usagé et veut l'immatriculer, si elle l'a acheté d'un garage et qu'il n'est pas réparé, doit d'abord aller dans un garage chercher un certificat avant de pouvoir l'immatriculer. Alors, automatiquement, vous êtes protégés.
- M. PLAMONDON: Est-ce que, légalement, je peux acheter un véhicule sans l'enregistrer?
- M. LAFLAMME: Oui, on peut l'acheter pour les pièces.
- M. PLAMONDON: A condition que les roues soient enlevées, etc.
- M. COITEUX: Non, non, pour aller sur la route, on est régi par le deuxième paragraphe. Si on veut le mettre sur la route et l'immatriculer, il faudra un certificat. A ce moment-là, je crois que nous sommes très bien protégés.
- M. BERGERON: Je m'excuse, mais nous ne sommes pas protégés.
- M. LAPORTE: M. Bergeron, est-ce que je peux ajouter quelque chose? Pour les certificats, quand nous parlons de formalités prescrites par le bureau, nous avons l'idée de faire un certificat — d'ailleurs, vous avez une formule — qui sera soutenue par un manuel de vérification qui va aller en profondeur. Tout le monde aura ce manuel. Pour ce qui en est du véhicule qui est vendu par un commerçant et qui n'est pas conforme à la loi, le commerçant va émettre un genre de certificat, selon les formalités, et va dire ceci: Ce véhicule n'est pas conforme à la loi et ne doit pas aller sur la route avant d'être... Ce sont des formalités que nous prévoyons pour que le commerçant soit obligé d'émettre un certificat disant qu'il est en bonne condition ou qu'il n'est pas conforme à la loi.
- M. BERGERON: Selon les formalités prescrites, vous allez faire une distinction entre le véhicule qui va aller sur la route et celui qui n'ira pas?

M. LAPORTE: Cela fait deux genres de certificats.

M. MARTIN: M. Bergeron, vous avez mentionné un cas patent en Ontario et sans doute dans d'autres provinces où des marchands se spécialisent dans la vente de « minoues » dont le prix varie de \$50 à \$150. Deux de ceux-là ont fermé leurs portes depuis que la loi est entrée en vigueur en Ontario. Ils ne peuvent plus fonctionner, alors cela s'en va au rebut.

M. LE PRESIDENT: Article 23, adopté?

M. LACROIX: Je m'excuse, mais sur le certificat, le commerçant doit dire, d'après le texte actuel, que le véhicule est conforme. Il n'est pas question de dire qu'il est conforme ou non conforme.

M. LAPORTE: Non conforme aussi.

M. LACROIX: Non, dans le nouveau texte on dit bien « est conforme ». Nous pourrions peut-être mettre « est conforme ou non conforme », si c'est cela que vous voulez.

M. BERGERON: Il me semble que ce serait plus clair, parce que le type qui va acheter son véhicule va savoir s'il est conforme ou non conforme à la loi. Je comprends qu'on ne doit pas ignorer la loi, mais cela pourrait aider l'acheteur, à un moment donné, de savoir que le frein de stationnement, le « hand-break », pour parler français, ne fonctionne pas. Le gars va être obligé de le faire réparer.

M. PLAMONDON: Nous pourrions dire, dans le premier paragraphe, que le commerçant est obligé d'émettre un certificat attestant que le véhicule est conforme ou non aux exigences de la loi. Mais le deuxième paragraphe continue à dire que toute personne qui veut l'immatriculer devra obligatoirement produire le certificat de conformité...

M. VERREAULT: D'accord.

M. PLAMONDON: ... aux exigences de la loi. Etes-vous d'accord avec ce texte?

M. LACROIX: Conforme ou non.

UNE VOIX: « Conforme ou non », ceci change tout.

M. PLAMONDON: Dans la rédaction première,

le commerçant ne pouvait pas vendre autre chose que des véhicules aptes...

M. LACROIX: C'est ça.

M. PLAMONDON: ... à circuler sur la route, tandis que, là, on va lui permettre de continuer à en vendre qui ne sont pas aptes à circuler sur la route. Le fardeau de la preuve si je puis dire, incombera à l'acheteur.

M. VERREAULT: Appartiendra à l'acheteur.

M. BERGERON: Je pense que, si nous disons « ou non », ceci règle notre problème. S'il veut l'utiliser sur la route, c'est le deuxième paragraphe qui s'applique et il devra présenter un certificat de conformité.

M. VERREAULT: En ce qui concerne le véhicule, c'est simplement le certificat de conformité qui sera valable.

M. LACROIX: L'acheteur du véhicule saura à quoi s'en tenir. Lorsqu'il paiera ce véhicule, il saura que c'est un véhicule non conforme aux exigences de la loi. S'il veut l'acheter, c'est son affaire. Le vendeur effectuera la transaction si l'acheteur veut ce véhicule avec l'intention d'y faire des réparations ou quoi que ce soit. Sur ce point, je suis bien d'accord.

M. BARIL: Eventuellement, le certificat de conformité sera annexé à l'endos d'une formule servant au transfert des véhicules, qui s'appelle VIF, en termes internationaux, soit « Véhicule Identification Form ». A l'endos de cette formule, il y aura un certificat de conformité démontrant que la voiture est conforme ou non. Nous ne demandons pas nécessairement que la responsabilité tombe sur le vendeur d'automobiles. S'il émet un certificat de transfert qui fait passer la propriété d'un individu à un autre et que l'endos n'est pas complété à ce moment-là, c'est tout simplement la responsabilité de l'individu de voir à ce que le véhicule soit conforme aux exigences de la loi.

M. BERGERON: C'est ça.

M. LACROIX: Conforme ou non.

M. BERGERON: Conforme ou non.

M. PLAMONDON: Cet amendement m'apparaît entrer assez bien dans le cadre de la loi que nous étudions.

UNE VOIX: C'est le premier article.

M. PLAMONDON: En somme, notre but n'est pas de restreindre le commerce des véhicules automobiles ou de ce qui pourra devenir un véhicule automobile après modifications, réparations, mais d'empêcher que ces véhicules-là soient sur la route et causent des accidents, ou des décès. De cette façon-là nous atteignons bien le but que nous poursuivons.

M. VERREAULT: Nous n'empêchons pas quelqu'un de vendre de la ferraille...

M. PLAMONDON: C'est ça.

M. VERREAULT: ... de particulier à particulier, s'il le veut. Par contre, nous n'immatriculons pas le véhicule s'il n'est pas conforme à nos exigences.

M. COITEUX: Cela est bien important pour nous du Bas de la Côte.

M. VERREAULT: Y en a-t-il?

M. COITEUX: A Schefferville, il y en a de la « minoune » et dans le Bas de la Côte aussi! Par l'immatriculation, vous allez les pincer.

M. BERGERON: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: L'article 23 est adopté en incluant: « Véhicule conforme ou non ».

M. PLAMONDON: A-t-on prévu des pénalités pour les garagistes et pour les mécaniciens?

M. LACROIX: Oui. Voulez-vous lire le troisième paragraphe; c'est indiqué là.

Il y a une amende lors d'une première infraction; lors d'une seconde infraction, il y a amende et emprisonnement.

M. PLAMONDON: Cette fausse déclaration s'applique-t-elle au propriétaire ou au mécanicien?

M. LACROIX: Elle s'applique aux vendeurs.

M. BERGERON: Aux vendeurs.

M. PLAMONDON: A celui qui complète et signe le certificat.

M. LAFLAMME: Eh bien, oui, parce que c'est là que réside la fausse déclaration.

UNE VOIX: Alors, ça va pour ce sujet, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: Nous sommes rendus à l'article 29 que nous avons commencé à étudier tantôt.

Je ne sais pas si vous avez tous les documents devant vous.

UNE VOIX: Vous ne l'avez pas lu?

M. LE PRESIDENT: J'ai lu l'article 29.

UNE VOIX: Vous avez lu dans le livre ici...

M. LE PRESIDENT: L'article 29 de ladite loi est modifié;

« a) En remplaçant le paragraphe 1 par les suivants:

« Tout véhicule automobile, sauf la motocyclette sans side-car, circulant la nuit sur un chemin public doit être muni de deux feux blancs, simples ou jumelés, placés de chaque côté à l'avant et de deux feux rouges placés de chaque côté à l'arrière. Il peut aussi être muni de deux feux spéciaux dits antibrouillards.

« La motocyclette sans side-car circulant la nuit sur un chemin public doit être munie d'un feu blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière. Lorsque allumé, chacun de ces feux doit être visible la nuit d'une distance d'au moins cinq cents pieds, soit de l'avant, soit de l'arrière, selon le cas.

« b) En remplaçant le paragraphe 13 par le suivant:

« Les feux dont il est fait mention aux paragraphes précédents doivent être gardés allumés lorsque les véhicules qui en sont munis circulent la nuit sur un chemin public. Ces feux, ainsi que le réflecteur, doivent être constamment tenus en bon état de fonctionnement et dégagés de toute saleté. Tout policier, agent de la paix ou officier du ministère peut, en tout temps, exiger d'un conducteur la réparation immédiate ou le nettoyage d'un feu ou d'un réflecteur ».

M. PLAMONDON: La différence dans l'amendement serait qu'on fait une exception pour la motocyclette et, d'autre part, qu'on laisse les feux antibrouillards facultatifs.

M. LAPORTE: Les changements, M. le Président, sont les suivants. D'abord, nous autorisons les feux antibrouillards. Aujourd'hui, ils ne sont pas autorisés, mais tolérés. Certains policiers empêchent même les véhicules d'être munis de feux antibrouillards.

Le changement que nous avons fait pour la motocyclette est que nous avons autorisé plus d'un feu rouge à l'arrière. Dans le code actuel, c'est un feu rouge à l'arrière. Maintenant, nous disons « d'au moins un feu rouge ». Il peut y en avoir deux. Dans certains cas, on a des feux « stop » ou des feux de virage à l'arrière de la motocyclette, et nous les autorisons. Nous disons « d'au moins un feu rouge ».

Dans l'ancien texte du code de la route, il n'est pas question de feux allumés. On dit: Les feux doivent être visibles à cinq cents pieds de distance. Nous avons eu plusieurs rapports là-dessus disant: Mes feux ne sont pas assez gros pour être vus à cinq cents pieds quand ils ne sont pas allumés. Et la police répondait: Grossissez vos feux parce que nous ne les voyons pas quand ils ne sont pas allumés. « Allumés » était sous-entendu, mais nous l'avons spécifié par « lorsque allumés, doivent être visibles d'une distance de cinq cents pieds ».

M. COITEUX: Est-ce qu'on a fait une demande — c'est un peu en dehors de la question — à l'Office de la langue française pour savoir s'il n'y aurait pas une traduction française pour le mot side-car?

M. VERREAULT: Eh bien, c'est le panier!

M. LAPORTE: On dit « sans caisse adjointe », à certains moments, dans le code de la route. On peut écrire « sans caisse adjointe ».

M. VERREAULT: A l'heure actuelle, le code dit side-car.

M. LAPORTE: C'est un terme qui était dans le code, nous l'avons donc utilisé.

M. LACROIX: Les Français disent side-car!

M. VERREAULT: Ce n'est pas fameux.

M. BERGERON: Nous demanderons cela au général De Gaulle!

M. COITEUX: Sans attache de côté?

M. VERREAULT: C'est une caisse, cela.

M. MARTIN: Un sac de caoutchouc ou de cuir, ce serait aussi une attache de côté.

M. BERGERON: Les gens penseront que c'est un tambour.

UNE VOIX: Mais de toute façon, si vous ne pouvez pas en faire...

M. VERREAULT: Qu'est-ce que vous en pensez?

M. BERGERON: Gardons-le comme cela.

M. VERREAULT: Si nous trouvons un autre terme...

M. BERGERON: Quand cela reviendra en comité, en Chambre.

M. PLAMONDON: Est-ce que le comité de législation ne se penche pas un peu là-dessus lorsqu'il fait la rédaction finale du projet?

M. COITEUX: Je vais soumettre cela à M. ...

UNE VOIX: A M. Lesage.

M. BERGERON: Au général De Gaulle.

M. COITEUX: A Me Maltais.

UNE VOIX: Pardon, mademoiselle. J'espère que ce n'est pas enregistré!

M. PLAMONDON: Nous le demanderons à M. Jean-Noël Tremblay. Il trouvera certainement l'expression qui convient.

UNE VOIX: Je crois que si nous demandions à l'animateur de l'émission de radio Langue Vivante...

UNE VOIX: M. Jean-Marie Laurence.

M. PLAMONDON: Mais nous avons aussi l'Office de la langue française, sous la direction de M. ...

M. VERREAULT: Nos ennuis ne sont pas terminés!

M. BERGERON: Nous avons tous les gens qu'il nous faut. Nous avons M. Jean-Noël Tremblay; nous avons M. Yves Michaud, pour l'Opposition, qui peuvent nous renseigner d'une façon adéquate.

M. VERREAULT: Nous en avons cherché, nous, au bureau...

M. LE PRESIDENT: L'article 29 est adopté?

UNE VOIX: Oui, oui.

M. LACROIX: A l'article 1, on parle de caisses adjointes, dans le code: « Le véhicule de promenade est agencé pour le transport de personnes, au plus sept à la fois, et fait ce transport sans considération pécuniaire, et inclut la motocyclette avec ou sans caisse adjointe ».

En anglais, on dit: « with or without a side-car ».

M. VERREAULT: A l'article 29, on parle de motocyclette sans side-car.

M. LACROIX: Oui, dans le texte français.

M. VERREAULT: Si vous voulez nous laisser cela, nous vous répondrons.

M. PLAMONDON: Nous pourrions peut-être laisser cela au comité de la législation qui, lui, doit référer, j'imagine, à l'Office de la langue française quand il a des doutes sur certains mots.

M. COITEUX: Je n'ai pas l'intention d'en faire un drame.

M. PLAMONDON: Non, non, mais je pense qu'il est opportun de soulever ces points-là. Il faut tenter de franciser nos lois le plus possible.

M. PICARD (Dorchester): Il ne faut pas jouer avec cela.

M. LAPORTE: Il faudrait vérifier le mot « side-car ».

M. BERGERON: Si nos officiers sont d'avis que le terme « caisse » est plus français, eh bien, nous l'ajouterons avec les concordances qui s'imposent. Tout le monde est d'accord?

M. PLAMONDON: De toute façon, le mot « side-car » va apparaître dans le texte anglais.

M. LE PRESIDENT: Nous en sommes à l'article 19.

Les amendements viendront un peu plus tard.

M. PLAMONDON: Ah bon, très bien.

M. VERREAULT: Il est accepté.

M. LE PRESIDENT: Il faudra modifier l'article 32. Ah, c'est la même chose... Non, ce n'est pas la même chose.

« Ladite loi est modifiée en remplaçant le deuxième alinéa du premier paragraphe par le suivant: « Toute motocyclette, immatriculée pour la première fois après le premier janvier 1970, doit être munie d'au moins deux systèmes distincts de freins, l'un contrôlant la roue arrière, et l'autre, la roue avant. » b) « Tout véhicule automobile circulant sur un chemin public doit être muni d'un système d'échappement et d'un silencieux en bon état agencés de façon à être constamment en usage afin d'empêcher tout bruit excessif et insolite. »

« L'utilisation du silencieux ouvert et de silencieux de type Hollywood aux résonnances accrues est strictement prohibée. Le moteur et le mécanisme de propulsion de tout véhicule automobile doivent être entretenus et ajustés de manière à empêcher l'échappement de fumée excessive. »

M. PLAMONDON: J'ai bien l'impression qu'il n'y a pas de discussion là-dessus.

M. LAPORTE: Dans le premier cas, la motocyclette ne devait avoir qu'un système de freins. Là, on dit qu'elle devra en avoir deux, à partir de 1970.

M. COITEUX: Y a-t-il certains manufacturiers qui produisent actuellement ce genre de freins sur les motocyclettes?

M. LAPORTE: Surtout sur les nouvelles motos, les motos ordinaires, souvent sur les petites motos, les mini-motos, comme on dit il y a seulement un système de freins. Alors, cela deviendrait illégal ici dans la province si cet amendement-là était adopté.

On donne un an, cependant, pour que les gens exigent du manufacturier deux systèmes de freins.

M. VERREAULT: Etant donné le délai, je me demande si nous ne devrions pas mettre 1971.

M. COITEUX: Est-ce l'intention du ministère de viser les distributeurs?

M. VERREAULT: Ils l'apprennent vite cela.

M. PLAMONDON: Ce n'est pas nécessaire, M. Verreault, que ce soit six mois ou un an après l'adoption de la présente loi. En effet, il se peut que cela ne sorte jamais, mais cela peut sortir l'an prochain...

UNE VOIX: Cela dépend du mois.

M. PLAMONDON: Douze mois après l'adoption de la présente loi.

M. VERREAULT: Si l'on songe aux changements que plusieurs entreprises devraient effectuer, il faudrait un délai de deux ans, à ce moment-là.

M. COITEUX: Douze mois après l'adoption de la loi.

M. VERREAULT: Douze mois après l'adoption de la loi.

M. PLAMONDON: C'est-à-dire après la sanction...

M. VERREAULT: Est-ce que nous pouvons dire cela dans un texte de loi?

M. PLAMONDON: C'est difficile douze mois après l'adoption de dire: « Au moment du renouvellement de la... »

M. VERREAULT: De l'enregistrement.

M. PLAMONDON: « ... première échéance d'enregistrement ou du deuxième enregistrement », je ne sais pas trop. Il faudrait trouver une formule comme celle-là, parce que douze mois cela peut-être, si la loi est adoptée...

M. VERREAULT: On pourrait dire: A compter de l'année d'enregistrement pour 1971.

M. PLAMONDON: L'année d'immatriculation même n'a rien à voir avec un système de freins ou deux systèmes. Nous ne les vérifierons pas à l'immatriculation, ces systèmes de freins. Alors, si nous disons douze mois après l'adoption de la présente loi parce que la période d'immatriculation, selon moi, n'a rien à voir à cela.

M. COITEUX: Je crois que douze mois après l'adoption de la présente loi serait idéal.

M. PICARD (Dorchester): Parce que la période d'immatriculation est de trois mois.

M. COITEUX: Parce qu'une période de sept mois...

M. PLAMONDON: Cela n'a rien à voir avec les manufacturiers de composer un système de freins...

M. COITEUX: Voici un cas théorique qui pourrait se produire si nous fixons une date: douze mois, à une loi. Disons que, pour une raison ou pour une autre, il se déclare une élection avant que la loi soit adoptée cette année, que le résultat de l'élection soit une élection « tight » et qui nécessite une autre élection, cela peut prendre deux ans.

Si nous fixions une date soit douze mois après l'adoption, ce serait beaucoup plus convenable, je crois.

M. VERREAULT: M. le Président, est-ce qu'on peut mettre dans un texte de loi: douze mois après l'adoption de la loi?

M. BERGERON: Oui, oui, il y a des lois qui le mentionnent.

M. BARIL? Nous l'avons vu dans le cas de l'huile à freins, des pneus, des standards V1 et je pense que nous pourrions l'avoir dans le cas de l'adoption...

M. COITEUX: Il y a d'autres domaines aussi où c'est spécifié dans les lois.

M. VERREAULT: Pourquoi ne mettrions-nous pas le 1er juillet 1970?

M. BARIL: C'est assez difficile. Quand cela va-t-il accoucher? Si nous le savions...

M. VERREAULT: Il faudrait leur donner au moins douze mois.

M. BERGERON: Nous nous entendons donc pour douze mois.

M. LE PRESIDENT: Cela se lirait comment?

M. PICARD (Dorchester): Après l'entrée en vigueur de la présente loi.

M. PLAMONDON: Pouvons-nous continuer à dire: « Toute motocyclette immatriculée pour la première fois... »

M. VERREAULT: Ah oui, ça change.

M. PLAMONDON: Douze mois après la...

UNE VOIX: ... après la sanction de la présente loi.

M. PLAMONDON: Il y a redondance là-dans.

M. BERGERON: Pourquoi les douze mois?

M. BARIL: Toute motocyclette doit être munie de freins doubles douze mois après l'adoption de la présente loi.

M. PLAMONDON: Douze mois, ce n'est pas trop pour un manufacturier.

M. VERREAULT: Cela veut dire, qu'il faudrait changer: Toute motocyclette immatriculée pour la première fois après le 1er janvier 1970.

M. BERGERON: Oui, mais pourquoi ne pas mettre une date précise, comme le 1er juin 1970, par exemple? Ils auraient douze mois.

M. PLAMONDON: Je préfère cela.

M. BERGERON: Quitte à la changer lorsque cela viendra en Chambre pour adoption.

M. BARIL: Quand l'amendement sera proposé et adopté, il y aura moyen de mettre une date dessus. Nous pourrions laisser une date probable qui sera...

M. VERREAULT: Pour ma part, nous pourrions mettre le 1er juin.

M. BERGERON: Oui, mettons le 1er juin 1970 et si la loi est adoptée trop tard, nous la changeons...

M. COITEUX: En comité.

M. PLAMONDON: Alors, laissons un espace. Remplaçons janvier par juin.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. BARIL: Je m'excuse de vous interrompre, mais si vous voulez les avoir réellement, les motocyclettes sont immatriculées en mai. Personne ne vient immatriculer une motocyclette en janvier. Alors, en juin, vous donnez une chance à tout le monde d'immatriculer sa motocyclette avant que la loi entre en vigueur. Alors, cela leur donne douze mois additionnels.

