



DÉBATS

de

l'Assemblée nationale

du

QUÉBEC

QUATRIÈME SESSION – 28^e Législature

Commission parlementaire spéciale sur la refonte du code
de route (3)

Le 10 septembre 1969

Président : l'honorable Gérard Lebel

~~17~~

**Commission parlementaire spéciale
sur la refonte du code de la route**

Séance du 10 septembre 1969

(Dix heures dix neuf minutes)

M. D'ANJOU (Président de la commission parlementaire spéciale sur la refonte du code de la route): Messieurs, il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue à la commission du code de la route. Une série d'articles ont été adoptés durant l'année. On nous a demandé d'apporter des modifications à l'article 15. M. Lacroix, du ministère des Transports et Communications, vous donnera les directives et les raisons pour lesquelles il y a un amendement à apporter à cet article.

Voulez-vous avoir la bonté de vous identifier avant de prendre la parole pour les fins de l'enregistrement?

M. LACROIX: Maurice Lacroix, ministère des Transports et Communications.

A la page 16, vous avez un projet concernant le test de l'haleine. Ce projet avait été adopté à une séance, l'hiver dernier, Je crois. A la suite de la nouvelle législation fédérale concernant le test de l'haleine, les articles 222 et 223 du code criminel ayant été amendés, nous avons revu notre projet qui avait été adopté par cette commission et nous avons trouvé qu'il y aurait lieu d'apporter quelques changements.

Nous avons également communiqué avec le docteur Bernard Péclet, de Montréal, concernant des tests avec le ballon, et M. Martin s'est spécialement occupé de ces nouveaux amendements qui devaient être apportés à l'article 10. Je demanderais à M. Martin ou au Dr Péclet de nous spécifier les amendements mineurs qui ont été apportés et que nous aimerions vous soumettre, de façon que, même si le projet en question avait été adopté l'hiver dernier, ce nouveau projet, s'il vous convient, soit amené devant vous et adopté, s'il y a lieu.

M. MARTIN: Il y a déjà plusieurs mois que nous avons vu le problème de l'ivressomètre. J'ai cru qu'il serait peut-être bon de faire un petit résumé des principes qui ont amené le projet d'amendements que nous proposons, ainsi que les changements.

Alors, l'adoption du bill fédéral 195 et les amendements au code criminel qui s'ensuivent nous amènent à repenser l'esprit de la législation préventive que nous envisageons. Tel que nous le concevons, l'usage de l'appareil dépisteur a pour but premièrement, de confisquer,

pour une période de 24 heures, le permis de tout conducteur au volant ou qui a la garde ou le contrôle d'un véhicule, si la teneur d'alcool dans son sang produit une lecture positive sur l'appareil dépisteur.

Les expériences pratiquées à l'Institut médico-légal, sous la direction de M. Péclet, démontrent qu'un résultat positif, sur l'appareil qui nous intéresse, est une indication valable que la concentration d'alcool dans le sang du sujet atteint ou dépasse .06%. Du même coup, je pourrais demander si, dans aucun cas, l'appareil qui nous intéresse, soit pour un sujet qui démontrerait moins de .06% d'alcool dans son sang, s'est montré positif.

Deuxièmement, le but de la législation est de dépister les conducteurs dont les facultés seraient affaiblies au sens du nouvel amendement au code criminel, le bill 195, soit ceux dont la concentration d'alcool dans le sang atteint ou dépasse .08%.

Il est important de préciser et de simplifier l'usage que nous prévoyons faire des appareils dépisteurs. Si le résultat de l'épreuve sur le dépisteur est négatif, l'agent de la paix remet le permis confisqué, pourvu qu'il juge que l'état du conducteur ne constitue pas un danger. Si l'état du sujet paraît anormal, en dépit d'une lecture négative, l'agent devrait contrôler sa première constatation par une deuxième épreuve, puisqu'il n'est pas impossible qu'un tube soit défectueux.

Si l'appareil répète le résultat négatif, il s'agit peut-être d'un individu sous l'influence de la drogue, de la maladie ou de la fatigue excessive, et l'agent agit en conséquence. Si le résultat de l'épreuve est positif, l'agent de la paix doit, sur le champ, confisquer le permis pour une période de 24 heures. De plus, puisque la lecture positive est une indication que le chauffeur a peut-être atteint ou dépassé .08%, un état que l'agent ne peut pas toujours détecter à l'oeil, l'agent de la paix doit conduire le sujet au poste pour lui faire subir une analyse sur l'ivressomètre Borkenstein.

En d'autres mot, une lecture positive sur l'appareil à ballon dépisteur entraîne automatiquement la confiscation du permis pour une période de 24 heures et une épreuve sur l'ivressomètre.

C'est ici que notre législation différerait considérablement de celle de deux autres provinces, où l'agent de la paix est libre de décider, au moment où il accoste le conducteur, s'il doit procéder via la législation provinciale (la confiscation du permis pour 24 heures) ou le code criminel. A mon sens, cette procédure est fautive puisqu'elle risque de ne pas pénaliser une foule de conducteurs dont l'état, apparemment normal

à vue d'oeil, est néanmoins dangereux pour les autres usagers de la route.

Nos dossiers et ceux de l'Institut médico-légal regorgent de témoignages d'experts qui soulignent, comme le Dr Pierre Muller, médecin légiste français: « Dès que l'alcool donne l'euphorie recherchée, dès qu'il lève les complexes, il perturbe nécessairement le comportement, les réflexes et l'individu devient dangereux. Mais extérieurement, comment se traduit-il? Par peu de chose le plus souvent. »

Et ailleurs: « Or, plus notre expérience croît, plus nous constatons de cas où une ivresse était apparente et où il n'y avait pas d'alcool. »

Donc, deux raisons valables pour l'usage d'appareils dépisteurs.

Je pense que, chez nous, les intérêts de l'individu et de la justice seront mieux servis si nous tenons pour acquis que la lecture positive du dispositif à ballon entraîne nécessairement l'épreuve à l'ivressomètre en plus de la perte du permis pour une période de 24 heures.

Si l'épreuve Borkenstein — qui vraisemblablement sera l'instrument que reconnaîtra le gouvernement fédéral lorsque le bill 195 sera proclamé — démontre que la teneur d'alcool dans le sang de l'individu atteint ou dépasse .8, le permis demeure confisqué pour une période de 24 heures (et pour cause I) et une accusation de conduite avec facultés affaiblies est formulée, comme à l'heure actuelle.

Si l'épreuve à l'ivressomètre indique que la concentration d'alcool est inférieure à .8 mais atteint ou dépasse .6, la révocation du permis pour une période de 24 heures se trouve par le fait même confirmée par un instrument de précision reconnue.

Mais pour rendre un tel acte légal, il importe évidemment qu'une tolérance limite (.6) soit inscrite dans le code de la route.

Le refus de subir l'épreuve sur l'appareil dépisteur.

Si le sujet refuse de subir l'épreuve sur l'appareil portable, l'agent devra le prévenir qu'il s'expose à perdre son permis pour une période suggérée de deux mois.

Cependant, si le conducteur persiste à refuser de prendre la première épreuve, l'agent devra conduire le sujet au poste pour subir une épreuve à l'ivressomètre et s'il refuse celui-là, le code criminel prévoit une suspension automatique de trois mois et le permis est enlevé, retourné au directeur du bureau des véhicules automobiles et retenu pour la période prescrite.

Par contre, si l'épreuve Borkenstein démontre que le sujet a une concentration d'alcool dans le sang inférieure à .06, le sujet devra subir la peine qu'il aurait pu éviter s'il s'était

prêté à l'épreuve-éclair sur le bord de la route, soit la perte de son permis pour une période de deux mois.

Seuls pourront échapper à l'application des lois provinciales et fédérales ceux qui titrent .06 ou plus et qui, exceptionnellement, à cause de tubes défectueux, donneront une lecture négative. Même alors, le permis de conduire peut être retenu par l'agent de la paix si celui-ci juge que l'état du conducteur ne semble pas normal (à cause de drogue, maladie, fatigue excessive, etc.).

De plus, je crois que l'agent devrait faire subir une deuxième épreuve à tout conducteur dont la première lecture aura été négative et dont l'état ne semble pas normal. Si cette deuxième épreuve demeure négative, l'agent pourra alors décider s'il doit conduire le sujet chez un médecin, à une clinique médicale ou au poste pour lui permettre de dormir. Ce qui importe, c'est de s'assurer que l'individu dont l'état n'apparaît pas normal ne puisse pas continuer sa route.

Il y a certaines difficultés d'application. Il va sans dire que les observations qui précèdent ne tiennent que si les principaux postes de police de la province sont munis d'ivressomètres. Même là, il est sûr que divers secteurs du territoire offriront certaines difficultés. Par exemple à mi-chemin dans le parc des Laurentides ou le parc de la Vérandrye et dans certaines régions rurales éloignées.

Par contre, la vaste majorité de la population habite les centres urbains qui, eux, seront munis d'ivressomètres. Si la Sûreté provinciale installe des Borkenstein dans la plupart de ses postes et que toutes les grandes municipalités s'en procurent également, nous atteindrons alors 80% à 90% de la population. D'ailleurs, même aujourd'hui, diverses sections du code de la route sont moins bien appliquées dans certains endroits que dans d'autres, à certains moments, à cause de la pénurie d'agents.

Je dois m'excuser pour la teneur de certaines phrases du t e x t e . Il s'agit d'un document de travail interne que nous avons au ministère mais qui, par contre résume un peu notre pensée.

M. PLAMONDON: Cet appareil Borkenstein fait-il une analyse du sang ou si c'est aussi une analyse de l'haleine?

M. MARTIN: C'est une analyse de l'haleine. Sur cette question, sur les questions techniques surtout, je demanderais au docteur Péclet de l'Institut médico-légal de vous donner des

réponses beaucoup plus précises que celles que Je pourrais vous donner.

M. PECLET: Bernard Péclet de l'Institut médico-légal. L'appareil Borkenstein analyse une concentration ou un volume déterminé de l'haleine. Comme nous le savons, il y a une relation entre l'air alvéolin, c'est-à-dire l'air provenant des régions les plus éloignées des poumons, et la concentration d'alcool dans le sang. Cette relation s'établit comme suit: 2,100 centimètres cubes d'air alvéolin renferme la même quantité d'alcool qu'un centimètre cube de sang. L'appareil est équipé de cellules photo-électriques, et d'après des travaux qui ont été faits aussi bien en France, en Suisse que dans les pays Scandinaves, aux Etats-Unis ou au Canada, cette méthode donne des résultats très satisfaisants.

M. PLAMONDON: En fait, si je comprends bien, vous considérez que l'examen qui se fait sur le bord de la route est une indication, mais ce n'est rien de précis, parce que l'appareil est plutôt rudimentaire à ce moment-là.

M. MARTIN: Bien, voici. Lorsque le comité a justement approuvé la législation préventive, que nous avons conçue d'abord et que vous amendez, qui révoque le permis d'un chauffeur pour une période de 24 heures, il fallait, pour y arriver, trouver un instrument qui pourrait faire le travail sur place.

Or, cet instrument, nous croyons l'avoir trouvé puisque nous avons fait des expériences à l'Institut médico-légal sur plusieurs genres d'appareils. L'appareil lui-même démontre, par une certaine ligne sur l'appareil, que le sujet est négatif ou positif. S'il est négatif, évidemment, il n'est pas question de révoquer le permis. S'il est positif, nous sommes certains que le sujet aura dans son sang plus de 0.06% d'alcool, ce qui lui fait perdre son permis pour 24 heures. Mais, par la suite, comme la loi fédérale a été adoptée et qu'elle sera proclamée incessamment, ce même appareil, qui sert de sujet ou d'instrument pour notre loi provinciale de 24 heures, sert, en même temps, à ce moment-là, de dépisteur pour déterminer la possibilité que le sujet ait 0.08% d'alcool dans son sang. À ce moment-là, il tombe sous le coup de la loi fédérale: l'accusation de conduite pour facultés affaiblies, qui entraîne une suspension de trois mois.

M. PLAMONDON: Là, je pose la question hypothétique ment. Est-ce qu'il pourrait y avoir des poursuites légales intentées en vertu du

code criminel seulement à la suite d'une épreuve de l'appareil Borkenstein? Si, pour une raison ou pour une autre, il n'y a pas ces appareils dans une région, s'il n'y a que le ballon, celui-ci est-il suffisamment précis pour appuyer, étayer une cause, une poursuite criminelle?

M. MARTIN: Jamais. Le ballon ne devra jamais servir et selon les résultats qui nous ont été donnés par l'Institut médico-légal, le ballon lui-même n'est pas suffisamment précis pour servir dans une cause de 0.08%, c'est-à-dire le code criminel. Il est, par contre, suffisamment précis pour notre législation proposée de 24 heures, en ce sens que, dans toutes les expériences que nous avons faites, (nous en avons fait une centaine) jamais un sujet qui indiquerait moins de 0.06% — mettons-le à 0.055%, ce sont les derniers sujets que nous avons vus — ne serait positif sur le ballon.

Donc, nous sommes raisonnablement assurés que jamais on ne pourra révoquer pour 24 heures le permis d'une personne qui n'a vraiment pas atteint 0.06%. Mais dès que le tube à ballon indique positif, nous savons, d'après les expériences, qu'il a atteint au moins 0.06%, très probablement, dans plusieurs cas, 0.08%. C'est à ce moment-là que le constable peut révoquer le permis pour 24 heures, amener le type au poste pour lui faire subir l'épreuve Borkenstein qui, elle, est d'une précision reconnue. Et si, à ce moment-là, le sujet démontre qu'il atteint 0.08%, l'accusation de facultés affaiblies peut être portée contre lui.

M. COITEUX: Qu'est-ce que vous faites, par exemple, dans le cas d'un type qui est arrêté à Blanc-Sablon. Il faut l'amener au poste qui est à 550 milles de là. Si l'officier de la route applique la loi à la lettre, comme c'est arrivé tout dernièrement, on crée des injustices flagrantes à une certaine partie de la population.

M. VERREAULT: Il peut procéder comme à l'ordinaire, en vertu du code criminel actuellement. Facultés affaiblies, il nous faut une preuve à l'heure actuelle. Le type a les yeux vitreux, etc. Cela reste dans la loi.

M. PECLET: Si vous me permettez une observation, toute méthode de dépistage serait sûrement supérieure à ce qui existe actuellement.

M. BARIL: Une chose est certaine, il est mieux de faire 500 milles avant d'être suspen-

du que de faire 500 milles après pour essayer de révoquer sa suspension.

C'est à son avantage, à ce moment-là.

M. PECLET: L'élément important d'une méthode de dépistage est également de faire valoir le rôle préventif du policier. Le policier n'a pas seulement un rôle punitif à remplir, mais également un rôle préventif. L'effet de l'alcool est de provoquer chez plusieurs individus, comme les expériences récentes l'ont démontré, des crises d'hypoglycémie, c'est-à-dire diminution du sucre dans l'organisme. Ceci se traduit extérieurement par une symptomatologie clinique similaire à la symptomatologie clinique d'un état d'ivresse où les facultés sont affaiblies. Seulement avec le test de dépistage — un individu qui aujourd'hui, entre dans les cellules peut soument même en mourir, comme on en a vu des cas. — Le policier l'amènerait immédiatement à l'hôpital et on le sauverait facilement en ne lui donnant que quelques carrés de sucre. C'est déjà un avantage, même si on ne peut que sauver une vie humaine durant l'année. Cela vaut la peine d'avoir le dépistage. C'est une condition pathologique que je formule. Il y en a plusieurs conditions pathologiques qui ont été étudiées par l'association médicale britannique. Celle-ci a d'ailleurs publié un bouquin à cet effet-là, rapportant tous les effets pathologiques donnant une symptomatologie clinique similaire à celle de l'alcool. On éviterait, j'en suis convaincu, plusieurs difficultés.

M. COITEUX: Il ne faudrait pas penser que je suis contre, loin de là. Je tiens simplement à signaler certains inconvénients qui pourraient se présenter dans un territoire comme le nôtre.

M. VERREAULT: N'y aurait-il pas lieu de penser à munir les hôpitaux ou un médecin local de ces appareils Borkenstein, afin d'éviter ces voyages qui sont excessivement dispendieux et qui arriveront à des cas négatifs, si une personne qui est à .8 et qu'on la transporte de Havre Saint-Pierre au poste. A ce moment-là, nous aurons une bonne loi et n'aurons aucun résultat. Dans les hôpitaux, à Blanc-Sablon, par exemple, où nous avons énormément de gars qui viennent de Terre-Neuve, cela compliquera les affaires.

Terre-Neuve, ces gars-là nous parviennent ivres. La police provinciale ne peut tout de même pas les laisser aller. Ce n'est quand même pas de notre juridiction. Il faudrait prendre des causes avec le code criminel fédéral et cela compliquera un peu l'affaire.

Ce que je voudrais, c'est, s'il y avait possi-

bilité, dans ces cas-là, qu'il soit reconnu qu'on pourrait peut-être ajouter après les mots « qu'on l'amène au poste » les mots « a un endroit qui devra, dans les territoires non organisés, être muni d'un de ces appareils. » Cela pourrait être un hôpital. A Blanc-Sablon, dans le district de Natashquan, où nous avons 45 milles de route et où il y a plusieurs personnes qui n'ont pas tellement d'expérience dans la conduite des voitures, que ce soit le médecin, ou tout autre endroit. Je pense donc que c'est ce qu'on devrait ajouter, c'est qu'au lieu de l'amener au poste, on devrait ajouter: « ou à tout autre endroit dans les territoires non organisés qui devront être munis d'un appareil Borkenstein, » ou de quelque chose de la sorte.

M. BARIL: Dans les endroits éloignés, on devrait faire passer cet examen-là, surtout dans les endroits où le coroner est souvent un médecin.

M. PECLET: Le code criminel prévoit ces cas-là. Comment le policier pourra-t-il transporter l'individu sur une distance de 500 milles, lorsque le code criminel dit que le test doit être fait en dedans de deux heures après l'infraction?

A ce moment-là, il ne pourra pas faire le test.

M. LACROIX: Il procédera selon la loi actuelle. Si un policier arrête un type à Blanc-Sablon et fait la preuve qu'à ce moment-là il avait bu, qu'il avait fait ceci et cela, le Borkenstein est une preuve additionnelle.

UNE VOIX: Seulement dans les cas où le test original est positif. Si le test est négatif, il n'y a pas de problème. A ce moment-là, cela devient une protection pour l'individu. Si le test initial est positif, il y a de grandes chances pour que le Borkenstein montre une preuve positive aussi.

