



# DÉBATS

de

**l'Assemblée nationale**

du

**QUÉBEC**

---

**QUATRIÈME SESSION – 28<sup>e</sup> Législature**

Commission parlementaire spéciale sur la refonte  
du code de la route (4)

Le 24 septembre 1969

67

---

Président : l'honorable Gérard Lebel

(18)

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

Séance du 24 septembre 1969

(Dix heures vingt-et-une minutes)

M. D'ANJOU (président de la commission parlementaire spéciale sur la refonte du code de la route): A l'ordre, messieurs!

A la dernière réunion nous nous étions arrêtés à l'article 27, page 2a, au mot « autoroute » parce que nous n'avions pas de représentant du ministère de la Voirie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, avant de commencer nos délibérations y aurait-il possibilité de faire une motion pour que M. Mailloux remplace M. Leduc pour siéger à la commission?

M. LE PRESIDENT: C'est accepté. M. Mailloux remplace M. Leduc.

A la page 2a, 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. Des exceptions sont admises en des points singuliers ou 3. titre temporaire. »

M. BLANK: A quelle page?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je m'excuse, M. le Président. Avez-vous dit à la page 2a?

M. LE PRESIDENT: Oui.

M. LIZOTTE: Le carton jaune.

UNE VOIX: A la fin, dernier paragraphe. Dans le bas de la page.

M. LE PRESIDENT: Nous allons entendre le représentant du ministère de la Voirie.

M. GREGOIRE: Mon nom est Robert Grégoire, directeur adjoint du service technique de la circulation au ministère de la Voirie.

La définition du mot « autoroute » telle que mentionnée à l'article 27 correspond et a été tirée des deux définitions utilisées en France et aux Etats-Unis, adaptées, naturellement, aux conditions et aux termes normalement utilisés au Québec. L'autoroute comporte nécessairement deux chaussées séparées...

L'autoroute comporte nécessairement deux chaussées séparées par un terre-plein ou par une barrière. Ceci englobe, à notre point de vue, 3. peu près tous les cas, la barrière étant aussi bien une barrière de très peu de largeur, d'environ quatre à six pieds, qu'une barrière infranchissable et le mot « terre-plein » désignant le terre-plein en dépression ou le terre-plein surélevé qu'on rencontre sur les routes.

Par exemple, on peut parler des barrières du boulevard Métropolitain, et l'autoroute transcanadienne donne l'exemple d'un terre-plein. L'autoroute ne comporte aucun carrefour à niveau. Les échanges de circulation entre les routes qui y conduisent et l'autoroute elle-même se font par des carrefours étagés, c'est-à-dire qu'il n'y a aucun croisement de véhicules et ceci, dans un but de sécurité. On dit que « seule la circulation motorisée rapide peut y accéder en des points spécialement aménagés ». On réfère aux carrefours et à une circulation motorisée autre que celle des véhicules de ferme et des véhicules très lents qu'on rencontre.

Naturellement, devant une telle définition, on admet qu'il peut y avoir des exceptions, en des points singuliers mais à titre temporaire. En des points singuliers, c'est-à-dire qu'on peut, pour certaines raisons pécuniaires, ouvrir une autoroute à la circulation alors qu'un carrefour ne serait pas entièrement complété. On pourrait ouvrir l'autoroute et lui conserver son cachet d'autoroute, même si le carrefour était à niveau temporairement. Ceci, c'est une situation temporaire.

A titre temporaire aussi, par exemple, des véhicules lents et très lourds, comme les grues mobiles qui circulent sur nos routes, peuvent obtenir des permis spéciaux de circulation, dans des cas bien précis.

Mais nous, nous envisagions la possibilité que ces permis-là soient donnés de façon temporaire pour une situation bien définie et bien déterminée, c'est-à-dire que ce n'est pas un permis donné pour une année complète ou pour un véhicule en particulier.

Cela complète à peu près les raisons que nous avons lorsque nous avons écrit ce paragraphe.

M. BLANK: Une question a été soulevée, l'autre jour, concernant la vitesse. Est-ce le ministère de la Voirie qui fixe la vitesse sur les routes?

M. GREGOIRE: Voici, les limites de vitesse sont fixées dans le code de la route. Au ministère de la Voirie, nous les appliquons et nous posons les panneaux de signalisation.

M. BLANK: Si c'est l'article 28 de la page 29 qui régit la vitesse sur les autoroutes — c'est la raison pour laquelle nous vous avons demandé de venir ici aujourd'hui — à première vue, on doit dire que toutes les autoroutes sont limitées à une vitesse de 70 milles à l'heure.

M. GREGOIRE: Oui. On demande que les autoroutes...

M. BLANK: Mais pas dans le cas du boulevard Métropolitain, qui est une autoroute, d'après votre décision. La vitesse est maintenant de 45 milles à l'heure. Donnez-vous une limite de vitesse de 70 milles à l'heure à cette autoroute-là, même au boulevard Décarie?

M. GREGOIRE: On demande que le ministère de la Voirie soit mandaté pour fixer aussi des vitesses inférieures à celles que l'on fixe dans le code de la route. On demande que le code de la route fixe des limites dans lesquelles nous pourrions appliquer des limites de vitesse.

M. BLANK: Mais de la façon dont l'article 28 est rédigé maintenant, je pense que vous n'avez pas ce droit-là. Ce n'est pas clair. L'article dit: « Toute vitesse et toute action imprudente susceptibles de mettre en péril la sécurité, la vie ou la propriété sont prohibées. » Cela va plus loin: « Subordonné ment aux dispositions..., une vitesse excédant 70 milles à l'heure est interdite. »

Je pense que l'article 1, disant: « Toute vitesse et toute action imprudente... » est applicable au chauffeur et non au ministère pour qu'il fixe une limite de vitesse.

M. GREGOIRE: C'est cela. Maintenant, c'est la raison pour laquelle, dans les alinéas a) et b) on ne mentionne pas, comme dans les autres cas: « sauf où le ministère de la Voirie a placé des panneaux indicateurs d'une vitesse moindre. »

M. BLANK: Peut-être devrions-nous l'ajouter quelque part ici, mais ce n'est pas dans la loi maintenant. Je pense que c'est trop dangereux de fixer la limite de vitesse sur le boulevard Métropolitain à 70 milles à l'heure, et même sur le boulevard Décarie.

M. GREGOIRE: D'ailleurs, remarquez que je suis complètement de votre avis là-dessus.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, y aurait-il possibilité d'ajouter...

M. BLANK: Je trouve que la limite de 70 milles à l'heure sur la route entre Québec et Montréal a du bon sens. Cette limite existe depuis longtemps.

M. GREGOIRE: Je vois ce texte-là comme un texte de travail où il y a un échange de vue.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, c'est pour cela qu'il me semble qu'il faudrait ajouter quelque chose. Nous avons soulevé le problème la dernière fois.

M. BLANK: La raison pour laquelle nous vous avons invités aujourd'hui n'est pas au sujet de la définition de l'autoroute; nous avons compris...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est trop vaste.

M. BLANK: C'est en relation avec la vitesse.

M. GREGOIRE: D'ailleurs, pratiquement parlant, sur le boulevard Métropolitain vous savez qu'aux heures de pointe la vitesse est presque nulle.

M. BLANK: Oui.

M. LACROIX: La sécurité routière relevant de la responsabilité du ministère des Transports et Communications, quand le ministère de la Voirie décide de fixer des limites de vitesse sur certaines routes, y a-t-il consultation entre les deux ministères?

M. GREGOIRE: C'est-à-dire que nous ne fixons pas de limite, nous plaçons les panneaux indicateurs de vitesse en conformité avec le code de la route. Maintenant, le code de la route actuel nous donne très peu de latitude en dehors des cités, villes et villages. Nous savons, et vous savez pertinemment que plusieurs agglomérations urbaines n'ont pas le statut de cités, villes et villages. Nous ne pouvons pas placer une vitesse autre que 60 milles à l'heure dans ces cas-là.

Ceci nous amène plusieurs ennuis. Nous savons, parce que nous construisons les routes, parce que nous les essayons, parce que nous faisons énormément d'expériences sur les routes que, dans des points donnés, dans des circonstances données, il nous faudrait fixer des vitesses inférieures aux 60 milles à l'heure prescrits par la loi. Mais nous ne le pouvons pas. C'est la raison pour laquelle nous demandons que la vitesse soit réduite. Maintenant,

pourquoi le ministère de la Voirie s'occupe-t-il de sécurité routière, alors que ça relève du ministère des Transports et des Communications? Eh bien, nous construisons les routes. Nous vérifions l'opération du réseau routier, de même que celle des véhicules. Nous ne faisons pas une surveillance de police, mais nous vérifions l'opération des véhicules. Alors, je pense qu'il est absolument impossible pour nous, en tant qu'ingénieurs en circulation, de dissocier la sécurité de la capacité de la route. C'est la raison pour laquelle nous sommes automatiquement impliqués dans cet aspect de la sécurité routière.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. Grégoire, pourriez-vous nous dire combien il y a de fonctionnaires à votre ministère qui sont préposés à cette question de vitesse, d'installation des panneaux sur les routes, à part vous?

M. GREGOIRE: Au total, peut-être une vingtaine.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Une vingtaine. Est-ce que ce sont des ingénieurs spécialisés dans la question comme vous ou quel genre...

M. GREGOIRE: Non, nous sommes quatre ingénieurs spécialisés.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Bon, et les autres sont plutôt des employés, des manoeuvres ou quoi?

M. GREGOIRE: Non, non. Si vous comptez les manoeuvres, nous montons à plusieurs centaines.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors les autres feraient quoi?

M. GREGOIRE: Ce sont des gens responsables qui agissent comme inspecteurs, qui font la surveillance de la signalisation, du marquage des chaussées. Lorsqu'il s'agit d'étude de vitesse, purement et simplement, ce que nous avons actuellement, comme étude, ce sont des études complétées par des équipes volantes équipées de radar et d'autres instruments de mesure qui peuvent déterminer une vitesse de sécurité dans les courbes.