M. VERREAULT: C'est ça. Le but de cela est de décourager...

M. BARIL: Ce que je veux dire, c'est que vous leur donnez six mois plus douze mois, donc dix-huit mois.

M. COITEUX: Il ne s'agit pas de les décourager; ils n'auront pas le choix.

M. LE PRESIDENT: Adopté. A l'article 34, nous avons un amendement. Il faut remplacer le deuxième alinéa par le suivant.

M. BERGERON: Si vous me le permettez, M. le Président, cet amendement-là, à l'article 32, est-ce à la suite de constatations que vous avez faites sur les accidents causés par un seul système de freins que vous l'avez suggéré?

M. LAPORTE: Oui. A cause de la concurrence dans la vente des motocyclettes, on cherche de plus en plus à enlever des accessoires. On finit par en enlever tellement que cela rend le véhicule dangereux.

M. BERGERON: D'accord.

M. LAPORTE: Un système de freins en moins, cela permet d'économiser une somme de \$25 ou \$30 lors de l'achat.

M. VERREAULT: D'ailleurs, plusieurs manufacturiers...

M. LAPORTE: Ah oui, la plupart des manufacturiers ont deux systèmes de freins, actuellement, excepté pour les petits véhicules.

M. LE PRESIDENT: A l'article 34, nous avons un amendement. Ladite loi est modifiée en remplaçant le deuxième alinéa par le suivant: « Tout véhicule automobile doit être muni d'au moins deux rétroviseurs dont l'un fixé à l'intérieur et l'autre, sur la carrosserie, à gauche du véhicule de façon à permettre au conducteur d'apercevoir en tout temps un véhicule qui approche de l'arrière. En plus, l'autobus, le véhicule de livraison, le véhicule de commerce et tout autre véhicule automobile traînant une remorque dont la largeur excède celle du véhicule remorquant doivent être munis d'un troisième rétroviseur fixé sur la carrosserie à droite du véhicule, de façon à permettre au conducteur d'apercevoir en tout temps, les personnes et les objets qui se trouvent à l'arrière, à la droite de son véhicule. »

M. PICARD: Je pense que c'est normal.

M. PLAMONDON: M. le Président, je pense bien que ce n'est pas un inconvénient. Je pense que c'est une excellente mesure. Maintenant, quelles sont les distinctions entre le premier

amendement proposé et le deuxième? Je n'ai pas suivi entièrement...

M. LAPORTE: Nous incluons les automobiles qui remorquent les caravanes.

M. PLAMONDON: Oui.

M. LAPORTE: Quand nous disons qu'elles excèdent les routes. Nous ne voulons pas que le cultivateur qui tire sa remorque de ferme qui, en fait, est moins large que son véhicule soit obligé d'installer un troisième rétroviseur. Par contre, nous voulons que le type qui tire un véhicule plus large que sa voiture, en arrière, ait un troisième rétroviseur du côté droit, afin de mieux voir à l'arrière. D'ailleurs, cela est généralisé chez les campeurs qui tirent des remorques.

M. PICARD: Oui.

M. LAPORTE: C'est pourquoi nous voulons inclure ceux qui tirent des véhicules. C'est pour cela que nous avons été obligés de modifier.

M. BERGERON: Très bien.

M. PLAMONDON: Vous dites: « tout autre véhicule automobile ». Il y a cependant une distinction au tout début des définitions alors que véhicule automobile ne comprend pas le tracteur de ferme. Est-ce cela?

UNE VOIX: Pardon.

M. PLAMONDON: Quand vous dites: « tout autre véhicule automobile », est-ce que dans les définitions du code ou celles que nous avons acceptées, il y a une distinction entre véhicule automobile et tracteur de ferme? Parce qu'en fait un tracteur de ferme est aussi un véhicule automobile.

M. LAPORTE: Il est considéré comme un véhicule automobile.

M. PLAMONDON: Alors, est-ce qu'il ne sera pas inclus dans la définition?

M. LAPORTE: Le tracteur de ferme, à cause de sa forme, n'a pas de côté. Il ne peut pas avoir de rétroviseur extérieur, ni à droite ni à gauche.

M. PLAMONDON: Ah bon.

M. LAPORTE: Il n'a pas de côté, donc nous ne pouvons pas l'installer.

M. VERREAULT: Nous ne pouvons pas l'installer.

M. LAPORTE: A moins que vous vouliez que nous l'expliquions ici.

M. PLAMONDON: Ne devrions-nous pas ajouter: Ceci ne s'applique pas au tracteur de ferme?

M. LAPORTE: Nous pouvons dire. Sauf le tracteur de ferme.

M. PLAMONDON: Oui. Parce que, dans l'esprit de la rédaction que vous voulez faire, c'est cela.

M. LAPORTE: Oui.

M. PLAMONDON: Vous n'incluez pas le tracteur de ferme. Je *me* demande si nous ne devrions pas le mentionner spécifiquement.

M. LAPORTE: Alors ce serait: Le véhicule de commerce et tout autre véhicule automobile sauf le tracteur agricole.

M. PLAMONDON: Oui.

M. LAPORTE: Cela va bien. Sauf le tracteur agricole.

M. PLAMONDON: Nous pourrions peut-être reprendre...

M. LAPORTE: Nous pouvons inclure toutes sortes d'autres véhicules. Il y a des véhicules comme une niveleuse, par exemple, sur laquelle il y a une petite cabine et qui peut tirer de grosses remorques. Nous pouvons aussi les inclure. Nous excluons le tracteur agricole seulement.

M. PLAMONDON: Très bien.

M. LE PRESIDENT: « L'article 35 de ladite loi est modifiée en ajoutant, dans la septième ligne, après le mot « enlevé » les mots: sauf avec l'autorisation écrite du directeur ».

M. LACROIX: Si vous me permettez, M. le Président, l'article 35 tel quel se lit: « Tout véhicule automobile doit être muni du numéro d'engin et de tout autre numéro d'identification placé par le fabricant du véhicule automobile et ces numéros ne peuvent être ni modifiés, ni effacés, ni rendus illisibles, ni remplacés, ni enlevés ». Alors, avec l'article tel quel, nous ne pouvons pas toucher à ces numéros-là.

Et maintenant, vous ajoutez: «sauf avec l'au-

torisation ». Le directeur, pour certaines raisons, peut permettre que ces numéros soient enlevés.

M. PLAMONDON: Quelles peuvent être ces raisons?

M. BARIL: Une automobile vendue à l'encan, par exemple, par la ville de Montréal ou la ville de Québec, où le numéro de série qui reste peut servir à être fixé sur les véhicules volés.

Il y a aussi les véhicules dont le châssis est changé et qui sont rebâtis alors qu'un nouveau numéro de série est demandé. Le directeur, par l'entremise de la Sûreté provinciale, fait vérifier le véhicule et accepte l'émission par deux personnes seulement qui sont autorisées ici dans la province à fabriquer des numéros de série, dont les numéros sont retournés au bureau des véhicules automobiles pour information et pour mise en dossier.

M. BERGERON: Alors c'est un peu dans le but de protéger le public contre les vols d'automobiles.

M. VERREAULT: Les automobiles volées.

M. BARIL: Les automobiles volées qui souvenent portent des numéros de série de voitures achetées dans un encan public.

M. BERGERON: Très bien.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. BARIL: Il faudrait lire le petit article ici.

M. LE PRESIDENT: Ladite loi est modifiée, en y ajoutant, après l'article 38, le titre et l'article suivants: 12. Récepteur de télévision. « Il est interdit de conduire ou de laisser conduire sur un chemin public un véhicule automobile dans lequel se trouve un appareil récepteur de télévision dont l'image est visible, directement ou indirectement, par une personne occupant la place du conducteur, ou dont le contrôle doit être manipulé par ladite personne. » Il y a une note explicative: « Cette disposition vise à empêcher que le conducteur d'un véhicule automobile soit distrait en regardant la télévision ou en manipulant les contrôles de cet appareil. »

M. VERREAULT: Il y a pas mal de problèmes.

M. LAPORTE: C'est général spécialement dans les provinces, dans l'Ontario. A ce pro-

pos-là, j'ai relevé ici une petite rareté. On dit ceci dans le Journal de Québec de l'an passé, soit en octobre 1968. « Vu hier soir, à six heures, chemin Sainte-Foy, une Pontiac dernier cri, dans laquelle fonctionnait un appareil de télévision, installé au-dessus du banc d'en arrière. Le conducteur pouvait voir le spectacle dans son miroir rétroviseur, en attendant de s'écraser sur quelque chose. »

Nous disons, nous « dont l'image ». Nous ne parlons pas de l'écran. Nous voulons donner aux gens la possibilité d'apporter leur appareil de télévision portatif sur le siège avant mais sans fonctionner. Parce que si nous avions dit « l'écran », comme c'est dit à plusieurs endroits, il aurait été illégal d'avoir son appareil à côté de soi. C'est pour cela que nous disons « l'image ». Il faut, autrement dit, que l'appareil fonctionne.

M. VERREAULT: Puis, « directement ou indirectement », c'est dans le rétroviseur.

M. LAPORTE: Par le moyen du rétroviseur, c'est une façon indirecte de voir l'image. Nous excluons cela a u s s i. Il faut que l'appareil soit complètement dans le dos du siège du conducteur. A ce moment-là, il ne peut pas le voir.

M. BERGERON: Dans la valise.

M. LAPORTE: C'est cela.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. COITEUX: Avant d'aller plus loin, y a-t-il eu du travail de fait pour ce que nous avons laissé en plan à la dernière réunion concernant la définition des chemins publics?

M. LAPORTE: Nous avons, là-dessus, commencé à travailler à une nouvelle rédaction. Mais ce n'est pas encore prêt. Je me propose de l'apporter à une prochaine séance, peut-être dans une couple de jours ou la semaine prochaine, s'il y a une séance. Le travail n'est pas tout à fait prêt. Je m'excuse.

M. VERREAULT: Il faut discuter avec les ministères de la Voirie et des Terres et Forêts.

M. LAPORTE: Les ministères des Richesses naturelles, de la Voirie, des Terres et Forêts. Le ministère de la Justice participe aussi à cela.

M. LACROIX: C'est une définition assez difficile.

M. LAPORTE: C'est assez difficile, mais je crois que c'est très, très important.

M. COITEUX: Absolument.

M. LAPORTE: On fait souvent la référence au chemin public. On n'a pas de définition de chemin privé là-dedans. On n'a pas de définition de la circulation publique des véhicules. Il faut évidemment que le chemin public soit bien défini, à mon sens, pour que tout le monde sache ce qu'est le chemin public. C'est trop vague, comme je le disais l'autre jour, « chemin ouvert à la circulation publique des véhicules. » C'est trop vague pour pouvoir rencontrer tous les besoins qui existent. Je m'excuse de ne pas être prêt.

M. COITEUX: Non. non.

M. LAPORTE: Nous faisons ce travail, en plus de notre travail. Il faut donc comprendre cela.

M. LE PRESIDENT: Article 40: « Ladite loi est modifiée en remplaçant l'avant dernier alinéa du paragraphe 12 par le suivant: « Les signaux prévus aux sous-paragraphes a et b du présent paragraphe 12, ainsi que les signaux prévus à l'alinéa suivant, sont obligatoires pour les camions, les autobus et les ensembles de véhicules automobiles. »

Note explicative: « Cet amendement a pour but de rendre obligatoires les feux d'arrêt sous les camions, les autobus et l'ensemble des véhicules. Actuellement, seulement les feux de virage sont obligatoires sur les camions et les autobus, malgré que les signaux donnés au moyen du bras sont imprévisibles sur ces catégories de véhicules.

M. PLAMONDON: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. L'article 43.

M. PLAMONDON: Il y a une modification.

M. LE PRESIDENT: L'article 43 de ladite loi est modifié en ajoutant, après le cinquième paragraphe, les quatre paragraphes suivants:

6- « Le conducteur d'une motocyclette et toute autre personne y prenant place doivent porter un casque protecteur d'un modèle conforme aux normes approuvées par le ministère ».

7 - Il est interdit à toute personne de circuler sur une motocyclette lorsqu'elle est montée dans une position telle que ses deux jambes se trouvent du même côté de ladite motocyclette.

8 - Il est interdit de conduire une motocy-

clette dont les guidons sont à une distance de plus de 16 pouces au-dessus de la selle ou du siège du conducteur.

9 - Nul ne peut prendre place comme passager d'une motocyclette, à moins que celle-ci ne soit munie d'appuie-pieds à l'usage de ce passager.

M. PLAMONDON: On a modifié de 15 à 16 pouces la hauteur des guidons. C'est donc dire que les guidons de 15 pouces ou moins seront permis.

M. VERREAULT: L'autre article, c'est pour empêcher les personnes de s'asseoir seulement d'un côté.

M. PLAMONDON: C'est bien.

M. LAPORTE: Comme le nombre de motocyclettes augmente, on s'est cru obligé d'inscrire ces stipulations, surtout en ce qui concerne le casque protecteur. On dit ici: « D'un modèle conforme aux normes approuvées par le ministère ». Il y a plusieurs normes qui sont très bonnes actuellement, comme celles du Canadian Standard Association et de la Society of Automobile Engineer. Les normes anglaises sont très bonnes. Tous ces casques sont sur le marché actuellement. On ne peut pas se limiter à une sorte de casque seulement; on va approuver tout simplement des normes en ce qui concerne les casques des conducteurs.

Les trois autres normes sont des dispositions qui existent dans d'autres lois et qui ont beaucoup d'importance. Une personne doit être assise avec une jambe de chaque côté de la moto pour garder proprement son équilibre. Nous voulons empêcher la folie des guidons hauts. Nous exigeons l'appuie-pieds pour le passager. Nécessairement, le conducteur a des appuie-pieds, car il a aussi son frein à cet endroit. C'est surtout sur les petites motos que le passager n'en a pas. Nous allons donc exiger cet appuie-pieds.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

Il y a un amendement aussi à l'article 44. L'article 44 de ladite loi est modifié:

A - en remplaçant le paragraphe E par le suivant: « Lorsqu'un véhicule automobile rejoint un autobus affecté au transport d'écoliers dûment identifié comme tel et qu'il est immobilisé pour laisser monter ou descendre des écoliers, le conducteur de ce véhicule ne doit pas dépasser ou croiser cet autobus aussi longtemps que les signaux clignotants dont celui-

ci est muni fonctionnent. Le chauffeur d'un tel autobus doit faire fonctionner ses signaux clignotants aussi longtemps que les écoliers ne sont pas en sécurité. »

B — en remplaçant, dans la première ligne du sous-paragraphe E du deuxième paragraphe, le mot « jaunes » par le mot « routes ».

C — en ajoutant, après le paragraphe 2, le paragraphe suivant: 3 — Après l'année d'immatriculation 1970, aucun autobus affecté exclusivement au transport des écoliers ne pourra être immatriculé à moins d'être conforme aux normes établies par le ministère.

Notes explicatives: La rédaction actuelle oblige tout conducteur à s'immobiliser lorsqu'il rencontre ou croise un autobus transportant des écoliers, afin de laisser monter ou descendre les écoliers, même si les signaux d'alerte dont est muni l'autobus ne fonctionnent pas.

La modification suggérée n'obligera l'automobiliste que lorsque ces signaux fonctionneront. Le chauffeur devra faire fonctionner les signaux chaque fois que la sécurité des écoliers sera en cause. Le feu jaune est reconnu comme étant un avertisseur et un appel à la prudence. Le feu rouge est impératif; il signifie danger et prescrit l'immobilisation. Notre province est la seule qui exige les feux clignotants de couleur jaune à l'avant d'un autobus d'écoliers. Cette disposition nouvelle permettra de refuser l'immatriculation de tout autobus non conforme aux normes établies en vue de la sécurité et du bien-être des écoliers.

M. PLAMONDON: Avez-vous une idée, à l'heure actuelle, des normes qui seront établies par le ministère? Pouvez-vous nous en dire quelques mots?

M. LAPORTE: Voulez-vous aller tout de suite à celui-là, M. Plamondon? Est-ce que les paragraphes qui précèdent celui-là sont clairs?

M. PLAMONDON: Cela m'apparaît très clair.

M. LAPORTE: Il est extrêmement important, à ce moment-ci, de penser à ça. Pour les autobus d'écoliers qui sont dans la ville, par exemple, et qui s'immobilisent, cela voudrait dire que le chauffeur, lorsqu'il décide qu'il n'y a pas de danger pour les enfants, ne fait pas fonctionner ses clignotants.

Les automobilistes pourront croiser ou dépasser l'autobus, contrairement à ce qui se fait aujourd'hui. C'est très important.

M. PLAMONDON: Mais, dans les dispositions que nous étudions, le chauffeur serait obligé de faire fonctionner ses feux clignotants.

M. LAPORTE: Aussi longtemps que les écoliers ne seraient pas en sécurité. Si l'autobus est près du trottoir et que les écoliers n'ont qu'à traverser le trottoir pour entrer à l'école, le chauffeur ne serait pas obligé de faire fonctionner ses clignotants, contrairement à ce qui existe aujourd'hui.

M. HAMEL: Il me semble que cette disposition est large: Aussi longtemps que les écoliers ne sont pas en sécurité. Actuellement, dans le code de la route, vous avez: « ... ne peut le faire avant que les enfants soient montés dans l'autobus ou avant qu'ils en soient descendus et aient atteint le côté du chemin. » Si l'autobus arrête, que les enfants doivent traverser de l'autre côté de la rue et que le chauffeur décide de laisser les enfants là et de s'en aller...

M. LAPORTE: C'est ce que je veux dire, c'est très important, le chauffeur a la responsabilité de conduire son véhicule et de faire attention aux enfants.

M. PLAMONDON: Mais ne devrions-nous pas dire qu'il est obligé de faire fonctionner ses clignotants chaque fois que les enfants montent ou descendent de l'autobus et ne soient rendus à tel endroit?

M. PICARD (Dorchester): Oui, tant et aussi longtemps que les enfants n'ont pas traversé la rue.

M. COÏTEUX: Ils n'ont pas toujours à la traverser.

M. LAPORTE: Il est dit: Aussi longtemps que les écoliers ne sont pas en sécurité. En sécurité signifie qu'ils ont traversé la rue, ou sont rendus sur le terrain de l'école. Ce qui fâche beaucoup les automobilistes aujourd'hui, c'est qu'ils sont obligés de s'immobiliser, soit à l'arrière, soit à l'avant de l'autobus, ne pas le croiser, même dans la ville là où l'enfant n'a qu'à traverser le trottoir pour entrer sur le terrain de l'école. Les automobilistes n'ont aucune autre alternative que de s'immobiliser...

M. BERGERON: Oui, je pense que...

M. LAPORTE: ... ils ne peuvent pas dépasser ni croiser et le chauffeur n'a pas d'autre

alternative que de faire fonctionner ses clignotants, même s'il sait que les enfants sont en parfaite sécurité, parce que la porte de l'autobus est vis-à-vis l'entrée de l'école et les écoliers ne font que traverser le trottoir. Nous voulons éviter ça, car les conséquences de cet état de chose sont qu'il y a de longues files d'automobilistes qui sont à l'arrière et en face de l'autobus et au départ de l'autobus, tout le monde essaie de la dépasser avant le prochain arrêt. Cela cause énormément de soucis à la police avec les risques d'accidents que ça entraîne. En plus de conduire son véhicule, le chauffeur aurait la responsabilité de protéger les enfants à l'arrêt. Actuellement il ne protège pas les enfants, il fait enrager les automobilistes.

M. BARIL: Il y a également un problème qui se pose dans les grands centres lorsque quatre ou cinq autobus d'écoliers sont arrêtés devant une régionale. Le premier autobus fait embarquer des élèves, ses clignotants fonctionnant, mais ceux des trois, quatre ou cinq autres autobus à l'arrière ne fonctionnent pas car il n'y a pas d'écoliers qui en montent ou en descendent, avec la conséquence que les automobilistes doublent ces autobus et ne peuvent voir les clignotants du premier autobus, qui fonctionnent. Cette proposition-là n'a pas pour but d'empêcher le chauffeur de faire fonctionner ses clignotants quand il fait débarquer les élèves mais c'est dans le but d'empêcher l'utilisation des clignotants quand les élèves débarquent tous à droite parce que l'école est là et qu'il n'y a aucune raison d'arrêter la circulation. C'est la même chose lorsque les élèves montent dans l'autobus, lorsque l'autobus prend les élèves à droite. Malheureusement les autobus ne pénètrent pas sur les terrains des commissions scolaires mais restent dans la rue avec le résultat qu'ils occasionnent un ralentissement de la circulation et occasionnent des accidents, le but des clignotants sur un autobus scolaire c'est de prévenir les accidents, non pas de les occasionner.

Il faut aussi penser qu'il ne faut pas habituer les enfants à traverser la rue comme des espèces d'imbéciles qui se fient uniquement sur les clignotants parce que cela fait des enfants qui ne sont pas prudents de nature, et conséquemment des adultes qui risquent de mourir jeunes. Aujourd'hui, des enfants de douze ou treize ans débarquent des autobus scolaires et attendent pour traverser devant l'autobus en se riant de toute la circulation qui vient d'un côté ou de l'autre, quand ils auront dix-huit ou dix-neuf ans et qu'ils iront à l'université, qu'ils devront traverser la rue seuls, ils ris-

queront de se faire tuer, parce que nous ne leur aurons jamais appris la prudence, nous ne leur aurons jamais montré comment traverser une rue. Il a toujours traversé soit en étant guidé par un moniteur qui traverse avec un arrêt-stop ou encore avec des clignotants. Et je pense que cela est malheureux, nous avons surprotégé l'élève en l'entraînant à devenir un petit « baveux » en se riant de la circulation, en se foutant des automobilistes et en faisant même des pieds-de-nez aux gens qui attendent.