M. COITEUX: C'est justement la raison de mon intervention. Je trouve la loi excellente. S'il y a des gens qui conduisent avec des facultés affaiblies, dans ces endroits-là, c'est dû, dans bien des cas, à l'inexpérience des chauffeurs qui ne réalisent pas le danger de prendre un indice de voitures qui viennent de
Il y a un grand nombre de voitures qui viennent de
une grande partie des voitures qui viennent de
Cela ne prendra pas deux heures.

M. PECLET: Maintenant, ne croyez-vous pas que ces individus-là qui demeurent dans des endroits éloignés, vont plutôt bénéficier de clémence? Si, à un moment donné, on fait un essai avec le dépisteur et que c'est positif, la seule punition de cette personne sera que son permis est suspendu pour 24 heures, tandis qu'autrement, si on l'amène à l'analyseur d'haleine rapidement, là, il est susceptible d'avoir une condamnation beaucoup plus forte.

Au début, je puis vous dire qu'il n'y aura sûrement pas d'analyseur d'haleine Borkenstein dans tous les endroits de la province. D'abord, il faut commencer par former des techniciens. Nous commençons le 6 octobre à donner des cours à l'institut pour former des techniciens, mais, nous ne pouvons en prendre que 20 à la fois. Alors, je présume que, selon les données de la Sûreté provinciale, des appareils seront installés aux endroits stratégiques, au début. Mais il ne faut pas, parce qu'il n'y a pas de technicien de formé pour utiliser l'appareil précis qu'est le Borkenstein, renoncer à utiliser un appareil dépisteur pour commencer à combattre ce fléau des morts sur les routes.

Nos statistiques démontrent que, dans la région de Montréal même, depuis 10 ans, 65% des conducteurs qui se sont tués à la conduite de leur véhicule n'étaient pas en état de conduire. Sur la section de l'autoroute des Laurentides, où nous faisons des analyses, nous avons cinq chauffeurs d'automobile qui se sont tués. Or, les cinq n'étaient pas en état de conduire.

M. LACROIX: M. le Président, avant d'aller plus loin, il y aurait peut-être lieu de lire le projet d'amendement que vous avez. D'abord, j'aimerais vous référer à la page 16 du projet qui avait déjà été adopté; nous le comparerons avec le nouveau projet qui vient de vous être remis. Alors, à la page 16, vous lisez le premier paragraphe: « Tout agent de la paix, qui a des motifs raisonnables et probables de croire que le comportement d'un conducteur au volant d'un véhicule est affecté par l'alcool, doit confisquer le permis de conduire de ce dernier. » Alors, cela reste tel quel.

Deuxième paragraphe: « Dans un tel cas, tout conducteur doit, lorsqu'il en est requis par l'agent de la paix, fournir immédiatement un échantillon de son haleine au moyen d'un appareil conçu à cette fin et approuvé par le ministre. » Ce paragraphe reste inchangé. Alors, on ajoute, sur la nouvelle feuille, ce paragraphe: « Si cette épreuve révèle un niveau d'alcool inférieur à .6 milligramme d'alcool par millilitre de sang et que le comportement du conducteur n'apparaît pas nor-

mal, l'agent pourra répéter l'analyse une deuxième fois. » On ajoute également ce nouveau paragraphe: « Si cette deuxième épreuve s'avère négative, l'agent devra remettre le permis de conduire pourvu qu'il soit satisfait que l'état du conducteur ne constitue pas un danger, par ailleurs. » Alors, une nouvelle épreuve, même s'il semble que le comportement de l'individu ne soit pas affecté par l'alcool, car il peut l'être par la drogue ou quelque chose comme cela.

Si la deuxième épreuve est négative, l'agent de la paix peut, quand même, confisquer son permis, parce qu'il dit: Il n'est pas en état de conduire pour une raison que je ne connais pas. Alors, on continue. « Le permis confisqué — cela demeure la même chose que dans l'ancien projet — est conservé au poste dont relève l'agent qui a effectué la confiscation et n'est remis au conducteur — et on a ajouté là « sur demande » — que 24 heures plus tard. » Tel que se lisait le projet auparavant, on pouvait supposer qu'il fallait toujours que l'agent retourne le permis ou se rendre sur les lieux où habite l'individu et lui remette son permis. Alors, on a dit: « Il n'est remis au conducteur, sur demande, que 24 heures plus tard.

Si, après 48 heures, le permis n'est pas réclamé, il est envoyé au conducteur par la poste.

« Tout conducteur — c'est à peu près le même paragraphe — qui conduit après la confiscation de son permis et avant qu'il ne lui soit remis est réputé conduire durant suspension ou interdiction et est passible des peines prévues ». C'est la même chose.

« Le directeur, sur réception d'un rapport écrit de l'agent à l'effet qu'un conducteur a refusé le test de l'haleine, suspend pour une période de trois mois le permis de conduire de cette personne. » A peu près la même chose que le précédent. « Il y a appel de cette suspension à un comité formé à cette fin. »

En définitive, il y a deux paragraphes, les 3e et 4e, qui ont été ajoutés et qui changent le projet adopté au cours de l'hiver dernier. Je voulais mettre en lumière ce qui avait été ajouté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, j'aurais une question au sujet de l'analyseur Borkenstein. Est-ce qu'on a une idée du coût? Est-ce que quelqu'un ici pourrait nous dire combien coûte un appareil?

M. PECLET: L'analyseur d'haleine Borkenstein se vend actuellement, je crois, environ \$780. La Sûreté provinciale en a commandé 20.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dr Péclet,

avez-vous fait une analyse du nombre que ça prendrait à travers la province pour rendre efficace une loi qui serait adoptée dans ce sens-là?

M. PECLET: La loi semble avoir été adoptée au niveau fédéral, mais maintenant, combien cela en prendrait pour couvrir la province d'une façon équitable, Je crois que c'est une réponse assez difficile à donner si on considère les conflits entre corps policiers, conflits qui sont soulevés assez régulièrement. Je veux parler exclusivement au niveau de la Sûreté provinciale.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est ma question d'ailleurs, au niveau de la Sûreté.

M. PECLET: Je crois que la Sûreté provinciale pourrait faire un travail plus efficace avec 40 appareils.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Distribués à travers la province?

M. PECLET: Oui. Pour autant que l'on pourrait utiliser également ces petits appareils dépisteurs pour ne pas déplacer inutilement les techniciens de la Sûreté provinciale lorsqu'on parle de distance. Supposons qu'à un moment donné on arrête un individu qui présente un état pathologique, qu'on réveille le technicien au milieu de la nuit, qu'on fasse parcourir à l'individu malade 50, 100 ou 150 milles pour aller subir le test de l'analyseur d'haleine, si ce test est négatif, premièrement le policier qui a fait ça, c'est lui qui va se faire engueuler et, deuxièmement, les dépenses seront beaucoup plus élevées. Il est donc avantageux d'utiliser également ces appareils dépisteurs.

D'ailleurs, ce ne sera pas le seul endroit où l'appareil dépisteur sera utilisé. Actuellement, il l'est en Angleterre, avant qu'une prise de sang ne soit demandée. Il est utilisé en Allemagne, sur une grande échelle, avant qu'une prise de sang soit demandée; il est utilisé en France, en Suisse, dans plusieurs pays Scandinaves, en Australie, au Canada.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ce premier appareil, le ballon, quel est son coût? J'imagine que c'est un coût assez minime.

M. PECLET: Je crois que M. Martin pourrait vous dire à combien revient chaque unité d'appareil de dépistage.

M. MARTIN: Le coût varie selon la quantité, mais il semblerait qu'en général, pour une quan-

tité raisonnable d'un produit que nous avons, entre autres, analysé, il soit de \$1.25 à \$1.50 l'unité.

M. PLAMONDON: Dans le cas d'un individu qui refuse l'analyse primaire sur les lieux et qui se rend au poste, acceptant à ce moment-là de subir le test de l'appareil accepté par le fédéral, est-ce qu'il se peut que pendant le temps qui va s'écouler entre ces deux moments précis, la concentration ait diminué considérablement? Par exemple, si...

M. PECLET: Bien, il ne faut pas dire considérablement.

M. PLAMONDON: Une heure, par exemple, qu'est-ce que ça peut représenter?

M. PECLET: Bien, l'alcool disparaît de l'organisme à raison d'environ .15 partie pour 1,000 à l'heure. C'est un pourcentage. A ce moment-là — c'est facile — lorsqu'il arrive devant l'analyseur Borkenstein, le policier peut faire deux essais à 15 ou 20 minutes d'intervalle. Il est alors en mesure de déterminer si l'individu est dans la courbe d'élimination de l'alcool ou dans la courbe d'absorption et de faire un calcul à l'envers pour arriver à dire qu'au moment de l'incident reproché, il y avait telle concentration.

Actuellement, ces calculs à l'inverse seront toujours dangereux, parce qu'un système biologique, ce n'est pas un appareil scientifique. Alors, il est préférable de ne pas s'amuser à faire des calculs à l'envers. A ce moment-là, l'individu peut nécessairement, surtout quand nous savons que les dosages que nous faisons actuellement à l'Institut, nous en faisons au-delà de 1,500 par année, c'est très rare que nous ayons des concentrations de .5 pour 1,000 ou moins... La majorité du temps, nous sommes à 1, 1.5, 2, 2.5 et même 3. L'heure ou les quinze minutes ne feraient pas une grande différence pour la concentration de .8 exigée du fédéral.

M. PLAMONDON: Merci.

M. BERGERON: Maintenant, Dr Péclet, quelle quantité d'alcool faut-il pour produire une concentration de .6?

M. PECLET: Cela dépend surtout du poids.

M. BERGERON: L'heure...

M. PECLET: Cela dépend du poids de l'individu. Je vais vous montrer ce que nous appelons

un Alco Dial que nous allons nous procurer. Malheureusement, je voulais vous en apporter, mais J'ai été trop généreux, Je les ai déjà tous distribués.

UNE VOIX: Ce serait commode d'en avoir un dans nos poches.

M. PECLET: Si on parle de .6, prenons un individu de 150 livres. Pour atteindre .6, c'est l'équivalent de l'alcool contenu dans deux petites bouteilles de bière ou dans trois onces de rye, de gin ou de scotch.

UNE VOIX: Excusez-moi. Les fonctionnaires n'auront plus d'automobile, les députés non plus. Ce ne serait pas joli.

M. PECLET: Ici, il ne faut pas oublier que j'ai bien dit l'équivalent. Lorsqu'on prend un coup comme le fait tout individu normalement constitué, on prend seulement un verre à la fois. L'alcool ne s'absorbe pas d'un seul trait dans l'organisme. L'alcool s'absorbe graduellement.

Pour atteindre cette concentration-là, pour un individu de 150 livres, il lui faut en prendre le double dans les temps normaux, c'est-à-dire que lorsqu'on a l'équivalent de deux petites bouteilles de bière, c'est-à-dire l'équivalent en alcool de deux petites bouteilles de bière dans son organisme, il a fallu en boire quatre.

M. BERGERON: Dans une période de temps...

M. PECLET: Disons dans une période d'une heure et quart ou d'une heure et demie.

M. BERGERON: Disons, par exemple, qu'un type entre dans un hôtel à dix heures et en ressort à une heure et trente du matin.

M. BLANK: Coupable.

M. BERGERON: ... que ce type-là aurait bu cinq petites bouteilles de bière, un type de 150 livres. D'après-vous, est-ce que le test...

M. PECLET: A mon avis, si on a ce laps de temps-là, le test serait négatif, à moins qu'on ait un individu qui ne métabolise pas son alcool. Mais là, de neuf heures du soir à x heure du matin, l'individu qui va se contenter de boire cinq petites bouteilles de bière est rare habituellement. Il va les prendre à la maison, s'il n'en a que cinq à prendre.

M. LACROIX (I.M.): Si vous mettez l'appareil

reil à la porte des hôtels, il n'y a pas beaucoup de gens qui vont se saouler sur la route.

M. PECLET: L'avantage de l'appareil dépisteur est également qu'il y a plusieurs conditions qui existent où des individus ne devraient pas prendre d'alcool du tout. Ici, ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que le .6 est une tolérance. L'idéal serait que personne ne conduise lorsqu'il a pris un coup, mais il y a une tolérance allant jusqu'à .6.

Prenons, par exemple, les conducteurs d'autobus qui ont un public à véhiculer. Eux n'ont même pas le droit d'en avoir une goutte. A ce moment-là, l'appareil dépisteur peut jouer un rôle extrêmement important.

M. COITEUX: Il ne faut pas oublier que nous ne sommes pas tous des ministres, nous n'avons pas tous des chauffeurs.

UNE VOIX: C'est déjà tout un avantage.

M. TREMBLAY (Bourassa): Pour quelles raisons ne prenons-nous pas les mêmes normes que le gouvernement fédéral à .8? Si le fédéral a la norme de .8, pour quelle raison n'aurions-nous pas les mêmes normes?

M. PECLET: Si je peux me permettre — excusez-moi, si Je parle souvent — c'est parce que le fédéral a surtout une législation punitive. Le code de la route — et c'est cela qui est essentiel — est surtout du point de vue préventif. D'ailleurs, c'est ce qui existe dans plusieurs pays Scandinaves. En Suède et en Norvège, par exemple, l'individu qui a .5 et plus, on fait des expériences pour démontrer que 50% de la population était déjà affectée. Du point de vue préventif, on a dit: Tu n'as pas le droit de conduire dès que tu atteins cette concentration-là. Du point de vue punitif, on a mis la concentration un peu plus haut. Il serait illusoire de vouloir tenter d'éliminer les accidents de la route en pensant exclusivement à des chiffres. Comme je l'ai dit tantôt, un organisme humain, ce n'est pas mathématique.

Il faut essayer... Nous tolérons une certaine concentration. Mais, si l'on veut éviter les accidents, il faut absolument aller du point de vue préventif, il faut que le chiffre soit bas. Comme le disait si bien le juge Verlaine de Belgique, ce n'est pas un individu qui est en état d'ivresse avancée qui est dangereux; c'est celui qui semble le plus normal, même à la personne la mieux avisée, qui est dangereux. C'est l'individu qui a l'Impression que les difficultés de la route s'éliminent au fur et à mesure de son

passage. C'est lui qui va doubler dans une courbe. C'est lui qui va doubler dans une côte, en disant: S'il y en a un autre qui s'en vient, bien, c'est à moi, le passage. Ce n'est pas l'individu qui est bien ivre. L'individu qui est bien ivre, habituellement, il n'est pas trop dangereux.

M. TREMBLAY (Bourassa): Ce ballon qui prend le test de l'haleine... est-ce qu'il reste une marque? De quelle façon est-ce que cela fonctionne? Ah bon, c'est ça ici.

M. VERREAULT: Le Dr Péclet pourrait expliquer le processus qui se déroule.

M. TREMBLAY (Bourassa): Il y en a peut-être qui ont déjeuné au cognac! La raison pour laquelle je pose cette question-là... vous savez comme moi, vous avez un agent qui peut faire le travail, qui peut prendre le test de l'haleine, etc. Seulement, vous savez que, dans certaines places, quelquefois l'agent a eu de petits problèmes avec un propriétaire d'hôtel ou il y a quelqu'un avec qui il a quelque chose à régler personnellement. C'est arrivé — je pense qu'il y en a qui sont au courant — qu'entre propriétaires d'hôtel et l'agent il y a eu quelque chose. A ce moment-là, chaque personne qui part de là à une heure du matin, l'agent est en arrière et il l'arrête, parce qu'ils ont absorbé de la boisson. Alors, un agent de la paix qui peut avoir le droit d'enlever le permis lui-même, je ne sais pas, il y a quelque chose que je trouve qui serait un peu trop...

M. PLAMONDON: M. le Président, j'ai l'impression... Cet instrument...

M. TREMBLAY (Bourassa): Excusez-moi, j'ai seulement une chose à vous dire. Ce .6%, je vous avoue sincèrement — préparez-vous parce que —...

M. PLAMONDON: Non, cela prouve que ça va être excellent. On va éliminer énormément de dangers de la route.

Maintenant, si vous me permettez, M. le Président, je voudrais dire à M. Tremblay qu'à mon avis vous donnez une chance au conducteur en permettant l'usage de cet instrument-là. Parce qu'à l'heure actuelle votre agent de la paix que vous soupçonnez à un moment donné de ne pas aimer tel monsieur, il peut fort bien arrêter tous les gars qui sortent de l'hôtel, leur faire des causes, les amener devant le juge. Ils vont être privés de leur permis pour combien de temps? Deux, trois ou six mois? Alors que là, le maximum...

M. VERREAULT: Trois mois.

M. PLAMONDON: ... si l'individu est trouvé coupable et s'il ne dépasse pas .8%, ce sera 24 heures.

UNE VOIX: C'est ça.

M. PLAMONDON: Votre individu, cela lui fera une petite leçon. Il va dire: La prochaine fois, quand je vais partir de l'hôtel, je vais avoir soufflé dans le ballon avant pour savoir si je ne dépasse pas .6%.

M. LIZOTTE: Il va y avoir un double contrôle.

M. BLANK: Qu'est-ce qui arrive si votre test de ballon indique « positif » et qu'une fois rendu au poste le test Borkenstein démontre moins de .6%.

M. LACROIX: Votre permis vous est remis, parce que le test Borkenstein est plus fiable, si je puis dire, que...

M. BLANK: Il n'y a rien dans votre projet de loi qui le dit.

M. MARTIN: ... M. Blank, cela ne s'est jamais produit.

M. BLANK: Je voudrais parler d'autre chose. Peut-être que je suis l'avocat du diable, mais, ici, dans votre exposé, pas dans la loi, vous dites: Si la personne refuse le test du ballon, on peut l'amener au poste; rendu au poste, il est prêt à subir le test Borkenstein. Même à ce moment-là on lui enlève son permis pour deux mois.

UNE VOIX: Non.

M. BLANK: Oui, c'est cela qu'il a dit dans son rapport. Moi, la raison pour laquelle je demande cela, c'est qu'il y a des fois qu'un constable et un chauffeur ne s'accordent pas ensemble. Le constable fait de la misère au conducteur, et le conducteur dit: On est seul ici. Ma parole contre la vôtre. Je ne prends pas de chance. Je veux subir le test devant des témoins. Il veut aller au poste pour subir le test. Qu'est-ce qui arrive avec cela? Il va perdre son permis pour deux mois?

M. LACROIX: Celui qui refuse le Borkenstein paie une amende.

M. BLANK: Oui, le Borkenstein doit être pris au poste, devant un témoin. Mais, si le gars refuse le ballon et demande de subir le test du Borkenstein au poste, qu'arrive-t-il ?

M. LACROIX: A ce moment-là, il y a une infraction de trois mois pour quiconque refuse l'épreuve du ballon. C'est une suspension de trois mois.