Je n'ai malheureusement pas les études avec moi là...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, ça va. J'avais une autre question. Combien y a-t-il de temps que vous vous êtes réunis avec les fonc-

tionnaires du ministère des Transports et des Communications qui sont responsables de la sécurité routière?

M. GREGOIRE: Actuellement nous entretenons des contacts...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non, mais je veux savoir quand vous vous êtes réunis. Je comprends que vous pouvez vous appeler au téléphone, mais quelle est la date de la dernière réunion que vous avez eue avec des membres du ministère des Transports et des Communications?

M. GREGOIRE: Personnellement, je n'ai jamais eu de réunion officielle avec le ministère des Transports et des Communications.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah bon. A votre connaissance, est-ce qu'il y en a eu des réunions avec d'autres ingénieurs parmi le groupe des quatre?

M. GREGOIRE: Bien, nous sommes en contact régulier. Voyez-vous, lorsque nous sommes régulièrement en contact avec les officiers du ministère des Transports et des Communications, la nécessité de tenir un comité plénier officiel...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais je ne parle pas nécessairement d'un comité plénier; je demande si vous êtes en contact régulier, comment, si c'est par téléphone que vous...

M. GREGOIRE: Par téléphone ou par visite que nous nous rencontrons.

M. BERGERON: M. le Président, je me demande où le député de Marguerite-Bourgeoys s'en va.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est assez clair, M. le Président, cela a toujours été le ministère des Transports et des Communications...

M. BERGERON: On est ici pour étudier le code de la route, pas pour savoir quand les comités siègent ou que les gens s'appellent au téléphone.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, nous sommes ici pour examiner justement la question de sécurité routière. On veut savoir jusqu'à quel point le ministère des Transports et des Communications a réclamé ses droits sur

ce problème-là. Je pense que d'ailleurs le ministre des Transports et des Communications s'accorde entièrement avec moi. On veut savoir. Moi, si c'était...

M. BERGERON: Qu'est-ce que ça donne de savoir à quelle heure ils se sont appelés au téléphone et combien de fois par semaine?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On veut savoir quel travail se fait, M. le Président. Je comprends que ça ne fait pas l'affaire du député ministériel qui vient de parler, mais ça nous intéresse, nous.

M. GREGOIRE : Nous rencontrons M. Laporte régulièrement au ministère des Transports et des Communications; nous rencontrons un ingénieur, M. Pierre-Yves Dionne, régulièrement; nous correspondons...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Avez-vous déjà changé des décisions en tenant compte des recommandations du ministère des Transports et des Communications...

M. GREGOIRE: Des décisions de quelle nature, par exemple?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... au point de vue de la vitesse? Lorsque vous avez pris la décision d'établir une vitesse à un endroit, est-ce que cela vous est arrivé de changer cette décision à la suite de représentations de spécialistes du ministère des Transports et des Communications?

M. GREGOIRE: Au sujet de la vitesse, nous sommes actuellement assez limités d'après le code de la route.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous établissez quand même, en suivant les données du code de la route, un endroit à 60 milles, un autre endroit à 70 milles?

M. GREGOIRE: Non, 70 milles, nous ne l'indiquons jamais. C'est sur les autoroutes...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Sur les autoroutes? Je comprends.

M. GREGOIRE: Oui. Les autoroutes ne relèvent pas du ministère des Transports; elles relèvent du ministre de la Voirie, voyez-vous. C'est différent.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'imagine que

ce sont les mêmes fonctionnaires qui travaillent pour le ministère que pour le ministre?

M. GREGOIRE: Non, non. C'est une administration complètement séparée; c'est l'Office des autoroutes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, vous n'avez aucune communication avec ceux qui s'occupent de sécurité sur les autoroutes?

M. GREGOIRE : Oui, oui, nous avons encore des communications avec eux, mais nous n'avons aucune autorité pour leur donner des ordres.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Mais est-ce que vous tenez compte des représentations faites par le ministère des Transports et des Communications, par les spécialistes en sécurité routière?

M. GREGOIRE: Assurément.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que cela vous est arrivé de changer des décisions justement au point de vue de l'établissement d'une règle quelconque?

M. GREGOIRE: En général, il n'est pas question de changer une décision, mais d'arriver à des conclusions et d'appliquer ces conclusions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est donc dire que vous ne tenez pas particulièrement compte des recommandations des spécialistes en sécurité routière du ministère des Transports et des Communications?

M. GREGOIRE: Là, j'aimerais que vous précisiez, peut-être, de quel domaine vous voulez parler. Au point de vue des limitations de vitesse, le code de la route est tellement clair que nous ne pouvons que nous conformer à la loi. Mais nous demandons d'avoir une latitude à ce sujet de façon à fixer sur la route une vitesse légale qui corresponde à la vitesse à laquelle un automobiliste peut circuler en toute sécurité.

Maintenant, ni un employé du ministère des Transports et des Communications, ni un employé du ministère de la Voirie ne peuvent enfreindre la loi.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous ne sommes pas ici, non plus, pour discuter de cela. Nous voulons savoir comment vous en arrivez à l'application, et si cela se fait en consultation

avec le ministère des Transports et des Communications. C'est la question qui nous intéresse.

M. HAMEL: Si je comprends bien, vous êtes de la Voirie et vous vous en tenez, à ce qui est inscrit dans le code de la route...

M. GREGOIRE: Oui.

M. HAMEL: Justement, j'ai reçu dernièrement des représentations d'une paroisse, Notre-Dame-de-Bon-Secours, sur la route 21 qui va vers Iberville et où il y a une limite de vitesse de 60 milles à l'heure. C'était une piste de course. Le conseil municipal a passé une résolution et les citoyens sont venus me voir. C'est construit des deux côtés de la route.

J'ai demandé au ministère de la Voirie de bien vouloir étudier la situation et de la changer. On me répond, en date du 15 septembre, qu'on n'est pas capable de le faire parce qu'on est obligé de tenir compte du code de la route. Je pense que c'est cela que M. Grégoire veut, qu'il y ait un changement au code de la route pour donner un certaine latitude au ministère de la Voirie.

Moi, personnellement, je suis d'accord avec ça.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui. Alors, qu'on nous fasse des suggestions à cet effet.

M. BLANK: M. le Président, l'article 28 donne ce droit pour toutes les routes, sauf pour les autoroutes.

M. GREGOIRE: Oui, il faudrait ajouter les autoroutes.

M. BLANK: C'est à l'article 28, pas dans le code, mais dans les amendements, à la page 29 des amendements.

M. PLAMONDON: M. Grégoire, sur la route 20, à première vue...

M. GREGOIRE: L'autoroute 20 ou la route 20? Les deux existent.

M. PLAMONDON: Moi, je parle de la Transcanadienne...

M. GREGOIRE: C'est ça, l'autoroute 20.

M. PLAMONDON: ... entre Québec et Montréal. Vous l'appellez comment?

M. GREGOIRE: L'autoroute 20. D'ailleurs, elle est identifiée par un symbole particulier.

M. PLAMONDON: Vous l'appellez l'autoroute 20.

Or, selon la définition que vous donnez ici, je me demande si vraiment elle répond à cette description-là. Vous dites, à un certain moment: « Ne comporte aucun carrefour à niveau ». Si ma mémoire est fidèle, il y a un chemin de fer, il y en a même deux qui, à un moment donné, traversent l'autoroute à niveau. Est-ce que cette route-là entrerait dans la définition d'une autoroute?

M. GREGOIRE: Pour votre information, d'abord, il y a trois chemins de fer qui traversent la route transcanadienne.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'en connais deux.

M. GREGOIRE: Il y en a un troisième vis-à-vis de Lévis et Lauzon, dans le nouveau tronçon qui a été ouvert l'an dernier. On admet qu'il y a des exceptions; c'est la raison pour laquelle on a ajouté: « En des points singuliers ou à titre temporaire ». Maintenant, simplement, au point de vue de la définition, un chemin de fer s'appelle un passage à niveau et non pas un carrefour. Alors, il n'est pas exact de dire que le chemin de fer est un carrefour parce que le carrefour suppose l'échange de véhicules entre deux routes. Ici, il s'agit des passages à niveau et des conditions qui sont théoriquement dangereuses.

M. PLAMONDON: J'admets la distinction que vous faites entre les deux, mais c'est très subtil. Je vous avoue, on dit...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dans les faits.

M. PLAMONDON: ... qu'être rué par un cheval ou par un boeuf, cela fait mal la même chose. Alors, frapper une automobile ou un train, c'est aussi dangereux. Et je me demande même si ce n'est pas plus dangereux. Si nous fixons la limite de vitesse maximale à 70 milles, est-ce que cela ne crée pas un danger additionnel?

M. GREGOIRE: C'est-à-dire qu'il y a des indications...

M. PLAMONDON: Ou encore, est-ce que, dans cette zone-là vous vous prévaudriez de votre privilège de réduire la vitesse?

M. GREGOIRE: Normalement, d'après le code de la route, la vitesse permise aux passages à niveau est de 30 milles à l'heure. Nous ne l'avons pas affichée sur la route transcanadienne, cette vitesse de 30 milles 3 l'heure. Il y a deux passages à niveau à Sainte-Hyacinthe. L'un de ces passages-là appartient au Pacifique canadien. Il y

a un train par semaine qui passe et c'est au milieu de la nuit. Le train doit arrêter, il doit donner préséance aux véhicules. Ils doivent placer un signaleur pour diriger le train lorsqu'il n'y a aucun danger. A l'autre passage à niveau — je crois qu'il appartient à la compagnie Canadien national — il y a deux ou trois trains par semaine et c'est la même situation qui existe.

M. PLAMONDON: Il y a quand même une différence entre la circulation des trains 3 cet endroit-là et ce qui se fait pour d'autres chemins.

M. GREGOIRE: Oui, ce sont des voies d'évitement, en réalité, qui existent là. Et c'est la même chose, ici, à Lauzon; c'est un passage à niveau qui sert comme vole d'évitement. Il y a un train de temps 3 autre; il doit arrêter et ne peut repartir que si la route est libre. Des signaleurs, des gardiens doivent être placés sur la route. Est-ce que cela répond à votre question?