Alors, en permettant au chauffeur d'autobus, un homme d'âge mûr, aux qualités morales, physiques et psychiques propres à conduire un tel véhicule, je pense que nous pouvons lui laisser l'autorisation de déterminer pour l'usage des clignotants là où il y a danger et là où il n'y en a pas. Vous avez déjà rencontré des convois d'écoliers qui circulent à quatre heures de l'après-midi et à neuf heures de la matinée et lorsque nous nous rendons au bureau, nous devons rester en arrière aussi longtemps que les élèves ne sont pas rendus à l'école. Les élèves qui sont assis sur les sièges arrières font des pieds-de-nez à tout le monde dans la rue.

Voilà une recommandation qui modifierait cette situation-là.

M. LAPORTE: Est-ce que je peux ajouter ceci? Souvent, lorsqu'un autobus d'écoliers est immobilisé le long du trottoir, dans la rue, et que les clignotants ne fonctionnent pas, le code actuel n'autorise pas l'automobiliste à doubler, à moins qu'il ne se soit assuré qu'il n'y a pas d'enfants qui descendent de l'autobus ou qui y montent. À ce moment-là, il peut doubler, mais il ne pourrait le faire autrement. La seule chose qu'il puisse faire, c'est descendre de sa voiture et aller vérifier avant de doubler. Surtout, s'il est à l'arrière, il n'a aucune possibilité de voir. Dans ce cas, ce ne sont pas les clignotants qui guident l'automobiliste, c'est le fait que l'autobus soit immobilisé pour laisser descendre ou faire monter des élèves. Souvent, le chauffeur est endormi à son volant et il attend pendant dix, quinze ou vingt minutes. L'automobiliste, qui est en arrière, ne sait pas ce qui se passe à la porte d'avant, car il ne la voit pas. Il faut qu'il descende de son véhicule et aille s'en assurer.

En obligeant le chauffeur à faire fonctionner ses clignotants, ça renseignerait l'automobiliste sur le fait que l'autobus est là pour faire monter ou descendre des passagers.

En plus de ça, comme M. Baril le disait, les enfants qui traversent seulement le trottoir, ne sont pas en danger à ce moment-là. Par contre,

si les enfants ont à traverser la rue, le chauffeur doit laisser fonctionner ses clignotants pour qu'il n'y ait pas d'automobiles qui viennent doubler l'autobus.

M. BERGERON: C'est très, très bien.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. LAPORTE: Nous avons étudié ce problème-là depuis plusieurs années et je trouve que c'est la meilleure solution. On confie au chauffeur le soin de conduire le véhicule; c'est une tâche très importante. On lui confie la sécurité des élèves en même temps. On ne lui dit pas: Vous allez les reconduire chez eux. Quand l'enfant est sur l'accotement de la route, bien, le chauffeur a accompli son devoir.

M. BERGERON: Je comprends, M. Laporte, qu'aujourd'hui, pour permettre à quelqu'un de conduire un autobus scolaire, vous êtes de plus en plus sévères.

M. LAPORTE: Nous sommes de plus en plus sévères, vous pouvez ajouter ça. Est-ce que l'on peut parler des normes? Actuellement, nous n'avons pas de normes spécifiques pour les autobus scolaires; elles n'existent pas. Le résultat est que notre ministère fait des inspections depuis trois ans et nous exigeons plusieurs mesures comme l'espacement des sièges intérieurs. On est rendu au point que, pour loger plus d'écopliers dans un véhicule, on espace le dos du siège avec le devant du siège qui suit de trois à quatre pouces. C'est tout juste si le type est capable de placer ses jambes. On resserre les sièges pour en loger plus. Dans nos normes, nous allons fixer le maximum d'élèves qui va pouvoir être transporté dans un autobus scolaire; ensuite, les dimensions du véhicule, l'espacement des sièges, la largeur des allées et toutes sortes de choses comme ça sur lesquelles nous travaillons actuellement.

M. BERGERON: Très bien.

M. LAPORTE: Nous travaillons à ça depuis déjà trois ans. Nous allons examiner ces spécifications à la lumière des derniers événements pour voir si elles sont justes et puis nous vous les proposerons. Une certaine partie de ces normes-là va s'appliquer aux vieux véhicules actuellement en usage, qui ne sont pas encore dépréciés comme l'espacement des sièges. On peut déplacer des sièges pour donner assez d'espace aux gens. Les élèves du secondaire s'assoiaient dans certains autobus sans pouvoir atteindre le

siège, parce que leur dos était appuyé sur le dossier du siège et leurs genoux, sur le dossier du siège avant. Ce sont des situations intenable.

M. BERGERON: D'accord. Adopté.

M. VERREAULT: Au deuxième paragraphe on a: « Le chauffeur d'autobus doit faire fonctionner ses signaux clignotants aussi longtemps que les écoliers ne sont pas en sécurité »; il serait peut-être bon de l'obliger à les éteindre aussi.

M. BARIL: Oui, c'est bien, ça. Et les éteindre immédiatement après.

M. VERRE AULT: Autrement, il y en a qui les laissent fonctionner tout le temps. On a vu ça.

M. BARIL: C'est parfait.

M. VERREAULT: Il faudrait obliger le chauffeur d'autobus à éteindre ses clignotants dès que les enfants sont en sécurité.

M. PICARD (Dorchester): Cela l'empêcherait de paralyser la circulation.

M. LAPORTE: Cela a été fait assez vite; c'est écrit « route » à la place de « rouge » et « clignotant », ça clignote avec un « a », cette chose-là.

M. VERREAULT: Est-ce que ça pourrait se lire: « Le chauffeur d'autobus doit faire fonctionner ses signaux clignotants aussi longtemps que les écoliers ne sont pas en sécurité et... »

M. BARIL: Et doit les éteindre immédiatement...

M. VERREAULT: «... doit les éteindre dès...

M. BARIL: Immédiatement après.

M. VERREAULT: « ... que les passagers sont montés ou sont à côté du chemin ».

M. BARIL: Non, on l'a déjà, M. Verreault. Si on disait: « Et doit les éteindre immédiatement après ». On dit déjà que les écoliers ne sont pas en sécurité.

M. VERREAULT: Il doit les éteindre immédiatement après. Il faudrait en faire une obligation, autrement...

M. BERGERON: Cela donnera du travail aux avocats.

M. BARIL: Nous le ferons.

M. VERREAULT: Il ne faut jamais les oublier.

M. COITEUX: Par exemple, la semaine dernière, alors que je descendais de Sept-Iles, un autobus scolaire amenait des élèves ici à Québec pour le Carnaval.

M. VERREAULT: On n'avait pas le droit de le faire.

M. COITEUX: Il s'arrêtait à tout bout de champ et nous n'osions pas dépasser car la loi ne nous le permet pas. Si, pour une raison quelconque, un enfant arrêtait l'autobus le long de la route, nous étions sept ou huit en arrière qui ne pouvaient le dépasser.

M. VERREAULT: M. le député, vous ne pouviez pas dépasser parce que ses feux clignotaient?

M. COITEUX: Ses feux ne clignotaient pas, mais d'après le code de la route actuel, nous n'avons pas le droit de dépasser.

M. BARIL: Non, vous n'avez pas le droit, même si...

M. COITEUX: Même si le véhicule est arrêté, nous n'avons pas le droit de le dépasser.

M. BARIL: C'est cela.

M. VERREAULT: A moins d'être sûr...

M. PICARD (Dorchester): Il y a eu un cas chez nous...

M. VERREAULT: ... qu'il ne fait pas descendre de passager.

M. LAPORTE: Oui, mais alors là, si la police de la route arrive... Actuellement, vous n'avez pas le droit de dépasser...

M. VERREAULT: Non, les enfants...

M. LAPORTE: ... à moins de vous être assuré que ce n'est pas pour les enfants, ce qui est quasi impossible.

M. LE PRESIDENT: Article 45. La loi est

modifiée en remplaçant le dernier alinéa par l'alinéa suivant:

Tout conducteur de véhicule doit faire un arrêt complet à tout endroit où se trouve un signal d'arrêt sous forme d'affiches ou de feux rouges fixes ou intermittents.

M. PLAMONDON: Cela n'était pas dans le code?

M. LAPORTE: Les feux intermittents n'étaient pas inclus dans la loi.

M. BERGERON: Au sujet des feux jaunes intermittents, ne faudrait-il pas ajouter qu'ils rappellent la prudence? Dans le code, rien ne permet de distinguer entre le rouge et le jaune. Il arrive souvent qu'à une intersection de quatre chemins, par exemple, le feu est jaune d'un côté et rouge de l'autre. Les gens ne savent pas trop que faire du côté jaune. Du côté rouge, je pense bien que tout le monde sait qu'il faut arrêter, mais nous pouvons souvent voir plusieurs personnes arrêter des deux côtés en même temps. Il faudrait peut-être que cela soit précisé dans le code. Les tribunaux déplorent que cette précision ne soit pas apportée au code de la route.

M. LAPORTE: Nous en prenons note, monsieur.

M. PICARD (Dorchester): Cela veut dire qu'il a le droit de passage.

M. PLAMONDON: En principe, il me semble..

M. BERGERON: Il s'agirait tout simplement d'ajouter un autre paragraphe pour les clignotants jaunes.

M. PLAMONDON: Je pense que ce n'est pas un signal d'arrêt. C'est un signal de ralentissement, de prudence.

M. LAPORTE: Au sujet du feu clignotant de couleur jaune, nous allons préparer une modification.

M. BERGERON: Si vous pouviez préparer quelque chose disant qu'on n'est pas obligé d'arrêter, mais d'être prudent.

M. LAPORTE: C'est un appel à la prudence...

M. PICARD (Dorchester): Le rouge veut dire: Protégez votre droite.

M. BARIL: Go ahead, back up.

M. PLAMONDON: Il finit se protéger partout.

M. BERGERON: Quand le feu est bleu clignotant, cela veut dire que ça va bien.

UNE VOIX: Ne lui faites pas faire un vote.

M. COITEUX: Je pourrais répondre à cela pourvu que les vitres des clignotants soient très claires...

M. LE PRESIDENT: Alors, adopté avec l'amendement déposé.

M. LAPORTE: Les légistes vont préparer pour le prochain comité...

M. LE PRESIDENT: Article 49; Ladite loi est modifiée.

A) En ajoutant après le mot « pesanteur », à la deuxième ligne du paragraphe II, les mots « minima et le reste ».

B) En ajoutant, après le paragraphe D, le paragraphe suivant: Prendre les moyens permettant de connaître le poids et la dimension de tout véhicule automobile, chargement compris, circulant sur un chemin public.

M. BERGERON: Messieurs les législes, est-ce que cela comprend le transport des boissons alcooliques?

M. LE PRESIDENT: C'est compris dans le transport du gravier et de l'asphalte...

M. PLAMONDON: Vous dites que la modification permettra de classier les chemins publics pour les fins de la circulation de véhicules de toutes sortes. Cela ne va pas, mon affaire. C'est le paragraphe B. « Déterminer les dimensions et la pesanteur maxima... »

M. LE PRESIDENT: Dans les notes explicatives, nous voyons: Ces dispositions nouvelles permettront de fixer les dimensions minima des véhicules circulant sur les routes et elles permettront également d'établir un système destiné à contrôler le poids et les dimensions des véhicules.

M. LAPORTE: Actuellement, les dimensions minima des véhicules devraient être — comme les « go carts », par exemple, des petits véhicules qui sont très bas — il devrait à cause de ses dimensions, même s'ils ont tous les ac-

cessoires voulus, il est tellement bas, près de la route, que souvent il n'est point vu par les automobilistes. C'est justement à cause de ça que nous ne permettons pas la circulation de ces petits véhicules sur les chemins publics. Mais le lieutenant-gouverneur en conseil n'a pas le pouvoir de fixer les minima de pesantueur. Il a le droit de fixer les maxima des dimensions et de la pesanteur. Il n'a pas actuellement les pouvoirs de fixer les minima. Nous trouvons que cela est une anomalie.

M. COITEUX: Est-ce que le maximum de pesanteur varie avec les routes?

M. LAPORTE: Actuellement, oui. Nous avons les routes de classe « A » et « B ». Dans les propositions que nous allons faire, un peu plus tard, par arrêté en conseil, nous allons essayer d'avoir une classification de routes uniformes.

M. VERREAULT: Cela se fait avec la voirie.

M. COITEUX: Maintenant — c'est peut-être en dehors de ça — est-ce qu'actuellement la largeur d'un véhicule ou d'une remorque est spécifiée?

M. LAPORTE: Oui, la largeur maximum est de huit pieds et demi.

M. COITEUX: Mais s'il transporte quelque chose de douze à treize pieds, est-ce qu'il peut le faire moyennant qu'il soit...

M. VERREAULT: Avec un permis spécial.

M. LAPORTE: Moyennant... Il est prévu des permis spéciaux pour ça.

M. COITEUX: Est-ce qu'il faut qu'il soit, à ce moment-là, accompagné par une police de la route?

M. LAPORTE: Pas nécessairement. La police de la route décide si elle doit accompagner ou non le chargement, dépendant des conditions.

M. COITEUX: Parce qu'actuellement, nous, dans notre région, depuis deux ans, il doit y avoir au moins 25,000 à 30,000 remorques qui montent aux chutes Churchill. Ces remorques sont la moitié d'une maison et dans les chemins d'hiver, comme il y en a actuellement. Le danger que ça représente est que 95% de ces remorques ne sont pas accompagnées.

M. LAPORTE: Je suis bien d'accord avec

vous. Si vous remarquez ça, je pense bien que la plainte devrait aller à ceux qui contrôlent la circulation, et avertir la Sûreté provinciale ou la police de l'endroit de voir à contrôler mieux ce genre de véhicule parce que je sais qu'il est monté énormément de ces véhicules sur nos routes.

M. COITEUX: Ils montent encore.

M. LAPORTE: Pour les véhicules de douze pieds, nous avons émis plusieurs permis spéciaux.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que l'article 49 est adopté?

M. LAPORTE: C'est la police qui a ça en main actuellement, c'est-à-dire le contrôle des véhicules sur la route.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

M. BERGERON: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 50 de ladite loi est modifié en remplaçant le paragraphe 1 par le suivant: Toute vitesse et toute action imprudente susceptible de mettre en péril la sécurité, la vie ou la propriété sont prohibées sur tous les chemins de la province.

Subordonné ment aux dispositions de l'alinéa précédent et sans en restreindre la portée, est spécialement interdite:

a) une vitesse excédant soixante et dix milles à l'heure sur les voies à circulation rapide et à accès limité;

b) une vitesse moindre que cinquante milles à l'heure sur les voies à circulation rapide et à accès limité où le ministère de la voirie a placé des panneaux indicateurs à cet effet;

c) une vitesse excédant soixante milles à l'heure sur les grands chemins numérotés à surface dure, en dehors des cités, villes et villages, sauf sur les sections où le ministère de la Voirie a placé des panneaux indicateurs d'une vitesse moindre;

d) une vitesse excédant cinquante milles à l'heure sur les autres chemins à surface dure ou gravelée, en dehors des cités, villes et villages sauf sur les sections où le ministère de la Voirie a placé des panneaux indicateurs d'une vitesse moindre;

e) une vitesse excédant quarante milles à l'heure sur les chemins de terre, en dehors des cités, villes et villages;

f) une vitesse excédant trente milles à l'heure dans les cités, villes et villages, sauf sur

les chemins entretenus par la province et sur lesquels le ministère de la Voirie a placé des panneaux indicateurs de la vitesse permise;

g) une vitesse excédant trente milles à l'heure aux passages à niveau et dans les zones scolaires lors de l'entrée et de la sortie des élèves.

M. LAPORTE: Cette disposition-là, M. le Président, nous a été fournie par le ministère de la Voirie. Les changements essentiels à ce qui existe actuellement, c'est 70 milles à l'heure au lieu de 60 milles à l'heure sur les autoroutes.

M. PICARD (Dorchester): L'autoroute transcanadienne.

M. LAPORTE: Oui. Remarquez qu'il y a un minimum aussi qui est établi. Donc le maximum est de 70 et le minimum de 50. Maintenant, je suggérerais que nous propositions au ministère de la Voirie de réexaminer cette disposition-là parce qu'elle a été fournie il y a plus d'un an déjà. J'aimerais savoir, avant de l'adopter, si le ministère de la Voirie n'aurait pas quelques changements à proposer sur cette disposition-là.

M. COITEUX: Au paragraphe e), je vais vous donner un exemple d'une vitesse excédant 40 milles à l'heure sur les chemins de terre ou de gravier.

M. BERGERON: Facilement.

M. COITEUX: Parce que vous prenez la section de route qui va à Chicoutimi, la nouvelle route qui est ouverte par la paroisse du Sacré-Coeur. Si vous faites ces soixante milles à quarante milles à l'heure, vous ne vous rendez pas.

M. VERREAULT: C'est une bonne route.

M. BERGERON: C'est une route qui n'est pas gravelée.

M. PLAMONDON: Très vrai.

M. COITEUX: Elle n'est pas asphaltée.

M. PLAMONDON: Non, mais elle entre dans c.

M. VERREAULT: Elle entre dans c.

M. PLAMONDON: Elle entre dans le c) ou

dans le d)? Dans d) où l'on dit une vitesse excédant 50 milles à l'heure sur les autres routes à surface dure ou gravelée en dehors des cités, villes et villages.

M. COITEUX: Où vois-tu cela?

M. PLAMONDON: Au paragraphe d).

M. COITEUX: A surface dure.

M. PLAMONDON: A surface dure ou gravelée. Les autres ce sont les chemins de terre. J'imagine qu'on veut dire les chemins non améliorés, les chemins de colonisation.

M. LAPORTE: La surface dure, la voirie entend par un chemin à surface dure, un chemin gravelé, recouvert d'un revêtement, là c'est couvert soit en ciment, soit en bitume, en asphalte.

M. PLAMONDON: C'est cela.

M. LAPORTE: Mais dure pour eux, cela peut être gravelé, cela peut être pavé.

M. COITEUX: Parfait.

M. LAPORTE: Il y a peut-être moyen de demander d'expliquer mieux ce terme-là aussi.

M. BERGERON: Non, je pense que cela couvre, M. Coiteux...

M. COITEUX: Est-ce que vous...

M. LAPORTE : Est-ce que vous avez essayer de voir la voirie à ce sujet-là, pour bien voir s'ils n'ont pas quelques modifications à apporter à ce moment-là?

M. VERREAULT: Il peut arriver que...

M. PICARD (Dorchester): ... que cela fasse plus d'un an qu'il nous a soumis cela. Parce qu'à soixante-dix milles à l'heure sur une route comme cela, ils y vont.

M. LAPORTE: Le minimum est cinquante milles à l'heure, vous n'avez pas d'objection?

M. VERREAULT: Pour les transports des véhicules lourds, les pelles mécaniques...

M. LAPORTE: Ils ne pourront pas utiliser ces routes, c'est cela qui arrive.

M. VERREAULT: Oui, ce n'est pas correct.

M. LAPORTE: Nous les mettons en dehors.

M. VERREAULT: Parce que je ne vois pas partir une pelle mécanique de Montréal et prendre la route 2. Cela va ennuyer bien plus les gens sur la grande route. Par contre, à 20 milles à l'heure, il n'y a pas de danger quand ils se tiennent sur le côté.

M. LAPORTE: C'est un des points...

M. PLAMONDON: Est-ce que nous ne devrions pas le limiter aux véhicules de promenade?

M. LAPORTE: Non, les autobus, les camionneurs rapides veulent utiliser les autoroutes le plus possible.

M. PLAMONDON: Non, très bien, je veux dire le minimum, le minimum ne s'applique qu'aux véhicules de promenade.

M. VERREAULT: Ce n'est pas applicable.

M. LAPORTE: Partout il y a une vitesse minimum, de sont des panneaux... Mais je vais prendre cela avec la voirie.

M. PLAMONDON: J'ai l'impression que cela doit s'appliquer. Vous avez quand même sur des routes, vous allez à plusieurs endroits où vous voyez les limites maximales permises pour un véhicule de promenade étaient fixes, alors que ce n'est pas la même limite pour un camion.

M. COITEUX: Ce n'est pas aux Etats-Unis, M. Verreault, parce que j'ai eu connaissance moi-même certains dimanches, ou à deux ou trois- reprises dans le bout de Hampton et Boston des gens ont été mis de côté parce qu'ils allaient à 30 ou 35 milles à l'heure, et devenaient occasions d'accidents, ils avaient été mis en punition pour une heure.

M. VERREAULT: Ce sont les routes à péage.

M. COITEUX: Les routes à péage, les grandes routes, les « autoroutes » américaines.

M. HAMEL: Ici actuellement cela existe? La vitesse minimum?

M. LAPORTE : Non, à part la route à péage, à 40 milles à l'heure sur les routes à péage.

M. HAMEL: Il y a des officiers chez nous durant la semaine qui ont émis une infraction à un type qui s'en allait à 30 milles à l'heure, la Sûreté provinciale lui a émis des infractions.

M. LAPORTE: Il y a une lenteur indue, aucun conducteur n'a le droit de conduire son véhicule sur une route publique à une lenteur indue, qui gêne ou entrave la circulation normale des autres véhicules, on ne fixe pas de vitesse. On fixe 50 milles à l'heure comme minimum. J'aimerais avoir l'idée du comité pour en parler avec la voirie.