M. BLANK: S'il se présente au poste pour subir un test plus précis, il sera quand même puni?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il me paraît peu justifié, à ce moment-là, si l'individu veut subir l'autre test, qu'il soit quand même pénalisé pour trois mois, qu'il perde son permis, pour ne pas avoir accepté le premier test, s'il consent à subir le plus précis des tests.

M. LAFLAMME: Je vous avoue qu'au moment où nous avons préparé cette première législation, celle du fédéral était très éloignée.

vous dites, qui nous ferait revenir sur cette suspension de trois mois, Je pense, si quelqu'un insistait pour subir l'épreuve qui est la plus sûre. Mais, quand même, on pourrait, parce que si l'individu accepte de se rendre au poste, c'est déjà un inconvénient qu'on lui cause. Si, à ce moment-là, il accepte le Borkenstein...

M. PLAMONDON: Ne peut-il pas se produire que l'individu, sachant que l'appareil Borkenstein est à une ou deux heures de distance de chez lui, se dise: J'ai une chance d'éliminer pour... Cela lui donne une chance.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: La diminution aidant, le Dr Péclet l'a dit, est minime dans le cas d'une heure. Peut-être que, dans les régions éloignées, cela devient important.

M. LACROIX: On ne corrigera pas une lacune par une deuxième lacune. Il faut penser que le code de la route s'applique au niveau provincial. Si c'était à Québec ou à Montréal, l'individu peut facilement refuser et dire: Amenez-moi au Breath analyzer. « Mais, hors des grands centres, que ferons-nous? Y aura-t-il une restriction dans la loi pour dire: Dans les grandes villes, l'individu aura la latitude d'accepter et, hors des grandes villes, il n'y en aura pas?

M. LIZOTTE: Le danger, en ne gardant pas la loi telle qu'elle est, en ne gardant pas l'in-

fraction telle qu'on la considère, avec le ballon, c'est que ça devient inefficace cette loi-là. Il dira Que le diable t'emporte, amène-moi là-bas. Cela se dira dans les tavernes et il n'y aura pas un individu qui va souffler là-dedans. Le poste sera encombré parce que...

M. LACROIX: Et le gars va arriver, et il ne sera plus chaud.

M. LIZOTTE: Je mets ça de côté. J'ai l'impression qu'il sera encore chaud, quand il arrivera, même après deux heures.

M. PECLET: Après deux heures, le code criminel dit que l'essai ne compte pratiquement plus, on lui donne deux heures.

M. LIZOTTE: Maintenant, si la loi est sévère à ce point-là, ceux qui seront arrêtés... celui qui refuse le ballon... Vous savez la chicane avec les policiers, ça se faisait dans l'ancien temps, à chaque élection. Quand le gouvernement changeait, on sacrait la bande dehors, et on prenait la peine de faire une infraction publique, c'est fini, cette affaire-là. N'importe qui a le droit de passer ses examens, s'il a la grandeur, la santé, enfin le cours d'étude nécessaire, et peut entrer dans la fonction publique. Il faut regarder cela tel que c'est.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il existe encore des rivalités au niveau de la politique locale. C'est surtout ça qui est dangereux, peut-être pas autant au niveau provincial, mais au niveau municipal.

M. LIZOTTE: Nous avons eu au ministère des gens qui ont travaillé pendant 40 ans au même poste. Aujourd'hui, je ne reconnais pas les employés d'une fois à l'autre. Je pense qu'ils sont mutés tous les deux ou trois ans, il y a des promotions, ils changent d'endroits, nous n'avons pas la stabilité de ces hommes de police qu'on avait avant.

M. PECLET: N'oublions pas qu'aujourd'hui un individu est souvent amené devant les tribunaux non pas parce qu'il avait les facultés affaiblies mais parce qu'il a engueulé le policier. Et comme on sait qu'un individu qui est en état de boisson engueule plus facilement que quand il ne l'est pas, le policier se fâche et il l'amène parce qu'il a été engueulé et non pas parce qu'il y avait les facultés affaiblies. Au moins là, il va y avoir un certain contrôle. Si le policier sait que le gars n'est pas chaud, il ne pourra pas faire servir le test de dépistage, il sera

obligé de trouver un gars chaud et faire passer que c'est un a u t r e . Il ne faut donc pas trop prêter de mauvaises intentions à nos policiers.

A ce moment-là, le policier aura tout de même un certain contrôle, il sera obligé de démontrer que, sur l'appareil dépisteur, il y a eu réaction positive.

M. PLAMONDON: C'est justement ce que je voulais vous demander. Sur le tube de cet appareil, une marque apparaît lorsque la concentration d'alcool dépasse le niveau indiqué. Cette marque demeure-t-elle sur le tube durant quelques minutes ou quelques heures.

M. PECLET: Disons qu'elle demeure, mais pas trop longtemps parce que la coloration continuera à diffuser. C'est excessivement difficile de préparer ces tubes-là pour obtenir des résultats précis. Pourquoi? Premièrement, nous n'analysons jamais l'air alvéolaire avec ces tubes-là. Nous prenons l'air venant de la bouche, venant des parties supérieures du système respiratoire, et cet air-là ne renferme pas l'équivalent, en alcool, de l'air alvéolaire.

Deuxièmement, nous ne mesurons pas d'une façon scientifique le volume de l'haleine analysé. C'est pour cela qu'il nous faut considérer ces appareils-là comme des appareils dépisteurs. Moi, j'y vois un avantage, comme je vous le dis, parce que, trop souvent, j'ai vu des personnes, qui avaient peut-être pris un verre ou deux, qui n'étaient sûrement pas affectées par l'alcool, mais qui avaient des malaises pathologiques et qui étaient entraînées dans les cellules inutilement.

D'ailleurs, l'expérience s'est faite devant un tribunal anglais. Un individu, lorsqu'il prenait deux bouteilles de bière, tombait en crise hypoglycémique, avec amnésie transitoire et tout cela. Avec seulement deux petites bouteilles de bière, son sang montrait exclusivement la présence de .2. A ce moment-là, le policier l'amenait dans les cellules et l'individu poireautait et il pouvait en mourir. Avec l'appareil dépisteur, on évite ces choses là.

J'ai ici toute la série des malaises pathologiques pouvant faire croire aux policiers que l'individu est en état d'ivresse. On se base souvent sur l'odeur de l'alcool. Un policier est-il en mesure de faire la différence entre l'odeur de l'alcool et l'odeur de l'acétone d'un diabétique? Le policier est-il en mesure de faire la différence entre l'odeur de l'alcool et l'odeur de tétrachlorure de carbone ou de trichloréthylène utilisés par nos renifleurs de colle? Le policier est-il en mesure de faire la différence entre l'alcool et certains solvants organiques uti-

lisés par des peintres? A ce moment-là, on ne peut pas parler de facultés affaiblies par l'alcool; on ne peut même pas parler de facultés affaiblies par une drogue parce que ce n'en est pas une.

M. PLAMONDON: L'appareil évite tous ces risques d'erreurs?

M. PECLET: Oui, monsieur. L'appareil va nous donner des résultats positifs, par exemple, avec l'alcool méthylique. Comme le disait si bien mon ami, le Dr Fontaine: Mordu par un chien ou par une chienne, c'est le croc qui importe. A ce moment-là, que l'individu soit saoul avec l'alcool méthylique ou avec l'alcool éthylique, cela ne change pas grand chose.

M. PLAMONDON: Je reviens à l'objection posée par le député de Saint-Louis, tantôt. Votre individu, qui se fera arrêter par le policier dont il n'aimera pas la figure, il reste quand même qu'il aura la chance de se rattraper. S'il est vraiment victime d'un préjudice, il se rend au poste et, à l'examen, devant témoin s'il ne réagit pas au minimum indiqué, il est libre, on lui remet son permis, et bonjour.

M. LACROIX: M. le Président, je pense qu'il ne faut pas entremêler la loi provinciale et la loi fédérale. Nous, c'est une loi préventive, 24 heures de suspension, et si l'individu est vraiment sûr de son affaire, je ne vois vraiment pas pourquoi il refuserait de passer le test du ballon.

Alors, on lui dit: Si vous refusez, c'est regrettable, mais il y a une suspension de prévue. Elle pourrait être de trois mois. J'ai mentionné trois mois parce que je l'avais sur mon texte. Peut-être que deux mois seraient suffisants. M. Martin a parlé de deux mois. Mais enfin, cela n'a rien à faire avec la loi fédérale qui dit que pour quiconque refuse de passer le test de l'haleine, on prévoit une amende. Eux prévoient une amende, et nous prévoyons une suspension. Ce sont deux lois différentes qui se complètent mais qui...

M. LACROIX (I.M.): Y a-t-il, dans d'autres provinces ou dans d'autres Etats, des lois à peu près semblables?

M. BLANK: Vous voulez dire qu'il y a une amende dans les autres provinces...

M. L A F L A M M E : Il existe en Colombie-Britannique et, je pense, en Saskatchewan une loi, peut-être pas semblable, mais qui vise à peu près le même but.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est une suspension de trois mois s'ils refusent de subir le test, en Saskatchewan, il me semble.

UNE VOIX: Oui.

M. LAFLAMME: En fait, la période de trois mois qu'on avait mentionnée dans ce texte-là, c'était simplement pour donner une période de suspension équivalente à celle que l'individu pourrait recevoir du Bureau des véhicules. Il ne faut pas mêler le code criminel à cela parce qu'il n'en prévoit pas d'automatique.

C'est pour donner une période de suspension équivalente à celle que l'individu aurait, s'il subissait le test et si ce test était supérieur à la quantité d'alcool prévue pour une accusation devant les tribunaux qui entraînerait, lorsque...

M. BLANK: Entre .7 et .8, il n'y a pas de suspension de trois mois. Entre .6 à .8, c'est 24 heures, mais on suspend ce permis pour trois mois. Je constate aussi qu'il y a un appel de cette suspension, mais, durant l'appel, est-ce que la licence est suspendue ou si on attend pour cette suspension que l'appel ait été entendu?

M. LAFLAMME: Si le permis est confisqué, comme le prévoit le texte, le permis reste suspendu durant l'appel.

M. BLANK: Mais ça prend trois mois pour avoir l'appel.

M. LAFLAMME: Ils s'agirait de prévoir des mécanismes où ça ne prend pas trois mois.

M. BLANK: Il n'y a pas de raison d'en appeler, de saisir son permis, sur une erreur de la personne.

M. LAFLAMME: Oui.

M. BLANK: Une erreur de personne, ça peut causer un grand préjudice, si le tribunal d'appel a trouvé que c'était vraiment une erreur. Je pense qu'on doit suspendre la peine durant le temps de l'appel.

M. LAFLAMME: Lorsqu'il y a quelque erreur de personne, — il nous arrive actuellement, au bureau des véhicules, des causes où il y a erreur de personne — on n'exige pas que l'individu se présente devant le tribunal de sécurité routière ou rien, on exige qu'il établisse purement et simplement devant nous son identité et, tout de suite, cette suspension est déga-gée.

M. BLANK: Oui, mais il peut arriver que vous êtes trop occupés ou que la personne ne veut pas venir à Québec faire les démarches nécessaires. Moi, je veux aller devant le tribunal pour prouver des principes. Il y a des gens comme ça aussi.

M. LAFLAMME: Les gens de principes, souvent, ça cause beaucoup d'embêtement, simplement parce qu'ils veulent tenir à leurs principes. A ce moment-là...

M. BLANK: Oui, j'ai fait des remarques en passant, parce qu'on n'a pas à rédiger les articles d'une manière définitive.

M. LE PRÉSIDENT: M. Bergeron a demandé la parole.

M. BERGERON: M. le Président, on semble se préoccuper beaucoup de la situation de l'inculpé. Actuellement, il n'y a rien qui est plus suggestif que la loi actuelle. Un policier va arrêter un individu, va l'amener au poste, il va lui faire une plainte de facultés affaiblies. Le gars, ce qu'il fait dans 99% des cas, plutôt que de passer la nuit en prison, il s'avoue coupable et perd son permis pour trois mois.

Moi, Je pense que les propositions qui sont faites sont excellentes, parce que ça donne un moyen de défense à l'inculpé. Si le type, dans presque toutes les causes qu'on a à plaider, nous dit qu'il a pris trois ou quatre petites bouteilles de bière, qu'est-ce qui arrive?

Le juge, du moment qu'il va admettre en cour qu'il a pris trois ou quatre petites bouteilles de bière, automatiquement, le trouve coupable de facultés affaiblies. Mais, avec le système qu'on nous suggère, le type va toujours avoir la possibilité d'examiner sa situation physique. Si son épreuve est positive, à ce moment-là, il perd son permis pour 24 heures. C'est un rôle préventif qui, à mon sens, est excellent. Maintenant, on dit: Si le type ne veut pas passer l'épreuve du ballon, et si le policier décide de l'arrêter, il l'arrête tout simplement. Je pense que, pour l'inculpé comme tel, il n'y a rien de préjudiciable, c'est un moyen de défense qu'il n'avait pas avant. Personnellement, je trouve que c'est excellent et que, si l'on veut réellement faire quelque chose dans la province de Québec pour tâcher de mettre un frein aux accidents qui se produisent en fin de semaine, c'est une mesure avant-gardiste. Et on n'a pas besoin de se préoccuper de l'inculpé, il est beaucoup plus protégé par le texte de loi qu'on suggère.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, permettez, en réponse à ce que vient de

dire mon collègue de l'autre côté, — je pense bien que nous sommes tous d'accord de notre côté, du côté libéral — qu'il fallait absolument trouver une solution au rythme effarant des accidents de la route causés par la prise excessive d'une quantité d'alcool.

Cependant, je pense que c'est le rôle de l'Opposition, c'est même le rôle de tous les membres de ce comité, d'essayer d'aider à apporter la loi la plus parfaite possible, pour que l'individu soit le mieux protégé et pour que tous les citoyens dans la province soient égaux devant la loi. Je pense que c'est dans ce but que les députés libéraux, ceux de mon côté, ont fait leurs remarques. Ce n'est pas — et je tiens à le mentionner — à cause de ce que vient de dire M. Bergeron. Ce n'est pas du tout dans un but de critique négative. Je dois dire que nous-mêmes, alors que je dirigeais le ministère, nous voulions à l'époque apporter cette mesure et nous étudions déjà la question.

Seulement, je trouve tout à fait justifiées les remarques qui sont faites de ce côté-ci et les questions qui sont posées.

En effet, nous sommes ici pour entendre les témoignages d'experts et justement pour veiller à la protection de l'individu. C'est quand même assez important de voir à ce que chacun soit traité également devant la loi. Par exemple, mon collègue, M. Coiteux, a parlé du test dans sa région où, justement, il y aurait un danger que le citoyen de cette région ait peut-être un traitement de faveur par rapport à un individu qui habite la région de Montréal ou de Québec. Je pense que c'est dans cet esprit que nous apportons des remarques. Sur cela, je cède la parole à M. Coiteux.

M. COITEUX: J'aimerais avoir une confirmation officielle qui sera enregistrée aux Débats; je viens d'en parler au Dr Péclet. Prenons encore un cas théorique, Blanc-Sablon ou Natashquan. L'individu est arrêté par la Sûreté provinciale; il subit le test de l'haleine et cela monte à 1.0%. Cela dépasse .6, soit le minimum. Est-ce que J'interprète la loi correctement lorsque je dis: On enlève le permis de conduire à ce type-là pour 24 heures et c'est la seule punition qu'il a? C'est ce que le docteur m'a dit tantôt.

M. PECLET: S'il n'a pas été soumis au « breathalyzer » de Borkenstein ou s'il n'y a pas eu une analyse de sang de faite et que l'individu de Blanc-Sablon a seulement soufflé dans l'appareil dépisteur, sa seule punition sera la suspension de son permis pour 24 heures. Nous ne pourrions pas condamner quelqu'un au criminel avec l'appareil dépisteur.

M. PLAMONDON: Mais, docteur, qu'est-ce qui se fait actuellement? Nous n'avons pas d'appareil. Comment faisons-nous pour condamner les individus?

M. PECLET: Nous parlons de Blanc-Sablon. Je peux vous dire qu'aujourd'hui il est désavantageux de mourir dans la région de Montréal à la suite d'un accident d'automobile. C'est le seul endroit dans la province où l'on fait des dosages d'alcool pour les personnes qui se tuent à la conduite de leur automobile. Passez le pont Legardeur, allez vous tuer à Repentigny, vous n'avez pas de dosage d'alcool fait dans votre sang. Cela veut dire que nous causons un préjudice à toutes les personnes qui ont l'indécence de venir mourir à Montréal concernant leur police d'assurance, parce que des analyses sont faites.

Dis que vous sortez de Montréal, il n'y a pas d'analyse de faite. Alors, je crois qu'actuellement ceux qui sont le plus pénalisés sont les gens de la région de Montréal parce que nous faisons des analyses dans ces cas-là.

A mon avis, avec les amendements au code criminel, si nous n'avons que l'appareil dépisteur pour agir, la seule punition que l'individu de Blanc-Sablon aura sera la suspension de son permis de conduire pour 24 heures. Nous ne pourrions pas l'amener devant un tribunal criminel, parce que nous n'aurons pas de résultat par une méthode d'analyse précise.

M. PLAMONDON: Je suis bien votre raisonnement là, mais je voudrais demander aux avocats et aux légistes si les nouveaux amendements au code criminel abrogent à toutes fins utiles, les prescriptions actuelles du code en vertu desquelles nous pouvons traduire et condamner devant un tribunal un individu pour conduite en état d'ébriété.

M. LAFLAMME: Je pense que c'est le point central de tout ce projet. Si vous le permettez, je vais essayer d'être bref et de clarifier cela le plus possible.

L'appareil dépisteur que nous proposons n'est pas un appareil avec des graduations scientifiques. En fait, l'appareil que nous proposons sera soit négatif, soit positif. Nous avons fait des expériences et nous avons un appareil qui serait capable de nous donner à peu près une ligne de .6. Si le policier n'utilise que cet appareil dépisteur, il ne sera pas capable d'apporter la preuve scientifique exigée par le code criminel, avec l'amendement actuel. Par contre, dans les amendements que nous proposons au bill omnibus, nous avons laissé deux possibilités, soit celle de procéder comme antérieurement et sans aucune preuve scientifique.

que précise, d'après l'odeur et le comportement. Nous avons apporté également un autre article qui dit: Si on utilise un appareil scientifique précis, si on a un certificat d'un analyste et si ce certificat établit que la concentration d'alcool est supérieure à .8, à ce moment-là, le dépôt de ce certificat et son acceptation sans contestation entraînera une condamnation automatique pour conduite avec facultés affaiblies.