M. PLAMONDON: Oui, cela va.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que l'article 27 est adopté?

M. LAFLAMME: Dans les limites de vitesse, pour compléter ce qui vient d'être dit, 3 la page 29, 3 l'article 28, paragraphe 1, sous-paragraphe a) concernant la limite de 70 milles 3 l'heure sur les autoroutes, si on ajoutait, après « une vitesse excédant 70 milles à l'heure sur les autoroutes », « sauf dans les cas où le ministère de la Voirie a placé des panneaux indicateurs d'une vitesse moindre », est-ce que cela rencontrerait vos vues?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela irait.

M. GREGOIRE: Cela est logique. Disons que cela entre complètement dans la ligne dépensée des ingénieurs du ministère.

M. VERREAULT: Cela couvrirait votre affaire.

M. GREGOIRE: Maintenant là-dessus, si vous parlez du paragraphe concernant la vitesse, j'ai-

merais attirer votre attention tout de suite sur le paragraphe b) où une vitesse minimum est spécifiée sur les autoroutes. Là aussi, Je pense qu'il est essentiel qu'on ait une vitesse minimum d'affichée sur les autoroutes et ceci, parce qu'en réalité, ce qui est dangereux sur une autoroute, ce n'est pas seulement la vitesse par elle-même mais c'est plutôt la différence de vitesse qui existe entre les véhicules. En réduisant autant que possible cette différence — et nous proposons une différence d'environ 20 milles à l'heure, ce qui existe déjà sur les autoroutes à péage du Québec — nous réduisons énormément la fréquence des accidents avant et arrière entre les automobiles.

C'est la raison pour laquelle nous aimerions qu'un article comme celui-ci soit inclus dans le code de la route. Il faudrait aussi ajouter quelque chose pour tenir compte du fait qu'on peut fixer, sur les autoroutes, des vitesses moindres que 60 ou 70 milles à l'heure.

M. BLANK: C'est l'inverse de l'amendement.

M. GREGOIRE: Une vitesse minimum moindre.

M. BLANK: Une vitesse minimum.

M. GREGOIRE: Pas moindre.

M. PLAMONDON: Un minimum Inférieur S. celui mentionné...

M. BLANK: C'est différent.

M. LAFLAMME: Je pense qu'il faudrait laisser « moindre » et peut-être ajouter un autre alinéa pour dire que le ministère peut, lorsque la vitesse maximum d'une autoroute est autre que 70 milles 3 l'heure, fixer une vitesse minimum inférieure à 50 milles à l'heure.

M. VERREAULT: Cela arrive sur une chaussée glacée par exemple, et qu'il y a une vitesse de 50 milles à l'heure. Le gars va y aller. S'il n'y va pas il commet une infraction...

M. PLAMONDON: Alors, s'il est dans la brume?

UNE VOIX: Ou dans le brouillard.

M. PLAMONDON: « Toute vitesse et action imprudente susceptible de mettre en péril... »

M. GREGOIRE: Je pense que les...

M. VERREAULT: Oui, d'accord, et on oblige le type à aller à 50 milles à l'heure. Le policier...

M. BLANK: Alors, sur l'autoroute, on change ça, parce qu'il y a des panneaux aux postes de péage...

M. GREGOIRE: Ceci peut obliger le ministère de la Voirie à installer, aux entrées de l'autoroute, des panneaux indiquant la vitesse selon les conditions.

M. BLANK: A chaque entrée? Il y a beaucoup d'entrées sur la route transcanadienne.

M. GREGOIRE: Mais est-ce que...

UNE VOIX: Aux viaducs.

M. GREGOIRE: Ceci peut obliger le ministère à faire ça.

M. BLANK: Aux Etats-Unis, j'ai constaté que, sur quelques routes, il y a une vitesse maximum et minimum pour le jour et pour la nuit.

M. GREGOIRE: Oui.

M. BLANK: Est-ce qu'on ne peut pas changer cette vitesse l'hiver et l'été?

M. GREGOIRE: Voici, les conditions de routes verglacées et de routes très glissantes sont assez rares au Québec.

DES VOK: Oh, oh!

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah mon Dieu!

M. GREGOIRE: Sur les autoroutes.

UNE VOK: Vous n'auriez pas pu dire cela de la route de Sept-Iles, l'hiver passé.

M. PLAMONDON: Sur les autoroutes, c'est assez rare.

M. GREGOIRE: C'est assez rare! Cela va peut-être arriver une dizaine de fois durant l'hiver.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dix fois, seulement!

M. BLANK: Une dizaine de fois c'est...

M. GREGOIRE: Est-ce qu'il faudrait pénaliser la circulation pour tous les autres jours de l'hiver à cause des conditions qui, en fait, ne durent que quelques heures au cours de ces quelques dix jours?

M. LAFLAMME: Il peut arriver qu'il y ait du brouillard. Je pense, en particulier au secteur de Drummondville où le brouillard s'installe assez fréquemment. A ce moment-là, le reste de la route est beau...

M. COITEUX: Parce que la route est dangereuse, je ne voudrais tout de même pas qu'un officier de la route ou un officier préposé au contrôle de la vitesse oblige l'automobiliste à faire du 50 milles à l'heure, qui est la vitesse minimum, ou du 60 milles à l'heure. A ce moment-là, je pense bien qu'on n'aurait pas de problème. Théoriquement, il pourrait le faire, mais en définitive je pense que celui qui ferait ça serait rapporté, et il ne ferait pas d'autres infractions de ce genre-là.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a un conflit.

M. GREGOIRE: Il y aurait un conflit entre... « Toute vitesse et toute action imprudente susceptibles de mettre en péril la sécurité, la vie, la propriété sont prohibées sur tous les chemins de la province. » Il y a un conflit entre ça et...

M. VERREAULT: Un type qui est malade...

M. COITEUX: Dans l'esprit des gens du ministère de la Voirie, quand ils disent « un minimum de 50 et un maximum de 70 », n'est-ce pas, comme vous le disiez tantôt, une façon d'établir une différence? Maintenant, ce n'est pas tellement dans le but d'avoir une loi appliquée littéralement par l'officier surveillant la vitesse. Je veux dire au point de vue du minimum. Aux Etats-Unis, on surveille cela. Si on trouve un « sunday driver », comme on dit en français, ils le mettent de côté pour une heure. Je ne crois pas que cette différence entre 50 et 70 soit là pour que l'officier de la route, spécialement en autant qu'il y ait un minimum, puisse avertir... Je ne crois pas qu'il applique l'interdiction à 50 milles, en bas de 50 milles.

M. GREGOIRE: Non, j'ai déjà été averti personnellement parce que je roulais trop lentement sur une route. On y faisait une inspection, et il y avait une circulation intense qui commençait à s'établir. L'agent de la circulation

qui nous a arrêtés nous a demandé notre identité et nous a dit qu'on devait suivre la circulation. Je pense qu'il avait raison, et on l'a fait.

M. BLANK: On ne voit pas ça très souvent.

M. GREGOIRE: C'est arrivé sur une route qui n'était pas une autoroute, sur la route 2, en descendant vers la Gaspésie. C'est normal.

M. L AFLAMME : Actuellement, il existe dans le code un article où il est dit que toute lenteur induite constitue une infraction.

M. PLAMONDON: Qu'est-ce que ça ferait si on ajoutait à la suite de ces deux articles a) et b): le ministère de la Voirie peut toutefois modifier ses maximums et minimums lorsque les conditions l'exigent?

M. GREGOIRE: Ce serait peut-être plus simple.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il me semble que ça s'imposerait.

UNE VOIX: Il me semble qu'il y a assez d'avocats dans la salle.

UNE VOIX: ...les conditions qui changeraient.

M. BERGERON: Je pense bien qu'on ne peut pas faire une loi basée sur le climat.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On vit dans un pays où on est vraiment influencé par le climat.

M. BERGERON: On va se fourvoyer. A un moment donné, l'automobiliste est habitué à passer à un endroit, et d'habitude c'est 70 milles à l'heure. Je n'ai jamais vu une loi faite de cette façon-là.

M. PLAMONDON: Sur l'autoroute des Laurentides, il y a quand même un minimum et un maximum qui sont variables.

M. LIZOTTE: Je pense que, même s'il y a une indication qui permet une vitesse de 70 milles à l'heure sur une route, il reste le principe suivant: C'est que Je n'ai pas le droit de conduire de façon dangereuse. Or, si la route est givrée, glacée, enneigée, je calcule qu'à 60 milles à l'heure je conduis de façon dangereuse, et je dois être pénalisé. Ce n'est pas le chiffre qui est inscrit sur l'affiche qui va nous indiquer de quelle façon on doit conduire; il peut indiquer la vitesse permise...

M. PLAMONDON: Mais hypothétiquement...

M. LIZOTTE: ... mais si à 70 milles à l'heure ça devient une conduite dangereuse, cette affiche ne vous justifie pas d'aller à 70 milles à l'heure et de conduire d'une façon dangereuse.

M. PLAMONDON: Si je m'en vais sur une autoroute à 60 milles à l'heure ou à 45 milles à l'heure, par exemple, et le policier m'arrête et me dit que je ne vais pas assez vite.

A ce moment-là, s'il m'amène devant le tribunal, qu'est-ce qui va prévaloir? Est-ce que c'est l'article de la loi qui dit que je dois aller à 50 milles à l'heure ou si c'est l'interprétation qui sera donnée des conditions? Est-ce que je vais être condamné ou pas?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Si vous avez un accident d'automobile, il y a des chances que le juge, en appréciant les faits, si, à cause des conditions climatiques, vous rouliez plus vite, même si c'est marqué que la vitesse à laquelle vous rouliez était permise, il y a des chances que vous soyez condamné.

M. PLAMONDON: Je ne pense pas aux accidents, je pense au...

UNE VOIX: Ce serait difficile à apprécier.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que c'est pour ça que votre suggestion a du sens. Quand le commun des mortels voit 70 milles à l'heure à un moment donné, si les conditions climatiques changent, il ne s'arrêtera pas quand même à penser.