M. BERGERON: Il y a le problème de la machinerie lourde, s'ils veulent emprunter les autoroutes.

M. HAMEL: Il y a peut-être une façon en l'étudiant...

M. BERGERON: Sauf pour la machinerie lourde que nous pourrions peut-être...

M. VERREAULT: La machinerie lourde, je ne sais..., si ça ne va pas bien... si ça va bien il est mieux d'aller vite.

M. LAPORTE: Ce serait un cas de force majeure.

M. VERREAULT: C'est entendu, s'il est obligé de tout faire cela.

Il fait mauvais, il neige, il pleut. Vous conduisez à moins de 50 milles à l'heure. Cela signifie que la police peut vous dire: Puisque vous allez à moins de 50 milles à l'heure, vous avez commis une infraction.

M. BERGERON: Je pense bien que nous pourrions peut-être nous empêcher de mettre un minimum.

M. VERREAULT: Certainement.

M. BERGERON: Ceci n'aura pas tellement de conséquence. Si le type est réellement nuisible, la police peut l'arrêter en vertu d'un autre article et lui dire: Monsieur, vous êtes une « nuisance » publique et je vous colle une contravention.

M. LAPORTE: Est-ce que c'est l'opinion du comité?

M. BERGERON: Je suggère qu'il n'y ait pas de minimum.

M. VERREAULT: Si vous arrivez sur une route glacée, qu'allez-vous faire? Théoriquement la police... Bien oui,...

M. HAMEL: Il va y avoir jugement.

M. VERREAULT: Oui, mais, assez souvent, bien souvent, ce n'est pas cela qui arrive. Voyons les faits tels qu'ils sont. Vous arrivez sur une route glacée, où il y a beaucoup de neige. Vous faites attention, vous conduisez prudemment, et pourtant, l'agent peut, théoriquement, vous imposer une contravention. Celui qui est en arrière, qui vous suit — et la route est glacée — ne doit également pas conduire à moins de 50 milles à l'heure...

M. BERGERON: Je n'imposerais pas de minimum.

M. BARIL: La vitesse minimum, ce n'est pas sur les grandes routes, à voies doubles, que nous en avons besoin, c'est sur les routes à voies simples. La personne qui se promène à 20 milles à l'heure sur la trans canadienne, nous pouvons la dépasser, elle ne dérange personne. Mais si cette personne se promène à 20 milles à l'heure sur la route no 2, le code de la route prévoit à ce moment-là que si elle conduit à une vitesse qui empêche la circulation normale...

M. BERGERON: La police peut l'enlever...

M. BARIL: ... on peut l'éliminer de la circulation.

M. VERREAULT: Il n'y a pas à lui faire une obligation de faire une telle vitesse.

M. PLAMONDON: Il y a peut-être là autre chose? Si ma mémoire est fidèle, à l'heure actuelle, un minimum de vitesse est indiqué sur les autoroutes à péage.

UNE VOIX: Oui, c'est 45 milles à l'heure, et c'est indiqué.

UNE VOIX: 40.

M. VERREAULT: C'est indiqué.

M. PLAMONDON: Cela existe à Y heure actuelle. Cela veut dire que, sur les autoroutes à péage, le problème est réglé. Cela ne s'applique pas aux routes d'accès. Cela ne s'applique qu'aux routes à accès limité.

M. LAPORTE: C'est ça.

M. PLAMONDON: Les routes à accès limité, si nous enlevons les routes à péage dans la province, il n'en reste pas beaucoup. Il y a la transcanadienne.

M. BARIL: Ce n'est pas actuellement en vigueur. Si je voyage à 30 milles à l'heure et qu'un agent de la Sûreté m'arrête, alors, je lui dis: Je choisis un endroit pour m'arrêter, je veux manger. Il n'y aurait tout de même personne pour m'arrêter quelque part, sur la route transcanadienne ou sur une autre route, parce que j'ai décidé que je modérais et que je cherchais un endroit propice à la détente pour ma famille. A ce moment-là, que va-t-il se produire?

M. PLAMONDON: Ce n'est pas l'endroit, sur ces routes, et c'est dangereux.

M. COITEUX: Enlevez le minimum.

M. BERGERON: Nous pouvons suggérer d'enlever le minimum.

M. LAPORTE: Me permettez-vous de ne pas accepter cela tout de suite et de revoir les gens de la Voirie pour en discuter?

M. PLAMONDON: Vérifiez donc toutes les limites maximales.

M. BERGERON: Est-ce que nous sommes d'accord pour enlever le minimum?

M. LAPORTE: Voyez-vous une objection à « 70 milles à l'heure »? Tout le monde circule à 70 milles à l'heure.

M. PLAMONDON: Il n'y a pas d'objection à ça.

M. BARIL: Il faudrait déterminer si la voiture est en bonne condition, parce que la limite de 70 milles à l'heure s'applique à une vieille auto de 1929 comme à une Cadillac de 1969. Pour le gars qui voyage avec une vieille voiture qui est prête à se démembrer, qui va en faire une sorte de « chimie », ceci est trop vite. Nous prenons la moyenne des voitures et nous obtenons la moyenne des vitesses basée sur les voitures très puissantes. Si nous disions tout simplement: « Si la voiture... » ou, je ne sais pas, une espèce de...

M. BERGERON: Nous tenons pour acquis que la voiture est en bon état.

M. PLAMONDON: De façon idéale, il faudrait pouvoir trouver un moyen de limiter la vitesse par rapport à l'état de la voiture. Imaginons le gars qui a une voiture de l'année 1969. Une voiture d'une assez grosse catégorie pourrait être conduite sur la route 20 à 80 milles à l'heure, et ce ne serait peut-être pas plus dangereux que la petite voiture qui irait à 60 milles à l'heure. Sur le plan pratique, il y aurait cependant des difficultés.

M. BARIL: Je retire cela.

M. LACROIX: Diriez-vous une voiture en bon état, dans le texte?

M. BERGERON: Là, il reste le paragraphe b) à vérifier.

M. PLAMONDON: J'aimerais poser une question. Je remarque que vous mentionnez à un endroit: « une limite de vitesse de 30 milles à l'heure dans les cités, villes et villages, sauf sur les chemins entretenus etc. » Est-ce qu'à ce moment-là, les villes, les villages ont toujours le loisir de fixer la limite de vitesse qui leur convient?

M. LAPORTE: Non, c'est fini ça.

M. PLAMONDON: Parce qu'actuellement il y a certains villages...

UNE VOIX: ... qui abusent...

M. PLAMONDON: ... qui vont inscrire 20 milles à l'heure...

M. VERREAULT: ... qui vont décréter 20 milles à l'heure sur les routes de la province...

M. PLAMONDON: ... qui vont placer un radar, à un moment donné, qui servira à renflouer les fonds de la municipalité.

M. LAPORTE: C'est justement ça. Les pouvoirs sont accordés à la municipalité en autant qu'elle n'en abuse pas. La voirie leur enlève ce pouvoir, s'il y a abus. La voirie a la responsabilité de tous les chemins publics depuis cette année, depuis 1968. Elle a officiellement la responsabilité de mettre des enseignes et, de façon absolue, de déterminer les limites de vitesse.

M. LACROIX: Là, je vous réfère à l'article 76 du code de la route, paragraphe 6, qui dit: « Rien n'empêche un conseil municipal d'une cité ou d'une ville de réglementer la vitesse des

véhicules automobiles dans son territoire, mais la vitesse autorisée par le règlement adopté à cette fin ne doit, en aucun cas, excéder celle qui est autorisée par l'article 50 », qu'on vient de lire, l'ancien comme le nouveau. Lorsque le conseil municipal stipule une limite de vitesse moindre que celle de l'article 50, elle doit être clairement indiquée par des signaux ou affiches à la vue du public, à défaut de quoi ce sont les dispositions de l'article 50 qui s'appliquent. »

Alors, si on établit une vitesse moindre, elle doit être clairement indiquée.

M. PLAMONDON: Cela veut dire que la municipalité peut encore indiquer clairement que le maximum devrait être de 20 milles à l'heure dans ses limites, placer un radar à l'entrée et pincer tout le monde qui arrive à 32 milles à l'heure?

M. LACROIX: Oui. Elle ne peut pas dépasser les vitesses prévues par l'article, mais elle peut les réduire.

M. PLAMONDON: Vous ne trouvez pas qu'il y a là un problème, quand même? Certaines municipalités peuvent abuser de ce privilège.

M. LAPORTE: Sur une route provinciale, M. Plamondon, ils n'ont même pas le droit de mettre des placards aujourd'hui. Depuis 1968, c'est la voirie provinciale qui voit à ces routes. Quand une route provinciale traverse un village, c'est la province qui est responsable de la signalisation routière sur cette route.

M. VERREAULT: Alors qu'avant c'était la municipalité...

M. LAPORTE: Quand c'était dans les limites de la municipalité.

M. PLAMONDON: Cela veut dire que la partie de route provinciale, si je puis m'exprimer ainsi, a été soustraite à l'application de l'article que M. Lacroix vient de citer.

M. LAPORTE: Automatiquement.

M. VERREAULT: Maintenant, le conseil municipal a bien le droit, sur une rue qu'il entretient, d'établir la vitesse qu'il veut...

M. PLAMONDON: Je pense que c'est normal.

M. VERREAULT: ... à condition qu'elle ne soit pas supérieure à celle-là.

M. COITEUX: Est-ce que le ministère de la Voirie a pensé... Par exemple, j'ai en mémoire, la route de Sainte-Anne-de-Beaupré, qui est très droite. On s'en va à 70 milles à l'heure et, quand il n'y a pas de policier en arrière, on va un peu plus vite! Je peux le dire, parce que j'ai mes reçus de contraventions!

M. PLAMONDON: La police y était, cette fois-là!

M. COITEUX: Ce que je voulais dire, c'est ceci: il est très difficile de passer de 70 à 30 milles à l'heure. Or, on place le radar immédiatement après l'affiche de 30 milles. Je crois qu'on devrait imiter ce que j'ai vu à certains endroits. On devrait afficher une vitesse...

M. PLAMONDON: Intermédiaire.

M. COITEUX: ... intermédiaire, c'est-à-dire 60, 50, 45, et puis 30 milles à l'heure.

M. VERREAULT: Il y a un panneau, maintenant, qui avertit que vous approchez de la zone de 30 milles.

M. COITEUX: Il n'y en a pas encore à Sainte-Anne-de-Beaupré; j'ai payé en passant là.

M. LAPORTE: Il est à peu près à 3/4 de mille; en tout cas, à moins d'un mille.

M. VERREAULT: Il y a un panneau avertisseur pour indiquer que l'on approche d'une zone de 30 milles à l'heure. Vous êtes censé ralentir. Mais, vous, vous voudriez que cela aille en diminuant?

M. COITEUX: Il me semble que ce serait mieux, parce que je me suis fait pincer immédiatement après la première annonce de 30 milles à Sainte-Anne-de-Beaupré, un dimanche matin, à 6 heures moins quart.

M. PLAMONDON: Je pense que ce doit être une erreur de signalisation, parce que, règle générale, nous voyons, avant l'entrée en vigueur du 30 milles...

M. VERREAULT: Deux fois.

M. PLAMONDON: ... l'affiche « 30 milles en avant ». Alors, il doit y avoir une erreur de signalisation.

M. COITEUX: Je comprends, mais qu'est-

ce qui les empêche de placer le radar dès la première affiche de 30 milles?

M. PLAMONDON: Cela ne devrait pas se faire; ce n'est pas légal.

M. LAPORTE: C'est parce que la signalisation indique qu'en avant il y a un maximum de 30 milles. Mais, entre cette signalisation et l'autre, c'est 60 milles à l'heure. Vous devez arrêter à partir de la zone de 30 milles.

M. COITEUX: Mais, qui nous le dit? Ce n'est pas indiqué.

M. LAPORTE: Quand vous voyez « 30 milles » avec une flèche, cela veut dire que c'est un signal avancé. A partir de ce moment, vous dites: Plus loin, il y a un maximum de 30 milles à l'heure. Vous allez voir « 30 milles max » après cela.

Si je comprends bien, vous voudriez essayer de baisser par étapes. Aujourd'hui, on fait cela. On part de 60 milles à l'heure, ensuite, c'est 45 et puis 30.

M. COITEUX: C'est cela.

M. LAPORTE: Au lieu de partir de 60 et d'aller à 30 milles.

M. COITEUX: La signification de la flèche des 30 milles, moi-même, je ne la connaissais pas. Par contre, lorsque nous voyons 70 milles ou 60, 50, 40, eh bien, nous nous disons que nous allons vers 30 milles.

M. LAPORTE: Quand il y a une flèche au-dessus de 30 milles...

M. COITEUX: Oui, mais je ne savais pas la signification de cette flèche.

M. LAPORTE: ... cela indique que c'est...  
Tout de même, je signalerai cela au ministre de la Voirie parce que c'est très important avec la circulation qu'il y a là. Je vais leur demander d'essayer de fixer une vitesse intermédiaire.

M. COITEUX: Il y a certainement quelque chose, parce qu'avec les contraventions que nous ramassons à Sainte-Anne-de-Beaupré, nous devons payer tout le ministère.

M. LE PRESIDENT: Article 51 du bill. L'article 51 de ladite loi est modifié en ajoutant au paragraphe 1 l'alinéa suivant:

« Cependant, l'usage de pneus munis de crampons à glace et l'usage de chaînes à neige montées sur les pneus des véhicules circulant sur les chemins publics, sont permis entre le premier jour du mois d'octobre d'une année et le premier jour du mois de mai de l'année suivante, ou pour toute autre période pouvant être décrétée par le ministre de la Voirie. »

M. PLAMONDON: Mais plutôt en hiver qu'en été?

UNE VOIX: Cela abime la chaussée à certaines périodes.

M. PLAMONDON: Pour toute autre période pouvant être décrétée.

M. BARIL: Il y a trois ans, nous avons eu une tempête le 9 mai et les routes ont été bloquées Ici, à Québec.

M. PICARD (Dorchester): On avait enlevé ses pneus à crampons à cette époque-là.

M. VERREAULT: On avait mis le 1er novembre; aujourd'hui nous mettons le 1er octobre.

M. BERGERON: Adopté.

UNE VOIX: Quant à moi — je ne pensais pas que nous nous rendrions si loin ce matin — j'aurais une modification à l'article 53. Vous allez bien ce matin...

UNE VOIX: A l'article 50?

UNE VOIX: A l'article 53.

UNE VOIX: Je vais vous lire l'article. L'article 53 de ladite loi est modifié en ajoutant à l'alinéa b du troisième paragraphe les mots: « Cependant, dans le cas d'un autobus d'écoliers d'une capacité de plus de 23 places assises et lorsque le circuit de cet autobus est entièrement à l'intérieur d'une zone urbaine, là où la vitesse maximum permise n'excède pas trente milles à l'heure, le conducteur pourra accepter des écoliers debout à raison d'au plus un par rangée de banquettes. »

M. BARIL: Il n'y a pas de notes explicatives. Je vais donc vous fournir les explications moi-même. Cette disposition nous a été suggérée par le ministère de l'Education à cause du fait que nous allons limiter le nombre des passagers dans un autobus; au lieu d'être 84 et jusqu'à 105

comme aujourd'hui, il ne sera que de 66. Le ministère de l'Éducation nous dit justement que cela lui coûtera beaucoup plus cher, car il faudra avoir plus d'autobus. D'autre part, dans les villes, dans les endroits où la vitesse est de 30 milles à l'heure, tous les autobus ordinaires du service urbain transportent des écoliers debout et nous voulons défendre que les écoliers restent debout parce que ce sont des autobus d'écoliers. Nous ne voyons pas pourquoi quand nous le permettons dans un cas, nous ne le permettrions pas aussi dans l'autre cas, fixant un nombre maximal d'écoliers debout. Nous parlons de un par rangée de banquettes, ce qui veut dire un vis-à-vis de chacune. Ils ne seraient pas tellement tassés. Cela aiderait à soulager un peu le fardeau que va causer une réduction du nombre de passagers à soixante-six.

M. PICARD (Dorchester): Pour le transport urbain également?

M. BARIL: En dehors des zones de 30 milles à l'heure, ils devront tous être assis à cause du danger que comportent les zones de 60 ou 70 milles à l'heure. Il faudra que tous les écoliers soient assis à ce moment-là.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

M. BERGERON: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: L'article 56 de ladite loi est modifié en ajoutant, après le troisième paragraphe, le paragraphe suivant:

« Il est interdit de transporter dans un véhicule automobile plus de personnes que l'agencement et la capacité du véhicule le permettent. »

Notes explicatives. Ces dispositions permettraient de sévir contre les automobilistes qui mettent en danger des vies humaines en acceptant dans leur véhicule plus de personnes que le véhicule ne peut en contenir. Il est également à noter que la manoeuvre des véhicules peut être gênée par le trop grand nombre de passagers qui y prennent place.

M. BARIL: Il y a la familiale qui est agencée dans certains cas pour neuf passagers alors que le code de la route disait antérieurement qu'il ne pouvait y avoir plus de sept passagers à l'intérieur d'un véhicule automobile de promenade. La voiture familiale peut avoir trois banquettes et contenir neuf personnes. Il y a certaines voitures sports qui n'ont que deux sièges. Il y en a qui ont trois sièges.

M. HAMEL: C'est de ça que je parlais.

M. BARIL: Alors cela dépend de la façon dont la voiture est agencée et non pas des occupants. S'il y a quatre places, bien, il doit y avoir quatre personnes: s'il y a cinq places, il doit y avoir cinq personnes, mais, s'il y a une voiture à quatre places et cinq personnes, cela ne va plus du tout.

M. BERGERON: Prenons, par exemple, les automobiles avec des sièges à tonneau, où il n'y a que deux places à l'avant. A l'article 56-1, on dit que « l'occupation du siège avant d'un véhicule automobile par plus de trois personnes est interdite. »

M. BARIL: C'est ça. Maintenant, pour ce qui est des sièges à tonneau, si ce sont deux petits enfants qui sont assis à l'avant, il n'y a pas de problème. Mais, si ce sont deux adultes, il n'y a pas de place pour une autre personne. On ne parle pas d'une mère qui a un enfant sur ses genoux. Il n'y a pas de problème, non plus, parce que cela est considéré, même à bord des avions, comme ne nécessitant qu'un siège et non pas deux. C'est un barème sur lequel on peut se fier plus ou moins. Il y a place pour l'interprétation et pour le jugement là-dedans.

M. LAPORTE: Il m'a été rapporté par la sûreté que, si trois passagers sont assis sur le siège avant et qu'il y a un passager sous le tableau de bord, sur le plancher, vu qu'il n'occupe pas le siège avant la police ne peut rien faire. Un petit enfant était assis sur le plancher, devant un des passagers et, en arrière, il y avait sept ou huit personnes, quatre assises sur le siège arrière et trois autres étaient assises sur le plancher. Le policier a dit que, lorsqu'il n'y avait que trois personnes sur le siège avant, il n'était pas capable de faire quoi que ce soit légalement. Avec une disposition comme celle-là on devrait leur permettre d'éviter des tas de situations de ce genre-là.

M. PLAMONDON: Mais, à l'heure actuelle, cela voudrait dire que cela serait jugé selon l'agencement du véhicule?

M. LAPORTE: Oui, selon l'agencement du véhicule et la grosseur des passagers aussi. Dans le cas de véhicules qui transportent des écoliers, nous exigeons, nous, treize pouces par place assise pour un écolier. Sur la banquette d'une automobile, treize pouces, cela logerait peut-être facilement quatre passagers à la place de trois. A ce moment-là, il faut que cela soit jugé d'après la grosseur des passagers aussi.

M. PLAMONDON: J'y vols un autre avantage, c'est qu'à ce moment-là vous gardez une certaine souplesse dans la loi par rapport à de nouveaux véhicules ou à de nouveaux agencements qui peuvent être mis sur le marché.

M» BARIL: Il y a une chose que j'aimerais faire remarquer. Dans les notes explicatives, nous pourrions ajouter que la manoeuvre d'un véhicule peut être gênée par le trop grand nombre de passagers qui y prennent place. Cependant, j'ai vu des voitures à neuf places où il n'y avait que deux personnes. Cependant, le chauffeur était passablement gêné dans ses manoeuvres. Si on mettait une note explicative à l'effet que tout ce qui peut gêner la manoeuvre d'un véhicule automobile...

M. VERREAULT: Cela dépend du sens du mot gêner.

M. BARIL: Gêner, non pas dans le sens de rougir, mais dans le sens de manoeuvrer avec difficulté.

M. PLAMONDON: Si cela gêne autant que la télévision...

M. BERGERON: C'est beaucoup plus plaisant, cependant.

M. BARIL: J'ai dit tout à l'heure que toutes ces expériences ce n'était pas nécessairement à l'écran.

M. BERGERON: Je me demande si, avec le paragraphe 4, on ne pourrait pas tout simplement retrancher la première partie du paragraphe 1 du code tel qu'il est actuellement. On dit « l'occupation du siège avant d'un véhicule automobile par plus de trois personnes est interdite. » Ensuite, nous reviendrons avec le paragraphe 4, en disant: « Il est interdit de transporter dans un véhicule automobile plus de personnes que l'agencement et les capacités du véhicule ne le permettent. » Il me semble que c'est plus complet. Là, on se trouve à toucher les sièges à tonneau et ces véhicules exceptionnels.

M. PLAMONDON: On ne pourrait pas dire plutôt, au premier paragraphe: L'occupation du siège avant doit être faite de façon à ne gêner en aucune façon les mouvements du conducteur. C'est bien l'interprétation, n'est-ce pas? C'est dangereux.

M. BERGERON: En vertu de la loi, on ne

peut pas être plus que trois. Alors, la personne qui a trois jumeaux peut les asseoir tous les trois en avant et il n'y a pas de problème.