Cependant, si on a utilisé uniquement l'appareil déplsteur, il n'y aura pas de preuve scientifique donnée devant les tribunaux.

Il restera à l'agent la possibilité de faire une preuve.

M. LACROIX: Exactement comme aujourd'hui.

M. LAFLAMME: Exactement.

M. LACROIX: Excepté qu'au lieu d'être en vertu de l'article 223, ce sera en vertu de l'article 222. On a changé l'article tout simplement. Mais on pourra quand même poursuivre votre individu de Blanc-Sablon en vertu de l'article 222.

M. COITEUX: A ce moment-là, cela ne l'obligera pas de souffler dans la « patente ». Il dira: Procède comme anciennement,...

M. LACROIX: Pour avoir refusé de souffler dans le ballon, il aura une suspension de son permis de conduire.

M. COITEUX: Je veux que ce soit très clair, c'est pour cela que j'ai posé ma question.

M. LACROIX: Je voudrais ajouter seulement un mot pour finir. C'est qu'en Saskatchewan, par exemple, quand on utilise la suspension de 24 heures, il est décrété dans la loi qu'on ne poursuit pas l'individu pour facultés affaiblies en vertu de 222 ou 223 comme cela était le cas. Dans cette province, l'individu qui a une suspension de 24 heures peut avoir .10% ou quelque chose comme ça, mais il est sûr que la suspension se termine là. Il a une suspension de 24 heures; il n'y a aucune poursuite qui vient se joindre à cela.

Tandis qu'ici, dans notre texte, ce n'est pas de cette façon-là. Même après la suspension de 24 heures, si l'agent décide de porter plainte pour facultés affaiblies, en vertu de l'article 222, il le fera.

M. COITEUX: En se basant sur des preuves de circonstances atténuantes.

M. LACROIX: C'est ça.

M. MARTIN: M. Coiteux, il faut dire que les épreuves que nous avons fait faire au laboratoire ont démontré que si le sujet avait autour de .7% ou .8% d'alcool dans le sang, il dépassait, effectivement, la ligne sur le dépisteur portatif.

Mais par contre, nous avons des agents de la Sûreté provinciale qui ont absorbé de l'alcool et dont la teneur d'alcool dans le sang à ce moment-là, était de 1.5% et même de 2%, je pense. Ces gens-là étalent vraiment ivres. Quand ils ont soufflé dans le tube, le vert n'est pas resté autour de la ligne, tout le tube est devenu absolument vert. Le tube porte bien son nom, je pense, quand on dit que c'est un dépisteur. L'agent qui est conscient à première vue que son automobiliste est sous l'influence de la boisson, ne pourra pas se servir du tube dépisteur en cour, évidemment. Mais le tube dépisteur va sembler confirmer, au moins, sa réaction immédiate parce que tout de suite il est devenu vert alors que normalement, il dépasserait simplement la ligne.

M. LAFLAMME: L'appareil dépisteur ne sera jamais amené devant les tribunaux. En fait, c'est purement un thermomètre donné à l'agent pour lui permettre de dire: Est-ce que cela vaut la peine de faire subir un autre test ou non?

M. PLAMONDON: J'aimerais poser une autre question. Est-ce qu'en admettant qu'un individu, en tenant pour acquis que le tube a dépassé le .8% prévu par le code criminel, soit traduit devant les tribunaux, son permis sera révoqué pour trois mois par le directeur du Bureau des véhicules automobiles, comme cela se produit actuellement, même si le juge ne le condamne à aucune suspension ou à une suspension d'un mois et de deux mois?

M. LAFLAMME: Oui, son permis sera quand même suspendu, parce que l'article 22 de la Loi d'indemnisation prévoit que le directeur, sur réception d'un avis écrit à cet effet suspend le permis de conduire de toute personne déclarée coupable d'infraction à l'article 222 relatif aux facultés affaiblies. C'était autrefois l'article 223. L'article 222 est donc toujours là.

M. PLAMONDON: Est-ce que vous ne croyez pas qu'il y aurait lieu d'envisager la possibilité d'apporter des changements à cet article, surtout qu'avec la nouvelle réglementation que nous apportons concernant le dépistage, on va vraiment faire un travail de prévention? H y a quand

même des individus qui peuvent avoir un accident. Si c'est une première offense, par exemple, si c'est la première fois? Vous avez des pères de famille dont le gagne-pain est lié à l'usage de leur voiture, et pour une malchance, la suspension de trois mois m'apparaît vraiment exagérée.

Je verrais très bien, si c'est une deuxième ou une troisième infraction, qu'on augmente la peine. Là, cela devient quelque chose de régulier, de permanent chez l'individu; mais souventefois un individu a une malchance, il va aux noces, il a pris un verre de trop, il est pénalisé. J'ai vu des cas comme vous en avez tous vu, des individus qui ont perdu leur situation, qui ont eu des difficultés familiales et dont la carrière a été mise en péril, à certains moments, à cause de cet article qui me paraît un peu exagéré. Je me demande si dans de tels cas, étant donné la nouvelle réglementation, il n'y aurait pas lieu de prévoir une peine un peu moins sévère pour une première infraction dans un cas comme celui-là.

M. BLANK: Un juge de Montréal — je pense que le cas est devant la cour d'Appel actuellement — le juge Maurice Johnson, le frère de l'ancien premier ministre, a essayé, dans certains cas où l'individu perdrait son poste, son salaire - des pères de famille — tout en respectant la loi, de les condamner à une amende, une suspension de permis de trois mois, mais seulement pendant la fin de semaine, c'est-à-dire...

M. LACROIX: Ce n'est pas possible.

M. BLANK: ... que l'individu n'aurait pas le droit de conduire son véhicule pendant 90 jours, mais durant la semaine il aurait droit...

M. LACROIX: Comment vérifier ça?

M. B L A N K : Il y a des moyens. On l'indique sur le permis, il ne serait pas valide le samedi et le dimanche.

M. BARIL: Je pense qu'il faudrait rappeler que la province de Québec donne la suspension la plus minime actuellement pour les facultés affaiblies, en vertu de l'article 222 et tous les articles du code criminel; les autres provinces, entre autres la Nouvelle-Ecosse, infligent une période de suspension de deux ans.

Actuellement, on tente d'avoir une suspension uniforme pour tout le Canada, et le Québec est la province qui a la plus courte suspension. Si un résident du Québec est suspendu en Nouvelle-

Ecosse pour une période de deux ans, le directeur du Bureau des véhicules automobiles du Québec suspend le même individu dans le Québec pour une période de trois mois. Mais, si cet individu du Québec est pris à conduire en Nouvelle-Ecosse en dedans de sa période statutaire de deux ans, une accusation criminelle est portée contre lui en vertu de l'article 225. Ce qui veut dire qu'on est obligé, après avoir remis un permis valide du Bureau des véhicules automobiles de Québec, de suspendre à nouveau, en vertu de l'article 225, un bonhomme pour une période de 12 mois additionnels. Ce qui veut dire que plus notre suspension sera minime, plus nos citoyens sont sujets à être traduits en cour en vertu de l'article 225, et, avec les amendements au code criminel, c'est un « Mandatory jail sentence ». Alors, nous aurons des gens qui, au lieu d'être privés de conduire pendant trois mois, passeront 14 jours en prison. Je pense que c'est pas mal plus important d'enlever le privilège de conduire un véhicule automobile pendant trois mois que de laisser quelqu'un aller en prison pour 14 jours.

Le Québec, comme je l'ai dit tout à l'heure, est la seule province qui donne seulement trois mois. Les provinces de l'Ouest donnent six mois quand elles portent une accusation en vertu de l'article 223. Les provinces maritimes varient entre six mois et deux ans, et le Québec est la seule province à trois mois. Maintenant les taux d'accidents causés par l'alcool dans le Québec sont supérieurs à ceux d'ailleurs. Alors, libre à vous, messieurs, de déterminer.

M. LE PRESIDENT: ... c'est ça qu'il faut un peu...

M. BARIL: On a tenté l'expérience, en mars dernier, dans trois cours différentes de la province. C'est devenu un désastre monumental, avec le résultat que des chauffeurs d'autobus d'écoliers, avec preuve au jugement, avaient besoin de conduire leur véhicule, servant au transport des écoliers pour gagner leur vie. Ils faisaient du transport de gardes-malades d'un hôpital à leur appartement. Cet homme-là avait été pris pour facultés affaiblies. Le juge a demandé, en toute instance, que son permis lui soit laissé. Je pense qu'il ne faut pas tolérer une situation semblable quand on organise des campagnes de sécurité dans le Québec. Une personne qui s'est fait prendre une fois, c'est malheureux, mais, si elle s'est fait prendre une fois, c'est qu'elle a peut-être commis l'infraction 25 fois. La vie est assez logique, c'est assez rare qu'on se fait prendre une fois pour une seule faute. Si on se fait prendre seulement une fois et

qu'on l'a commise seulement une fois, on s'arrange pour ne pas se faire reprendre. Mais, ça deviendrait tellement subjectif que seul celui qui a des contacts assez directs avec, je ne sais pas, un avocat qui est compétent ou un juge qui est raisonnable ... les juges ne sont pas enclins à enlever le permis de conduire à personne, parce qu'eux-mêmes ont une voiture et se rendent à leur domicile.

Je me rappelle toujours l'histoire d'un juge de Québec, qui est mort maintenant, qui rencontra tous les matins des gens qui avaient été pris pour vol avec effraction dans les maisons. Il leur donnait \$50 d'amende. Un bon jour, le vol s'est produit chez lui et le gars a pris deux mois de prison. Si on en venait à un point aussi subjectif que celui-là, je pense qu'on détruirait le code de la route pratiquement au complet.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je ne veux pas entrer dans la discussion relativement au temps de la suspension, au mérite des trois mois, des deux mois ou d'un mois. Il y a une chose qui s'avère certaine, c'est qu'au Québec — les fonctionnaires qui sont ici diront le contraire, si j'ai tort — nos automobilistes ne semblent pas avoir le même respect pour les règlements du code de la route que les automobilistes de l'Ontario.

Je ne voudrais pas généraliser, mais on sait, par exemple — c'est assez connu — qu'à cause de l'utilisation du système de points de démerite en Ontario, un automobiliste qui a pris passablement d'alcool dans la soirée va laisser sa voiture chez son hôte et prendre un taxi pour retourner chez lui.

Je crois que cette chose ne se fait pas ici au Québec. Evidemment, un loi qui apporterait l'utilisation de l'ivressomètre s'impose, mais il faudrait aussi qu'on trouve le moyen de faire respecter les lois existantes et de faire comprendre aux citoyens qu'il faut qu'ils suivent les arrêtés de nos règlements. Je ne sais pas si M. Baril ou les autres fonctionnaires ici sont d'accord, mais il me semble que c'est différent.

M. BARIL: Par exemple, on lisait un avis de jugement où le juge demandait une preuve confirmant la raison pour laquelle le bonhomme avait conduit sa voiture alors qu'il était tellement affaibli par l'alcool. Il a tout simplement répondu qu'il n'était pas capable de marcher et qu'il fallait tout de même qu'il conduise.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, cela illustre très bien!

M. LACROIX: Je vois que la discussion tourne autour de la loi d'indemnisation. Nous avons tout un cahier d'amendements à la loi d'indemnisation où il est question de périodes de suspension. Je pense qu'il serait peut-être préférable de revenir aux amendements du code de la route quitte, lorsqu'on vous passera les cahiers d'amendements à la loi d'Indemnisation, à discuter cette question de suspension.

M. LAFLAMME: La présente commission a-t-elle également le mandat d'examiner la loi de l'indemnisation? Parce que nous avons, comme le dit M. Lacroix, déjà une série d'amendements où ces questions-là pourront être discutées.

M. LE PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a eu assez de discussion sur l'article 15, tel qu'amendé, pour l'adopter? M. Tremblay.

M. TREMBLAY (Bourassa): Pour la première offense, je trouve que trois mois, c'est exagéré. Je sais que cela va revenir après, mais disons qu'elle est ici quand même.

M. LACROIX: Vous refusez de passer le test au ballon?

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, je suis d'accord pour le test.

M. LACROIX: Vous préféreriez deux mois ou quelque chose comme cela.

M. TREMBLAY (Bourassa): Disons que, pour la première offense... Il y a un cas qui m'est arrivé comme député. Il y a un type qui, l'automne dernier, va fermer son chalet. Il prend un petit verre et tout cela. Il était avec ses enfants. Il s'en revient à Sainte-Julienne et il s'aperçoit que la boisson a fait effet en s'en venant. C'est un chauffeur de camion, il gagne sa vie avec cela.

Il s'en vient et il s'aperçoit qu'il a pris un verre. Il stationne son auto sur le terrain de l'église et il reste assis en arrière du volant. Les enfants sont allés au restaurant et il a pris un repos d'une heure et demie. Quelqu'un a appelé la police provinciale, qui est venue, et on l'a arrêté.

Bon. On l'a amené à Joliette et on lui a enlevé son permis pour trois mois.

UNE VOIX: Ce n'est pas la même chose.

M. TREMBLAY (Bourassa): Non, Je com-

prends. Mais c'est le cas. Je trouve que, pour la première offense...

M. BARIL: M. le Président, ce n'est pas le code de la route qu'on doit modifier, mais ce sont les jugements rendus par les juges. Parce que, lui, il connaît la loi qui dit cela.

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, mais...

M. BARIL: Le bonhomme n'a peut-être pris que deux bouteilles de bière, mais le juge, décide qu'il le condamne en vertu de l'article 223. Le directeur agit seulement sur la réception d'un avis de jugement. Mais ce bonhomme-là a le privilège de se faire entendre en cour et d'être représenté par un *avocat*. Il a le privilège d'expliquer sa cause devant un juge. Quand il arrive chez nous, c'est tout simplement un mécanisme administratif...

M. KIRKLAND-CASGRAIN: Un mécanisme administratif.

M. TREMBLAY (Bourassa): D'accord.

M. BARIL: ... qui enlève, pour trois mois, une chose qui aurait dû être jugée à l'avance. Nous avons eu un cas qui était tellement typique, un cas de « hit and run ». Un bonhomme, qui recule sa voiture en sortant d'un stationnement, sur le trottoir, frappe la jambe d'une dame et déchire son bas. Sans avoir connaissance de la situation, le monsieur démarre. Alors, on fait arrêter l'individu et on l'accuse, en cour, de « hit and run ». Le juge nous appelle, demandant si nous allions suspendre son permis de conduire pour une période de trois mois. Nous lui avons demandé s'il était pour accuser l'individu de « hit and run » et il a dit: « Techniquement, je suis obligé de le faire. » Alors, techniquement, nous sommes obligés d'enlever le permis. C'est malheureux, mais si le bonhomme avait écrasé la bonne femme le long d'un mur de brique, cela aurait été un « hit and run » quand même, même s'il l'avait tué. Mais là, il a déchiré ses bas et on l'accuse de « hit and run ».

Si, techniquement, la loi est aussi serrée, techniquement, le geste administratif est le même. On laisse aller, parce que c'est l'avis du juge lui-même qui a déterminé...

M. TREMBLAY (Bourassa): Oui, mais un instant. Moi, je comprends bien ça. Vous, vous allez prendre un avocat. Moi aussi, je vais en prendre un. Mais prenez celui qui ne veut pas avoir affaire à ça. Prenez, par exemple, le

petit citoyen qui travaille et qui ne veut pas avoir affaire aux *avocats*. Il s'en va là et veut défendre sa *cause*. Il n'a même pas les moyens de prendre un *avocat*. Il faut aussi faire les lois pour la *population*. Il ne faut pas faire les lois seulement pour ceux qui connaissent tout. Il y

a beaucoup de gens qui ne connaissent pas tout. A ce moment-là, notre loi, pour la première offense, pourrait donner un mois. Je sais bien que vous, vous la connaissez, vous savez quoi faire. Mais prenez la majorité des citoyens, ils sont pris avec le problème. Ils sont condamnés, ces pauvres diables, et leurs familles n'ont pas de quoi manger pendant trois mois. Je trouve qu'un mois pour la première offense serait raisonnable.

M. BARIL: Comme on le mentionnait tout à l'heure, supposons un bonhomme qui est résident de Hull, par exemple, ou des villes limitrophes au Nouveau-Brunswick, au Québec ou dans l'Etat de New-York, admettons que nous donnions un mois et que ce bonhomme soit appelé à voyager dans une autre province que la nôtre. Le directeur du Bureau des véhicules automobiles est informé que ce type est un résident de Hull et qu'en conséquence, il devient suspendu automatiquement en Ontario pour une période de six mois. Si le bonhomme est pris en Ontario, même si on lui a donné seulement un mois, il est inculpé en vertu de l'article 225 et nous sommes obligés de lui enlever pour une période de douze mois un permis qu'on vient de lui remettre. On joue avec les sentiments de l'individu. On le « garroche » d'un côté et de l'autre et, finalement, on le reprend avec douze mois additionnels. Cela n'est pas plaisant. Malheureusement, cela arrive.

M. LACROIX: Je pense que nous prenons encore une tangente qui sort complètement du texte de l'article 15 qui prévoit une suspension de trois mois, pour quiconque refuse de passer le test. Je pense que nous devrions nous en tenir à cet article que nous voulons adopter ou refuser. Là, il n'est pas question de quelqu'un qui est suspendu pour facultés affaiblies, mais de quelqu'un qui refuse de passer le test de l'haleine. Il y

a une suspension de trois mois. Est-ce que vous trouvez que trois mois, c'est trop élevé ou si vous préféreriez deux mois?

M. PLAMONON: Dans le texte que vous nous avez soumis, c'était deux mois qui était mentionné?

M. LACROIX: C'était un lapsus.

M. PLAMONDON: Ah bon.

M. LAFLAMME: Je peux tout de même vous dire que dans l'ensemble, 90% des individus en cause sont les premiers à vouloir essayer ces choses. Il y en a peut-être qui refusent. A ce moment-là, s'il n'y a pas de punition pour un refus, et une punition tout de même assez sévère, quel est l'avantage d'avoir une punition? Aussi bien de ne pas en avoir du tout.

M. LIZOTTE: Je pense qu'il faut que la punition soit proportionnelle à l'acte. Vous avez un type qui est suspendu pour trois mois pour un délit de fuite. Vous avez un type qui refuse de souffler dans le ballon et qui est suspendu pour trois mois. J'ai l'impression qu'on devrait commencer avec un mois. C'est mon opinion, d'ailleurs. Une loi, cela s'amende. Si ce n'est pas suffisant, s'il y a des abus, mieux vaut augmenter. Je vois ça comme ça. Il peut y avoir d'autres solutions.