M. BLANK: Normalement, s'il n'y avait rien dans la loi, si l'article numéro 1 n'était pas là, si vous roulez à 45 milles à l'heure quand il y a de la glace ou de la neige, vous perdrez votre cause, mais parce que nous avons l'article 1, vous avez droit à une excuse légitime.

M. BERGERON: C'est ça.

M. BLANK: Si vous avez une excuse légitime, vous avez droit de le faire, à mon avis.

M. PLAMONDON: Poursuivons le raisonnement. Excluons le givre et la glace et pensons par exemple aux passages à niveau dont on a parlé tantôt. J'aimerais que le ministère de la Voirie ait la possibilité de dire que, dans tel secteur, pour la sécurité, une vitesse de 70 milles n'est pas favorable, n'est pas souhaita-

ble. J'aimerais qu'il ait la possibilité d'indiquer qu'à certains endroits il est souhaitable d'avoir une vitesse maximum de 60 milles ou de 65 milles, ce qu'il ne peut faire actuellement.

M. BLANK: Nous en avons discuté. Nous ajoutons aux paragraphes a) et b) quelque chose de semblable à ce que nous avons au paragraphe c).

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Voulez-vous relire le changement que nous avons apporté?

M. LAFLAMME: Une vitesse excédant 70 milles à l'heure sur les autoroutes, sauf dans les cas où le ministère de la Voirie a placé des panneaux indicateurs d'une vitesse moindre.

M. BLANK: Est-ce que ça répond à votre question?

M. PLAMONDON: Très bien.

M. BLANK: Nous essayons de trouver les mots adéquats.

M. COITEUX: Votre suggestion de tantôt, M. Plamondon était excellente.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Moi aussi, je la trouve excellente.

M. PLAMONDON: Je tentais de dire la même chose pour les deux paragraphes. Je ne sais pas si ça peut s'appliquer. Ce que je peux vous dire pour le paragraphe a), c'est que pour qu'il s'accorde avec ce à quoi je pensais tout à l'heure, il faudrait trouver aussi quelque chose pour le minimum. Je vois mal qu'on exige un minimum de 50 milles à l'heure à un passage à niveau, par exemple.

M. LAFLAMME: Si vous regardez le paragraphe b) il y est mentionné: « Une vitesse moindre que 50 milles à l'heure serait prohibée sur les autoroutes où le ministère de la Voirie a placé des panneaux indicateurs à cet effet. » Donc, s'il y a danger, il suffit de ne pas placer de panneaux indicateurs à l'effet qu'il y a une limite de 50 milles.

M. PLAMONDON: S'il place un panneau, il est obligé d'indiquer le minimum de 50 milles; il n'a pas de latitude.

M. GREGOIRE: Actuellement, oui.

M. VERREAULT: Deuxièmement...

M. BLANK: C'est 70 milles maximum et 50 milles minimum.

M. PLAMONDON: S'il décide, à un moment donné, de mettre un maximum de 65 milles il ne peut pas penser à mettre un minimum de 45 milles. S'il marque un minimum, il faut qu'il marque 50 milles.

M. LAFLAMME: Si on disait: une vitesse moindre que celle qui est indiquée par les panneaux apposés par le ministère de la Voirie?

M. VERREAULT: Si les conditions changent, il devra changer les panneaux?

M. COITEUX: Je pense que vous aviez tantôt une phrase très condensée et qui, à mon sens, couvrait tout. Suivant les circonstances, on laisse le ministère de la Voirie décider à un moment donné d'établir des limites moindres que celles qui sont fixées par la loi.

M. GREGOIRE: En somme, je pense que les essais que nous faisons sur route et la connaissance que nous avons de l'exploitation du réseau routier nous permettent de juger adéquatement quelles sont les conditions dans lesquelles un automobiliste peut circuler.

M. PLAMONDON: Justement, le principe que je tente de défendre, c'est que je vois mal que nous, ici, puissions apprécier les vitesses précises, maximales ou minimales... Il y a des spécialistes qui ont tous les instruments possibles pour analyser les conditions de la circulation.

La dernière suggestion de M. Laflamme — je la vois assez bien — est qu'on enlève tout simplement « 50 milles à l'heure » et qu'on dise: Une vitesse moindre sur les autoroutes où le ministère a placé des panneaux indicateurs à cet effet.

M. BARIL: A ce moment-là, ça devient: Est spécialement interdite une vitesse moindre que celle...

M. PLAMONDON: ...qui est indiquée sur les panneaux quand il y en a.

M. BARIL: Cela ne marche plus, non plus. Est spécialement interdite une vitesse moindre... La proposition du ministre, tout à l'heure, à mon sens, est bonne.

On pourrait enlever tout simplement le minimum, au paragraphe d) et garder l'article 50, paragraphe 2: « Aucun conducteur n'a le droit de conduire son véhicule dans un chemin public

5 une lenteur indue », et en y ajoutant: et il doit éviter toute action imprudente, susceptible de mettre la vie en danger. Laissons au ministère de la Voirie le soin de mettre un panneau indicateur; n'en faisons pas une obligation juridique à l'effet que...

UNE VOIX: Pas une obligation juridique.

M. GREGOIRE: ... il faut aller entre cette vitesse et une autre.

M. BLANK: Mais ici, si on ne donne pas le droit de fixer des panneaux indiquant une vitesse minimale, on aura peut-être des problèmes avec les cultivateurs sur la route 20. Ils entreront par une entrée avec leur tracteur et ils sortiront par l'autre.

M. GREGOIRE: La raison pour laquelle on demande cet article-là, c'est qu'on a constaté cela à plusieurs reprises.

M. BLANK: Ce ne sont pas les voitures qui posent un problème, ce sont les tracteurs.

M. GREGOIRE: Oui, il y en a aussi.

M. VERREAULT: Est-ce absolument essentiel de fixer un minimum?

M. GREGOIRE: Oui, je crois que c'est très prudent de fixer une vitesse minimale sur une autoroute...

M. BLANK: Je pense que oui.

M. GREGOIRE: ... où la majorité des voitures file à une vitesse donnée. Nous voulons justement réduire cet écart entre les véhicules les plus lents et les véhicules les plus rapides.

M. VERREAULT: Cela va bien sur l'autoroute des Laurentides, par exemple, où vous avez des panneaux qui peuvent être changés, selon les conditions atmosphériques, tous les Jours, si vous voulez. Quand vous tombez sur la route 20, Je vois mal vos ingénieurs aller poser des affiches partout, disant qu'aujourd'hui il y a du brouillard et qu'il faut aller à 30 milles à l'heure.

M. GREGOIRE: C'est ce que j'ai dit tout à l'heure. Cela peut nous obliger à installer une signalisation qui fonctionne...

M. VERREAULT: Vous vous embarquez dans une grosse affaire.

M. GREGOIRE: ... grâce à des panneaux lumineux, interchangeables pratiquement.

M. VERREAULT: C'est très bien, mais on n'aura pas cela pour demain.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: J'ai l'impression que cela doit se faire dans certains États américains.

M. GREGOIRE: Personnellement, Je l'ai constaté sur les autoroutes à péage.

M. BLANK: Parce qu'il n'y avait pas beaucoup d'entrées.

M. GREGOIRE: Même sur le New Jersey Turnpike, par exemple, il y a des panneaux tout le long de la route, et pas seulement aux postes de perception, parce que les postes de perception sont près des sorties. Alors, les panneaux sont placés tout le long de la route et ils sont contrôlés par un poste central.

La même chose peut être faite dans les postes de la route transcanadienne.

M. BLANK: Il y a de la brume, de temps en temps.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est dans les montagnes.

M. GREGOIRE: Ces panneaux sont lumineux. A ce moment-là, ils les allument.

UNE VOIX: Ce serait parfait.

M. GREGOIRE: C'est un système de contrôle électronique qu'il s'agit d'installer pour cela.

M. VERREAULT: Parfait. Si vous aviez cela sur la route 20, par exemple ou sur la route transcanadienne qui ira jusqu'à Rivière-du-Loup, ce serait parfait, mais j'ai bien l'impression que cela va prendre quelque temps.

M. GREGOIRE: Ce dispositif est assez long à établir.

M. VERREAULT: Oui, je le sais bien, mais en attendant...

M. GREGOIRE: En attendant...

M. VERREAULT: ... il se peut que vous placiez les automobilistes dans une position un peu difficile.

M. GREGOIRE: Comme on place actuellement les policiers et les responsables de municipalités dans des positions assez difficiles lorsqu'on ne peut pas fixer des vitesses moindres que 60 milles à l'heure...

M. VERREAULT: Vous n'améliorez pas la situation.

M. GREGOIRE: ... ailleurs que dans les cités, villes et villages.

M. VERREAULT: Cela dépend de la voie.

M. GREGOIRE: C'est assez difficile de dire qu'on démarque tout bien clairement.

M. BLANK: Toutes les autoroutes américaines ont un minimum, parce que...

M. VERREAULT: Oui, pour les autoroutes, comme celle des Laurentides, c'est parfait; il n'y a pas de problème.

M. BLANK: Oui.

M. PLAMONDON: Mais, compte tenu des objections que le député de Saint-Louis a apportées tantôt, je me demande s'il est sage d'obliger par une loi les gens à circuler à 50 milles à l'heure. Si certains véhicules à traction lente, à un moment donné, ont à emprunter cette route-là, comme l'exemple qu'on a donné tantôt, un tracteur de ferme, un agent de la circulation peut, à un moment donné, se servir davantage de la loi que de son jugement.

M. BLANK: Oui. Mais les tracteurs de ferme n'ont pas le droit de circuler sur une autoroute.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est vrai. Ils doivent circuler complètement à droite, où on doit arrêter pour réparer les voitures. Je ne sais pas comment on appelle cela; c'est la traînée extrême de droite, l'accotement.

M. BLANK: A un moment donné, si vous suivez une voiture à 70 milles à l'heure et qu'elle double un tracteur, peut-être n'aurez-vous pas assez de temps pour arrêter si le tracteur va à 15 ou 20 milles à l'heure. C'est le problème. Je pense qu'un grand pourcentage des accidents qui arrivent sur la route 20 est dû à cela.