M» BARIL: Mais, qu'est-ce qui arrive s'il y a cinq boîtes à côté du chauffeur? Je partage un peu l'opinion de M. Plamondon. On parle d'individus, mais il n'y a pas seulement cela qui prend place dans un véhicule automobile. S'il y a un tas de boîtes, il faudrait tout de même avoir un peu cette protection.

M. LACROIX: M. le Président, j'aimerais référer à l'article 1 du code de la route où, déjà, on parle du nombre de personnes. On dit que le véhicule de promenade est agencé pour le transport de personnes, au plus, sept à la fois, et fait ce transport sans considération pécuniaire. Alors, c'est déjà prévu qu'on ne peut pas transporter plus de sept personnes. La familiale a neuf personnes.

Mais on dit que sixièmement l'autobus est agencée pour le transport de huit personnes à la fois. Alors, est-ce que le paragraphe quatre est une répétition.

M. PLAMONDON: Je pense que nous avons amendé cet article-là et nous disons, si je me rappelle bien, véhicule de promenade est agencé pour le transport de personnes et il fait ce transport sans considération pécuniaire et uniquement pour des fins non commerciales.

M. LACROIX: Alors le nombre n'était pas prévu à ce moment-là, avec l'amendement.

M. PLAMONDON: C'est cela. Avec l'amendement, nous avons enlevé le nombre.

M. LACROIX: Alors si le nombre n'est pas prévu, il serait bon de...

M. VERREAULT: ... le spécifier.

M. LACROIX: ... le spécifier au paragraphe 4. Je ne voudrais pas qu'il y ait un conflit, mais j'oubliais que nous avons enlevé le nombre.

M. PLAMONDON: Justement vous soulevez un point qui fait que si nous enlevons la limite pour le véhicule de promenade en entier, n'y aurait-il pas raison également d'enlever la limite du premier paragraphe de l'article 56 qui dit: pas plus de trois sur le siège avant et de le remplacer par quelque chose qui va dans le même sens que l'amendement que nous avons apporté et qui laisse une certaine souplesse.

M. LAPORTE: Je crois que oui parce que dans le cas des petits véhicules, des automobiles qui transportent des écoliers et qui servent de « feeders » dans les rangs où les autobus d'écoliers ne vont pas, ces automobiles peuvent facilement recevoir trois petits enfants du cour primaire à côté du conducteur sans le déranger. A cause de cette disposition-là, nous ne sommes pas capables, mais à cause de la modification que nous proposons, il serait possible de le faire.

M. VERREAULT: Oui, mais c'est vague.

M. LAPORTE: Cette disposition a été amenée, je pense, par le fait que le bras de vitesse a été enlevé du plancher et a été mis sur la colonne de direction. Les gens ont ambitionné un peu et embarquaient quatre passagers en avant. Ils pouvaient le faire. Mais, aujourd'hui, c'est...

M. PLAMONDON: Avec l'avènement des petites voitures européennes, je pense que dans certaines de ces voitures-là, trois personnes, c'est beaucoup.

M. LAPORTE: C'est trop.

M. PLAMONDON: Comparativement à une grosse voiture.

M. LAPORTE: Surtout lorsqu'elles ont des sièges individuels, des sièges à tonneau c'est impossible de placer trois personnes, sans enfreindre la loi de la sécurité.

M. COITEUX: C'est pourquoi la formule suggérée par M. Plamondon tantôt est excellente, cela couvre à peu près tous les genres de véhicules; il est entendu que la disponibilité du chauffeur au siège avant n'est pas entravé par quoi que ce soit.

M. LAPORTE: Auriez-vous l'obligeance de répéter, s'il vous plaît?

M. PLAMONDON: Je ne sais pas si je vais pouvoir le répéter, nous pourrions, peut-être, nous référer au journal des Débats.

M. COITEUX: Un chauffeur de taxi, par exemple, peut bien remplir son siège avant de matériel, il n'y aura personne, mais par contre, il sera gêné.

M. PLAMONDON: Je pense que l'idée que j'émettais était que l'occupation du siège avant d'un véhicule automobile doit être faite de fa-

çon à ne gêner en aucune façon les mouvements du conducteur.

M. PICARD: C'est cela.

M. BARIL: Nous pouvons faire monter trois personnes à l'avant dans une voiture qui est agencée pour trois personnes, mais si les personnes pèsent deux ou trois cent livres chacune...

M. PLAMONDON: Mais oui.

M. COITEUX: Tantôt, M. le Président, j'entendais mentionner le fait que pour les autobus scolaires, vous avez calculé treize pouces.

M. LAPORTE: Pour un enfant d'école primaire, nous pensons calculer treize pouces en moyenne, pour une place assise, et quinze pouces pour un enfant d'école secondaire. C'est une moyenne, parce qu'il y en a des gros et des petits. Nous nous servons de normes nord-américaines quand nous en parlons.

M. COITEUX: Treize pouces l'hiver, je calcule que ce n'est pas large.

M. BARIL: Surtout aux épaules, c'est une moyenne,

M. LAPORTE: Ils peuvent dépasser des épaules dans l'allée, par exemple, plus que du siège.

M. VERREAULT: Mais les moyennes standards.

M. BARIL: Lorsque nous sommes debout dans l'allée, nous voyons qu'ils dépassent entre...

M. COITEUX: Parce qu'aujourd'hui les distances à parcourir... Dans notre coin, nous avons 30 milles, même pour les élèves de Port-Cartier — il est vrai que ce sont des élèves du secondaire — il y a au-delà de 40 milles. Alors, il faut tout de même que les enfants soient assis d'une façon assez confortable.

M. MARTIN: Vous parlez du secondaire.

M. COITEUX: Treize pouces, je ne trouve pas cela large. Peut-être avez-vous raison, mais...

M. LAPORTE: Actuellement, les banquettes d'un autobus ont 34 pouces de largeur. Cela veut dire 17 pouces pour un adulte. Nous parlons de quinze pouces pour un élève d'école primaire et de treize pouces pour un élève d'éco-

le secondaire. Je suppose que cela a été calculé selon les normes nord-américaines.

M. PLAMONDON: Cela doit être l'inverse. Cela doit être treize pouces pour un élève d'école primaire et quinze pouces pour un élève d'école secondaire et 17 pouces pour un adulte.

M. COITEUX: Au siège.

M. LAPORTE: L'épaule déborde toujours au dehors.

M. PICARD: A propos des sièges d'autobus, y a-t-il dans la loi quelque chose qui indique qu'une fenêtre ne peut être ouverte plus que de « x » pouces? Parce qu'un enfant peut sortir par là.

M. LAPORTE: Non, il n'y a pas de spécification sur l'ouverture des fenêtres parce que, même si l'ouverture était petite, le type peut y passer le bras. Même si ce n'est pas la tête, il peut en être très affecté. Nous avons parlé de mettre un grillage au dehors, comme cela, par exemple, se faisait sur les tramways. La personne ouvrait sa fenêtre, il y avait un grillage en dehors. Nous avons parlé de grillage pour les autobus. Doit-on exiger cela? On peut ouvrir la fenêtre mais on ne peut pas y passer un bras. Il ne faut pas une bien grande ouverture pour sortir seulement un bras.

M. COITEUX: Avant de répondre à cette question-là, avez-vous des statistiques donnant l'incidence d'accidents attribuables au fait qu'il n'y avait pas de grillage?

M. VERREAULT: A part cela, en cas d'accident, cela peut être embêtant. S'il survient un accident, qu'il y a un grillage et que l'autobus est renversé...

M. COITEUX: Non, mais si on n'a pas jusqu'à présent rapporté d'accident, avec l'expérience que nous avons, je ne vois pas pourquoi...

M. MARTIN: Il y en a eu...

M. LAPORTE: Si le nombre des passagers diminue, une surveillance plus étroite est exercée par le chauffeur, grâce au rétroviseur intérieur de l'autobus, qui est fait pour surveiller les passagers et non la circulation. Il a ses miroirs du dehors pour surveiller celle-ci. Il surveille toujours ses passagers en autant qu'il les voit.

M. VERREAULT: L'idéal, c'est que les com-

missions scolaires, un jour ou l'autre, aient un moniteur à bord de chaque autobus.

M. LAPORTE: Elles tendent à cela.

M. VERREAULT: On tend à cela. A plusieurs endroits, on a un tel moniteur.

M. COITEUX: Assurez-vous que le ministère de l'Éducation va prendre cela comme dépense admissible.

M. BARIL: Pensez seulement que les fenêtres de ces voitures-là sont tellement difficiles à ouvrir que les élèves, quand ils ont fini d'en ouvrir une, sont rendus chez eux. C'est d'ailleurs le cas de tous les autobus.

M. LE PRÉSIDENT: Je comprends qu'un amendement sera ajouté à l'article 56.

M. BERGERON: Je pense que cela prendra une nouvelle rédaction.

M. LACROIX: Cela va assurément exiger une nouvelle rédaction.

M. BERGERON: On verra cela au prochain comité.

M. PLAMONDON: C'est-à-dire que le paragraphe quatre nous semble très bien. Le paragraphe un pourra peut-être être modifié,

M. LE PRÉSIDENT: Nous allons passer à l'article 57. L'article 57 de ladite loi est remplacé par le suivant. « Doivent être enlevés toute enseigne, toute lumière ou tout objet qui sont placés de façon à éblouir ou à empêcher la personne qui conduit un véhicule automobile de voir à une distance suffisante pour éviter l'accident, le chemin à suivre et les signaux relatifs à la circulation qui y sont placés ou les véhicules venant en sens inverse. » La note explicative: « Cette modification vise à faire disparaître tout ce qui, aux abords d'un chemin public, constitue un obstacle à la vision du conducteur et l'empêche de conduire adéquatement. »

M. BERGERON: Très bien.

M. LAPORTE: De plus en plus, on essaye d'attirer l'attention avec des phares, toutes sortes de signaux.

M. PLAMONDON: Il y a beaucoup plus de — comment dit-on en français un « spotlight » —

lampes directionnelles chez les garagistes, par exemple. Cela aveugle dangereusement, la nuit.

M. VERREAULT: Il y en a qui ont des lumières pivotantes.

M. LACROIX: M. le Président, je me demande si la rédaction doit être finale: « de voir à une distance suffisante pour éviter les accidents. » Je m'excuse, je ne comprends pas tellement. Pouvons-nous nous permettre de revenir avec le même sens, mais dans une nouvelle rédaction?

M. VERREAULT: Oui avec une nouvelle rédaction.

M. PLAMONDON: Ce serait peut-être préférable...

M. BARIL: Il y aurait peut-être une autre chose à ajouter. Il faudrait presque avoir une modification, parce que cela, élimine complètement les décorations du carnaval dans la ville de Québec. Les bicyclettes, les bonshommes qui sont pendus autour des lumières de circulation, cela les supprime complètement,

M. LAPORTE: Pas nécessairement. En autant que cela constitue une obstruction pour l'automobilisme, oui. Mais si cela n'est pas une obstruction pour l'automobilisme.

M. BARIL: Actuellement, tout ce qui est suspendu au-dessus d'une rue ou d'une voie publique et qui se marie avec les signaux lumineux devient...

M. LAPORTE: En autant que cela cause...

M. BARIL: C'est ce qui se produit sur le boulevard Laurier et ce qui se produit sur la Grande-Allée, un peu partout pendant le Carnaval.

M. LAPORTE: Il faudrait placer les lumières ailleurs.

M. LE PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons ajourner à demain matin, dix heures et demie, chambre 91A.

UNE VOIX: Où est-ce?

M. LE PRÉSIDENT: Au Conseil législatif.

(Fin de la séance: 12 h 26)

## Séance du 20 février 1969

(Dix heures quarante-six minutes)

M. D'ANJOU (président du comité): Nous étions rendus à l'article 58. Ladite loi est modifiée en remplaçant les trois derniers alinéas par les suivants: « Il est interdit de jeter, laisser ou déposer sur l'emprise d'un chemin public quelque nuisance que ce soit. »

« Tout agent de la paix ou tout employé du ministère de la Voirie peut enlever ou faire enlever toute nuisance trouvée sur l'emprise d'un chemin public et en disposer. Conformément aux directives à cet effet, émises par le ministère de la Voirie, le ministre de la Voirie peut recouvrer du propriétaire ou du possesseur de la nuisance les frais encourus. »

Note explicative. Cette modification se montre plus réaliste à l'égard des nuisances qui se trouvent sur les chemins publics. Leurs propriétaires sont souvent inconnus et il est souvent urgent de les faire enlever, quitte à rechercher le propriétaire ou le possesseur pour qu'il rembourse les dépenses encourues. Cette disposition permettra également de faire disparaître les véhicules qui sont abandonnés sur les chemins publics et qui constituent un danger pour la circulation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, sur ça, j'aimerais demander s'il y a une amende prévue ailleurs pour quelqu'un qui est pris en flagrant délit à jeter justement des nuisances sur le chemin public.

M. LACROIX: Oui, madame, à l'article 66, paragraphe 7, du code de la route.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci. Je ne voulais pas en préjuger; je voulais en être certaine.

M. VERREAULT: Vingt-cinq dollars?

M. LACROIX: Oui, \$25, à la page 56 en haut, 7 j: « Quiconque lance sur la voie publique ou le long de la voie publique une bouteille ou un objet quelconque, commet une infraction à la présente loi et, s'il est trouvé coupable, doit être condamné au paiement d'une amende de \$25 à \$100 pour une première infraction, et d'au moins \$100, mais n'excédant pas \$300 au cas de toute infraction subséquente, etc. »

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Merci.

M. LACROIX: M. le Président, nous avons

regardé hier l'amendement proposé et nous en sommes venus à la conclusion que l'article 58, tel qu'il existe dans le code, ne devrait pas être modifié pour le moment. Le texte de l'article 58 du code, que vous avez en main actuellement, est assez clair et il serait peut-être préférable de le laisser ainsi plutôt que d'apporter cet amendement auquel nous avons pensé pendant un certain temps.

Je ne sais pas si vous êtes d'accord. On voulait changer les trois derniers alinéas de l'article 58, qui se lisent comme suit:

« Il est interdit — c'est à la page 50 — de jeter ou déposer sur un chemin public du verre, une bouteille, des clous, du fil métallique, des boîtes d'étain ou tout autre objet susceptible de blesser un être humain ou un animal ou d'endommager un véhicule.

« Quiconque échappe ou jette sur le chemin public des déchets est tenu de les enlever ou de les faire enlever. Quiconque déplace ou remorque un véhicule endommagé d'un chemin public doit écartier tous les objets qui en sont tombés. »

Nous avons voulu remplacer ça par le mot « nuisance, » au lieu d'en faire l'énumération. Nous en avons discuté et nous nous sommes dit qu'il serait peut-être mieux de laisser les mots bouteilles, fil métallique etc., si vous êtes d'accord.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, la rédaction suggérée avait évidemment plus d'ampleur, était plus vaste. Puis-je interpréter de cette façon-là la suggestion que vous faisiez?

M. LACROIX: C'était l'idée, au début. Le mot « nuisance » comprend tout...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Tout.

M. LACROIX: ...verre, fil métallique,...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pourrais-je savoir pourquoi les légistes sont revenus à la première formule?

M. LAPORTE: Pourrais-je ajouter un mot, M. le Président? C'est en autant qu'il y aura une révision assez prochaine du code de la route. Le ministère de la Voirie tient beaucoup à avoir quelque chose de précis de façon à pouvoir débarrasser la route des automobiles brûlées et autres, pour aider à nettoyer la route. Si la révision du code de la route est assez prochaine, nous pourrions oublier cette disposition-là, mais si ce ne doit pas être fait dans un avenir

prochain, peut-être faudrait-il considérer cette stipulation-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je m'excuse, M. le Président, mais j'ai bien l'impression que c'est ce que nous faisons, en ce moment, la révision du code de la route. Puis-je entrevoir qu'il y aurait autre chose que ce que nous faisons, en ce moment? Au tout début, en effet, nous avons dit que nous réviserions non seulement les premières urgences suggérées par le ministère, mais que nous réviserions tout le code.

M. PLAMONDON: Je crois que c'était bien l'idée, c'est-à-dire d'adopter et de proposer à la prochaine session les amendements que nous étudions présentement, de façon à parer au plus urgent. Immédiatement après cela, nous devons, selon cette idée, entreprendre ce qui serait une refonte totale de la Loi du code de la route.

M. LAPORTE: C'est aussi ce que nous avons compris.

M. LACROIX: Les articles qui sont dans le livre brun sont évidemment les articles que nous considérons les plus urgents. Pour répondre à votre question, Mme Casgrain, nous nous sommes dit que l'article 58, tel que présentement rédigé, est assez clair. Il serait mieux avec le mot « nuisance », mais nous nous sommes dit que ce n'était pas la chose la plus urgente et qu'il y en avait d'autres? Nous pourrions le passer, pour le moment, quitte à y revenir lors d'une refonte complète, si nous reprenons tous les articles du code.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Personnellement, j'aime bien la formule suggérée. Ce que je remarque cependant, c'est qu'il n'y ait pas avec nous un représentant du ministère de la Voirie, à moins que M. Laporte en soit jusqu'à un certain point le porte-parole. Je trouve ça malheureux que nous soyons, dans l'avenir, dans l'obligation de revenir sur certains articles que l'on étudie présentement.

M. LAPORTE: M. le Président, je me suis permis d'inviter un représentant du ministère de la Voirie, lorsque nous discuterons la stipulation qui concerne les normes de vitesse. Il sera avec nous à ce moment-là. Peut-être cette disposition pourra-t-elle être discutée elle aussi, pour montrer l'urgence de faire adopter par le ministère de la Voirie une disposition comme celle que nous venons de lire. A ce moment-là, il pourra faire valoir le point de vue du minis-

tère, car c'est ce ministère qui a des embêtements avec cette disposition.

M. VERREAULT: Annulons-nous cet article-là? Je n'ai pas d'objection à l'adopter. Le deuxième paragraphe est important, parce qu'il donne au ministère de la Voirie des pouvoirs qu'il n'a pas dans la loi, pour faire enlever les véhicules. Le ministère de la Voirie et la ville de Montréal ne l'ont pas actuellement, ce pouvoir.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Puis-je demander à M. Laporte, M. le Président, quand ce représentant du ministère de la Voirie doit venir? Est-ce qu'il doit siéger avec nous à une prochaine session?

M. LAPORTE: S'il est accepté, à la prochaine réunion, lorsque nous aurons la disposition mettant en place les normes de vitesse...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, oui.

M. LAPORTE: ... nous allons l'inviter ici, avec nous, à titre de fonctionnaire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ne pourrions-nous pas suspendre cet amendement jusqu'à ce qu'il puisse faire valoir son point de vue?

M. LAPORTE: Certainement.

M. LE PRÉSIDENT: L'article est suspendu. L'article 64 de ladite loi est modifié:

a) en remplaçant le paragraphe b), par le suivant: « b) conduit dans un chemin public un véhicule automobile muni d'une plaque illégale; ou »

b) en ajoutant après le paragraphe d), le paragraphe suivant: « c) conduit dans un chemin public un véhicule automobile appartenant à une personne qui n'a ni résidence, ni place d'affaires dans la province et qui n'est pas immatriculé pour l'année courante, conformément à la loi. »

Les notes explicatives. La correction apportée n'a pour seul but que de changer les mots « plaques factices » par « plaques illégales ».

Cette disposition est une des plus urgentes et des plus nécessaires. Nous ne possédons pas actuellement d'armes efficaces contre les camionneurs étrangers qui viennent de plus en plus nombreux dans la province pour faire de la livraison et de la cueillette de marchandises et mime pour donner un service de transport entre différents points de la province.

Nous désirons sévir efficacement, surtout contre ceux qui viennent effectuer ce transport moyennant rémunération, contrevenant ainsi à la Loi de la Régie des transports.

M. HAMEL: M. le Président, dans le mémoire de la Sûreté du Québec, qui vous a été remis ce matin, à l'article 64...

M. LE PRÉSIDENT: Si vous le voulez, nous le lirons à la fin. Nous allons adopter ce que nous avons dans le livre brun.

M. HAMEL: C'est parce que ce n'est pas...

M. LE PRÉSIDENT: Il contient des suggestions et les fonctionnaires m'ont dit tantôt qu'ils n'ont pas eu le temps de l'étudier.

M. VERREAULT: Il est arrivé ce matin.

M. HAMEL: Ah bon!

M. LACROIX: Nous allons en profiter pour le distribuer et le lire pour voir ce que cela...

M. LE PRÉSIDENT: Très bien. Pour continuer les notes explicatives. Il est vrai que certaines poursuites sont possibles en vertu de la Loi de la Régie des transports. Là se pose les problèmes de la signification de la plainte et surtout de l'exécution du jugement. Ces problèmes sont relatifs lorsqu'il s'agit de camionneurs canadiens, mais ils sont insolubles lorsque ces derniers résident dans des États américains.

M. PLAMONDON: La section b), est-ce une question de concordance avec ce que nous avons déjà adopté?

UNE VOIX: La section b).

M. LACROIX: Vous voulez dire les plaques illégales?

M. PLAMONDON: Oui, c'est cela.

M. LAFLAMME: Une définition remplaçant « plaques factices » a déjà été adoptée changeant ces mots pour « plaques illégales ». Cela ne fait que concorder. L'article 64, qui se lit: « Conduit dans un chemin public un véhicule automobile muni d'une ou deux plaques factices » se lira: « Conduit dans un chemin public un véhicule muni d'une ou deux plaques illégales », tout simplement.