M. BERGERON: Le but du législateur est justement de rendre la loi efficace. Evidemment, si on ne met pas trois mois, les gars vont dire: Aussi bien ne pas souffler. Est-ce qu'on ne pourrait pas exiger, par exemple, que devant un refus, un premier refus, l'agent de la Sûreté dise à l'individu — et rendre ça obligatoire en vertu de la loi — Si vous ne voulez pas, nous n'avons pas d'objection, mais vous serez suspendu automatiquement pour trois mois. C'est un peu le guet-apens qui attrappe les individus actuellement. Ils arrivent au poste de police. On les condamne à \$50 d'amende, mais on ne leur parle pas du permis suspendu pour trois mois. Les gars se réveillent deux jours après et ils vont voir les avocats.

M. BLANK: Si le type refuse de subir le premier test d'haleine, il sera suspendu pour trois mois, mais à ce moment-là il ne peut pas refuser le deuxième, le test de Borkensteln. S'il refuse le Borkensteln, c'est la loi fédérale qui lui enlève son permis pour trois mois. Ce sont les mêmes trois mois.

M. LAFLAMME: Non, la loi fédérale ne touche pas aux permis de conduire. Elle prévoit une amende de \$50.

M. BARIL: Sur le rapport, il est dit que le fédéral enlève le permis pour trois mois. Ce n'est pas au criminel. Ce n'est pas de son ressort.

M. BLANK: Ce n'est pas ça?

M. B A R I L : Il y a une chose que j'aimerais mentionner. Si on suspendait seulement pour un mois pour refus de souffler dans le ballon, je suis sûr que si l'agent de la Sûreté va demander à un individu de souffler et que le bonhomme s'y refuse, on va l'inculper au criminel en vertu de l'article 223, mentionnant que l'individu a refusé, et à l'avis de jugement, on va le suspendre pour trois mois. Franchement, je n'ai aucune objection à ce que ce soit une semaine, une journée ou un mois parce qu'on va revenir à l'article 223. Autrement, l'agent fait un bouffon de lui.

L'agent demande au bonhomme de souffler dans ça, puis le gars dit: Si je ne souffle pas qu'est-ce qui arrive? Bien, tu perds ton permis pour un mois. Si tu souffles tu as des chances de le perdre pour trois mois. Alors le bonhomme ne soufflera pas, c'est sûr comme bonjour.

Alors l'agent va se retourner pour ne pas faire un fou de lui, puis il va le condamner d'après l'article 223 puis, sur sa condamnation il va indiqué, de plus, que le monsieur a refusé complètement de souffler. Alors là, ça ne devient plus une protection de l'individu, c'est tout simplement une petite « gimmick » dans le côté pour ajouter à 223 une accusation additionnelle.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, est-ce que j'ai bien compris, quand vous disiez que, dans les autres provinces, en général, la suspension est de trois mois?

M. BARIL: Pour ces refus-là?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour ces refus-là. La Saskatchewan je le savais, mais est-ce que ça existe ailleurs, dans d'autres provinces?

M. BARIL: En Colombie-Britannique également. Je ne sais pas si la suspension est pour trois mois.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et la suspension est de trois mois. Alors je pense qu'avec...

M. BARIL: Oui, la suspension est la même.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... le record que nous avons ici au Québec, nous n'avons pas tellement de choix. Je comprends qu'il y a toutes sortes de circonstances atténuantes, mais je demande jusqu'à quel point on...

M. LACROIX: Cela varie jusqu'à trois mois. Excusez, ce n'est pas définitivement trois mois...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est quoi? D'un mois à trois mois?

M. LACROIX: Il peut varier « up to three »...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah bon! une discrétion est laissée au juge.

M. LACROIX: Au registraire, au directeur.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Au directeur.

M. LE PRESIDENT: Moi, je suis d'opinion que ceux qui ne voudront pas souffler, c'est parce qu'ils ont une quantité plus forte d'alcool. Autrement il n'y a rien qui empêche de...

M. PLAMONDON: C'est ça, ils vont pouvoir éviter la condamnation.

M. LACROIX: Faisons ça puis ils vont avoir un mois au lieu de trois.

M. VERREAULT: C'est comme en Colombie-Britannique, la faiblesse qu'il y a dans leur loi, c'est qu'ils ne poursuivent pas. Ils enlèvent le permis pour 24 heures, et ils s'engagent à ne pas poursuivre au criminel; tous les gars soufflent dans le ballon. Us ne prennent pas de risque, Us perdent leur permis pour une journée, autrement s'ils soufflent, ils le perdent pour trois mois. Ce n'est pas bon ça.

M. BARIL: Et c'est même ultra vires en Colombie-Britannique où ils ont commencé l'étude, dans la ville de Vancouver, et ensuite ils l'ont étendue à différentes régions. Un résident de la ville de Vancouver, en soufflant dans le ballon, n'avait pas son permis suspendu; mais, si c'était un bonhomme qui venait de Victoria et qui était pris dans la ville de Vancouver, on le poursuivait au criminel. Ça passe peut-être en Colombie-Britannique, ça ne passerait pas une journée dans la province de Québec. Je ne sais pas si les Anglais n'ont pas la même opinion de la loi que nous, mais ici ça ne ferait pas deux secondes. Les gens iraient se faire prendre dans la ville là où on ne retire pas le permis, ils iraient boire là où on ne le retire pas.

M. LACROIX (I.M.): Il reste que quant à l'usage de l'ivressomètre, tout le monde doit s'y soumettre. Tout le monde est égal devant la loi. Naturellement, à ce moment-là, ça ne condamne pas le gars. Mais seulement si on ne met pas des dents pour obliger le gars à souffler, le gars aura deux choix et on sera toujours devant une fausse situation.

M. B A R I L : Il faut penser que cette loi-là n'est pas faite pour protéger les 10,000 ivrognes qui se promènent dans la rue, mais pour protéger 2,300,000 conducteurs qui sont à jeun. Et si on tente par tous les moyens possibles de donner une protection additionnelle à celui qui est prix pour facultés affaiblies, on est mieux de rien mettre dans la loi.

M. LACROIX (I.M.): Pour l'usage de l'ivressomètre, d'accord. Quant au fait qu'on retire les permis, on pourrait en discuter ailleurs, je ne suis pas toujours d'accord. Le juge a rendu un jugement, et automatiquement, vous revenez par en arrière... Je ne suis pas toujours d'accord.

M. LE PRESIDENT: Y a-t-il d'autres commentaires au sujet de cet amendement?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne sais pas s'il y ait d'autres remarques de mon côté.

M. BLANK: La seule chose, je reviens encore à la question de l'appel. Je trouve que c'est contraire à tout sens de la loi d'avoir une condamnation quand la cause est en appel.

M. LACROIX: D'accord, s'il y a appel de cette suspension à un comité formé à cet effet, il y aura un comité formé pour entendre ces appels.

M. BLANK: Je ne pense pas qu'on doive ajouter quelque chose. Jusqu'à l'appel...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ultra vires.

M. BLANK: ... que le permis est remis.

M. LACROIX: Non...

M. BARIL: La preuve est sur l'individu et non pas sur l'organisme qui a retiré le permis.

M. BLANK: Non, non, je comprends, mais au moment où vous avez le rapport du policier que telle et telle personne a refusé de subir le test, on suspend son permis pendant trois mois. La police provinciale lui enlève son permis, mais le gars dit: Ce n'est pas moi, je veux aller en appel devant le tribunal, devant le comité formé pour cette fin.

M. BARIL: Sur la décision d'un juge.

M. BLANK: Si j'attends trois mois pour obtenir cet appel?

M. LACROIX: Non, ça ne prendra pas trois mois pour avoir cet appel.

M. LACROIX (I.M.): Quelle garantie pouvez-vous donner?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bien c'est ça, la période de trois mois.

M. LACROIX: Le tribunal de sécurité routière, qui est un autre tribunal mais qui siège tous les mois. Personne n'a jamais attendu trois mois pour aller devant le tribunal de la sécurité routière.

M. BLANK: Même s'il perd son permis pour huit mois, par erreur?

M. LAFLAMME: Mais à ce comité ici on n'a pas intentionnellement mentionné le tribunal de la sécurité routière...

M. BLANK: Oui, oui, je...

M. LAFLAMME: Afin de former quelque chose qui fonctionnerait au jour le jour, au lieu de laisser attendre les gens...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Autrement, c'est un déni de justice terrible. Que la personne attende trois mois, qu'elle soit suspendue...

M. BERGERON: Moi je pense que...

M. LACROIX (I.M.): Vous êtes aux Îles-de-la-Madeleine, sur la Côte nord; il y a erreur de personne; il y a un tribunal d'appel... Où va-t-il siéger?

Il demeure la possibilité de venir à Québec. Cela va lui coûter combien?

M. BARIL: Nous avons des expériences, M. le Président, dans le cas d'erreurs sur la personne; la personne nous fait la mention par écrit qu'elle n'est pas en possession d'un permis de conduire, qu'elle n'était pas à tel endroit à telle date et qu'elle n'a pas paru en cour. Parce qu'avant de suspendre, il faut tout de même qu'il y ait avis de jugement. C'est assez difficile d'avoir un avis de jugement qui porte seulement un nom ou une adresse. Quand la personne nous dit : Je ne suis jamais parue en cour et je n'y ai jamais été assermentée, nous ne suspendons pas le permis immédiatement, nous attendons d'être sûrs que nous avons la bonne personne.

Je pense qu'il n'y a pas eu de cas de mauvaise interprétation ou de mauvaise identification.

Nous attendons de savoir exactement qui a subi un préjudice.

M. LAFLAMME: Il nous est arrivé un cas où il y a eu erreur sur la personne dans le sens qu'il s'agissait d'un permis perdu que quelqu'un avait utilisé. Alors cette personne, qui avait perdu son permis, s'est trouvée condamnée bien malgré elle à la place de quelqu'un d'autre. Aussitôt après la perte, la personne avait avisé le bureau qu'elle avait perdu son permis. Quand elle s'est présentée en cour, nous l'avons déga-gée. Immédiatement, nous avons émis un autre permis.

M. BARIL: Devant le juge, vous avez un privilège d'appel à une cour supérieure. Quand l'appel est porté, il n'y a pas de suspension. Mais s'il fallait qu'à l'intérieur d'un même bureau on empêche la suspension de l'agent ou du ministère qui suspend, c'est le ministère contre le ministère. Tandis que quand c'est une suspension par juge, c'est la cour contre la cour. Et tant et aussi longtemps que la cour n'aura pas rendu un jugement final, on ne suspend pas. Mais au Bureau des véhicules automobiles, si à la minute que le directeur suspendait, il référerait immédiatement sa décision au tribunal de la sécurité routière ou à tout autre tribunal formé à cette fin, pour ratification ou encore pour renverser cette décision-là, c'est le ministère contre le ministère. Cela semble un peu incompatible.

M. LACROIX (I.M.): Il y a peu de chance que cela se produise souvent.

M. LAFLAMME: Oui, en fait, une objection majeure pour ne pas interrompre la suspension durant l'appel, c'est que généralement cet appel pourrait être utilisé uniquement comme mesure dilatoire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est ce qui arrive d'ailleurs en droit dans les causes au civil.

M. BARIL: Et on a tenté...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, cela est clair.

M. BARIL: Nous avons tenté, M. le Président, d'avoir une sentence suspendue ou une suspension retardée. Nous avons tenté l'expérience en mars dernier, comme je le disais tout à l'heure. Un individu vient au bureau et dit: Moi, la suspension de mai à août, cela n'a pas de bon sens,

c'est le temps le plus occupé. Je suis vendeur de machines agricoles ou ce que vous voulez. Nous avons tenté de lui demander et nous l'avons expérimenté à trois ou quatre reprises: Quelle est la période de temps qui vous satisfait le plus durant l'année pour être suspendu? Les gens d i s a i t : Il n'y en a pas. Ou encore: J'aimerais mieux être suspendu l'an prochain, mais de février à la fin de mai. L'an prochain ce bonhomme-là peut être mort, alors il n'aura pas subi la peine que nous faisons subir à tout autre personne. Nous nous sommes aperçus que c'était impensable, que les gens se faisaient représenter par leur patron, par leur conseiller légal, etc., et il n'y a pas possibilité d'agir ainsi.

M. LACROIX: Si on remettait un tel permis, tous ces gens-là en appelleraient, parce qu'ils se diraient: Nous allons quand même avoir notre p e r m i s . Il nous sera remis en attendant, et ils iraient en appel seulement pour la forme.

M. VERREAULT: Alors cela pourrait être long.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que l'amendement à l'article 15 est adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, serait-il possible qu'il soit inscrit au procès-verbal que M. Georges Tremblay remplacera régulièrement M. Gérin-Lajoie à cette commission et que M. Louis-Philippe Lacroix remplace, pour cette séance, M. Guy Leduc, député de Taillon?

M. LE PRESIDENT: Adopté.

Maintenant, dans votre cahier, vous avez une feuille jaune qui sépare...

M. PLAMONDON: Si je comprends bien, la page jaune, ce sont des amendements que nous avons déjà discutés et acceptés.

M. LACROIX: M. le Président, si vous permettez, à partir de la feuille jaune, ce sont différents articles qui ont été discutés lors des séances précédentes. Vous aviez décidé de les remettre à l'étude pour clarifier et obtenir certains détails et revenir avec une nouvelle définition par exemple pour garage, chemin public, etc.

Ces quelques articles sont consignés à partir de la page 2-A. Ces pages-là s'inséreront effec-

tivement dans le cahier que vous aviez précédemment. Les pages sont 2-A, 20-A et 22-A parce que, lorsqu'elles seront adoptées, vous pourrez les insérer dans votre cahier.

Ce sont différents projets soumis à l'adoption. Cela commence par la définition du mot « garage ».

M. LE PRESIDENT: Le mot « garage » signifie l'établissement dans lequel on utilise les services d'au moins un mécanicien, qui peut être le propriétaire, pour effectuer la réparation et l'entretien des véhicules automobiles, moyennant considération pécuniaire.

M. PLAMONDON: Quelle est la raison de ce changement?

M. LACROIX: Nous avons une définition qui se lisait ainsi dans notre ancien code...

M. PLAMONDON: Voulez-vous que je la lise?

M. LACROIX: Oui, s'il vous plaît.

M. PLAMONDON: « Le mot « garage » signifie l'établissement où les véhicules automobiles sont, moyennant considération, remisés, réparés ou changés ou dans lequel sont faites deux de ces trois opérations ou les trois à la fois. Cependant, l'établissement où on ne répare que la carrosserie sans la changer, et où les véhicules automobiles ne sont pas remisés en même temps, n'est pas un garage. »

M. LACROIX: M. Laporte, du ministère, peut vous donner les clarifications nécessaires.

M. LAPORTE: Jean Laporte, du ministère des Transports et des Communications. M. le Président, aujourd'hui, il y a un grand nombre de postes d'essence où l'on répare des automobiles, mais qui ne sont pas considérés, au sens de la loi, comme des garages à cause de la définition qui est dans le code actuel.

En vue des inspections que nous proposons — vous avez, d'ailleurs, examiné les termes de ces inspections-là lors d'assemblées précédentes — nous voulons définir les postes d'essence comme étant aussi des garages pour donner la chance aux gens qui demeurent dans des endroits éloignés, où il y a seulement des postes d'essence, de faire faire l'examen de leurs véhicules automobiles.

M. LE PRESIDENT: D'accord, merci. Est-ce accepté? On remplace l'article 17 par le

suivant: Les mots « chemins publics » signifient l'espace compris entre les limites du terrain occupé par une route et ses dépendances ouvertes à la circulation publique des véhicules et dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou d'un organisme gouvernemental. Cette définition inclut les endroits destinés au stationnement des véhicules parce que cesdits endroits sont situés dans l'emprise de la route. Il y a une note explicative: La définition actuelle des mots « chemins publics » est très vague, surtout quand on songe que la signalisation de chemins ouverts privés et que la circulation publique des véhicules ne paraît que dans le code de la route. D'autre part, les mots « chemins publics » sont utilisés constamment dans notre code. Il est donc très important qu'une définition aussi nette et complète que possible de ces termes soit incluse dans le code.

La définition proposée suit de très près celle du Uniform Vehicle Code, car elle inclut les trois facteurs principaux qui entrent dans cette définition, c'est-à-dire l'entière largeur du terrain sur laquelle la route est construite, l'entretien grâce aux deniers publics et, enfin, la circulation publique des véhicules.

Afin qu'il n'y ait aucun doute sur l'autorité chargée de la surveillance des endroits de stationnement et des haltes routières, tous deux construits sur l'emprise de la route, le ministère a cru bon d'y inclure la définition de chemins publics (i) en remplaçant le paragraphe 26 par le suivant.

M. LAPORTE: La définition actuelle de chemin public est la suivante: « La partie de tout pont, chemin, rue, place, carré ou autre terrain destinée à la circulation publique des véhicules. » Dans mon esprit et dans l'esprit de bien des gens, cette définition-là ne toucherait que la partie carrossable de la route. Si l'on regarde à l'article 17, on voit qu'il est défendu de conduire un véhicule automobile sur un chemin public — c'est-à-dire sur la partie carrossable — à moins d'être âgé d'au moins 17 ans et d'avoir un permis de conducteur ou de chauffeur. » Cela voudrait dire qu'un type d'une quinzaine d'années pourrait circuler sur l'accotement avec une motocyclette si l'on ne donne pas une définition complète, ce qui est impensable.

A présent, il y a plusieurs articles du code de la route qui ne sont pas clairs. Par exemple, si l'on jette des déchets sur le chemin public, c'est-à-dire sur la partie carrossable, c'est punissable, mais, si on les jette à côté, sur l'accotement ou dans les fossés, ce n'est pas punissable. Alors, c'est important qu'on ait une dé-

finition aussi juste que possible de chemin public.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'ailleurs, je pense que nous avons discuté de cette définition à une séance antérieure. Moi, personnellement, la nouvelle définition proposée me satisfait entièrement. Je ne sais pas si mes collègues auraient des remarques à faire là-dessus.

M. BLANK: D'après un cas récent qu'on m'a rapporté, le code de la route ne vise pas les terrains de stationnement des centres commerciaux.

M. BERGERON: Non, ce ne sont pas des chemins publics.

M. BLANK: Le « hit and run » sur les stationnements de centres commerciaux?

M. LAFLAMME: Cela c'est...

M. BLANK: Le code criminel est complètement différent de ce qu'il était en 1961. C'était plus rigoureux en 1961. Il est plus facile maintenant de se défendre avec le code criminel qu'en 1961.