M. BARIL: Qu'arriverait-il, M. le président, si on disait: Une vitesse excédant 70 milles

à l'heure sur les autoroutes ou toute autre vitesse minimale déterminée par le ministère de la Voirie?

M. GREGOIRE: Bien, Je pense que, dans un cas, on réfère à des vitesses maximales et, dans l'autre cas, à une vitesse minimale de façon à établir un écart ou un « range ». Je le dis en anglais, je m'excuse.

M. BARIL: Mais, là, vous l'aurez, si vous déterminez votre « range ».

M. GREGOIRE: Non, peut-être pendant les conditions...

M. BARIL: Oui.

M. GREGOIRE: Il me semble, du moins à première vue, que, d'après la façon dont vous le formulez, ça ne nous donne pas la latitude de le faire.

M. BARIL: Est spécialement interdite une vitesse excédant 70 milles à l'heure sur les autoroutes ou toute autre vitesse minimale déterminée par le ministère de la Voirie.

M. GREGOIRE: Ou toute autre vitesse déterminée par le ministère de la Voirie.

M. BARIL: Ou toute autre vitesse minimale déterminée par le ministère. A ce moment-là on est pris avec le maximum qui doit être de 70 milles à l'heure alors que dans certains endroits on convient qu'il est préférable de fixer les vitesses maximales autres que 70 milles à l'heure. A titre d'exemple, on a mentionné le boulevard Métropolitain à Montréal.

M. COITEUX: Quel serait le texte que vous...

M. BARIL: Vous mettez ou toute autre vitesse déterminée par le ministère de la Voirie.

M. COITEUX: Il faut avoir un texte.

M. GREGOIRE: M. Plamondon, tout à l'heure, a dit quelque chose qui s'appliquait aux deux paragraphes à l'effet que le ministère de la Voirie peut fixer des vitesses maximales et minimales différentes de celles qui sont mentionnées dans a) et b). M. Laflamme a donné un texte disant: « Une vitesse moindre que celle qui est affichée sur les panneaux placés par le ministère de la Voirie ou une vitesse moindre que celle qui est affichée sur les autoroutes où le ministère de la Voirie a placé des panneaux indicateurs. »

M. COITEUX: Est-ce que l'un ou l'autre texte conviendrait?

M. GREGOIRE: Oui. En fait, ce qui est important, c'est la différence d'environ 20 milles à l'heure.

M. BLANK: Cela donnerait une chance aux gars d'arrêter.

M. COITEUX: Parfait, parce que ça fait déjà une heure que nous discutons là-dessus.

M. LAFLAMME: Cela pourrait se lire comme suit: Est interdite sur les autoroutes une vitesse inférieure à celle qui est indiquée comme minimum par des panneaux apposés par le ministère de la Voirie.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: D'accord.

M. LAFLAMME: M. le Président, est-ce que la définition de l'autoroute a été adoptée?

M. BLANK: ... C'est pire que ça en français. Actuellement, nous voulons avoir des informations exactes afin de savoir ce que la Voirie considère comme des autoroutes.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous nous inquiétons un peu de la situation du boulevard Métropolitain et du boulevard Décarie.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que le même article 27 a été adopté?

M. GREGOIRE: Ces deux voies sont classées comme des autoroutes. Et puis avec les amendements apportés...

M. BLANK: Les amendements...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors là, ça va régulariser...

M. BLANK: C'est ce que nous voulons.

M. LAFLAMME: Est-ce que vous voulez que je relise le paragraphe a) et le paragraphe b) comme ils se liraient une fois adoptés?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Cela serait peut-être une bonne idée. Nous en avons tellement discuté.

M. LAFLAMME: Je passe le premier bout: « Toute vitesse et toute action imprudente...  
« Subordonnément aux dispositions de l'ali-

née précédent et sans en restreindre la portée, est spécialement interdite

a) une vitesse excédant 70 milles à l'heure sur les autoroutes, sauf dans les cas où le ministère de la Voirie a placé des panneaux indicateurs d'une vitesse moindre; b) sur les autoroutes une vitesse inférieure à celle indiquée comme minimum par des panneaux apposés par le ministère de la Voirie; c)... bien c'est autre chose.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que ces modifications sont acceptées?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Accepté.

M. LE PRESIDENT: Nous sommes rendus à c)... Est-ce que vous voulez avoir des renseignements sur les autres paragraphes c), d)...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, non, non. Les autres, ça va.

M. HAMEL: Est-ce que c) vous donne assez de latitude pour changer...

M. GREGOIRE: Oui, les problèmes, je veux qu'ils se règlent.

M. BLANK: Je pense que oui.

M. GRÉGOIRE: Oui, actuellement, oui.

M. BLANK: Est-ce que ç'a rapport à la ville de Sainte-Scholastique?

M. GREGOIRE: M. le Président, si j'avais le droit de vous dire un mot additionnel, j'aimerais vous mentionner que dans les paragraphes c), d) et e) il y a une modification importante, c'est-à-dire qu'on ne tient pas compte du numérotage de la route comme on le faisait anciennement dans le code de la route, mais qu'on tient compte maintenant de la surface et des conditions physiques de la route, ce qui, à notre sens, semble plus naturel.

On parle au début de routes à surface dure, soit en béton de ciment ou en béton bitumineux, dans d), on parle de chemins en gravier et dans e), on parle de chemin en terre.

M» LAPORTE: Est-ce que je peux ajouter que les camions sont traités comme les autres véhicules aussi? C'est la différence que cet article apporte. Avant, les camions étaient traités différemment, parce qu'ils devaient faire 50 milles ou moins à l'heure. A l'avenir, ils vont pouvoir atteindre 70 milles comme les autres véhicules.

M. GREGOIRE: Merci beaucoup, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Nous avons suspendu notre étude à la page 38, article 82.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, j'ai une suggestion d'amendement.

UNE VOIX: Est-ce qu'on pourrait avoir une copie de l'amendement?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Certainement, on va vous en envoyer une.

Alors, le paragraphe deux de l'article 82 du code de la route est amendé en ajoutant l'alinéa deux.

M. BERGERON: Est-ce que je pourrais avoir une copie?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pardon? Je l'ai envoyée au ministre. J'espère que cela va vous satisfaire, M. Bergeron. Oui, c'est ça.

« Toutefois, les règlements adoptés par le lieutenant-gouverneur en conseil relativement aux matières mentionnées au sous-paragraphe a) du paragraphe 1) du présent article doivent, avant d'entrer en vigueur, en sus de toute autre condition, être approuvés par l'Assemblée nationale ». Alors, quand il y a eu des augmentations, comme celle qu'on a connue, celle de \$30 millions, le lieutenant-gouverneur en conseil aurait pu l'adopter, mais pourvu que ce soit, par la suite, présenté à l'Assemblée nationale, aux députés.

M. BLANK: Je pense que je n'ai pas besoin d'ajouter d'autres arguments à ceux de l'autre jour. On veut éviter l'imposition d'une taxe générale, par exemple, sans que cela passe par la Chambre. On a l'argument que c'était dans la loi depuis 1931. D'accord.

Mais la situation du nombre de véhicules sur les routes, du nombre de personnes affectées par l'augmentation des plaques d'immatriculation n'était pas la même qu'aujourd'hui. Je pense qu'en 1931 il y avait peut-être 5% de la population qui étaient affectés; aujourd'hui, c'est presque 75% ou 80% de la population qui sont affectés par une augmentation du prix des plaques d'immatriculation ou des permis.

Je trouve que c'est exactement comme une taxe générale, et toute taxe générale doit être votée par la Chambre. Je ne peux trouver, à ce stade-ci, aucune différence avec une augmentation générale de taxes. C'est pour cela qu'on veut que la Chambre ait le contrôle.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Dorénavant.

M. LIZOTTE: Le ministre des Finances prépare son budget...

M. BLANK: D'accord, si on peut trouver un autre moyen, mais on veut... Le but de notre amendement, c'est d'attirer l'attention du gouvernement sur ce problème et que des démarches soient entreprises pour changer cet état de choses.

M. LIZOTTE: On a cherché dans toutes les autres provinces, et elles n'ont pas trouvé d'autre solution que celle qu'on a à l'heure actuelle.

M. BLANK: Je pense que c'est facile de trouver une autre solution. Une taxe générale doit être acceptée par la Chambre. L'élu du peuple doit avoir quelque chose à dire.

Si l'on regarde dans votre arrêté en conseil, la raison que vous donnez, c'est que les dépenses relatives à la circulation des voitures, de même qu'à l'émission de permis de conduire ont considérablement augmenté au cours de ces dernières années. D'accord, parce que l'on a changé tout le système des ordinateurs, des affaires comme cela, ce qui était une dépense, mais une dépense annuelle. Plus tard le coût de cette opération va diminuer. Est-ce que l'on va diminuer le coût des plaques d'immatriculation? On a le droit de discuter cela. C'est peut-être une dépense capitale qui ne doit pas venir du...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Du ministère des Transports.

M. BLANK: ... ministère des Transports mais d'une autre place. La raison que l'on me donne ici, c'est un peu vrai, mais ce n'est pas entièrement vrai. C'est la raison pour laquelle nous devons discuter ces problèmes. Ce n'est pas une affaire cachée. Comme l'a dit M. Baril l'autre jour, nous allons modifier le taux des permis de « ski-doo et de sea-doo » qui affectent 1,000, 2,000, 3,000, peut-être 20,000 personnes dans la province. D'accord, on donne ce droit au ministère, mais quand cela affecte 4 millions ou 5 millions de personnes, c'est une autre affaire. Je pense que c'est un droit fondamental pour les élus du peuple d'avoir un mot à dire. Je ne dis pas que nous pouvons l'arrêter, mais...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Un droit de regard, tout au moins en Chambre, pour pouvoir en discuter.

M. LE PRESIDENT: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. LIZOTTE: J'ai l'impression que nous allons proposer ces amendements-là en Chambre et que nous pourrions en discuter en Chambre.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est cela. Nous pouvons l'adopter maintenant et, si les députés de l'Assemblée nationale décident de changer notre proposition, ils pourront le faire.

M. LIZOTTE: Je ne peux pas voter pour l'adoption tout de suite, parce que c'est contraire à ce que j'ai dit tout à l'heure.