M. PLAMONDON: Alors, c'est le paragraphe e) qui est nouveau.

M. LACROIX: Oui. M. le Président, en ce qui concerne ce second paragraphe, nous avons réétudié cette question. Evidemment, il se trouve là-dedans des amendements qui ont été préparés il y a quelque temps. Nous en sommes venus à la conclusion que cet amendement-là vient en conflit avec un arrêté en conseil portant le no 902, qui dit: Toute personne n'ayant ni résidence, ni place d'affaires, dans la province de Québec peut y venir s'il y a une entente de réciprocité entre le gouvernement de sa province ou de son Etat et le gouvernement du Québec. En plus, il y a l'article 12 qui permet de venir au Québec pour une période de trois mois. Nous l'avons amendé pour donner six mois. C'est l'exemption d'immatriculation de six mois pour le touriste.

Cela vient un peu en conflit avec cet arrêté en conseil et cet article. Nous avons tout simplement pensé l'oublier, le biffer parce qu'il n'y a pas de concordance, surtout avec l'article 902 qui dit que celui qui n'a ni résidence ni place d'affaires peut venir ici, dans certains cas, sans immatriculer son véhicule, s'il y a une entente de réciprocité entre son gouvernement et celui du Québec. Tel qu'il se lit ici, il défend complètement, mais ne met pas de restriction s'il y a une entente de réciprocité. Je pense qu'il est bon de l'oublier.

M. PLAMONDON: Est-ce qu'il ne serait pas sage d'inclure cette possibilité et de dire: « A moins qu'il y ait cette entente », de façon que vous puissiez intervenir dans le cas de ceux qui viendraient sans cette entente de réciprocité? A l'heure actuelle, avez-vous un certain recours contre les personnes qui pourraient venir sans entente? Est-ce qu'il y en a, d'abord?

M. LACROIX: O u i . Il y en a beaucoup.

M. PLAMONDON: Elles viennent au Québec sans qu'il y ait une entente réciproque entre les deux gouvernements?

M. LACROIX: Oui, c'est cela. Elles viennent avec des camions, des véhicules portant des plaques de leur province ou de leur Etat et qu'on intercepte.

On leur fait des procès parce qu'ils ne sont pas enregistrés dans la province de Québec.

M. PLAMONDON: Le code actuel vous permet d'agir.

M. VERREAULT: Ah oui.

M. PLAMONDON: Ah bon, très bien.

M. LACROIX: La Loi de la Régie des transports. Alors, ici, il faudrait ajouter: « A moins qu'il n'y ait entente ou à moins que ce ne soit une personne qui est ici pour six mois seulement comme touriste ». Cela ferait beaucoup de « à moins ».

M. VERRE AULT: Et aussi que ce ne soit pas un véhicule de promenade.

M. LACROIX: Oui, c'est ça, mais tout est prévu quand même, à l'heure actuelle.

M. LAFLAMME: En fait, le remède proposé par cet amendement créerait plus de problèmes qu'il n'en résoudrait.

M. LACROIX: C'est ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce pour régler ce qu'on appelle le cas des gipsies?

M. LACROIX: Oui, entre autres.

M. LABELLE: Alors, vous biffez l'article 1.

M. LACROIX: On biffe le deuxième b), b) « e) si on peut dire, en ajoutant, après le paragraphe b), le paragraphe suivant: « e).

M. BERGERON: On bifferait « e).

M. PLAMONDON: On considère qu'il existe déjà une possibilité de recours contre ces gens-là.

M. LACROIX: C'est ça.

M. PLAMONDON: Ce n'est pas nécessaire de le répéter.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 66 de ladite loi est modifié a) en remplaçant, dans les deux premières lignes du paragraphe 2, les mots « les articles 43 » par les mots « de l'article »; b) en ajoutant, à la dernière ligne du paragraphe 7, sous-paragraphe b), après le mot « immatriculation », les mots « ou au permis de conduire qu'il détient ».

Notes explicatives. L'article 43 est enlevé du paragraphe 2 de l'article 66 parce qu'il apparaît déjà au paragraphe 6 du même article et, dans ce dernier cas, la peine prévue est plus sévère. C'est une infraction très courante de conduire contrairement aux restrictions indiquées au permis de conduire. Le code de la

route, à l'article 66-7 b), ne prévoit que la conduite contraire aux restrictions indiquées au certificat d'immatriculation. Les agents de la Sûreté provinciale ne savent vraiment pas de quelle façon procéder quand il s'agit d'une conduite contraire aux restrictions indiquées au permis de conduire; c'est pourquoi le présent amendement serait urgent.

M. LACROIX: Ici, il s'agit d'une duplication. A 65-2, on mentionne l'article 43: « Quiconque contrevient à quelque disposition des articles 43 et 56... est passible d'une amende de \$5 à \$10. » A 66-6, on retrouve: « Quiconque contrevient à quelque disposition des articles 29, 31, etc. » 43 est mentionné là et l'amende prévue est de \$10. On ne peut pas le laisser aux deux endroits. On le garde à l'endroit où l'amende est plus élevée. C'est pourquoi nous voulons le rayer au paragraphe 2.

Maintenant, en ce qui concerne l'autre amendement, l'article 66-7 b) dit: « Quiconque conduit dans un chemin public un véhicule automobile qui n'est pas immatriculé pour l'année alors courante ou dont l'immatriculation est suspendue, ou contrairement aux restrictions indiquées au certificat d'immatriculation. » Il ne mentionne pas: Quiconque conduit contrairement aux restrictions indiquées au permis de conduire. Cela, c'est à la page 55 du code. Souvent, j'ai des appels de la sûreté et on me dit: Quelqu'un a conduit un véhicule alors qu'il y avait une restriction sur son permis. Il lui est défendu de conduire le soir, par exemple, ou il faut qu'il porte des verres ou quelque chose comme ça. Or, nous ne savons pas en vertu de quel article procéder contre cette personne parce que le code prévoit seulement « contrairement aux restrictions indiquées au certificat d'immatriculation. »

Alors là, nous allons ajouter « contrairement aux restrictions indiquées au certificat d'immatriculation et au permis de conduire. »

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: L'article 86 de ladite loi est remplacé par le suivant: « Lorsqu'un véhicule automobile est impliqué dans un accident, les personnes suivantes doivent faire, au Bureau, un rapport de cet accident, dans les huit jours de sa date, si elles en ont eu personnellement connaissance, sinon dans les huit jours qu'il est venu à leur connaissance: a) Le chef de police, le constable, l'agent de la paix ou l'agent de la route qui a eu connaissance de l'accident ou qui en a été informé; b) Le conducteur ou le propriétaire du véhicule automo-

bile lorsque l'accident n'a pas été immédiatement porté à la connaissance d'une personne visée au paragraphe a), le coroner devant qui est faite une enquête sur le décès d'une personne à la suite d'un accident, dans ce cas, le rapport devra être fait dans un délai de huit jours après que ladite enquête aura été complétée. » Il y a une note explicative: « Cet amendement à l'article 86 a pour but d'éviter une duplication inutile de rapports d'accidents d'automobiles laquelle entraîne une duplication du travail et de compilation. Comme chaque accident est couvert par un membre de la force policière, l'assureur ne devrait pas être tenu de rapporter le même accident. Actuellement, l'assureur nous fait parvenir une formule V-61 fournie par le ministère mais seulement deux mois ou plus après l'accident et ce document, dans 98% des cas, est une duplication du rapport fourni par la force policière et ne sert donc à rien. De plus, les compagnies de tramways se font de plus en plus rares et la Sûreté est toujours sur les lieux quand il y a un accident entre un véhicule automobile et une compagnie de chemin de fer.

M. PLAMONDON: Est-ce qu'en pratique il vous arrive de sévir contre une personne qui n'a pas fait rapport d'un accident et lequel rapport ne vous est pas parvenu par d'autres sources et que vous l'apprenez après coup?

M. LAFLAMME: A ma connaissance, puisque c'est mon secteur qui les reçoit, c'est extrêmement rare parce que toutes les fois où on n'aurait pas un rapport d'accident, la personne à qui on le demande a d'excellentes raisons pour ne pas nous l'avoir fourni. Donc, une des raisons c'est que les dommages sont toujours inférieures à \$100, c'est-à-dire le montant au-delà duquel ils sont obligés de fournir le rapport et si on voulait sévir, il faudrait encore que nous établissions que le constable ou les autres personnes avaient la compétence de choisir que c'était en haut de \$100 plutôt qu'en bas. Alors, à toutes fins pratiques, il n'y a pas de poursuite.

M. PLAMONDON: Ce montant de \$100 au-delà duquel un rapport doit être fait ne devrait-il pas être modifié? Etant donné les coûts extraordinaires d'accident, coûts de plus en plus élevés, est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de dire que jusqu'à \$200 qui concorderait avec certaines autres lois d'indemnisation financière, etc., parce que \$200 aujourd'hui...

M. LAFLAMME: Dans le projet qui vous a été remis ce matin, il y a une modification qu'on peut trouver à l'article 89 où précisément est

prévu le montant de \$100. On ne suggère pas de modifier le montant de \$100 pour diverses raisons qu'on sera peut-être obligé de vous souligner tout à l'heure lorsqu'on étudiera ces articles. Est-ce que vous préférez qu'on les mentionne immédiatement?

M. PLAMONDON: D'ailleurs, ça n'apparaît pas dans cet article-là. Alors, attendons.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurais une question, M. le Président. Chaque accident est couvert par un membre de la force policière, mais, vraiment l'agent envoie-t-il toujours le rapport au ministère? Est-ce fait religieusement, ça?

M. LAFLAMME: Ce n'est malheureusement pas fait religieusement. Du côté de la Sûreté provinciale, il n'y a aucune difficulté. C'est du côté des corps policiers municipaux qu'il y en a.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là, n'est-ce pas, de la part du ministère des Transports et Communications, une forme de laisser aller une prérogative qui faciliterait la compilation des statistiques.

M. LAFLAMME: Nous ne laissons pas tomber dans cet amendement l'obligation de fournir le rapport de l'accident. Nous dispensons l'assureur de nous faire un rapport.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, l'assureur. Mais n'était-ce pas une garantie que d'avoir cette obligation de rapport additionnel des compagnies d'assurance? Je devrais peut-être poser ma question telle que je l'envisage. Le ministère des Transports fait-il ça à la suggestion des compagnies d'assurance? Remarquez que je n'ai rien contre les compagnies d'assurance, mais est-ce fait à leur suggestion?

M. LAFLAMME: Non, absolument pas.

M. LACROIX: C'est parce que s'il y a un duplicata de rapport d'accident qui arrive au bureau...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LACROIX: ... et parfois un triplicata, vraiment, je pense que c'est un manque d'espace, c'est surtout ça.

M. LAFLAMME: Il n'arrive généralement pas en temps utile pour qu'on puisse l'utiliser.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah bon!

M. LAFLAMME: Lorsque la compagnie d'assurance est appelée à intervenir, il s'est généralement écoulé plusieurs jours depuis que l'accident s'est produit. Les parties ont essayé de s'entendre entre elles ou il y a eu un débat. Finalement, trois mois après l'accident, toutes nos statistiques sont compilées, à partir du rapport que nous avons reçu du corps policier qui a fait les constatations.

A ce moment-là, les vérifications seraient peut-être encore possibles, mais avec une machine énorme pour faire ce travail.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais ce qui m'inquiétait, M. Laflamme, c'est que je me souviens qu'à l'époque nous avions justement des problèmes. Certains rapports ne nous parvenaient pas. Je me demandais justement si... Mais, comme vous le dites, si cela arrive en dehors du temps utile, ce n'est peut-être pas...

M. LAFLAMME: C'est ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais ça m'inquiète un peu, parce que je me disais que c'est une garantie additionnelle de recevoir le rapport, si une autre personne, comme l'assureur, est tenue de le faire.

M. VERREAULT: M. le Président, madame, au paragraphe c), où nous faisons une obligation au coroner de faire rapport, ne devrions-nous pas ajouter « et devra mentionner les causes de l'accident et les causes de la mort, etc., » parce qu'on nous envoie tout simplement un rapport de mort accidentelle. Or, la Sûreté provinciale ne veut pas nous transmettre ses rapports et le ministère de la Justice s'oppose à nous transmettre les rapports des causes de l'accident, si le type était en état d'ivresse ou n'importe quoi, avec le résultat que nous ne sommes pas capables de faire de statistiques.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il me paraît essentiel, M. le Président, que ce soit ajouté.

M. VERREAULT: Sans que ce soit ajouté, il faudrait forcer le coroner à donner d'abord la cause de la mort, puis les causes de l'accident, enfin tous détails utiles. Cela pourrait être une façon indirecte de les obtenir. A l'heure actuelle, c'est inutile, on ne peut pas les avoir.

M. PLAMONDON: M. le Président, je ne sais pas si cela pourrait répondre à l'objection que Mme Casgrain soulève. Si je comprends bien,

vous aimeriez que les assureurs soient tenus de continuer à donner un rapport de l'accident en plus des autres personnes qui sont habilitées à le faire. Il y a ici une modification que vous proposez à l'article 87. Je constate qu'on mentionne: « Tout assureur et toute autre personne qui paie des dommages à la suite d'un accident causé par un véhicule automobile doit fournir au bureau tout renseignement pertinent que ce dernier exige. »

Dois-je interpréter qu'à ce moment-là, c'est seulement à votre demande?

M. LAFLAMME: C'est ça. Ce serait seulement à notre demande, alors qu'actuellement il serait obligé de nous envoyer une copie de toutes les quittances, de tous les règlements.

Personne ne le fait et il est souhaitable que personne ne le fasse non plus car nous ne saurions pas qu'en faire. Il s'agit, en fait de prescriptions de la loi qui ne sont pas suivies. Au lieu de garder des choses qui ne sont pas suivies, qui discréditent quand même un peu le code, nous avons des textes...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous considérez que vous avez suffisamment d'information sans cette formule, ce duplicata.

M. LACROIX: Nous sommes mieux servis par les corps policiers que par les particuliers que nous gardons quand même... parce que les rapports sont toujours biaisés lorsqu'ils sont faits par quelqu'un d'autre. Si deux compagnies sont en cause, personne n'est responsable.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LACROIX: M. le Président, à l'article 86 que nous venons de lire, nous avons apporté une petite correction à a): « Le chef de la police, le constable, l'agent de la paix; nous avons enlevé: « ou l'agent de la route...parce que l'agent de la paix qui a eu connaissance de l'accident ou qui en a été informé... c'est parce que le paragraphe précédent dit: « Lorsqu'un véhicule automobile est impliqué dans un accident, les personnes suivantes doivent faire au bureau un rapport de cet accident alors, ça ne sert à rien d'ajouter: « qui a eu connaissance de l'accident ». Il y a beaucoup de connaissances là-dedans. Cela se lirait ainsi: « a) le chef de police, le constable, l'agent de la paix; b) le conducteur ». Tout le reste de l'article est identique. Nous enlevons: « ou l'agent de la route qui a eu connaissance de l'accident ou qui en a été informé ». C'est pour clarifier le texte et éviter les répétitions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous laissons: ... « qui en a été informé... » je m'excuse, mais je ne comprends pas. Qu'enlève-t-on exactement dans le paragraphe a)?

M. LAFLAMME: Après les mots agent de la paix, tout ce qui suit est enlevé.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Tout ce qui suit.

M. LACROIX: A l'article 86, nous ajoutons au premier paragraphe: « ... s'ils en ont eu personnellement connaissance...»

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah bon!

M. LACROIX: «... sinon, dans les huit jours ». Au lieu de dire qu'il est venu à leur connaissance, cela aussi — c'est au point de vue du français — nous disons: « si elles en ont été informées ». Je m'excuse, j'oubliais ce point-là.

Alors, si vous me permettez, je vais relire l'article 86 en entier: « Lorsqu'un véhicule automobile est impliqué dans un accident, les personnes suivantes doivent faire, au bureau, un rapport de cet accident dans les huit jours de sa date, si elles en ont eu personnellement connaissance, sinon dans les huit jours où elles en ont été informées; a) le chef de la police, le constable, l'agent de la paix; b) le conducteur, etc. c) la même chose. C'est pour clarifier et enlever les mots qui sont de trop.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je suis d'accord, après les explications que vous venez de fournir. Mais, je voudrais revenir à une suggestion qui a été faite par le sous-ministre à l'effet qu'il faudrait peut-être trouver un endroit pour mentionner la cause de l'accident. Je crois que c'est ici qu'il faut le faire. Je ne sais pas ce que les légistes en pensent.

M. LAFLAMME: Nous pourrions simplement ajouter deux ou trois mots. Dans ce cas, le rapport devrait être fait dans un délai de huit jours après que ladite enquête aura été complétée et mentionner la cause du décès.

M. VERREAULT: Il pourra dire hémorragie, arrêt du coeur et les causes de l'accident parce qu'on les a à l'enquête du coroner. Des témoins sont entendus.

Nous avons quelqu'un chez nous, qui fait des enquêtes sur la cause des accidents. S'il n'a pas de détails, il ne peut pas en faire.

M. LACROIX: Il faudrait modifier le rapport, à ce moment-là. Le coroner a déjà une formule...

M. VERREAULT: Bien oui.

M. LACROIX: ... que nous n'avons pas en main. Je pense qu'il faudrait étudier ce rapport, voir ce qu'il dit...

M. VERREAULT: Il ne dit rien.

M. LACROIX: ... et le modifier. Il ne dit pas grand-chose.

M. MARTIN: La fin du paragraphe c) pourrait dire « en stipulant les causes de l'accident ».

M. VERREAULT: C'est ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il me semble que cela faciliterait le travail du ministère quand vous avez des statistiques à faire.

M. VERREAULT: Il devrait mentionner les causes de l'accident.

M. MARTIN: En stipulant les causes...

M. VERREAULT: En stipulant les causes de l'accident.

M. LACROIX: ... « le coroner devant qui est faite une enquête sur le décès d'une personne à la suite d'un accident; dans ce cas, le rapport devra être fait dans un délai de huit jours après que ladite enquête aura été complétée... »

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et devra stipuler les causes de l'accident.

M. LACROIX: « ... et devra stipuler les causes de l'accident. »

M. BERGERON: M. le Président, au paragraphe 86 a), on mentionne que les personnes suivantes doivent faire un rapport: le chef de police, le constable, l'agent de la paix. On ne parle pas de la Sûreté du Québec. Or, le terme juridique reconnu par une loi de la dernière session, c'est justement que l'agent de la Sûreté provinciale est un membre de la Sûreté du Québec.

M. LAFLAMME: Nous considérons que dans les mots « agent de la paix », nous incluons les policiers municipaux, la Gendarmerie royale, si elle a à faire des enquêtes...

M. LACROIX: La Sûreté du Québec. Ce serait peut-être limiter le mot « agent de la paix » que de stipuler en plus « Sûreté du Québec ».

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que c'est très vaste, le mot « agent de la paix ».

M. LACROIX: Est-ce qu'ils ne sont pas tous automatiquement agents de la paix?

M. BERGERON: Bien, si nous regardons les notes qui nous ont été remises par la Sûreté du Québec.

M. LACROIX: Oui, mais ce sont des suggestions.

M. BERGERON: Je pense qu'il y a là quelque chose qui vaudrait la peine d'être...

M. VERREAULT: Il faudrait faire certaines concordances car ils sont mentionnés à bien des endroits.

M. BERGERON: Il faudrait peut-être vérifier ça. Je pense qu'au cours de la dernière session, lorsque nous avons adopté la loi concernant la Sûreté du Québec, une distinction assez précise a été apportée entre un agent de la paix et un membre de la Sûreté du Québec. Il faudrait peut-être examiner ça; je pense qu'il y a une distinction.

M. LAFLAMME: L'agent de la paix est plus qu'un membre de la Sûreté du Québec. Je ne parle pas du standing ou du prestige, mais je veux dire qu'il peut y avoir des agents de la paix qui ne font pas partie de la Sûreté du Québec. Les corps municipaux ne sont pas des membres de la Sûreté du Québec. La Gendarmerie royale, entre autres lorsqu'elle est autorisée à faire une enquête dans un certain secteur du territoire québécois est alors un agent de la paix sans être membre de la Sûreté.

M. VERREAULT: Les inspecteurs, chez nous, sont agents de la paix.

M. LAFLAMME: Les inspecteurs...

M. LACROIX: Le membre de la Sûreté du Québec...

M. BERGERON: Est agent de la paix.

M. LACROIX: Automatiquement. Nous pouvons étudier la question, de toute façon, plus à fond.

M. BERGERON: J'aimerais que ce soit vérifié.

M. LACROIX: A ce moment-là, nous changerions tous nos textes parce qu'un peu partout nous parlons seulement d'agents de la paix, justement à cause de cette définition que nous donnions aux mots « agent de la paix ».

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. BERGERON: M. le Président, est-ce que vous me permettriez de signaler certaines anomalies que les avocats rencontrent, en particulier en ce qui concerne les cas de délit de fuite que nous retrouvons à l'article 61 où on dit: « Le conducteur d'automobile impliqué dans un accident doit:

a) rester sur les lieux ou y retourner immédiatement;

b) fournir toute aide nécessaire et

c) donner par écrit à toute personne ayant subi une blessure ou un dommage ou à un agent de la paix ou à un témoin, ses nom et adresse ainsi que les nom et adresse du propriétaire inscrit, avec le numéro du permis de conducteur ou de chauffeur et le numéro d'immatriculation du véhicule, selon qu'il en est requis. »

Par exemple, moi, je me rappelle le cas bien précis d'un accrochage sur le dessus d'une côte. Le type est descendu dans le bas de la côte parce qu'évidemment il ne voulait pas stationner sur un butto n. Il est remonté à pied et l'autre était parti avec \$20 de dommages sur son automobile. Le type est allé dans tous les garages de sa municipalité et il a dit: Si jamais vous trouvez quelqu'un qui a eu un accident, vous me le direz car c'est moi qui l'ai accroché. Mais il n'a pas rapporté son accident à la Sûreté. Nous avons plaidé la cause et nous l'avons perdue.