M. VERREAULT: Nous n'avons pas le droit...

M. BLANK: A Montréal, on prend beaucoup...

M. LE PRESIDENT (M. D'Anjou): Est-ce adopté?

M. COITEUX: J'aurais encore une restriction concernant toujours la même objection que j'ai déjà apportée à une séance précédente. Dans certains territoires, aujourd'hui, devant la pression de plus en plus grande des gens, les compagnies forestières sont obligées d'ouvrir leurs routes. Alors, si quelqu'un emprunte une route forestière, la compagnie peut être dégagée de toute responsabilité. Les chemins publics, ce n'est pas les chemins privés. Elles ne sont pas responsables des accidents.

Par contre, le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche leur dit: Vous allez ouvrir des routes sur vos concessions. Une personne emprunte cette route, qui n'est pas un chemin public, frappe quelqu'un, ou tue quelqu'un, allons-nous poursuivre la compagnie? Le public voyageur sur ces chemins-là n'est protégé en aucune façon parce que ce n'est pas inclus dans les chemins publics.

M. LAPORTE: Je comprends que c'est sur les terrains de la Couronne.

M. COITEUX: Oui, les terrains de la Couronne. C'est-à-dire que les détenteurs de concessions forestières ont le droit de faire la coupe du bois et construisent des chemins. Devant les pressions de plus en plus grandes du ministère du Tourisme de la Chasse et de la Pêche, ils ouvrent ces chemins. Alors, actuellement, la définition du chemin public ne comprend pas ça.

M. LAPORTE: Je voudrais ajouter ceci: au moment où les entreprises forestières font des arrangements avec le gouvernement provincial, ce pourrait être une des conditions qui devraient entrer dans les arrangements; avoir des limites où on laisserait passer les gens ou que le gouvernement fournisse une certaine sécurité du côté des hommes de police ou quelque chose du genre. Les arrangements devraient être pris avec ceux qui signent des ententes de coupe de bois ou quelque chose du genre. Cela pourrait se faire à ce niveau-là.

M. COITEUX: Vous prenez des cas d'espèce comme dans le Lac Saint-Jean, disons. En 1941, après les incendies qui ont dévasté la région du Lac Saint-Jean, nous avons eu Jusqu'à 2,000 véhicules de cueilleurs de bleuets. C'était sur les chemins privés de la compagnie. Il y a eu énormément d'accidents, de consommation de boisson, d'infractions de toutes sortes au code de la route. Du fait que ce n'était pas sur des chemins publics, la compagnie n'a pas pu les empêcher de passer.

M. VERREAULT: Elle ne pouvait pas les empêcher de passer.

M. COITEUX: Il y a eu des pressions gouvernementales qui les ont forcées à les ouvrir.

M. BARIL: L'individu aurait été protégé quand même, son véhicule automobile aurait été protégé de la même façon. Il n'y a aucun problème.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Au point de vue légal, il y a une protection, seulement il n'y a pas de présomption si c'est sur un chemin privé. C'est la seule différence.

M. B A R I L : Il n'y a pas de charge.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Par exemple, si le piéton est frappé, il n'y a pas de présomp-

tion en faveur du piéton. Cela existe sur un chemin public mais pas sur un chemin privé.

M. COITEUX: Je pense que la situation devrait être que lorsque le gouvernement oblige la compagnie à ouvrir des chemins, elle devrait exiger une protection de la part du gouvernement.

M. LAPORTE: C'est ça. Je voudrais mentionner une chose, c'est que si nous disions chemins publics, la compagnie ne pourrait pas transporter les charges de bois qu'elle veut transporter, il faudrait qu'elle se soumette aux pesanteurs légales. Cela poserait énormément de problèmes.

M. LACROIX (LM): Ce ne sont pas tous les véhicules qui pourraient circuler.

M. LAPORTE: Evidemment.

M. COITEUX: Je suis satisfait.

M. LE PRESIDENT (M. D'Anjou): Article 17, adopté.

i) en remplaçant le paragraphe 26 par le suivant: « Le mot directeur désigne le directeur du bureau des véhicules automobiles ou tout fonctionnaire autorisé par lui à agir en son nom. »

M. LAFLAMME: Oui. La définition propose de l'étendre, au lieu de dire simplement « directeur du Bureau des véhicules automobiles » en disant: Directeur du Bureau des véhicules désigne le directeur ou le fonctionnaire autorisé par le directeur à poser les actes d'administration quotidiennes en son nom, à émettre un permis de conduire, un certificat d'immatriculation, à signer un avis de suspension. Bref, il y a 400 employés qui dépendent du directeur et qui posent, à chaque seconde, des gestes en son nom. Dans certains cas, cela a été contesté devant les tribunaux où on s'est mis à exiger que le directeur signe personnellement le permis, l'avis de suspension ou le certificat d'immatriculation.

Il s'agirait simplement d'établir que si ce fonctionnaire-là est autorisé par le directeur à agir dans la division des permis de conduire, il est le directeur agissant.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'aurais une remarque à faire ici. Cela me paraît extrêmement vaste: « ou tout fonctionnaire autorisé par lui à agir en son nom ». « Autorisé par lui »

évidemment, apporte la limite, mais de quelle façon?

M. LAFLAMME: En fait, le directeur, en établissant les lignes d'administration de son bureau, se trouve à assigner une vingtaine d'employés aux permis de conduire, une trentaine d'employés à l'immatriculation, une cinquantaine d'employés à la responsabilité. En fait, le directeur, en administrant son bureau, se trouve à définir les fonctions de chacun des employés et chaque employé serait limité par l'autorisation qui est donnée au directeur d'agir dans un secteur donné.

Le fonctionnaire qui travaille dans l'immatriculation n'est pas autorisé par le directeur à émettre des permis de conduire.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LAFLAMME: Il n'est pas autorisé à suspendre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si je puis m'adresser au directeur lui-même, est-ce que vous considérez que c'est essentiel au bon fonctionnement?

M. BARIL: Depuis les deux dernières années, toute cour exige, avant la condamnation, que le directeur ait certifié lui-même — sur une cause intentée en vertu de l'article 225 — que la personne a été prise à conduire alors que son permis était sous le coup d'une suspension. Il faut une certification signée de la main même du directeur. Ce qui veut dire qu'on demandait à une seule personne de prendre connaissance, d'abord, de tous les cas, et de les certifier ensuite, ce qui veut dire une vingtaine de mille documents. Ce n'est pas faisable. J'ai tenté de le faire, et cela ne se fait pas.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté. A l'article 27: « Le mot « autoroute » signifie « un chemin public constitué de deux chaussées séparées par un terre-plein ou une barrière. L'autoroute ne comporte aucun carrefour à niveau. Seule la circulation motorisée rapide peut y accéder en des points spécialement aménagés. Les exceptions sont admises en des points singuliers ou à titre temporaire ».

M. PLAMONDON: Ce qui veut dire que la route 20 s'appellera une « autoroute », alors que dans la définition de la Voirie, je pense que seules les autoroutes à péage s'appelaient « autoroutes ».

M. LAFLAMME: Je pense que la Voirie n'a pas été étrangère au choix de cette définition. M. Laporte.

M. LAPORTE: M. le Président, je m'excuse. J'avais convoqué quelqu'un pour discuter de la vitesse et de l'autoroute. Pour des raisons que j'ignore, il ne s'est pas montré ici. Par contre, j'ai un monsieur de la Voirie qui s'est présenté pour discuter des articles 57 et 58, qui sont plus loin. Y aurait-il possibilité de mettre celui-là de côté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous pourrions peut-être suspendre en attendant qu'il se présente.

M. LAPORTE: Si c'était possible, oui.

M. PLAMONDON: A toutes fins pratiques, Je n'ai pas d'objection sur ce sujet.

M. LAPORTE: L'autoroute et puis la vitesse.

M. PLAMONDON: On peut l'adopter.

M. LAPORTE: Parce que le mot « autoroute » est un nouveau terme dans le code de la route.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. BLANK: On parle d'autoroute I péage. Maintenant il s'agit des routes comme celle entre Québec et Montréal, la route 20.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je suis à me demander comment cela affecte certaines routes qui se trouvent décrites ici, qui sont à l'intérieur de certaines villes, qui ont des terre-plein et qui ont plusieurs voles.

M. BARIL: Même là, la ville ne peut pas les considérer comme autoroutes parce qu'elles comportent un ou plusieurs carrefours à niveau, alors qu'ici on dit: L'autoroute ne comporte aucun carrefour à niveau. Ce n'est pas le cas de la route 20; elle a des carrefours à niveau pour entrer à Drummondville, par exemple, qui ne sont pas des voles élevées.

M. COITEUX: On a la même chose sur l'autoroute du Nord, de Berthier à Montréal; il y a des entrées, et puis on l'a appelée « autoroute ».

M. PLAMONDON: Ce n'est pas la même chose. C'est une route à accès limité.

M. LAPORTE: C'est une définition qui a été fournie par le ministère de la Voirie. J'aime-

rais qu'il en discute lui-même, si c'était possible.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, et les villes auraient peut-être une opinion là-dessus.

M. LAPORTE: Vous voulez parler du boulevard Métropolitain?

M. LACROIX (I.M.): Le boulevard Décarie et le boulevard Métropolitain.

M. LAPORTE: C'est parce que c'est provincial, ces choses-là.

M. PLAMONDON: Article 5. Les limites de vitesse qu'on envisage sont différentes tant sur les autoroutes que sur les routes?

M. COITEUX: A ce moment-là, n'est-ce pas un règlement municipal? Prenez l'autoroute, disons le boulevard nord, qui est à deux voies. C'est considéré comme la route 15, la route nationale. Par cette définition, dans les municipalités, on aura le droit de faire 50 et 60 milles à l'heure.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A première vue...

M. LAPORTE: A l'article 50, qui est sur l'autre page, il y a des modifications à cette loi générale.

M. COITEUX: C'est à la page 29.

M. LE PRESIDENT (M. D'Anjou): C'est à 20 a). En ajoutant les paragraphes suivants: « Tout agent de la paix qui a raison de croire qu'un véhicule n'est pas conforme aux dispositions du présent article est autorisé à exiger qu'il soit réparé dans un délai qu'il détermine ou, s'il le juge à propos, pour la sécurité du public, à faire remorquer ce véhicule pour fin de réparations. »

« Quiconque refuse d'obtempérer à la demande de l'agent de la paix est coupable d'une infraction et passible d'une amende de \$50. »

M. LACROIX: Cette marge est mentionnée à la page 20 que vous avez au début du volume et particulièrement au paragraphe 3, à la page 20, au milieu de la page. Vous avez adopté cet article, qui dit que tout véhicule automobile circulant sur un chemin public — à la page 20, paragraphe 3 — doit être muni d'un système d'échappement et de silencieux en bon état, agencé de façon à être constamment en usage afin d'em-

pêcher tout bruit excessif ou insolite. L'utilisation de silencieux ouverts, de silencieux de type Hollywood ou à résonnance accrue, 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. Cela, c'était b). A c), on ajoute le paragraphe suivant: « Tout agent de la paix qui a des raisons de croire qu'un véhicule n'est pas conforme aux dispositions du présent article » — le bruit excessif et tout ça dont nous venons de parler — « est autorisé à exiger qu'il soit réparé dans un délai qu'il détermine » — ordinairement, c'est l'avis de 48 heures; il demande de se rapporter au bout de 48 heures avec la réparation — « ou, s'il le juge à propos pour la sécurité du public, à faire remorquer ce véhicule pour fin de réparation. »

S'il voit que, vraiment, un billet de 48 heures n'est pas suffisant, il peut demander, par exemple, si le système de freins est vraiment défectueux et que c'est dangereux, de l'enlever tout de suite de la route. Pour quiconque refuse d'obtempérer, on a prévu une amende de \$50. C'est pour essayer de faire face à toutes les plaintes que nous avons des gens qui se plaignent des bruits. Avec cet amendement...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRESIDENT (M. D'Anjou): Page 22 a), l'article 36 est modifié en retranchant à la première ligne du paragraphe le mot « public ». A l'article 37 du code de la route, il y a une note explicative. L'article 37 du code de la route qui a été rédigé avant l'amendement proposé n'exigeait un vélocimètre que pour les véhicules publics. Devant la puissance des véhicules modernes, il y a sûrement avantage à ce que leur vitesse puisse être calculée par le conducteur.

M. LACROIX: Alors, c'est ça. A l'article 37: « Tout véhicule public » — voici pourquoi on a dit: véhicule public, c'est parce qu'il y a une définition de véhicule public dans le code de la route qui dit que cela comprend l'autobus, le taxi et les véhicules de livraison. C'est vraiment une anomalie. Maintenant, c'est tout véhicule qui doit être muni de vélocimètre — on enlève le mot « public », qui se limitait à l'autobus et aux véhicules de livraison et aux taxis.

M. BLANK: Les « ski-doo »?

M. LACROIX: Us ne circulent pas sur la route.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est juste.

M. COITEUX: Les autos-neige, pas les « ski-doo », ont des vélocimètres?

M. BARIL: Si on met « tout véhicule », c'est d'accord?

M. COITEUX: C'est assez rare qu'on va dépasser la limite de vitesse.

M. BARIL: Il y a des problèmes assez sérieux dans ça.

Oui, mais Je comprends...

M. LACROIX (I.M.): Est-ce qu'un tracteur de ferme n'a pas un vélocimètre?

M. COITEUX: Mais est-ce qu'il peut dépasser la vitesse permise?

M. BLANK: Ce n'est pas ça. La loi dit: Il faut avoir un « speedometer ».

M. BARIL: La loi dit qu'il doit avoir un vélocimètre. Je pense qu'il faudrait reviser cette chose-là. Au lieu d'excepter l'ambulance et le corbillard, on pourrait excepter le tracteur de ferme et toute autre machine servant à l'exploitation de la terre ou quelque chose du genre.

M. PLAMONDON: Est-ce que, dans nos définitions, il ne pourrait pas y avoir une exception à propos du tracteur de ferme, à laquelle on pourrait recourir?

Non, non c'est la définition « véhicules de ferme. »

M. VERREAULT: Il faudrait peut-être mettre une exemption.

M. LACROIX: Une nouvelle définition aux véhicules de ferme.

M. BARIL: On a les niveleuses, les chasse-neige et le reste. Je pense qu'il faudrait exempter...

M. PLAMONDON: Seulement les tracteurs de ferme.

M. VERREAULT: ... les véhicules de promenade. Les véhicules de ville en y incluant les véhicules de promenade.

M. PLAMONDON: C'est évident ça, la niveleuse, par exemple.

M. VERREAULT: Oui les camions sont couverts nous parlons des camions de livraison.

M. LACROIX: La livraison personnelle.

M. PLAMONDON: La niveleuse, ça va sur la route.

M. VERREAULT: Sauf les camions et les voitures de promenade.

M. LACROIX: Est-ce que le véhicule public signifie taxi, autobus et véhicule de livraison?

M. VERREAULT: Oui, il faudrait prévoir aussi d'autres catégories de camions.

M. LACROIX: On nous avait proposé d'enlever le mot « public » pour inclure tous les véhicules.

M. BARIL: La compréhension du terme devient trop grande.

M. VERREAULT: En incluant les véhicules de promenade tout de même.

UNE VOIX: Les motocyclettes?

M. BLANK: Pour quelle raison a-t-on besoin...

M. LACROIX: Sauf les véhicules à traction lente, comme le ministre le propose.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. PLAMONDON: Qu'est-ce que c'est que la traction lente? C'est 30 milles à l'heure ou moins? La plaque que vous avez prévue là, qu'est-ce que c'est?

M. LACROIX (I.M.): C'est pour les véhicules qui circulent à moins de 30 milles à l'heure.

M. PLAMONDON: Oui, c'est 30 milles, la limite? Est-ce qu'on ne pourrait pas se prévaloir de ça?

M. LACROIX: Les tracteurs, ça ne va plus que 25 milles...

M. BARIL: Si on limitait à tout véhicule excepté ceux munis de l'emblème: « slow moving vehicle »?

M. VERREAULT: Ah bien non, vous allez

être obligés d'en mettre sur les autos-neige, cela va 60 milles à l'heure.

M. LACROIX (I.M.): Oui, mais les autos-neige n'ont pas le droit de circuler sur les voies publiques.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'ai une question, le Dr Lizotte me paraît...

M. LACROIX: Sauf les véhicules à traction lente.

M. LAFLAMME: C'est assez flexible pour qu'on puisse pallier à peu près tout.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, absolument.

M. PLAMONDON: En fait, moi, l'opportunité, la nécessité absolue de cet article-là me paraît un peu discutable parce que, de plus en plus, tous les véhicules sont munis de ces appareils. Même si ça porte à interprétation, je pense...

M. COITEUX: Je pense que la suggestion du ministre à l'effet que sur les véhicules à circulation lente,...

M. LACROIX: Alors l'amendement se lirait ainsi: « L'article 37 de ladite loi est modifié en remplaçant le paragraphe 1 par le suivant: « Tout véhicule, excepté les véhicules à traction lente doit être muni d'un vélocimètre. »

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est parfait.

M. PLAMONDON: Est-ce que le texte de la loi sera conçu dans ces termes?

M. LACROIX: Dans ce genre-là.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LACROIX: Article 50.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'on touche à ça? Vous allez être obligés d'attendre un type du ministère de la voirie.

UNE VOIX: Pourquoi pas?

M. LACROIX (I.M.): C'est la voirie qui détermine les vitesses permises sur les routes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LACROIX: Non c'est remis à plus tard.

M. BARIL: L'article est demandé par la Voirie.

M. LACROIX (I.M.): Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'apporter un amendement à cette chose-là en fait, que cette responsabilité-là soit transférée du ministère de la Voirie au ministère des Transports et Communications?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On l'a souvent demandé d'ailleurs dans les débats en Chambre, mais il semblerait — je ne sais pas pour quelle raison, peut-être à cause de la construction des routes — que la voirie ne veut pas laisser aller sa responsabilité dans ce domaine-là.

M. LACROIX (I.M.): Mais il reste que le ministère des Transports et des Communications ne déterminerait pas des vitesses permises ou prohibées sans consulter le ministère de la Voirie.

M. COITEUX: Je suis absolument opposé à ce que l'on arrête ça personnellement au ministère de la Voirie, parce que les chemins sont construits avec certaines normes d'ingénierie, et je ne pense pas qu'on soit obligé de prendre une attitude déterminée.

C'est à eux qu'il appartient, selon le genre de construction que le ministère de la Voirie fait, de déterminer quelle vitesse sécuritaire peut être permise sur tel genre de route. Qui, au ministère des Transports, actuellement, peut dire à quelle vitesse nous pouvons rouler sur un gravier battu à demi-capacité? C'est le ministère de la Voirie qui peut déterminer cela.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A ce moment-là, l'ingénieur qui travaille à la Voirie sur cela ne pourrait-il pas justement être transféré au ministère des Transports? Il me semble qu'au point de vue de la sécurité routière il serait tout à fait logique que cela se détermine au niveau de ce ministère-là. Parce qu'on se renvoie la balle continuellement et certaines vitesses que nous croyons sécuritaires à un ministère ne le sont pas nécessairement par rapport à l'autre.