M. BERGERON: Nous allons discuter ce sujet-là, M. le Président.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Nous allons voter, c'est tout.

M. LE PRESIDENT: Nous allons voter sur l'amendement proposé par madame Kirkland-Casgrain.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, secondée par M. Blank.

M. LE PRESIDENT: Ceux qui sont pour l'amendement.

M. PLAMONDON: Appelez les membres un à un.

M. HAMEL: Vous avez les noms sur votre liste.

M. LE PRESIDENT: M. Tremblay.

M. TREMBLAY: Pour.

M. LE PRESIDENT: Mme Kirkland-Casgrain.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Pour.

M. LE PRESIDENT: M. Coiteux.

M. COITEUX: Pour.

M. LE PRESIDENT: M. Blank.

M. BLANK: Pour.

M. LE PRESIDENT: M. Mailloux.

M. MAILLOUX: Pour.

M. LE PRESIDENT: Ceux qui sont contre. M. Picard.

M. PICARD: Contre.

M. LE PRESIDENT: M. Bergeron.

M. BERGERON: Contre.

M. LE PRESIDENT: M. Hamel.

M. HAMEL: Contre.

M. LE PRESIDENT: M. Lizotte.

M. LIZOTTE: Contre.

M. LE PRESIDENT: M. Plamondon.

M. PLAMONDON: Contre.

M. BLANK: C'est cinq contre cinq. Le président vote maintenant.

M. LE PRESIDENT: Je suis contre.

M. BLANK: C'est une grande surprise.

M. TREMBLAY: Cela me surprend du président. J'aurais pensé que le président aurait aimé avoir un droit de regard avant que les ministres prennent une décision.

M. PLAMONDON: Alors, M. le Président fait confiance aux députés de la province.

M. TREMBLAY (Bourassa): On leur a fait confiance l'an dernier et tout le monde s'est fait prendre avec une augmentation des plaques d'immatriculation de 100%.

M. COITEUX: Je pensais que l'affaire des 200 camions l'avaient tellement affecté qu'il voterait pour nous.

M. PLAMONDON: On peut se fier davantage à son sens de l'objectivité.

M. LE PRESIDENT: Le payer de ce côté-là ou le payer en impôts? L'amendement...

M. LIZOTTE: Avec un peu de cabale de plus, vous auriez pu l'avoir.

M. PLAMONDON: Vous comprenez que nous ne pouvons quand même pas rejeter très fortement un amendement présenté par la seule dame que nous ayons à l'Assemblée nationale.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. Plamondon, vous êtes trop galant.

M. PLAMONDON: Il ne faut pas y aller trop fortement.

M. LE PRESIDENT: A cet article, il y a les paragraphes a), b), c), d), e), h).

Est-ce que cela est adopté?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, adopté.

M. LACROIX: M. le Président, j'aimerais Juste ajouter un mot. Nous avons remis des feuilles ce matin, sur lesquelles figurent les articles corrigés qui avaient été adoptés à la dernière séance, avec certaines modifications. A l'article 37, c'est la page 22-a) on lit: « Tout véhicule, excepté les véhicules à traction lente, doit être muni d'un vélocimètre en bon état. » Cela est pour remplacer la feuille (s'il y en avait une) et l'article 58 de ladite loi: « Il est interdit de jeter, laisser ou déposer dans l'entrée d'un chemin public quelque nuisance etc. » Et il y a l'article concernant le test de l'haleine.

M. BLANK: Il y a un article — je ne sais pas si cela fait trop juriste — qui se lit comme suit: Le premier paragraphe dit que l'agent, après avoir constaté quelque chose, confisque le permis de conduire. Dans le deuxième article on dit que dans un tel cas, le conducteur doit, lorsqu'il en est requis par un agent, prendre le test. Mais il n'y a rien qui oblige le constable à faire le test.

M. LACROIX: « Tout conducteur doit, lorsqu'il en est requis par un agent... »

M. BLANK: Mais si le constable ne le lui demande pas? Même le constable a le droit de garder le permis, d'après le premier paragraphe.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est vrai.

M. LACROIX: Si vous voulez, nous allons revenir à ce point-là...

M. BLANK: Juste quelques mots. Dans le premier paragraphe il est dit: « Doit confisquer le permis de conduire de ce dernier et lui demander de prendre un test d'haleine. »

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est cela.

M. BARIL: Très bien.

M. LACROIX: Dans cet article, on a ajouté quelque chose depuis notre dernière rencontre. C'est au premier paragraphe qui se lisait comme suit: « 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 constitue un danger pour la sécurité publique ». Avant cela, cela se lisait ainsi: « Doit confisquer le permis de conduire de ce dernier ». Et nous avons ajouté: « parce qu'il a consommé de l'alcool. » Parce que nous voulons que cela soit clair. C'est le test de l'haleine et tout tourne autour de l'alcool. Et nous avons ajouté: « Parce qu'il a consommé de l'alcool ».

Et au quatrième paragraphe nous avons enlevé: « Si le test révèle un niveau d'alcool inférieur à .06 etc. Si ce second test révèle toujours un niveau d'alcool inférieur à .06 milligrammes par millilitre de sang, l'agent devra remettre le permis de conduire. » Avant on disait: « Pourvu qu'il soit satisfait que l'état du conducteur ne constitue pas un danger par ailleurs. Alors, nous avons pensé que cela était un peu trop général et que cela pouvait donner un tas de pouvoirs à l'agent de la paix... »

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. LACROIX: ... et que cet article là, au fond, c'était un test d'haleine relativement à l'alcool. Et si l'individu, par exemple, peut injurier l'agent de la paix, ce n'est pas une raison pour ne pas lui remettre son permis, ou s'il est drogué ou quoi que ce soit, c'est un test qui est strictement pour l'alcool. Alors, nous avons enlevé...

M. BLANK: Si le constable constate qu'il est drogué, il peut lui-même l'inculper selon l'article 222...

M. LACROIX: Ou pour autre chose, mais...

M. BLANK: L'article 223.

M. LACROIX: ... oui, mais c'est autour de l'alcool.

M. BLANK: On ne dit pas, au premier paragraphe qu'il doit confisquer le permis de conduire de ce dernier et lui demander de prendre le test de l'haleine.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il doit lui demander de prendre le test d'haleine.

M. LACROIX: Doit confisquer le permis de conduire de ce dernier, et lui demander...

M. LAFLAMME: De se soumettre au test d'haleine.

M. BLANK: Oui.

M. LACROIX: Cet article est assez important et assez nouveau, alors peut-être qu'il y aura d'autres changements suggérés et que...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Suggérés.

M. LACROIX: ... que nous ramènerons ici.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, nous comprenons.

M. BLANK: On en a discuté la semaine dernière et cela est le résultat de notre travail, ainsi que ce que les avocats ont ajouté. Ils trouvent que c'était très bon et je l'ai constaté en premier.

M. LACROIX: L'article 93 a été adopté je crois pour une période additionnelle de six mois.

M. LE PRESIDENT: Oui.

Le projet d'amendement à la Loi d'indemnisation des victimes des accidents d'automobiles, dans votre cahier jaune.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y a quelqu'un ici du bureau du fonds d'indemnisation?

M. LACROIX: Est-ce qu'il y a quelqu'un? Nous ne croyons pas qu'il y en ait.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Peut-être pourrions-nous demander tout simplement aux conseillers juridiques s'ils ont fait ce travail en consultation avec les membres du bureau.

M. LAFLAMME: Non, parce que les amendements proposés ne touchent pas aux...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est-à-dire que ce ne sont pas des amendements d'importance...

M. LAFLAMME: Aucun amendement ne touche au fonctionnement du fonds...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, je comprends.

M. LAFLAMME: ... dans quelque modalité que ce soit.

M. PLAMONDON: C'est de la concordance avec ce que nous avons modifié dans le code de la route?

M. LACROIX: C'est ce que nous avons essayé de faire.

M. LAFLAMME: La première page n'est qu'une page de concordance. Ilya une série de définitions dans ce code qu'on doit malheureusement répéter dans la loi d'indemnisation. Nous ne l'avons pas proposé ici, mais je me demande s'il ne serait pas souhaitable de faire de la Loi de l'indemnisation un chapitre du code de la route plutôt qu'une loi séparée, ce qui nous éviterait d'avoir toujours deux séries de définitions.

MME KIRKLAND-CASGRAIN : Je ne sais pas s'il y a des objections. Personnellement, je trouverais ça beaucoup plus logique.

M. PLAMONDON: Peut-on savoir quelles raisons avaient motivé...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce que cela a été adopté en 1961, après...

UNE VOIX: Cela datait de...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y a tellement d'années!

M. PLAMONDON: Pour le code on a jugé à propos de ne faire qu'une loi...

M. LACROIX: Dans la Loi d'indemnisation, par exemple, pour le mot « chauffeur », on a donné une définition qui n'était pas la même que celle du code de la route. Alors, nous nous sommes dit que quand même il fallait...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Faire une concordance.

M. LACROIX: ... faire une concordance. Chemin public, la même chose.

M. BLANK: Le problème le plus grave qui s'est posé depuis l'adoption de cette loi, n'est pas couvert ici. C'est un cas que je mentionnais lors de la première réunion de cette commission. Le Barreau a même envoyé des avis spéciaux à tous les avocats à propos des jugements qui étaient rendus et qui pouvaient causer des problèmes à la province de Québec. C'est-à-dire qu'en cas d'accident, les membres de la famille d'un chauffeur qui n'est pas proprié-

re ne sont pas couverts par une police d'assurance. Les polices d'assurance qui sont en vigueur actuellement ne couvrent pas le chauffeur ni les membres de sa famille.

M. LACROIX: C'est ça.

M. BLANK: C'est-à-dire que si le chauffeur a un accident, qu'il est responsable et que des membres de sa famille sont blessés, il n'a pas droit de poursuivre contre sa propre responsabilité, mais les membres de sa famille, sa femme et ses enfants ont droit d'action contre lui et le propriétaire, suivant la section 3 de la loi. Mais les polices d'assurance ne couvrent pas ces cas.