Je pense qu'il faudrait que le type fasse tout son possible, mais comment voulez-vous qu'il donne son nom si le gars est parti?

M. LAFLAMME: Dans votre cas, est-ce que l'accusation avait été portée sous le code criminel ou soas le code de la route?

M. BERGERON: Sous le code criminel.

M. LAFLAMME: Je pense que ce serait mieux...

M. BERGERON: Je ma demande si ce ne serait pas une bonne chose si... En réalité, si le type avait été poursuivi en vertu du code de la route, nous n'aurions pas perdu. Parce qu'on

l'avait poursuivi en vertu du code criminel, ce type-là a été condamné.

M. LACROIX: Je pense qu'il y a très peu de poursuites, en vertu du code de la route. La légalité de cet article peut être fort discutée, étant donné que la même infraction est déjà prévue à l'article 221 du code criminel. Alors, est-ce que cet article est ultra vires? Je ne veux pas entrer dans le débat, mais...

M. VERREAULT: C'est la même chose pour les facultés affaiblies.

M. BERGERON: Justement, dans le cas des facultés affaiblies, il n'y a pas de problème parce que c'est sensiblement la même chose.

M. VERREAULT: Oui, mais c'est sous le code criminel.

M. BERGERON: Le juge doit suspendre aussi...

M. VERREAULT: Oui.

M. BERGERON: Mais, n'y aurait-il pas possibilité de rendre les deux lois identiques pour que les gens ne soient pas dans l'embarras à un moment donné?

M. LACROIX: Peut-être, allons-nous être obligés de faire sauter cet article-là parce qu'il entre dans un champ d'action qui est déjà prévu et...

M. BERGERON: Ou alors, faisons-le sauter.

M. LACROIX: ... qu'il serait peut-être ultra vires.

M. BERGERON: C'est cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oh! Oh!

M. BERGERON: On poursuit toujours ou pratiquement toujours.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Faire sauter cet article-là, j'ai l'impression qu'en droit civil cela pourrait être sérieux.

M. BERGERON: Il n'y a pas de problème actuellement; ils poursuivent pratiquement à 99 %...

M. LACROIX: En vertu du code criminel.

M. BERGERON: ... en vertu du code criminel.

M. LACROIX: Quelle est l'utilité de cet article-là?

M. BERGERON: C'est cela. Quelle est l'utilité de cet article-là? Parce qu'en vertu du code criminel, la personne doit s'arrêter, donner son nom et son adresse, faire un rapport à la police, alors que cela n'existe pas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais, en dehors du code criminel, il y a certaines obligations civiles qui existent et ceci en crée une, justement.

M. BERGERON: Mais, ce n'est pas du droit civil, cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bien, du moment qu'on va à la cour... Ce n'est pas nécessairement au code criminel qu'on se référerait. A la suite d'un accident d'automobile, on peut alléguer un manque de prudence élémentaire en se référant à certains articles du code de la route. Il me semble que c'est un article important à garder.

M. BERGERON: C'est du droit pénal, cela.

M. LACROIX: Mais, l'article 61 crée la même infraction que l'article 221.

M. BERGERON: C'est cela.

M. LACROIX: Il y a un conflit.

M. BERGERON: Il y a une différence entre l'article 221 et l'article 61. Si vous voulez garder l'article 61, je n'ai pas d'objection, mais qu'il soit identique à l'article 221 du code criminel pour que les gens sachent à quoi s'en tenir.

M. LAFLAMME: Comme cet article-là et quelques autres concernant les facultés affaiblies en particulier présentaient des problèmes d'interprétation constitutionnelle etc, et qu'il n'était pas urgent d'amender ces textes-là, puisqu'ils ne sont presque pas appliqués, nous avons réservé la question pour le moment où nous reverrions le code de la route en général. Nous aurions, alors, laissé tomber la poussière.

M. BERGERON: Je signale aux légistes que, dans la pratique, cela nous cause des problèmes assez sérieux.

M. LAFLAMME: Est-ce qu'ils sont suffisamment sérieux pour qu'on puisse y apporter immédiatement un amendement?

M. BERGERON: Je n'ai pas d'objection. Si nous sommes pour entreprendre la révision du code au complet...

M. VERREAULT: Dans votre cas, le juge avait refusé d'accepter...

M. BERGERON: Oui. Il a dit à notre client: Vous avez fait tout ce qu'il était possible de faire, mais, en vertu du code criminel, vous devez vous rapporter à la police, ce que le type n'avait pas fait. Cela n'a pas été fait de mauvaise foi. Le type était arrêté et il a marché à peu près un demi-mille à pied pour essayer de rejoindre l'autre personne.

M. LACROIX: Nous pouvons étudier ce problème-là avant la prochaine séance, et proposer soit...

M. BERGERON: En tout cas, nous aurons peut-être une autre séance.

M. LACROIX: ... de l'enlever ou de le modifier.

M. BERGERON: Quitte à vérifier avec le code criminel la distinction qui existe et à faire des recommandations par la suite.

M. LACROIX: Il y a différents articles qui touchent des infractions déjà prévues au code criminel; c'est là la question.

M. BERGERON: Il y a peut-être un autre aspect aussi. Je ne sais pas si les autres députés ont eu ces problèmes-là. Par exemple, jusqu'à ce qu'on fixe l'âge à 14 ans, vous aviez le type de 15 ou 16 ans qui prenait le tracteur de son père. A ce moment-là, on accusait le garçon d'avoir conduit sans permis. Quelques semaines plus tard, lorsque le type avait payé les \$11, on poursuivait le père parce qu'il avait laissé conduire son fils sans permis. Je trouve que c'est tout simplement de l'abus.

Il y a aussi la question de fixer un délai de poursuite.

En vertu du code de la route, on poursuit parfois au bout de six mois, au bout de huit mois. J'ai vu des cas de 1966 pour lesquels les gens commencent à recevoir des contraventions. Il faudrait absolument que nous acceptions de raccourcir les délais où il serait permis de poursuivre pour permettre aux gens

de se défendre. Comment voulez-vous qu'au bout de huit, neuf mois...

M. VERREAULT: Est-ce qu'on pourrait mettre ça dans le code de la route ou bien si ça ne fait pas partie des...

M. BERGERON: Non, non, c'est pour les poursuites en vertu du code de la route. Je ne me rappelle pas l'article, je pourrais vous le lire.

M. LACROIX: Il y a l'avis sommaire qui est envoyé par le bureau juridique du code de la route qui relève du ministère de la Justice, et c'est là qu'il y a...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ça.

M. BERGERON: Oui mais...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les délais viennent plutôt du ministère de la Justice que d'ailleurs.

M. LACROIX: Oui, cela n'a rien à faire chez nous.

M. PICARD (Dorchester): D'ailleurs, j'ai eu connaissance d'un délai de deux ans et deux mois. C'est grave.

M. BERGERON: A part ça, il y a prescription. J'ai vu des plaintes portées par le ministère alors qu'il y avait prescription en vertu de la loi. C'est inacceptable. Le gars qui reçoit une contravention de \$10 ne va toujours pas prendre un avocat pour se défendre.

M. LACROIX: Mais nous-mêmes, pour autant que nous sommes intéressés, nous n'avons pas de juridiction sur le ministère de la Justice.

M. VERREAULT: Vous avez un article du code...

M. BERGERON: Si un article du code disait, par exemple, que les prescriptions...

M. LAFLAMME: En dedans de six mois.

M. LACROIX: Il y a une prescription de quelques années. C'est deux ans, je pense...

M. BERGERON: C'est deux ans et parfois c'est six mois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il faudrait

qu'il y ait non pas une amende, mais une façon de forcer les gens à suivre la loi. Il faudrait ajouter quelque chose.

M. BERGERON: C'est un article de prescription qu'il faut.

M. VERREAULT: Je ne sais pas si on a le droit de le mettre parce que la loi qui crée le ministère dit: « Chargé de l'administration du code de la route sauf de la surveillance des routes et des poursuites, lesquelles choses relèvent du ministère de la Justice ».

M. BERGERON: Oui, mais nous avons ces articles quelque part dans le code de la route. Nous n'avons qu'à y ajouter un article, évidemment en collaboration avec le ministère de la Justice, pour la révision du code de la route. Cela aurait peut-être plus de bon sens.

M. LAFLAMME: Rien ne nous empêcherait de prévoir une prescription pour les infractions au code de la route.

M. LACROIX: Cela pourrait être d'un an.

M. LAFLAMME: Actuellement, je crois que la prescription prévue à la Loi des convictions sommaires est de deux ans.

M. BERGERON: La loi des convictions sommaires, c'est ça.

M. LACROIX: Nous pourrions la réduire à un an.

M. BERGERON: A six mois. Ecoutez, s'ils n'ont pas eu le temps de poursuivre en dedans de six mois, bien ils laisseront tomber.

M. LAFLAMME: C'est qu'en fait, cela présente des difficultés pour les deux parties...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LAFLAMME: La preuve est impossible à faire de part ou d'autre.

M. BERGERON: C'est ça.

M. LAFLAMME: Finalement, comme l'amende est faible, les gens achètent leur paix en payant et, souvent, d'autres pénalités leur tombent sur la tête par la suite.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. PICARD (Dorchester): Deux ans, c'est un peu long. Le type ne s'en souvient même plus pour \$10 d'amende et \$1 de frais.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ce qui arrive devant les tribunaux civils lorsqu'il y a un accident d'automobile et que la cause est entendue deux ou trois ans après.

M. BERGERON: Oui, mais là, il y a toujours moyen de faire des enquêtes préliminaires. A l'examen au préalable, on a des notes sténographiques, mais au criminel il faut que la personne attende d'être poursuivie. Elle n'a pas le choix.

M. VERREAULT: C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que nous continuons avec les feuilles mobiles que vous nous avez laissées ce matin?

M. LACROIX: Oui. Cela dépend à quelle heure vous voulez ajourner, M. le Président. Les feuilles, cela peut prendre une heure, environ.

M. VERREAULT: Commencez.

M. BERGERON: Je me demande, M. le Président, si nous ne ferions pas mieux de laisser les fonctionnaires en prendre connaissance, étant donné les répercussions que cela peut avoir. Parce que nous allons peut-être travailler...

M. LAFLAMME: Sur cette partie-là, le travail...

M. BERGERON: Ah oui, les amendements que vous nous avez donnés, oui, c'est très bien.

M. LE PRESIDENT: Continuons-nous?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui. Ce serait une bonne idée d'en prendre connaissance...

M. PICARD (Dorchester): Prendre connaissance des suggestions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... avant d'en discuter.

M. LE PRESIDENT: L'article 33. L'article 65 devrait être modifié de la façon suivante: « Est coupable d'une infraction et passible, sur poursuite sommaire, d'une amende d'au moins deux cents dollars et d'au plus cinq cents dollars et des frais, et, à défaut de paiement de

l'amende et des frais, d'un emprisonnement d'au moins dix jours et d'au plus soixante jours, quiconque, pendant que son permis de conduire ou l'immatriculation de son véhicule est confisqué, annulé ou suspendu, demande ou obtient un nouveau permis de conduire ou un nouveau certificat d'immatriculation ou des nouvelles plaques d'immatriculation, soit sous les mêmes nom, prénoms ou initiales qui apparaissent au permis ou au certificat confisqué, annulé ou suspendu, soit en donnant des nom, prénoms, initiales ou informations qui en diffèrent de quelque manière que ce soit. »

Explications. Nous réduisons l'amende de \$500 à \$200, car l'amende actuelle est trop onéreuse, si bien que peu de poursuites étaient prises ou maintenues sous cet article. Il est devenu nécessaire de combler une lacune de cet article et cela par suite de l'entrée en vigueur de la loi de l'indemnisation. Il est actuellement impossible de poursuivre quelqu'un qui a obtenu un certificat d'immatriculation ou de plaques sous suspension.

M. LAFLAMME: En fait, cet amendement propose trois modifications au texte actuel de l'article 65. On diminue, comme le mentionne l'explication, l'amende de \$500 à \$200. On introduit le mot « immatriculation », puisqu'il n'y avait rien de tel de prévu, et, en même temps, on introduit le mot « confisquer » puisque, lorsqu'on a étudié l'ivressomètre, on a parlé de la confiscation du permis pour 24 heures. Alors, il faudrait créer également une infraction d'obtenir un autre permis pendant que ce permis est confisqué pour les 24 heures.

M. BERGERON: Avez-vous pensé à un problème qui se pose, et je pense que je n'ai pu le déceler nulle part? Quand nous demandons au ministère notre permis de conduire à la date de notre naissance, vous nous dites: Si vous voulez avoir votre permis, ça coûte \$6. Si vous voulez avoir un duplicata, ça coûte tant, \$1 de plus.

M. LAFLAMME: Pas pour le permis de conduire, pour l'immatriculation.

M. BERGERON: Si ce n'est pas permis, au moment de la demande, supposons que, demain — ma date de naissance est le à janvier 1933 — le à janvier 1969, je vous demande un permis. Le 15 janvier, je vous écris que j'ai perdu mon permis et je demande un duplicata. Vous ne savez pas si j'ai perdu mon permis. Le 10 juin 1969, je me fais arrêter pour conduite avec facultés affaiblies. Vous m'enlevez mon permis

pour trois mois. Je prends mon permis original, je vous l'envoie. Mon duplicata, je l'ai dans ma poche.

M. VERREAULT: On le sait, que vous avez un duplicata.

M. LAFLAMME: A ce moment-là, lorsque l'individu commet l'erreur de remettre son premier permis, qu'il est censé avoir perdu, il se fait prendre. Nous savons, par nos dossiers, que nous lui avons émis un duplicata. A ce moment-là, nous allons chercher le duplicata, lorsqu'il est assez sage — si on peut parler ainsi — de remettre le duplicata et de conserver le permis qu'il est censé avoir perdu.

M. LACROIX: Là, nous ne le savons pas.

M. BERGERON: Je puis vous dire que vous vous êtes fait prendre.

M. LAFLAMME: Nous le savons.

M. BERGERON: Je pense que c'est un aspect qu'il faudrait peut-être revoir.

M. PICARD (Dorchester): Le duplicata coûte \$1.

M. LAFLAMME: Oui. A ce moment-là, M. Bergeron, si l'individu se fait prendre par un policier qui sait qu'il est sous le coup d'une suspension.

M. BERGERON: Il a peut-être une chance sur 3,000. Je souligne cet aspect.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est un problème réel.

M. BERGERON: Disons que, par expérience pratique...

M. LACROIX: Nous accepterons toute suggestion pour remédier au problème.

M. BERGERON: Je suis en défense.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que vous adoptez cet article ou demeure-t-il à l'étude?

M. BERGERON: Non, c'est très bien.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je serais plutôt pour des augmentations que pour des diminutions des amendes dans tous ces cas, mais si vous dites que c'est vraiment bien un cas d'exception...

M. VERREAULT: C'est un cas d'exception.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pour ça que je me rallie, contrairement aux autres cas.

M. PICARD (Dorchester): Nous trouverons des compensations ailleurs.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, j'ai hâte de voir ça,

M. LACROIX: L'amende était tellement exorbitante qu'en fait...

M. VERREAULT: Cela date de 1940, cette amende. C'est un cas spécial de réglé.

M. LACROIX: Le législateur était de mauvaise humeur cette journée-là. Cela va.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté. No 36, l'article 87 devrait être modifié de la façon suivante: « Tout assureur ou toute personne qui paie des dommages à la suite d'un accident causé par un véhicule automobile doit fournir au bureau tout renseignement pertinent que ce dernier exige. » Explications: « Afin d'éviter de recevoir trop de documents en duplicata, il est devenu nécessaire de remédier à l'obligation faite aux compagnies d'assurance de transmettre des quittances ou des preuves d'arrangement. En règle générale, ces documents sont inutiles au bureau, puisqu'ils sont déjà fournis par ailleurs, beaucoup plus rapidement que par les parties impliquées.

Il est bon, cependant, de laisser au bureau le pouvoir d'obtenir ces renseignements lorsque besoin s'en fait sentir.

M. LACROIX: En fait...

M. VERREAULT: Ce sont les arrangements qui interviennent avec le fonds d'indemnisation pour permettre de ravoier le permis, etc.

M. LAFLAMME: Lorsqu'une compagnie est réticente à dévoiler ce qui intervient, qu'on ait le pouvoir d'aller voir.

M. BERGERON: Très bien.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: 37 - L'article 88 devra être tout simplement abrogé. De toute façon, cet

article est tout à fait désuet depuis l'entrée en vigueur de la loi de l'indemnisation.

M. BERGERON: Très bien.

M. LAFLAMME: C'est un article très long qui faisait au protonotaire le devoir d'envoyer une copie de la défense déposée par les parties, copie de la déclaration, etc.

M. LACROIX: Un tas de paperasse.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LAFLAMME: Et on les reçoit, je peux vous le signaler, mais nous n'en n'avons aucune utilité.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qu'en faites-vous, vous les jetez au panier?

M. LAFLAMME: C'est ça. Non, disons que nous les mettons dans une grande filière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela prend beaucoup de filières.

M. LAFLAMME: Mais personne ne va là.

M. LE PRESIDENT: 38 — L'article 89 devra être modifié de la façon suivante :

« L'article 86 ne s'applique pas lorsque les dommages à la personne ou à la propriété causés par un accident sont inférieurs à \$100. »

Explication. Les modifications n'ont pour but que d'enlever la référence à l'article 88.

M. BERGERON: Très bien.

M. LE PRESIDENT: Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: 39 — L'article 90 devra être modifié de la façon suivante :

« Le greffier de toute cour de juridiction pénale ou criminelle doit, dans les huit jours de la condamnation, donner avis au bureau, lorsqu'il s'agit d'une infraction aux articles 192, 193 et 207 du code criminel, commise avec un véhicule, aux articles 221, 222, 223 et 225 du code criminel ou à tout autre article du code de la route, en fournissant les renseignements requis par le bureau pour l'application de la présente loi. Quiconque est tenu, en vertu du du présent article, de donner avis au bureau, et qui refuse ou néglige de le faire dans le délai prescrit, commet une infraction et est

passible d'une amende d'au moins cent dollars et d'au plus deux cents dollars.

Explications. L'application de la Loi de l'indemnisation est rendue plus difficile par le fait que de nombreux greffiers, particulièrement au niveau des cours municipales, ne se donnent pas toujours la peine de transmettre au bureau tous les avis de condamnation requis par l'application de la loi. L'existence d'une peine sévère aurait pour effet de remédier à cette situation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je dis bravo, M. le Président, J'ai vécu les problèmes au ministère et je me souviens de cas particuliers d'importance primordiale. Alors, je suis tout à fait d'accord.

M. LACROIX: Nous avons aussi l'amende contre les greffiers qui n'envoient pas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qui n'envoient pas... C'est un problème que nous avions à l'époque et j'imagine que cela a continué.

M. LAFLAMME: C'était une amende de \$10. Alors maintenant c'est \$100.

M. LE PRESIDENT: Alors adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LACROIX: A un certain moment, il y avait des greffiers qui n'envoyaient aucun de ces avis de jugement. Alors les gens pouvaient être condamnés pour facultés affaiblies, et jamais ils ne perdaient leur permis de conduire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On a eu des cas probants.

M. LACROIX: Cela leur fera peur, \$100.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, j'espère qu'on va donner beaucoup de publicité à cet amendement lorsqu'il sera adopté définitivement.

M. LE PRESIDENT: 40 — L'article 93 devra être amendé de la façon suivante :

« Lorsqu'il lui est démontré qu'une personne a conduit un véhicule alors que son permis de conduire était sous le coup d'une suspension, le directeur doit suspendre le permis de cette personne pour une période additionnelle de six mois. »

Explications. L'article 93, tel qu'actuellement formulé, présente d'énormes difficultés

d'application. En effet, que signifient les mots « coupable d'un accident ». De plus, il n'est pas clair que cette interdiction équivaut à une suspension. Enfin, la période de six mois ne doit pas être concurrente avec les autres périodes imposées tel que c'est le cas actuellement; à cause de ce fait une période additionnelle de six mois est suffisante.

M. LACROIX: Ce serait peut-être bon de lire l'article 93 tel qu'il est rédigé présentement.

« Aucun permis pour conduire un véhicule automobile ne peut être accordé pendant douze mois à une personne qui a conduit un véhicule automobile sans être munie d'un permis et qui a été coupable d'un accident — qu'est-ce que cela veut dire coupable d'un accident, on est, il me semble responsable, mais de toute façon — qui a été coupable d'un accident en ce faisant ou alors que son permis était sous le coup d'une suspension. La période de douze mois visée à l'alinéa précédent commence à compter du jour que la preuve de cette infraction est portée à la connaissance du bureau à Québec, du chef de police, constable, agent de la paix ou agent de la route qui a lieu de croire qu'une personne en charge d'un véhicule automobile n'est pas munie d'un permis ou que son permis est suspendu doit en faire rapport, dans les mêmes délais, au même bureau.

M. LAFLAMME: Dans l'amendement proposé, entre autres dans le dernier paragraphe, que Je viens de lire, nous considérons qu'un agent de la paix qui constate qu'une infraction a été commise ne doit pas faire rapport au bureau, mais doit d'abord porter une plainte devant les tribunaux.