M. COITEUX: Ce paragraphe-là a été préparé par les ingénieurs du ministère de la Voirie.

M. BERGERON: Ne pourrions-nous pas suspendre l'article jusqu'à ce que les représentants du ministère de la Voirie viennent nous donner des explications? Nous pourrions en discuter à ce moment-là.

M. BARIL: M. le Président, y aurait-il possibilité, à l'article 37, qui dit: « Doit être muni d'un velocimètre, » d'ajouter « en bon état »? Nous parlons de tuxaux d'échappement qui doivent être en bon état, etc. La plupart des voitures sont déjà munies de velocimètres et certains de ces velocimètres-là ne fonctionnent pas. Un peu partout, on ajoute au bout « en bon état. » Par exemple, on parle « d'un klaxon en bon état ».

UNE VOIX: Oui, en bon état.

UNE VOIX: En état de grâce. Le conducteur du véhicule doit être également en bon état.

M. LACROIX (I.M.): En état lent.

M. LE PRÉSIDENT: A la page 29, l'article 50 est suspendu.

A la page 33, sous-article 32, l'article 57, de ladite loi est remplacé par le suivant: « Doivent être enlevés toute enseigne, toute lumière ou tous objets qui sont placés de façon à éblouir, à distraire ou à empêcher la personne qui conduit un véhicule automobile de voir, à une distance suffisante pour éviter les accidents, le chemin à suivre, les signaux relatifs à la circulation ou les véhicules venant en sens inverse. »

M. LACROIX (I.M.): Est-ce qu'il s'agit des enseignes qui sont sur le bord de la route?

M. BLANK: Cela veut-il dire que nous aurions le droit d'aller dans les propriétés privées?

M. PLAMONDON: Oui. Ce que nous avons ajouté là, c'est: « Tous objets qui sont placés de façon à éblouir. » J'ai remarqué à certains endroits des réflecteurs sur les pompes à essence qui nous aveuglent, à certains moments, et cela est dangereux. Je pense que cet amendement a sa raison d'être.

M. BLANK: Je suis d'accord avec cet amendement, mais je me demande si nous avons le droit de faire cela.

UNE VOIX: Cela était déjà dans la loi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A-t-on le droit de légiférer sur la propriété d'autrui?

M. LIZOTTE: A certains endroits, il y a une loi qui oblige, par exemple...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les panneaux-réclame doivent être à une certaine distance et cela n'a pas été contesté; cela est observé.

M. PLAMONDON: Le bien commun prime sur le bien privé.

UNE VOIX: Cela est déjà dans la loi.

M. PLAMONDON: Pour les enseignes oui, mais pas pour les lumières.

M. BLANK: Nous avons le code de la route, le « Highway Code », et, dans chaque article de cette loi, on travaille sur le chemin public. Ici, c'est la seule place. Est-ce que nous avons le droit, selon cette loi?

M. LIZOTTE: Si son enseigne lumineuse empiète sur la voie publique, nous avons le droit de lui demander de l'enlever.

M. BLANK: Nous allons avoir de l'ouvrage à faire là-bas, tantôt.

M. LE PRÉSIDENT: Adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Adopté.

M. LE PRÉSIDENT: A la page 34: « L'article 58 de ladite loi est modifiée en remplaçant les trois derniers alinéas par les suivants:

« Il est interdit de jeter, laisser ou déposer dans l'entrée d'un chemin public quelque nuisance que ce soit.

« Tout agent de la paix peut enlever ou faire enlever toute nuisance trouvée dans l'emprise d'un chemin public et en disposer conformément aux directives & cet effet, émises par l'autorité compétente. Cette même autorité peut recouvrer du propriétaire ou du possesseur de la nuisance les frais encourus.

« Tout employé du ministère de la Voirie peut enlever ou faire enlever toute nuisance trouvée dans l'emprise d'un chemin public entretenu par la province et en disposer conformément aux directives à cet effet, émises par le ministère de la Voirie; ce ministère peut recouvrer des propriétaires ou du possesseur de la nuisance les frais encourus. »

M. BARIL: Est-ce qu'il y aurait possibilité de dire: Tout agent de la paix doit enlever ou faire enlever? Parce que, si vous circulez sur la route fréquemment, vous constaterez qu'il reste des débris qui sont là et qui peuvent rester là pendant toute la journée. Il y a même des billots sur nos routes.

La Sûreté du Québec circule aux alentours, et on laisse ces choses-là qui sont un danger épouvantable. Alors, si on obligeait l'agent de la paix ou la voirie à enlever ou faire enlever ces obstacles ce serait déjà quelque chose.

M. LACROIX: M. le Président, il y a ici quelqu'un du ministère de la Voirie qui pourrait nous apporter des éclaircissements sur ce projet d'amendement.

M. LAFORTUNE: Cet amendement a été fait surtout dans le but...

M. LE PRESIDENT: Pouvez-vous vous identifier, s'il vous plaît?

M. LAFORTUNE: Marcel Lafortune, ministre de la Voirie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Quelle est votre fonction exacte?

M. LAFORTUNE: Directeur adjoint de l'entretien, ministère de la Voirie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah bon, merci.

M. LAFORTUNE: L'amendement est pour nous permettre de pouvoir enlever les vieilles carrosseries qui sont accidentées et qui restent sur le bord de la route pendant des mois.

UNE VOIX: Est-ce que cela arrive sur plusieurs routes?

M. LAFORTUNE: Actuellement, l'employé de la voirie doit attendre d'avoir contacté l'agent de la Sûreté, et les procédures sont assez longues avant de les faire enlever. De fait, cette action est appliquée, mais nous le mentionnons dans le code pour faciliter les procédures et les hâter.

M. PLAMONDON: Vous dites une nuisance, est-ce que cela pourrait être, je ne sais pas, une boîte de carton qu'un individu aurait laissé tomber le long du chemin?

M. LAFORTUNE: Actuellement, le type ou un employé de la voirie qui voit une boîte de carton a le droit de l'enlever. C'est surtout pour les carrosseries, les autos accidentées qui restent sur le bord de la route.

M. PLAMONDON: Parce que je rattachais cela à la suggestion de M. Baril qui disait que les agents de la paix doivent enlever ces choses. A ce moment-là, ils deviendraient presque une équipe d'entretien et cela serait...

M. BARIL: Ce n'est pas à eux de les enlever, mais c'est à eux à voir à ce que ce soit enlevé immédiatement.

UNE VOIX: D'accord.

M. PLAMONDON: Ah bon!

M. COITEUX: Il le mentionnait tantôt.

UNE VOIX: Ce n'est pas une obligation.

M. BARIL: ... une obligation de les enlever ou de les faire enlever.

M. COITEUX: Un morceau de bois de quatre pieds tombe dans le milieu de la route lors du transport du bois à pâte, par exemple. Alors s'il « peut », il ne l'enlève pas, et il arrive un accident; mais s'il « doit », à ce moment-là...

M. BARIL: D'accord, c'est la même chose: tout employé de la Voirie « doit » l'enlever.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il faudrait aviser le ministère de la Justice pour qu'il sache qu'il aura une nouvelle obligation lorsque ceci deviendra loi.

M. BERGERON: Lorsque nous aurons fini toute la révision, nous convoquerons les officiers du ministère de la Justice et du ministère de la Voirie à une autre réunion pour terminer ce travail.

M. LE PRESIDENT: Nous sommes rendus à la page 38. « L'article 82 de ladite loi est modifié:

« a) en ajoutant après le sous-paragraphe 1), le sous-paragraphe suivant: « établir des taux et fixer les droits ou honoraires payables pour l'obtention de permis de circulation, le certificat de conformité et d'inspection de tout autre document délivré par le ministère »...

Est-ce que vous voulez que je continue ou si vous allez discuter ceci?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je voudrais regarder l'article 82, parce que le lieutenant-gouverneur en conseil peut modifier... Alors, ce sont de nouveaux pouvoirs qui sont donnés au lieutenant-gouverneur en conseil.

M. LACROIX (I.M.): Il peut les établir.

M. PLAMONDON: Cela a rapport à l'inspection, si je comprends bien.

M. LACROIX: De tout autre document délivré par le ministère.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Parce que c'est très vaste. Je pense que ce serait bon de s'arrêter un instant et regarder dans quel contexte on apporte cet amendement-là.

Est-ce qu'on pourrait nous expliquer ce besoin d'élargissement?

M. LACROIX (I.M.): L'article a) était limitatif, tandis que le aa)...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Qui est proposé est beaucoup plus vaste.

M. BARIL: Par exemple, dans l'article aa), il y a une classification spéciale de certificat d'immatriculation pour les voitures servant à l'enseignement de la conduite d'automobile. On aimerait que ces voitures-là soient identifiées comme telles et portent la classification EC, par exemple, (école de conduite) afin de permettre de reconnaître les moniteurs qui sont dûment classifiés de ceux qui ne le sont pas et empêcher la piraterie du commerce par des gens qui ne sont pas dans ce négoce et qui tentent d'enseigner la conduite automobile moyennant rémunération. C'est une des raisons, et il y en a plusieurs autres.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que ça ne pourrait pas être inclus ailleurs, dans un autre article?

M. BARIL: Cela devient une nouvelle classification. D'après le code actuel de la route, il faut s'en tenir à une demande au lieutenant-gouverneur en conseil. Si c'était inclus à l'intérieur, nous pourrions fonctionner en incluant exactement ce que ça dit ici. Il n'est pas déjà dans les pouvoirs du lieutenant-gouverneur en conseil. Cela permet d'avoir de nouvelles catégories qui sont sujettes à sortir avec l'avènement de nouvelles voitures, etc. On ne peut pas se permettre de faire une modification à une loi alors que le lieutenant-gouverneur en conseil peut ajouter une ou plusieurs classifications, ce qui est le cas dans les permis de conduire, par exemple. Toutes les provinces veulent en venir à une classification uniforme des permis de conduire de trois ou quatre classes, et permettre — étant donné qu'il y a réciprocité entre les provinces sur les permis de conduire et sur l'échange des privilèges de conduire entre les différentes provinces — d'avoir la capacité de légiférer immédiatement quand le Conseil canadien du transport motorisé aura légiféré là-dessus et que les dix ministres provinciaux auront accepté les amendements proposés. A ce moment-là, le lieutenant-

gouverneur en conseil pourrait faire accepter les modifications proposées. Il y a aussi le certificat de conformité, qui est identique. Nous ne voudrions pas non plus venir à l'encontre des décrets d'une province, étant donné qu'il y a un transfert assez important de véhicules entre les provinces — je parle des autobus, par exemple ~ qui servent au transport extra-provincial, des camions, etc.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Savez-vous comment ça fonctionne dans les autres provinces? Le lieutenant-gouverneur en conseil a-t-il cette autorité aussi vaste de légiférer?

M. BARIL: Je peux simplement vous dire par expérience qu'il semble que si le lieutenant-gouverneur en conseil avait les mêmes privilèges — parce que chaque fois qu'il y a eu décision de la part des membres du CCMTA et que les résolutions ont été acceptées par le conseil des ministres des Transports provinciaux, ces choses-là ont été modifiées immédiatement. En autant que je sache, le code de la route de l'Ontario n'a pas été modifié depuis déjà quelques années, excepté des amendements qui ont été apportés par le lieutenant-gouverneur en conseil —, cela doit faire partie des prérogatives du lieutenant-gouverneur, d'après les résultats qu'on a vus.

M. BLANK: Croyez-vous que, dans cet article, — ce n'est pas un nouvel article — le lieutenant-gouverneur en conseil a des pouvoirs trop larges? Peut-être parce que, quand le code de la route a été fait pour la première fois, la question des automobiles, des véhicules, des chauffeurs, n'était pas aussi importante qu'elle l'est aujourd'hui. Aujourd'hui, presque chaque citoyen a un véhicule ou un permis de conduire. Un arrêté en conseil a été sanctionné l'an dernier par le lieutenant-gouverneur en conseil, qui doublait presque les honoraires sur les voitures sans que les députés de la Chambre n'aient rien à dire. Je trouve que c'est de la « taxation without representation ».

Quant on impose une nouvelle taxe qui devient un fardeau pour presque toute la population, ça ne doit pas être passé en...

UNE VOIX: En cachette.

M. BLANK: Pas en cachette, mais un arrêté en conseil, c'est presque en cachette.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est ça.

M. BLANK: Quand on a donné certains pou-

voirs dans cette loi, il y a je ne sais combien d'années, je suis certain qu'on n'avait pas le nombre de véhicules ou le nombre de citoyens impliqués que nous avons maintenant.

Je pense qu'au moins 75% des citoyens du Québec ont été affectés par ce changement de taux. Je pense que quand on crée une nouvelle taxe pour 75% des citoyens, ça ne doit pas être fait par arrêté en conseil, ça doit passer par la Chambre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous sommes tous d'accord sur ça de notre côté.

M. LIZOTTE: Même s'il n'y a que quelques citoyens qui sont affectés, c'est une question de principe, qui aurait dû être appliquée il y a 40 ans, ça fait 40 ans qu'on n'a pas touché à ça.

M. BLANK: Oui, c'est sérieux. Peut-être que pour les classifications où cela affecte 1,000 personnes dans la province on n'aura pas besoin de faire venir les députés; le gouvernement peut prendre ses responsabilités. Mais lorsqu'il est question d'une taxe qui touche 75% de la population, le député doit au moins avoir quelque chose à dire.

M. LIZOTTE: Même dans ses suggestions...

M. BARIL: Li-dessus, c'est beaucoup plus pour le fait d'établir des taux que de régimenter, parce que toute chose...

M. BLANK: Je ne parle pas de l'amendement. Je parle de ce qui est actuellement dans la loi et de ce que contient le paragraphe a) qui a donné le droit au cabinet, l'année passée, de doubler nos taux. Je dis que cette mauvaise loi doit être changée parce qu'il arrive maintenant qu'on puisse passer des lois qui affectent la plus grande majorité de la population sans discussion.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pourquoi j'ai été surprise de voir qu'on voulait encore donner de nouveaux pouvoirs. Si l'on suit la lettre de la loi, il est évident que le lieutenant-gouverneur en conseil pourra apporter encore d'autres lois qui seront préjudiciables aux citoyens.

M. BARIL: Ce qui arrive, c'est qu'on ne peut pas prévoir tout ce qui va se passer. Il faut tout simplement guérir. La raison pour laquelle on a guéri tout d'un coup, c'est justement que la loi ne prévoyait pas que le lieutenant-gouverneur en conseil pouvait établir des taux et déterminer

les prix à payer. C'est que pour changer les taux, il fallait modifier le code de la route et ce n'est pas une mince affaire. Le cas des certificats de conformité est déjà couvert par l'article 20, où le code de la route exige cette chose, mais par contre, il n'y a pas de taux au b o u t . Il faut tout de même que quelqu'un détermine un jour le prix de ces histoires. C'est nouveau. Chaque mois il y a des choses nouvelles.

M. BLANK: Je suis d'accord avec vous lorsque ce sont des choses spéciales. Mais quand on a doublé le coût des plaques d'immatriculation pour chaque véhicule de la province et augmenté le prix du permis de conduire, ce n'était pas des choses qui devaient passer sans discussion.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est un pouvoir discrétionnaire qui était beaucoup trop vaste, à notre avis.

M. COITEUX: Alors, il faudrait modifier le paragraphe a).

M. BERGERON: M. le Président, si vous me le permettez, je pense que le but poursuivi est l'efficacité. Depuis quelques années, nous avons plusieurs genres de nouveaux véhicules qui, à un moment donné, arrivent sur le marché. Encore dernièrement, j'ai eu des représentations. On a sorti une bicyclette motorisée qui se vend \$200. Ce qui arrive, c'est que les étudiants se promènent sur les bicyclettes et personne ne peut...

M. COITEUX: Ce n'est pas de cela que nous discutons à ce moment-ci.

M. BLANK: Ce n'est pas cela.

M. BERGERON: Faudra-t-il, à ce moment-là...

M. COITEUX: Nous ne discutons pas de l'amendement.

M. BLANK: Nous sommes d'accord avec cela.

M. COITEUX: Nous discutons pour que le paragraphe a) soit changé parce qu'il accorde des pouvoirs discrétionnaires qui peuvent impliquer des sommes énormes qui affectent, comme le député de Saint-Louis le dit, 75% de la population. Lorsque l'on dit, par exemple: budget sans taxe, c'est faux, parce que le lieutenant-gouverneur en conseil s'est servi d'un pouvoir discrétionnaire et a taxé la population du Qué-

bec, par en arrière, de \$25 millions. Je dis que cela est discrétionnaire et abusif dans un gouvernement démocratique.

Je suggère donc que l'on trouve un autre moyen pour enlever, dans certains cas spécifiques, ces pouvoirs au lieutenant-gouverneur de façon que l'expérience vécue le printemps dernier, soit l'augmentation du prix des permis de conduire, ne reproduise pas à l'insu des élus du peuple.

M. BERGERON: Cela voudrait-il dire, si on suit votre raisonnement, qu'advenant le cas, par exemple, des tarifs exigés par certains entrepreneurs de voirie pour tel genre de machinerie il faudrait passer une loi?

M. COITEUX: Non, pas nécessairement.

M. BERGERON: Bien...

M. COITEUX: On peut faire un texte en excluant même l'amendement d'aujourd'hui. Nous savons qu'il faut que les décisions soient prises à l'avènement d'un nouveau véhicule qui prend la route, comme vous l'avez mentionné. Mais ce que nous voulons, c'est des dispositions générales. Pour un pouvoir discrétionnaire qui s'applique, comme on l'a appliqué suivant le code de la route — je ne dis pas que c'était illégal... — Je crois que dans un ordre en conseil qui implique des montants aussi considérables et qui affecte, comme le disait le député de Saint-Louis, 75% de la population, on devrait, lors de la révision du code de la route, trouver une formule par laquelle on enlèverait, à certaines conditions, ces pouvoirs discrétionnaires...

M. BERGERON: Je ne suis pas d'accord avec le député parce que je pense...

M. COITEUX: Au sujet des \$25 millions, je crois que l'Assemblée nationale doit se prononcer là-dessus.

M. BERGERON: Je m'excuse, le député a eu la chance de se prononcer. J'ai le privilège de m'exprimer. Je pense qu'on se plaint de plus en plus de la lenteur administrative du gouvernement, quel que soit le gouvernement. Si nous sommes obligés de venir en Chambre toutes les fois qu'il y a une décision qui implique les finances... Parce qu'en réalité, quelle que soit la décision, c'est toujours le contribuable qui paie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oh, non. Nous serions prêts à venir pour...