M. LACROIX: Là, il y a un problème d'assurance, évidemment.

M. BLANK: Oui, mais la question d'assurance est très près de cette affaire parce que le fonds a été créé par les compagnies d'assurance. L'argent qui est dans le fonds, vient des compagnies d'assurance. Ce sont elles qui sont intéressées; elles font partie intégrante de cette loi. Il ne s'agit pas comme tout le monde le pense, d'argent qui vient du gouvernement. Cela n'est pas vrai. L'argent qui est dépensé par ce fonds y est versé par les compagnies d'assurance; elles y ont des intérêts. Je ne sais pas si c'est cette loi ou, peut-être, le surintendant des assurances qui va forcer ces compagnies à changer les polices d'assurance, mais on doit prendre des procédures ici et faire une motion ou un amendement ou quelque chose afin d'attirer l'attention du surintendant des assurances sur ce problème. Je trouve que c'est le problème le plus sérieux relevant de cette loi.

M. LAFLAMME: Ce problème avait été porté à notre connaissance, mais nous n'en n'avions pas fait mention là-dedans parce que, précisément, nous avons cru que ça relevait du surintendant des assurances parce qu'il s'agit du contenu d'une police d'assurance, et qu'il n'y a aucune disposition qui dise que des compagnies d'assurance n'ont pas le droit de couvrir les membres de la famille.

C'est dans le contenu même de la police. Elles ont décidé de ne pas couvrir. On se demandait si c'était — en ce qui nous concerne, nous — vraiment possible de définir strictement le contrat d'assurance autrement que par les grandes lignes qui s'y trouvent déjà. Je pense que le problème est renvoyé au surintendant des assurances et malheureusement...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: N'est-ce pas ici un endroit pour inviter le surintendant des assurances et, en même temps, des représentants du bureau du fonds d'indemnisation? Je me demande si nous ne pourrions pas suspendre la séance et reprendre avec ces gens-là pour régler la question une fois pour toutes, parce qu'il semble que c'est ça le problème.

M. LAFLAMME: Le fonds d'indemnisation étant une corporation publique mais non gouvernementale, je ne suis pas convaincu que ce serait...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Tout au moins pour avoir son opinion ou celle des représentants des compagnies d'assurance qui contribuent au fonds. Je pense qu'ils ont une voix au chapitre et que ce serait intéressant d'avoir quand même...

M. LAFLAMME: Leur point de vue.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... leur point de vue... Remarquez que je ne suis pas ici pour prendre l'intérêt des compagnies d'assurance, mais je pense que nous avons avantage, si nous devons faire certains changements, à ne pas perdre les bénéfices qu'on obtient par ce fonds d'indemnisation.

M. BLANK: Dans le paragraphe b) il y a une distinction... « ayant obtenu la possession par vol », c'est-à-dire si une personne fait le vol d'une voiture. Vous savez que, dans le droit criminel, il y a le vol...

M. LACROIX: ... prise sans permission.

M. BLANK: Sans permission, c'est un crime... il y a le cas du juge qui ne veut pas condamner un homme pour vol. Le jeune homme qui prend une auto sans permission dit: J'avais toujours l'intention de la retourner après le voyage. Ce n'est pas couvert ici. Je pense qu'un jugement a été rendu par la cour récemment. J'ai vu ça dans les journaux il y a une semaine. Il y

a une distinction, mais je ne vois pas pourquoi il y a une distinction comme celle-ci: « obtenir la possession par un acte criminel ». Je pourrais trouver beaucoup de cas.

M. LACROIX: On a prévu un amendement dans un autre article. On a enlevé le mot « vol » pour la prise sans permission, parce que nous trouvons que souvent ce sont des cas de prise sans permission plus que de vol; c'est un ami, c'est quelqu'un qui part comme ça avec l'auto.

M. BLANK: Nous allons discuter ça avec... Dans combien de cas a-t-on refusé de payer? Qu'est-il arrivé?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense que ce serait un renseignement qui serait précieux pour pouvoir ensuite procéder...

M. LIZOTTE: Si nous passions ce qui n'est pas...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les concordances, nous sommes d'accord.

M. LIZOTTE: Je n'ai pas d'objection 3. ce qu'on ait plus de lumière.

M. LAFLAMME: L'esprit général des amendements proposés, c'est surtout au niveau administratif, au niveau des suspensions de permis de conduire par suite d'infractions ou d'accidents. Cela ne touchait pas les mécanismes du fonds de...

M. BLANK: Ce que nous voulons, de ce côté-ci, c'est qu'en passant ces amendements la porte ne soit pas fermée, pour qu'on puisse discuter. Il faut que, même si ça passe maintenant, à la prochaine séance de la commission nous puissions essayer de faire venir le président du fonds et le surintendant des assurances pour savoir comment ça marche.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: S'il y a certaines anomalies, peut-être qu'en ayant tous ces gens-là présents on pourrait apporter certaines corrections, il me semble.

M. LE PRESIDENT (M. D'Anjou): Numéro 1, article 2 de la Loi d'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles, paragraphe a) remplaçant le paragraphe 4 et le suivant... Le mot « chauffeur »... Est-ce que tout...

M. LACROIX: La première page ne changera rien, même si...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, adopté.

UNE VOIX: Je suis d'accord pour que...

M. LACROIX: Et c'est après, au « chemin public », à partir de la page 2, ce ne sont plus des définitions...

M. BLANK: Qu'est-ce que l'article 19, sur la page 2?

M. LACROIX: Voulez-vous qu'à partir de maintenant il y ait des gens...

M. BLANK: Le fonds aura peut-être un mot à dire sur l'amendement à l'article 19, sur la question de la solvabilité. Le directeur des véhicules automobiles...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je pense qu'à partir de l'article 2...

M. BLANK: Quelqu'un peut être solvable aujourd'hui et ne pas l'être demain. Il y a une différence entre fournir une garantie d'une compagnie d'assurance ou des obligations de la province et des choses comme cela.

M. LAFLAMME: La seule chose qui était modifiée à l'article 19...

M. BLANK: Cela peut mettre le conducteur du véhicule dans une situation embarrassante.

M. LAFLAMME: ... était de dispenser le directeur de l'obligation de remettre à toute personne qui fournit un certificat de solvabilité. C'est pour cela qu'on introduisait les mots: « Le directeur remet, sur demande écrite. » La très grande majorité, même 99.9% des gens fournissent leur preuve de solvabilité purement et simplement par une police d'assurance. Ces personnes ont déjà une preuve de solvabilité émise par la compagnie d'assurance.

L'article, tel que rédigé, forcerait le directeur à émettre à chaque personne qui fournit une preuve de solvabilité un autre certificat de solvabilité, ce serait une redondance, en fait. C'est pour cela qu'on introduisait la notion « sur demande écrite ». Si, vraiment, il y a quelqu'un qui en veut à tout prix, on lui en fournira; mais, automatiquement, on n'en fournirait plus.

M. BARIL: Habituellement, ces personnes se servaient de ces privilèges, parce que c'est le privilège attribué à la personne qui est impliquée dans le fonds d'indemnisation et cela devient, pour nous, une obligation. S'il fallait qu'on se serve de cette obligation-là.

M. BLANK: 18 réfère à 16...

M. BARIL: Oui, il n'y a pas de problème.

M. BLANK: Il n'y a pas de problème.

M. BARIL: L'article 19 pourrait être accepté.

M. BLANK: L'article 19 est accepté. Article 22.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Je crois que c'est à partir de l'article 4. L'article suivant, c'est de la concordance. Je pense que c'est à partir de l'article 4 qu'il faudrait avoir la présence de ces gens-là.

M. PLAMONDON: Pour l'article 3, cela va. Article 4?

M. LACROIX: Ces trois premières pages-là, Je pense, ne changent pas grand-chose. C'est surtout une question d'administration; c'est un peu pour aider à accélérer les choses.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, pour alléger la charge.

M. PLAMONDON: Fondamentalement, il n'y a rien de changé.

M. LACROIX: Non, strictement rien de changé.

M. GREGOIRE: Si vous préférez qu'on suspende...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Non, de toute façon, quand ils seront ici, il n'y a rien qui nous empêchera de poser des questions, si nous en avons. Malgré que cela me paraît seulement de la concordance.

M. BLANK: A l'article 61, on ne peut pas voir comment il y aura une responsabilité sans un accident.

M. LACROIX: C'est un article qui est un peu différent des autres. Il est plus important que ceux de tantôt.

M. BLANK: Mais, à l'article 61, cela pourrait aller de soi. Pourquoi ajouter « si un accident en est résulté »?

M. LACROIX: C'est pour l'article 50, pour la vitesse.

M. BLANK: Ah, c'est l'article 50.

M. LACROIX: Alors, il y a l'article 61 et l'article 50: « Si un accident en est résulté ».

M. VERREAULT: Il couvre les deux.

M. BLANK: Il couvre les deux, mais ce n'est pas nécessaire pour un.

M. VERREAULT: Il y a une période de trois mois qui est fixée dans la loi.

M. LAFLAMME: A la page 4, il y a assurément des modifications substantielles.

M. LACROIX: A la page 4, ce sont des changements assez importants.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: N'y aurait-il pas possibilité, M. le Président, qu'on ajourne maintenant?

M. LE PRESIDENT: Puisqu'il y a d'autres articles, passons celui-là.

M. LACROIX: Je crois que les autres sont assez importants.

M. LAFLAMME: L'article 22 ne se rapporte, ni de près ni de loin, au fonds d'indemnisation ou à son fonctionnement. Ce sont simplement des suspensions qui sont imposées par suite de condamnations au code criminel, indépendamment des accidents.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais vous ne pensez pas...

M. GREGOIRE: Il y a déjà une procédure existant depuis 1961.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, je comprends, mais il me semble que cela ferait quelque chose...

M. VERREAULT: Sauf qu'on fixe une date, soit trois mois.

M. LACROIX: On fixe une période de suspension alors qu'avant il n'y en avait pas.

M. LAFLAMME: Et puis, on dépersonnalise un peu la chose. Actuellement, le directeur passe pour un méchant garçon parce que son nom est mentionné là. Il n'est pas nécessaire que son nom soit mentionné là. C'est pour cela que notre formulation est impersonnelle. Une suspension de permis de conduire est imposée pour une période de trois mois. Elle est imposée par la loi et non pas par le méchant garçon qu'est le directeur, qui peut être un très gentil garçon, d'ailleurs.