Il y a autre chose. La période mentionnée à l'article 93 commence à compter du jour où la preuve de cette infraction est portée à la connaissance du bureau, à Québec. Cela a comme effet, si l'individu est déjà sous le coup d'une suspension de trois, six ou douze mois de ne pas lui donner de suspension additionnelle puisque la période de douze mois était concurrente avec celle qui avait déjà été imposée ou — je n'impute de motifs à personne — par suite du retard à envoyer l'avis qu'une personne a conduit durant la suspension, d'attendre longtemps après que la précédente suspension est terminée avant d'aviser le bureau, et le bureau doit donner une période de douze mois, souvent, lorsque douze mois se sont écoulés depuis la fin de la dernière suspension.

De plus, la période est réduite de douze à six mois par considération pratique. Une période de douze mois pour une infraction de con-

duite durant une suspension s'avère souvent inapplicable parce que nous provoquons l'individu à conduire de nouveau durant la suspension. Avec une période six mois, nous n'aurions pas cette difficulté. Au tribunal de sécurité routière, surtout, les juges auraient beaucoup moins de difficulté à dire que le directeur a eu raison d'imposer la suspension. Ce n'est pas pour minimiser la gravité de la conduite durant la suspension, mais pour la rendre, peut-être, plus applicable.

M. BERGERON: D'accord.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Croyez-vous vraiment que le fait de la réduire va la rendre plus applicable? Si quelqu'un l'a fait une fois...

M. LAFLAMME: Elle sera peut-être plus proportionnée à la gravité de certaines conduites durant la suspension puisque l'amendement dit: « Lorsqu'il est démontré au directeur... La personne n'a pas été condamnée pour avoir conduit durant la suspension. Cela se présente sous plusieurs formes... Elle n'a pas nécessairement été condamnée pour conduite durant la suspension. Nous avons un dossier de suspensions qui sont facultatives.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ne devrions-nous pas faire une distinction? Est-ce que ce serait trop compliqué?

M. LAFLAMME: Le code criminel prévoit une infraction à l'article 225 pour conduite durant la suspension, et si on mentionnait la condamnation pour conduite durant la suspension, on craindrait un autre conflit constitutionnel.

C'est pourquoi nous avons préféré formuler cela d'une manière différente afin de le garder définitivement sous l'autorité provinciale.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je crois qu'il y a une grande différence entre la personne qui conduit sans permis et qui cause un deuxième, troisième ou quatrième accident et celle qui conduit et qui ne commet pas d'infraction, sauf celle de ne pas respecter le fait qu'elle n'a pas de permis.

M. LAFLAMME: C'est pourquoi lorsque la conduite durant la suspension aura des conséquences graves, il est probable qu'un agent de la paix constatera ces conséquences lors d'un accident. Il va vérifier le permis et des plaintes pourront être portées en vertu du code criminel. Alors que là-dedans, nous sommes

appelés à imposer des peines pour conduite durant la suspension par preuves, disons, inéluctables, mais indirectes. Nous allons recevoir des rapports à l'effet qu'une personne a été condamnée pour conduite sans permis alors qu'on constate au dossier qu'elle était vraiment sans permis parce qu'elle était sous le coup d'une suspension.

M. LACROIX: C'est plus grave.

M. LAFLAMME: Au lieu de référer la cause au ministère de la Justice pour qu'une autre plainte soit portée pour conduite durant la suspension plutôt que sans permis, en imposant immédiatement la pénalité, le problème serait réglé. Il arrive fréquemment qu'une personne soit impliquée dans un deuxième accident pendant qu'elle est sous le coup d'une suspension. A ce moment-là, elle n'est pas nécessairement responsable du deuxième accident, mais elle est sous le coup d'une suspension et l'agent de la paix, pour des raisons que nous ignorons, n'a pas jugé bon de porter une plainte pour conduite durant la suspension. Il arrive également qu'il s'agisse d'une deuxième infraction pour conduite avec facultés affaiblies pendant que la personne en question est déjà suspendue pour conduite avec facultés affaiblies.

M. LACROIX: Devant le tribunal de sécurité routière, je peux dire qu'il y a souvent des cas où, par exemple, des personnes ont déplacé une voiture ou des cas de force majeure. Avec le texte de loi tel qu'il est rédigé, on leur colle douze mois de suspension additionnels et il n'y a rien à faire. Les juges leur disent: Nous sommes tenus par la loi telle que rédigée.

Nous ne pouvons rien y faire, même si vous avez les meilleures excuses. Il y a aussi les cas portés à la connaissance du bureau. Quelqu'un peut être condamné en janvier pour avoir conduit pendant interdiction et c'est seulement huit ou dix mois après que le greffier en avertit notre bureau. On réalise, alors, qu'il y a une condamnation pour conduite pendant interdiction. On impose une peine de douze mois, mais il y a déjà presque un an d'écoulé et ça cause vraiment un préjudice à cette personne-là. Peut-être que si elle avait eu ces douze mois-là plus tôt, cela lui aurait convenu mais lorsqu'on arrive après une période si longue...

Alors, en enlevant les mots « portés à la connaissance du bureau », c'est vraiment une amélioration.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, j'aurais une question à poser ici, mais les

fonctionnaires ne sont pas obligés de me répondre. Avant de faire cette suggestion-là, l'a-t-on soumise aux membres du tribunal de sécurité routière?

M. LACROIX: Non, madame, mais il est question que très bientôt nous étudions un projet d'amendement des membres du tribunal de sécurité routière. Ce sont des projets pour amender la loi de l'indemnisation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je me demande si on ne devrait pas avoir leur opinion là-dessus.

M. LACROIX: Cela serait une bonne suggestion.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: « They are footing the bill », c'est-à-dire qu'ils voient à l'application de la loi. Je comprends que ça paraît excessif dans certains cas où une personne, à l'occasion, va déplacer une voiture, mais il me semble qu'il y a des cas beaucoup plus sérieux que ça ou des personnes conduisent sans permis.

M. BERGERON: Oui, mais M. Lacroix vient de nous citer des exemples bien concrets. J'imagine qu'il a pris connaissance des remarques des membres du tribunal de sécurité routière.

M. LACROIX: Oui, je les vois régulièrement et je pense que ça serait bon, comme vous le dites, de leur en parler. Je suis porté à croire...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qu'ils seraient d'accord.

M. LACROIX: ... qu'ils seraient d'accord.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, est-ce qu'il y aurait moyen de suspendre l'étude de cet article jusqu'à ce que vous les consultiez?

M. LACROIX: Très bien.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, ça me satisferait mieux. Je m'excuse, mais avant de réduire cette amende...

M. LE PRÉSIDENT: L'article 40 est suspendu. Article 41. Il faudrait ajouter un article 94 a) qui se lirait comme suit: « Quiconque laisse utiliser son permis de conduire par une personne dont le permis est suspendu est coupable d'une infraction et passible d'une

amende de \$100 à \$200 et d'une suspension de permis de conduire pour une période d'au moins trois mois. »

Explications. L'article 94 crée l'infraction de prêter son véhicule, alors que 94 a) créera l'infraction de laisser utiliser son permis de conduire par une personne dont le permis a été suspendu. Actuellement aucune infraction de ce genre n'est prévue, soit au code de la route, soit au code criminel, si bien que plusieurs personnes dont le permis est suspendu conduisent avec le permis d'une autre personne. Cette autre personne n'encourt aucune pénalité pour avoir prêté son permis de conduire, ce qui est anormal.

M. BERGERON: A cet article-là, je pense qu'il y a un véritable danger, c'est qu'à un moment donné quelqu'un ne sache pas que le permis de la personne est suspendu. Ne devrions-nous pas ajouter la mention « le sachant »?

M. VERREAULT: Oui, mais nous n'avons pas le droit de prêter notre permis.

UNE VOIX: C'est ça.

M. VERREAULT: Au départ, nous n'avons pas le droit de prêter notre permis à un autre.

M. BERGERON: Oui, le permis, mais pour l'article 94.

M. LAFLAMME: L'article 94, c'est: « Il est défendu de permettre à une personne qui n'est pas munie d'un permis de conducteur...

M. VERREAULT: « Sous le coup d'une suspension. »

M. LAFLAMME: ... de conduire un véhicule automobile dont il est propriétaire ou possesseur. » Là, c'est l'infraction de laisser conduire son véhicule par quelqu'un qui est suspendu, alors que, dans cet amendement-là...

M. BERGERON: Oui.

M. LAFLAMME: ... nous interdisons de prêter un permis à quelqu'un dont le permis a été suspendu.

M. BERGERON: Dans l'article 94 du code tel qu'il existe actuellement, on dit: « Ou dont le permis est sous le coup d'une suspension. » Je suppose que je prête mon automobile à un de mes voisins sans savoir que son permis a

été suspendu. Il faudrait peut-être ajouter « le sachant ».

M. LAFLAMME: Est-ce qu'il ne serait pas prudent, avant de prêter son véhicule, de s'assurer que l'individu à qui nous le prêtons est détenteur d'un permis?

M. BERGERON: Oui, je comprends, mais...

M. LAFLAMME: Cela ne se fait pas.

M. VERREAULT: Vous ne lui demandez pas si son permis est suspendu, vous lui prêtez votre auto.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. BERGERON: Il peut aussi bien dire oui et...

M. LACROIX: Il peut avoir un permis mais qui est suspendu, parce qu'il ne l'a pas renouvelé.

M. VERREAULT: Donc, il n'en a pas.

M. BERGERON: J'imagine un cas. Si je demande à un de mes voisins s'il a son permis et qu'il me dit oui et que je suis assez prudent pour lui demander s'il est suspendu et qu'il me dit non, alors qu'en réalité il l'est, en arrivant à la cour, le type sera condamné.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais, en droit civil, il y aurait un recours contre le voisin qui a menti. Cette personne pourrait se faire rembourser les frais encourus.

M. VERREAULT: S'il y a eu des dommages.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: S'il y a eu des dommages.

M. LACROIX: Oui, mais si on mentionne « le sachant »...

M. VERREAULT: Le type va dire...

M. LACROIX: ... il est, à toutes fins pratiques, impossible d'établir qu'il le savait. La couronne serait incapable de prouver que l'autre savait que son permis était suspendu.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. BERGERON: D'un autre côté, il faut se mettre dans la peau de l'autre.

M. VERREAULT: Je pense bien que c'est élémentaire qu'avant de prêter une voiture...

M. HAMEL: Ecoutez, vous avez un voisin que vous connaissez bien et qui va chez vous depuis 10 ans. S'il vous demande de lui prêter votre voiture, vous ne lui demanderez pas s'il a un permis, s'il est suspendu et qu'il vous le montre.

M. VERREAULT: Mais, si son permis est suspendu, il n'a pas de permis, alors.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si on adopte cela et qu'éventuellement cela est adopté en Chambre, après la publicité faite autour de cette question, la personne demandera avant de prêter son véhicule: Tu es un bon ami, un bon voisin, montre-moi ton permis, car je m'engage.

M. BERGERON: Cela existe à l'article 94.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là, je pense bien...

M. BERGERON: Je me demande s'il n'y a pas une lacune.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne sais pas. Il me semble que c'est excellent. Je dois dire que, même à l'heure actuelle, il n'y a pas beaucoup de publicité autour de cette question.

M. PICARD (Dorchester): Il faudrait donner une amende à celui qui a conduit la voiture d'un autre sans permis.

M. BERGERON: Je me demande si ce n'est pas plutôt celui qui va demander le véhicule d'un autre, alors qu'il est sous le coup d'une suspension, qui mériterait d'avoir sa pilule.

M. LACROIX: Oui, pour avoir conduit durant une suspension.

M. BERGERON: Oui.

M. LACROIX: Parce que prêter son véhicule...

M. BERGERON: Je ne présume pas que tout le monde est de mauvaise foi. Je me mets dans la peau de mon voisin qui me demande: Me prêterais-tu ton véhicule demain matin pour

aller faire une commission? Je ne suis tout de même pas pour lui demander: As-tu ton permis? Est-il suspendu?

M. LACROIX: La pénalité est actuellement de \$10.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On ne peut pas dire que la pénalité de \$10 est excessive.

M. BERGERON: Non, mais tout de même.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: S'il a un accident, qu'il n'est pas prudent et tout cela.

M. BERGERON: C'est justement pour cela que ce n'est pas tellement grave. C'est plutôt le type qui demande à l'autre de lui prêter son véhicule qui mériterait l'amende de \$200 dont on a parlé.

M. LACROIX: \$100 ou \$200.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je considère que c'est sérieux. En droit criminel, on dit: « Accessory before the fact ». Je vois une analogie. Je trouve que la personne qui prête son automobile a une responsabilité.

M. BERGERON: Si elle le sait, je suis d'accord. Mais, si elle ne le sait pas, elle n'a pas de responsabilité. Je m'excuse, mais à mon sens, elle n'en a pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il faut qu'elle se renseigne. C'est le devoir d'un bon père de famille de se renseigner.

M. BERGERON: Oui, mais écouter...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Lorsqu'on prête un véhicule de je ne sais pas combien de mille tonnes qui peut se mouvoir, qui peut faire n'importe quoi, c'est le devoir d'un bon père de famille de se renseigner, selon le code civil.

M. BERGERON: Ce ne sont pas des étrangers qui emprunteront un véhicule: ce sont des amis. A ce moment-là...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est justement là qu'il y a des abus.

M. LAFLAMME: S'il s'agit d'un ami, il est possible qu'on sache que son permis a été suspendu.

M. BERGERON: Oui, il est possible qu'on

le sache et il est possible qu'on ne le sache pas aussi.

M. LAFLAMME: Parfois. Il y a des amis qui sont discrets.

M. VERREAULT: Moi, je le laisserais ainsi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, je préfère qu'on le laisse.

M. BERGERON: En tout cas, je ne veux pas en faire une guerre de Troie. Alors, nous adoptons l'article 41 tel quel.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 42. Les articles 95 et 97 devraient être abrogés. Explication: Ces articles sont devenus inutiles depuis l'entrée en vigueur de la Loi de l'indemnisation. Adopté?

M. BERGERON: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Article 43. Les articles 98, 99 et 100 devraient être modifiés de la façon suivante. Article 98: « L'annulation d'un permis de conduire entraîne la perte du droit de conduire un véhicule sur les chemins publics. Le détenteur d'un permis annulé doit, sans délai, remettre au bureau tout permis de conduire en sa possession. »

Article 99: « Toute personne visée par un avis de suspension de permis de conduire, même si elle ne détient pas de permis de conduire, perd le droit de conduire un véhicule automobile sur les chemins publics pour la durée de la suspension et, si elle conduit durant cette période, elle est passible des peines prévues pour conduite alors que son permis est suspendu. Le détenteur du permis suspendu doit, sans délai, remettre tout permis de conduire en sa possession au bureau, ou à toute personne autorisée à le lui demander. »

L'article 7: « Toute personne qui refuse de remettre un permis suspendu ou annulé commet une infraction et est passible d'une amende de \$50 à \$100. Explications: Il est bon d'établir une distinction entre un permis annulé et un permis suspendu. Les peines ne doivent pas être les mêmes si un individu conduit quand même.

« De plus, un avis de suspension peut viser une personne qui n'a pas de permis de conduire.

duire, puisse quand même commettre l'infraction de conduire durant la suspension.

« L'actuel article 99 devrait être abrogé, car

il est rendu inutile par d'autres articles qui prévoient ces formalités.

« Le dernier paragraphe de l'article 103 devrait être enlevé, dû au fait que l'article 97 est abrogé et que la pénalité de l'article 94 peut se retrouver à l'article 66, paragraphe 6. »

M. LAFLAMME: En fait, pour être peut-être un peu plus clair, si vous voulez simplement regarder sans les lire les articles 98 et 99, vous allez constater qu'il y a un fouillis terrible là-dedans et que même nous, qui sommes extrêmement familiers...

UNE VOIX: C'est plus clair dans...

M. LAFLAMME: ... alors, ça clarifierait la chose, ça ferait une distinction entre annulation et suspension, parce que l'annulation peut venir de raisons qui sont tout à fait étrangères au caractère criminel. Si quelqu'un est interné pour débilité mentale ou autres raisons, il ne sert à rien de l'accuser de conduite durant suspension, il est irresponsable. Si son permis est annulé pour une raison médicale ou pour toute autre raison, ça veut dire que la chose n'est pas vraiment pénale. Sans cela, ce serait une suspension. C'est là la différence, et la pénalité pour refuser, je tiens à le mentionner, est portée de \$20 à \$50. Actuellement, il est mentionné, quelque part ailleurs, que « Quinconque refuse de remettre son permis à un agent est passible d'une amende de \$20. » A toutes fins pratiques, les gens trouvent plus économique de refuser de remettre leur permis et de continuer à conduire que de le remettre. Comme ça prend quand même un certain temps au ministère de la Justice avant que les infractions soient suivies de poursuites, l'individu peut se croire impuni pour son refus. Alors, en ayant un texte qui impressionne peut-être un peu plus, nous aurions peut-être moins de refus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Nous sommes rendus à la lettre que la Sûreté du Québec a fait parvenir au ministère...

M. BERGERON: M. le Président, je suggérerais que...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Que nous ajournions.

Il faut que cette personne, si elle continue à con-

M. BERGERON: ... nous ajournions et que nous suspendions l'étude de ce document, afin que les experts puissent l'étudier.

M. LACROIX: Celui de la sûreté.

M. BERGERON: Nous pourrions en prendre connaissance.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, moi, je seconde ça. Nous pourrions nous-mêmes en prendre connaissance.

M. LACROIX: M. le Président, il y a aussi un article que nous considérons urgent, c'est l'article 82, qui traite des pouvoirs du lieutenant-gouverneur en conseil.

Nous avons déjà un premier projet mais c'est un article qui est assez long, très très long et assez compliqué. Alors, nous vous l'apporterons à une prochaine séance et ça complète un peu les articles qu'on considérait comme urgents, malgré qu'il y en a beaucoup d'autres à refaire et à modifier, etc. Ceux-là étaient des articles qu'on avait déjà préparés. On les a revus. On les a modifiés un peu quitte à continuer après.

M. BERGERON: Alors, M. le Président, la session étant sur le point de débiter, nous pourrions peut-être faire un rapport et demander la permission de continuer de siéger même durant la session.

M. LE PRESIDENT: Je pense que M. Verreault a suggéré tantôt qu'on revienne dans quinze jours pour permettre de faire la dernière rédaction des suggestions adoptées.

M. VERREAULT: L'article 82.

M. LACROIX: Et la Loi de l'indemnisation.

M. VERREAULT: La Loi de l'indemnisation, si c'est le désir du comité d'y toucher.

M. LACROIX: Quelques articles urgents aussi.

M. BERGERON: Je me demande si on ne pourrait pas, aussitôt qu'on aura fini le Code de la route comme tel, déposer le rapport final, ensuite, continuer d'étudier la Loi du fonds d'indemnisation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un instant. On s'était bien entendu au début que l'on revisait tout le Code de la route. Je n'ai pas objection à ce que l'on dépose ça mais qu'il soit entendu que l'on continue.

M. BERGERON: D'accord. C'est parce que ces articles sont plus urgents que le reste.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. BERGERON: Alors, on pourra déposer ça. Cela pourra faire l'objet d'un projet de loi pour un amendement au Code de la route actuel. Ensuite, on pourra étudier les amendements urgents pour le fonds d'indemnisation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais M. le Président, on sera ici tout le temps en session. Il n'y a rien qui nous oblige à siéger trois ou quatre fois par semaine et peut-être reviser pour ne pas donner une affaire à peu près. Je comprends qu'il y a des choses extrêmement urgentes dans ce qu'on a vu. Mais j'aimerais passer à ce qu'on suggère, qu'on soumette un travail complet, qu'on revise tout le code. Je m'excuse, peut-être que j'interprète mal le député.

M. BERGERON: Ce que je veux dire c'est que nous avons convenu d'abord d'étudier les articles urgents que nous avaient suggérés les officiers en loi. Alors, aussitôt que nous avons fini ce travail, nous pouvons le déposer. Des amendements pourront être apportés immédiatement et pendant que ça se fait, nous allons étudier les amendements à la Loi du fonds d'indemnisation et ensuite...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Avant que ça aille au comité de législation du Conseil des ministres, que ce soit étudié là, que ce soit revu par la voirie et par d'autres ministères intéressés, ça peut prendre un certain temps. J'ai l'impression qu'on a des chances de tout le reviser. Moi j'ai en horreur un genre de « piece meal Legislation ». Certains articles urgents, d'accord. Mais il me semble qu'il faudrait penser à la revision complète.

M. BERGERON: C'est clair que nous allons reviser le code au complet. Si, une fois les amendements que nous avons acceptés, sont déposés tant mieux, si ce n'est pas prêt, on les déposera quand nous aurons fini la revision.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un travail complet, oui.

M. BERGERON: Pas d'objection.

M. LE PRESIDENT: En ajournant au 5 mars, est-ce que ça vous donne assez de temps MM. les fonctionnaires?

M. BERGERON: On pourra peut-être atten-

dre et voir le travail de la session. On serait mieux de l'ajourner sine die et ensuite on avisera.

M. VERREAULT: C'est bien.

M. LAPORTE: M. le Président, lors d'une autre séance au sujet du terme « side-car », nous avons fait des recherches et le Petit Larousse écrit « side-car », le Code de la route français utilise aussi le terme « side-car » en

deux mots. Ils le prononcent peut-être en français.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, il est certain que c'est francisé.

M. BERGERON: Merci.

M. LE PRESIDENT: Merci bien.

(Fin de la séance: 12 h 3)

#### 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