M. BERGERON: L'Opposition se plaint, depuis que je suis au monde, que ça prend du temps de passer des lois et d'avancer dans nos travaux sessionnels. Et là, on demanderait encore un autre carcan pour faire en sorte que rien n'avance dans la province de Québec.

M. BLANK: Le ministre des Finances dit qu'on va augmenter la taxe de vente de 6% à 8%. C'est augmenté, mais on passe les lois après. C'est la même chose qui peut arriver ici. Si le ministère des Transports et Communications dit: On veut augmenter les véhicules à moteur de \$2 à \$4 la livre — je crois que c'est arrivé l'année passée — ça entre en vigueur aujourd'hui par arrêté en conseil, mais ça doit être confirmé par une loi qui peut être votée le mois prochain ou dans deux mois, comme on le fait avec le budget. On ne doit pas attendre la loi. On n'a pas attendu la loi quand on a augmenté la taxe de vente. On l'a augmentée, et vite.

M. LACROIX (I.M.): On est d'accord sur l'amendement à l'effet que le lieutenant-gouverneur en conseil ait l'autorité voulue pour modifier les règlements, quand cela s'avère nécessaire. Nous sommes d'accord pour qu'il établisse des normes. Mais, lorsqu'il s'agit d'augmenter les revenus de la province considérablement, comme cela s'est produit dans ce cas-là — ce sont des choses prévisibles, cela ne vient pas du jour au lendemain — je pense que ça doit être inclus dans le budget, afin que les élus du peuple, l'Assemblée nationale, puissent avoir l'occasion de discuter cette chose. Tandis que là, la population a été mise devant le fait accompli et la députation n'a absolument pu discuter du bien fondé ou de la valeur de la nouvelle législation.

M. PLAMONDON: Ce qui est proposé dans le paragraphe a a), si je comprends bien, ce que vous discutez existe déjà dans le code de la route.

M. COITEUX: On veut le changer.

M. LACROIX (I.M.): C'est le temps.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On devrait enlever ces pouvoirs discrétionnaires.

M. PLAMONDON: Si je comprends, vous ne vous reportez pas aux modifications qui sont proposées, mais vous vous attaquez à ce qu'il y a déjà dans le code.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous sommes

ici pour apporter des changements, que ce soit d'un côté ou de l'autre.

M. PLAMONDON: Si je comprends bien, vous ne critiquez pas tellement ce qu'il y a là, mais ce qu'il y a déjà dans le code à l'heure actuelle.

M. COITEUX: En changeant a), nous n'avons aucune objection à ce qu'on dit à l'article a a), mais nous avons objection à l'original.

M. PLAMONDON: 182 de l'original, ça date de quand ça?

M. COITEUX: Si vous étiez dans l'Opposition, vous réclameriez la même chose. Ce sont des pouvoirs discrétionnaires qui sont dépassés.

M. PLAMONDON: Cela l'était aussi en 1964.

M. BLANK: On ne dit pas que...

M. LACROIX (I.M.): De toute façon, on ne corrige pas la situation en la perpétuant. Il s'agit de corriger une situation pour l'avenir. S'il y a des majorations de taux qui affectent un grand nombre de citoyens et qui sont en fait un impôt indirect, ça ne doit pas être décrété uniquement par ordre du lieutenant-gouverneur en conseil, mais ça doit être préalablement soumis aux Chambres.

M. PLAMONDON: Je pense que présentement, dans le système où nous vivons, il faut quand même, avec les échéances qui doivent arriver pour une réglementation comme celle-là — il y a des dates d'échéance et des renouvellements de permis — que ce soit en vigueur au moment p r é c i s . Il faut, à un moment donné, avoir une meilleure efficacité. Mais, d'autre part, je me demande si c'est bien le moment qu'on se chicane ou qu'on se dispute. Je pense que vous auriez une bien meilleure publicité si vous réserviez votre petite chicane à plus tard, alors que nous serons en Chambre.

M. LACROIX (I.M.): On ne travaille pas pour la publicité. Le député de Portneuf se trompe. Le comité se réunit pour étudier; c'est un comité parlementaire spécial sur la refonte du code de la route. A ce moment-ci, si on ne passe pas à l'étude de cette chose pour suggérer des amendements qui viendront plus tard en Chambre... Nous ne sommes pas ici pour faire la loi, nous sommes ici pour l'étudier et pour proposer des amendements, qui — on l'espère — seront dans la nouvelle loi soumise à la Chambre.

UNE VOIX: Quels amendements suggérez-vous?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les explications...

M. LACROIX (I. M.) : Il y a ici des fonctionnaires supérieurs, qui, je crois, comprennent exactement ce que l'Opposition propose à ce moment -ci, ce que les membres du comité proposent: C'est enlever au lieutenant-gouverneur en conseil ce pouvoir discrétionnaire d'augmenter à n'importe quel moment par arrêté en conseil les honoraires...

M. LE PRESIDENT: Je crois comprendre que nous ne sommes pas ici aujourd'hui pour faire une révision complète du code de la route. Ça viendra, ces articles-là, si, à un moment donné, il est proposé puis accepté qu'on fasse une refonte ou toute autre chose du code de la route.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je refuse d'accepter. Je m'excuse bien humblement, mais il a été bien entendu, au début de nos séances, que nous ne ferions pas ce que l'on appelle du « piecemeal legislation » mais qu'on reviserait tout le code de la route et qu'on apporterait évidemment des suggestions. Nous sommes très heureux d'avoir des suggestions des fonctionnaires spécialisés dans le domaine qui nous intéresse, mais il y a certaines questions comme celles-ci où les députés sont particulièrement intéressés à cause des implications sur le contribuable.

Et alors, je pense que c'est tout à fait dans l'ordre qu'on propose un amendement. Je note qu'il est une heure moins vingt, si on voulait remettre la séance à cet après-midi on pourrait vous apporter un amendement justement sur cet article-là.

M. LACROIX (I.M.): C'est parce qu'on comprend mal; on pense que les fonctionnaires seraient gênés de suggérer de limiter les pouvoirs du lieutenant-gouverneur en conseil.

UNE VOIX: S'ils ne partaient pas, il faudrait que nous le suggérions nous-mêmes.

M. BARIL: C'est dans la loi depuis 1931, ça a été appliqué une fois, et depuis que ça a été appliqué, apparemment ce n'est pas populaire, mais c'est là depuis que le code de la route existe.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais c'est justement...

M. BARIL: Non, non, au Québec, en 1931, quel était le pourcentage de la population qui possédait des véhicules à moteur?

M. B L A N K : Il y a eu un grand changement depuis 1931.

M. BARIL: C'est exactement la raison pour laquelle on demande une modification, par cet article-là, afin d'éviter qu'après 40 ans, au lieu d'affecter 1% de la population on affecte 99% de la population. Si on avait modifié le code depuis des années, et si le lieutenant-gouverneur en conseil s'était prévalu de ses privilèges d'augmenter les taux d'immatriculation graduellement et rationnellement, on n'aurait pas frappé la population avec 23% d'augmentation. Cette année, c'est pourquoi on demande la permission tout simplement, par l'entremise du lieutenant-gouverneur en conseil, d'établir des prix traitant des certificats de conformité, d'inspection et autres. Actuellement, on touche seulement une petite partie de la population, mais on le fera graduellement au lieu de le faire tout d'un coup dans x année.

M. COITEUX: On n'a pas d'objection à ça.

M. BLANK: Comment peut-on éviter que ça arrive une autre fois, cette augmentation de 23%, si, l'année prochaine, en faisant son budget le gouvernement décide qu'il a besoin de \$50 millions de plus.

M. BARIL: Mais il va le mentionner au discours inaugural et à ce moment-là...

M. BLANK: Pas nécessairement, il n'est pas mentionné du tout.

M. COITEUX: Il ne l'a pas mentionné.

M. BARIL: Comme cela l'a été au mois d'avril au discours inaugural, l'augmentation des taux dans...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il n'y a rien qui oblige le gouvernement à mentionner, dans le discours inaugural, qu'il va y avoir une taxe.

M. BARIL: Pour nous l'administration d'une chose est plus simple à faire graduellement que tout d'un coup.

Maintenant, comme membre d'un gouvernement ou d'un autre, là c'est particulier...

M. LACROIX (I.M.): La façon de la faire ce n'est pas à vous de décider, il y a des hommes

qui sont élus pour ça; voir à l'imposition des taxes, puis voir au bon usage des montants qui sont perçus par le gouvernement. Cela je crois que c'est...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela relève surtout du ministre des Finances, pas du ministre des Transports.

M. LACROIX (I.M.): C'est qu'on voudrait que les députés qui sont aujourd'hui à la droite du président, qui seront demain à sa gauche et vice-versa, ne soient pas privés de leur droit de regard sur l'administration de la province, sur les deniers, leur provenance et leur attribution.

M. BARIL: Ce côté-là, comme vous dites, ne nous appartient pas. Tout ce qui nous appartient c'est du côté purement administratif de tenter d'avoir un rouage qui permet de fonctionner immédiatement au moment de l'application d'une nouvelle loi ou au moment de l'application d'une nouvelle ordonnance du lieutenant-gouverneur en conseil. Mais du côté, comme vous dites, des deniers publics, ce n'est pas notre domaine.

M. LACROIX (I.M.): C'est pour ça que je vous dis que c'est gênant pour les fonctionnaires de suggérer au lieutenant-gouverneur en conseil de limiter ses pouvoirs.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non seulement c'est gênant, mais c'est impensable.

M. BARIL: C'est impensable.

M. LACROIX: M. le Président, M. Laflamme aurait...

M. LAFLAMME: J'aimerais tout simplement, à titre de renseignement, vous souligner qu'en Ontario il y a l'article 5 dans le Highway Traffic Act qui dit que: « The Lieutenant-Governor in Council may make regulations providing for the payment of fees for the issue, renewal, replacement or transfer of permits, licenses and number... » On avait posé la question au début à savoir si les autres juristes...

M. LACROIX: La même chose se fait en Ontario.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais s'ils font quelque chose de pas très bien en Ontario...

M. LACROIX(I.M.): Vous allez toujours chercher de mauvais exemples.

M. LAFLAMME: A titre de renseignement, s'il vous plaît, est-ce adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non ce n'est pas adopté. Un instant.

M. PLAMONDON: Je pense que c'est une discussion qui revient depuis un certain temps. Je pense qu'à différentes occasions, l'Opposition a fait valoir...

M. BLANK: Ce n'est pas la première fois que j'ai mentionné ça.

M. PLAMONDON: Je sais que l'Opposition a fait valoir son point de vue là-dessus et c'est son droit évidemment de le faire, et c'est peut-être même son devoir de le faire.

Présentement, nous soumettons que, pour une bonne administration et l'efficacité, le rendement, il n'y a pas d'inconvénient à ce que la même clause qui a été dans la loi depuis 20, 30 ou 40 ans se maintienne. Je pense que... je serais prêt à procéder à un autre article, si nous sommes d'accord. Je comprends que l'Opposition peut enregistrer sa dissidence.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Notre suggestion d'apporter un amendement cet après-midi sur cet article-là serait-elle acceptée?

M. PLAMONDON: Est-ce que nous siégeons cet après-midi?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je ne sais pas, la prochaine fois.

M. BERGERON: Nous pourrions peut-être examiner cela.

M. LACROIX (I.M.): La commission siégera de nouveau.

M. VERREAU: Il reste aussi d'autres lois qui...

M. LACROIX (I.M.): Cela pourra être suggéré à une prochaine séance.

M. PLAMONDON: Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de procéder aux articles que nous avons aujourd'hui, étant donné que ce n'est pas directement en rapport avec ce qui est proposé, mais que c'est plutôt en rapport d'objection de principe dans le code actuel. Est-ce qu'il n'y aurait pas lieu d'adopter les articles que nous pourrions adopter aujourd'hui et de revenir à une séance subséquente avec votre amendement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense qu'il faut le suspendre. Nous ne pouvons pas l'adopter, puisque nous l'étudions en ce moment. Nous l'étudions justement pour y apporter des amendements. A ce moment-là...

M. PLAMONDON: Suspendons.

M. VERREAU: Je suis persuadé que les autres articles, b) et h) n'ont pas le même effet.

M. LACROIX (I.M.): Il s'agit d'une nouvelle catégorie de permis de conduire.

M. PLAMONDON: Il n'y a pas de problème là-dessus.

M. LACROIX (I.M.): Nous n'avons pas d'objection.

M. PLAMONDON: Dans l'article b): « établir à ce sujet des règlements, afin de contrôler la vente, l'achat, l'échange, la réparation.

M. LACROIX (I.M.): Il n'y a qu'une objection qui pourrait venir. Dans la nouvelle catégorie de permis de conduire, nous n'avons pas d'objection à cela, mais il y a seulement la question de coût...

M. KIRKLAND-CASGRAIN: Au coût.

M. LACROIX (I.M.): Sur la question des coûts, l'augmentation des taux.

M. PLAMONDON: Ecoutez, cela se rapporte au fédéral, à l'article 82 a).

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pour cela que nous pourrions peut-être suspendre tout l'article 82.

M. PLAMONDON: Non, mais si nous adoptions les autres. Evidemment, les autres articles seront sujets à l'article 82 a), si l'article 82 a) était modifié éventuellement.

M. BERGERON: Nous avons adopté l'article 5 qui modifie l'article 7. Nous l'avons adopté. C'est exactement le principe.

M. PLAMONDON: A mon avis, il y aurait, par exemple, le « d ». Nous avons parlé de limiter le bruit des automobiles. Or, si nous n'avons pas la possibilité de faire établir des normes comme le « d » par exemple, fixer en phone, bel et décibel le niveau maximum d'intensité des bruits, je pense que cela limite...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais, d'un autre côté, ce n'est pas encore adopté en Chambre. Il faut bien penser que nous l'étudions. Il me semble que c'est à ce stade-ci que nous retardons à la prochaine séance et que cela ne retardera pas l'application des nouveaux amendements.

M. LACROIX (I.M.): Cela n'empêche pas les fonctionnaires de continuer à étudier le problème.

M. BERGERON: Alors, suspendu.

M. LE PRESIDENT: L'article est suspendu. A la page 44, l'article 93: « Lorsqu'il est démontré qu'une personne a conduit un véhicule alors que son permis de conduire était en suspension, le directeur doit suspendre le permis de cette personne pour une période additionnelle de six mois ».

UNE VOIX: Ce n'était pas un an avant?

UNE VOIX: Il y a une note explicative.

M. LE PRESIDENT: Le texte de loi présentement formulé présente d'énormes difficultés d'application. En effet, que signifient les mots: « coupable d'un accident »? De plus, il n'est pas clair si 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, parce que certaines peines additionnelles de six mois sont suffisantes.

M. LACROIX (I.M.): D'accord.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Adopté.

M. COITEUX: Est-ce que nous siégeons cet après-midi?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'accord.

M. LACROIX (I.M.): Oui.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Etant donné que le ministre est occupé, nous pourrions remettre cela à une prochaine Journée.

M. LACROIX (I.M.): Il serait normal que le ministre aime être présent pour écouter les interventions qui sont faites de part et d'autres.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est tout à fait normal.

M. LACROIX (I.M.): Quand le projet de loi sera présenté en Chambre, il aura été au courant des discussions. Je pense que c'est normal que nous donnions la chance au ministre d'être présent. On aime bien sa présence, il est bien gentil.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah oui.

M. LIZOTTE: Vous allez finir par me gagner.

UNE VOIX: Il n'est pas violent.

M. LIZOTTE: S'il vous manque un candidat, je vais y aller!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est presque un aveu.

M. LACROIX: Une instant, s'il vous plaît. Je voudrais présenter, M. le Président, un projet d'amendement à la Loi de l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobile, si les membres de la commission veulent en prendre connaissance.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour la prochaine séance, oui.

M. LACROIX (I.M.): Certainement.

M. COITEUX: La prochaine séance est fixée à quand, M. le Président?

M. LE PRESIDENT: C'est à vous de décider.

M. COITEUX: Etant donné qu'on vient la semaine prochaine, le 17 — c'est une suggestion que je fais — est-ce qu'on ne pourrait pas siéger le 17 ou le 18 septembre?

M. BERGERON: On siège le 17?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, pour les régimes matrimoniaux.

UNE VOIX: La justice.

M. LACROIX (I.M.): Le 18, il y a aussi la Famille et le Bien-Etre social.

UNE VOIX: Le 18, c'est la copropriété.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, est-ce un vendredi, le 19 septembre?

M. PLAMONDON: C'est un vendredi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que, le 19, il y aurait une possibilité?

M. LE PRESIDENT: Cela ne nous fait rien.

M. PLAMONDON: Est-ce qu'il y a quelque chose le mardi?

M. LACROIX (I.M.): Mardi prochain, il n'y a rien. Cette semaine...

M. BERGERON: Le 16 peut-être.

M. LACROIX (I.M.): Mardi prochain, il n'y a rien. Le jeudi, 11 septembre, il y a la commission permanente de la Famille et du Bien-Etre social; le mercredi, c'est la commission permanente de l'administration de la Justice. Le 18, il y a deux commissions: celle de la Famille et du Bien-Etre social et la commission spéciale chargée de l'étude du bill 29.

M. COITEUX: Nous pourrions venir le vendredi et nous passerions la fin de semaine à Québec.

M. BERGERON: Je veux bien aller chez moi, moi. On pourrait faire cela le mardi après-midi.

M. LACROIX (I.M.): Il resterait le mardi après-midi, 16 septembre.

M. BERGERON: Mardi après-midi?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi, cela ne me fait rien.

M. PLAMONDON: Maintenant, le mercredi matin, est-ce que...

M. LACROIX (I.M.): Dans la semaine suivante, il y a seulement une commission, le jeudi 25, c'est la commission permanente du travail et de la main-d'œuvre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A moins de remettre cela à l'autre semaine, le mercredi matin.

M. LACROIX (I.M.): Le mercredi, 24 septembre, il n'y a pas de commission ce jour-là.

M. LIZOTTE: Le mercredi, 24 septembre.

M. LE PRESIDENT: Donc, le mercredi 24 septembre. M. Martin m'a remis une lettre.

UNE VOIX: Ah oui.

M. LE PRESIDENT: Ceux qui ont gardé les tubes qu'il a remis, peuvent les conserver. Il est d'accord, mais il vous demande de faire attention parce que, s'ils se brisent, la substance chimique peut brûler vos vêtements. Il s'agit également d'un poison.

(Fin de la séance: 12 h 54)