M. PLAMONDON: En fait, ce n'est pas fondamental.

M. BLANK: Les trois mois que vous avez déjà utilisés se trouvent où dans la loi?

M. LAFLAMME: A l'article 91 du code de la route, dans la section blanche.

M. BLANK: Dans le code de la route.

M. LACROIX: Le directeur s'était basé là-dessus pour fixer la période à trois mois parce qu'il se disait que si le juge donne une suspension d'au moins trois mois pour facultés affaiblies, délits de fuite, etc., je serais mal vu d'imposer une période de moins de trois mois. Alors, c'est comme cela que toutes les suspensions pour facultés affaiblies ont été d'au moins trois mois.

M. BLANK: Mais cela peut seulement être utile, ce n'est pas la loi.

M. LACROIX: Non, l'article 22 dit: « Le directeur suspend toute personne déclarée coupable d'infraction à tel ou tel article ».

M. BLANK: Oui, mais il peut suspendre pour une journée seulement.

M. LACROIX: Il peut suspendre pour une journée, mais il s'est fixé...

M. BLANK: Le directeur peut toujours prétendre que la peine minimum est de trois mois, mais ce n'est pas vrai.

M. LAFLAMME: C'est exact, c'est une coutume et ce n'est pas loi, c'est une coutume.

M. BLANK: Oui, c'est...

M. BARIL: C'est que nous nous servons de la coutume et là où le bonhomme...

M. BLANK: Est-ce déjà arrivé que des permis aient été suspendus pour moins de trois mois?

M. BARIL: Non.

M. LACROIX: Il s'est fixé un barème.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est une coutume qui a force de loi, en fait. Si ce n'est jamais arrivé, il n'y a jamais eu d'exception.

M. BERGERON: Oui, mais si c'est une coutume, est-ce la seule coutume possible? Supposons qu'un juge condamne un type à \$50 d'amende pour avoir conduit un véhicule alors que sa capacité était affaiblie, il y a des cir-

constances bien particulières qui font qu'un individu a des excuses valables, à mon sens, pour qu'on ne lui enlève pas son permis pour trois mois.

Si le juge qui entend la cause, qui entend les témoins, qui est au courant des faits qui se sont produits, décide de ne pas enlever le permis à un individu, je me demande en vertu de quoi nous dirons au directeur des véhicules automobiles: Vous l'enlèverez automatiquement.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: M. le Président, je pense que c'est une des raisons pour lesquelles nous trouvons qu'il devrait y avoir quelqu'un du fonds d'Indemnisation ici. Je pense que la remarque de M. Bergeron, qui est justement importante, demande une réponse.

M. BERGERON: Je sais d'avance la réponse qu'on nous donnera.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Ah oui!

M. BERGERON: On va dire à cause des assurances, lors de la...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Elles seront ici, les compagnies d'assurance, elles seront également représentées.

M. BERGERON: Je sais la réponse d'avance. Je m'en suis informé et je la sais d'avance.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, mais si vous la savez...

M. BERGERON: Est-ce que les législateurs accepteront la réponse? C'est à nous de décider.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Elle a été acceptée à l'unanimité en 1961, pour votre information.

M. HAMEL: Cela ne veut pas dire...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Vous n'aurez plus de fonds d'indemnisation si vous allez trop loin, en limitant à une journée.

M. BERGERON: En tout cas, ce serait bien intéressant...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors, si vous voulez revenir sur une loi qui a apporté une diminution considérable d'accidents d'automobile, cela est l'affaire des ministériels, mais c'est prouvé que depuis 1961, le taux d'accidents a

considérablement diminué, depuis l'application de cette loi. En plus de cela, il y a une foule de gens victimes d'accidents, qui sont maintenant indemnisés et qui ne l'auraient pas été avant.

Remarquez que ce n'est pas moi qui ai par-rainé cette loi-là, mais je trouve que c'est une loi excellente dans son ensemble.

M. LIZOTTE: Maintenant, quand il y a une période fixée de trois mois, il n'y a plus de patronage là-dedans.

M. BLANK: Mais à la question qui a été posée: Est-ce qu'il y a déjà eu du patronage là-dedans, il a dit: Non.

Moi je sais, avec, mon expérience, que jamais... j'ai demandé des explications au sujet des trois mois, mais je trouve que, dans des cas particuliers, comme le député de Mégantic a mentionné... Récemment un juge a fait un compliment à un citoyen qui à un moment donné, est entré dans sa voiture et constatant qu'il avait pris trop de boisson, il est resté dans sa voiture à côté de la route et s'est endormi là. Jusqu'à ce qu'un policier vienne l'éveiller. Alors, Il lui a répondu: Moi je ne peux pas conduire mon véhicule, je reste ici. Mais il est coupable, suivant la loi.

M. BERGERON: C'est cela. Le gros problème de ces cas-là c'est de faire des « hit and run ».

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Il y aurait une différence à faire dans... oui justement.

M. BARIL: Mais si le juge n'a pas fait la distinction...

M. BLANK: Le juge lui, condamne seulement pour la durée de la fin de semaine.

M. BERGERON: Dans les cas de « hit and run », il y a des dangers énormes qu'un type soit trouvé coupable parce que le juge doit appliquer la loi d'une façon stricte, et cela cause des moyens problèmes à des individus.

Je ne veux pas dire que la loi n'est pas bonne, elle est excellente, mais s'il y avait une possibilité de...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: C'est pour cela que peut-être nous pourrions nous accorder avec les membres du fonds pour apporter des distinctions qui seraient utiles.

M. BERGERON: D'accord.

M. PLAMONDON: D'abord, cette loi-là est en vigueur depuis quelques années déjà?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Depuis 1961.

M. PLAMONDON: Au moment où elle était appliquée, les compagnies d'assurance, comme telles, éprouvaient beaucoup de difficulté dans le domaine de l'assurance-automobile.

La situation s'est modifiée. Je ne dis pas qu'elle s'est améliorée ou empirée. Elle s'est modifiée depuis, et je pense qu'il serait intéressant que nous connaissions des responsables du fonds d'indemnisation l'expérience qu'ils ont eue depuis ces années-là. Peut-être qu'à la lumière de ça on pourra modifier certaines choses.

UNE VOIX: C'est ça qu'on voulait.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Les deux côtés le veulent.

M. LIZOTTE: L'idéal serait que les juges prononcent cette sentence eux-mêmes. Ne pas laisser quelqu'un dans l'erreur judiciaire pour...

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Alors est-ce qu'on pourrait...

M. PLAMONDON: Est-ce que vous ajournez la séance?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Est-ce qu'il y a d'autres amendements à part ceux-ci?

M. LACROIX: Cela serait peut-être préférable d'attendre à une prochaine séance. IL n'y en a pas d'autres; ce sont tous des amendements à la loi d'indemnisation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: ... qui se rapportent à la loi d'indemnisation.

M. LACROIX: C'est ça. La commission parlementaire aimerait-elle qu'on se charge d'inviter quelqu'un en particulier?

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui, et pourriez-vous leur expliquer un peu le problème?

M. BLANK: Et le surintendant des assurances.

M. LACROIX: Le surintendant des assurances et quelqu'un du fonds d'indemnisation.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. VERREAULT: MM. Camaraire et Gauthier.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Et peut-être aussi leur demander d'apporter de la documentation pour nous éclairer parce qu'on va avoir des questions à poser.

M. LACROIX: Exactement. Alors ces deux personnes-là, le surintendant...

M. VERREAULT: Le sous-ministre adjoint de la Justice, M. Desjardins, qui était ici ce matin...

M. LACROIX: M. Desjardins peut-être.

M. BLANK: ... le surintendant des assurances pour savoir s'il a fait des études sur la question de compensation des polices d'assurance. Parce qu'on a ça en Colombie-Britannique maintenant et dans beaucoup d'Etats aux Etats-Unis. Peut-être, il y a une question de ce côté-ci.

Les avocats n'aimeraient pas ça, mais...

M. PLAMONDON: Il y a matière à discussion là-dedans.

M. BARIL: Je sais que la commission royale d'enquête en Colombie Britannique...

M. LE PRESIDENT: A quelle date voulez-vous que l'on reprenne les travaux?

M. BLANK: Je pense qu'on doit attendre l'ouverture de la Chambre. Cela se trouve dans deux semaines. On pourra trouver une date quand tout le monde sera ici.

M. LE PRESIDENT: La même date...

M. PLAMONDON: Est-ce que ça va retarder beaucoup la présentation? Est-ce qu'on peut présenter seulement les amendements au code de la route?

M. LIZOTTE: Sans ceux-là?

M. BLANK: Ah oui, c'est une loi différente. On peut toujours.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: A l'heure actuelle, oui, il faudrait que ce soit présenté sous une formule différente.

M. PLAMONDON: Si les concordances ne se font pas à ce moment-là, est-ce que ce serait préférable que ce soit presque adopté en même temps? Cela va causer un problème d'administration.

M. LACROIX: Mais les concordances, je crois que c'est seulement deux ou trois définitions qui ont déjà été adoptées.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: On les a adoptées dans les trois premières pages.

M. LACROIX: Surtout la première page où il y a deux définitions.

M. BLANK: Cela va venir devant la Chambre deux fois avec la loi d'indemnisation. Mais je pense que ces changements ne seraient pas tellement importants. On peut attendre, on peut présenter une loi sur le code de la route.

M. PLAMONDON: Et présenter l'autre un peu plus tard.

MME KIRKLAND-CASGRAIN: Oui.

M. VERREAULT: Alors vous serez avertis par le président.

M. BLANK: Oui, le président va nous avertir de la date.

M. LE PRESIDENT: On va attendre l'ouverture de la session.

M. BLANK: On va pouvoir reprendre notre travail.

M. LIZOTTE: On va s'entendre.

(Fin de la séance: 11 h 45)